

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public

**Projet de liaison routière sécurisée  
entre Saint-Denis de la Réunion  
et l'Ouest de l'île et de construction  
d'une infrastructure nouvelle  
« TCSP inter-urbain/Tram-Train »**

10 septembre  
19 novembre 2004

**compte-rendu**

établi par le Président  
de la commission particulière  
du Débat Public

19 janvier 2005



# sommaire

<b>2</b>	<b>la phase de préparation</b>
2	La demande de Débat Public
2	La mise en place de la Commission Particulière de Débat Public
3	Les moyens d'information mis à disposition du public
5	Les différentes phases
5	La participation
<b>5</b>	<b>le déroulement</b>
7	Présentation des réunions et contributions des jeunes
<b>8</b>	<b>l'information tout au long du débat</b>
9	Les Réunionnais dans le Débat Public
10	La prise de plume
12	La prise de parole
<b>13</b>	<b>les thèmes soulevés par le public</b>
13	Les thèmes récurrents
13	Les réunions publiques
17	Les ateliers publics
18	Les auditions publiques
<b>21</b>	<b>les jeunes</b>
21	Démarches de la CDP
21	Relations entre la CDP et les jeunes
22	Rencontre avec les jeunes
23	Le déroulement
<b>30</b>	<b>l'approfondissement avec les experts</b>
30	Atelier « Économiser la Réunion »
31	Atelier « Choix de Société »
31	Atelier « Contraintes d'aménagement »
32	Atelier « Finances et Prospectives »
<b>35</b>	<b>la réunion de clôture</b>
<b>37</b>	<b>synthèse</b>

## ANNEXES

40	document de saisine
41	cartes T et contributions
43	le parcours de la carte T
44	la présence dans la presse
46	les photographies
51	les contributions des jeunes
64	compte-rendu des discours des maîtres d'ouvrage

# la phase de préparation

## La demande de Débat Public

L'article 134 de la loi du 27 février 2002, appelée loi de démocratie de proximité, s'est appliqué pour la première fois à la Réunion au cours de l'année 2004. En effet, la Région a saisi, le 11 juillet 2003, la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) sur un projet de Tram-train de Saint-Benoît à Saint-Paul. Le 4 août 2003, l'État, par l'intermédiaire de la Direction Départementale de l'Équipement, fait une demande identique à la CNDP, mais sur un projet de nouvelle liaison routière entre Saint-Denis et l'ouest de l'île (Nouvelle Route du Littoral).

Suite à ces deux demandes, la CNDP fait le constat, le 10 septembre, que les deux dossiers provenant de l'Île de la Réunion ont des liens étroits. Intégrés dans une stratégie unique, ils pourraient constituer un enjeu significatif pour l'île et ce au regard de l'objectif national de modération de la croissance automobile. Dans cette optique, un complément d'information est demandé aux deux maîtres d'ouvrage afin de conforter l'hypothèse d'un débat unique. Au regard des réponses apportées, la CNDP opte, le 3 décembre 2003, pour la mise en place d'un seul Débat regroupant ainsi les demandes des deux maîtres d'ouvrage. Cette démarche est relativement originale au regard de l'ensemble des

Débats Publics qui se sont déroulés dans l'Hexagone.

Georges MERCADAL, vice-président de la CNDP, est nommé pour suivre la préparation et le déroulement du Débat. Compte tenu de l'éloignement de la Réunion, il est envisagé la mise en place d'une Commission Particulière de Débat Public (CDP).

## La mise en place de la Commission Particulière de Débat Public

La proposition de la CNDP ayant été transmise aux maîtres d'ouvrage, ces derniers la valident en début d'année 2004. Philippe BERNE, vice-président du Conseil Régional, sollicite René ROBERT, professeur d'Université retraité, pour diriger une Commission Particulière de Débat Public à la Réunion. Celui-ci donne rapidement son accord.

Georges MERCADAL effectue une mission de travail dans l'île au mois d'avril, afin d'organiser tant la mise en place que le travail de la Commission de Débat Public (CDP) afin que soit rapidement engagé le Débat.

Les propositions faites en matière de démarche sont validées par la Région et l'État au mois de mai 2004.

Jean Chatel, chef d'entreprise, et Jean-Raymond Mondon, président du CESR, donnent leur accord pour participer à la CDP.

Le 7 juillet 2004, réunie en séance plénière, la CNDP valide la démarche concernant l'organisation d'un Débat Public à la Réunion.

En août 2004, suite à un appel à candidature, M<sup>me</sup> Roseline BARONCE est désignée secrétaire générale de la CDP.

Le 23 août, puis le 1<sup>er</sup> septembre 2004, la CDP est présentée successivement au Président de la Région et au Préfet de la Réunion.

Le 10 septembre 2004, la CDP est officiellement installée par les deux maîtres d'ouvrage.

Les deux maîtres d'ouvrage ont l'occasion de s'exprimer sur ce débat qu'ils avaient souhaité.

Le président du Conseil Régional, P. VERGES, a rappelé quelques décisions historiques lourdes de conséquences. C'est ainsi que le choix de Saint-Denis comme capitale de la colonie dès le début du XVIII<sup>e</sup> siècle pèse encore sur la destinée de l'île. Dès la création du port à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la liaison le Port/Saint-Denis devient un souci récurrent : toutes les hypothèses ont été réfléchies et le sont encore. La suppression du Chemin de Fer de la Réunion

(CFR) et l'abandon du tunnel sont des décisions malheureuses qui seront ressenties pendant des décennies encore. Aujourd'hui les M.O. ont la lourde responsabilité de l'aménagement face aux générations futures.

Le préfet de la Réunion, D. VIAN, rappelle la démarche nouvelle du Débat Public. Cet outil est aujourd'hui au service d'une réflexion sur l'aménagement de l'île, plus particulièrement sur l'amélioration des transports, et sur la sécurisation de la route littorale entre Saint-Denis et la Possession. Il conclut en souhaitant que le Débat soit libre, fructueux, dynamique, et que les divergences s'expriment !

Le public présent a lancé le débat par de nombreuses questions à l'adresse des M.O. et de la CDP. Ces questions ont été reprises dans les différentes réunions publiques qui ont suivi.

A partir de ce moment, la réalisation du Débat est sous la responsabilité entière de la CDP.

Le Débat Public : « Comment mieux se déplacer demain ? » est lancé à la Réunion.

## Les moyens d'information mis à disposition du public

### Le dossier support

Le dossier support du DP, est un ouvrage de 64 pages en polychromie, réalisé par les deux

maîtres d'ouvrage (la Région et l'État), avec trois chapitres et des annexes :

1. l'île et les déplacements
2. une réponse double aux besoins d'amélioration des déplacements
3. la cohérence des deux projets et leurs impacts.

Son contenu ne se voulait pas exhaustif et doit être considéré comme un éclairage à l'attention des participants aux débats. Son objectif était de présenter, au travers de leur connaissance du territoire, les objectifs que les maîtres d'ouvrage « *poursuivent, les questions en suspens et les hypothèses qu'ils utilisent pour préfigurer l'avenir et les conséquences des projets envisagés* ».

### La Lettre des Maîtres d'Ouvrage

Un journal de 4 pages a été édité à plus de 200 000 exemplaires et adressé par le biais de La Poste à tous les foyers de la Réunion. Comportant un éditorial à la fois du préfet et du président de la Région Réunion, son contenu proposait une synthèse des deux projets, posait la problématique de leurs enjeux humains et environnementaux et appelait l'attention des Réunionnais sur l'importance du Débat et la nécessité d'y participer. Ce document a été disponible tout au long du Débat lors des différentes réunions tenues.

### **La Lettre de la CDP**

Cette lettre, journal à l'identique de format de celle des maîtres d'ouvrages, a comporté deux numéros (septembre et octobre 2004).

Le premier a présenté la notion de Débat Public, les membres de la Commission, les différentes manières de participer au Débat et ses différentes phases. Comme pour la LMO, il a été adressé à tous les foyers de l'île, ainsi qu'à tous ceux qui le réclamaient. De plus, il a été disponible tout au long des différentes phases.

Le second, de diffusion plus restreinte (uniquement sur demande et lors des phases du Débat Public suivant sa parution), faisait le point sur les types de questions déjà parvenues à la Commission, donnait des éléments concernant les premières contributions parvenues, soulignait l'ouverture du Débat aux jeunes et rappelait les modalités pratiques de participation au Débat.

### **Le secrétariat**

Avec la nomination de la secrétaire générale, un secrétariat permanent a été mis à la disposition du public. Ainsi, toute personne concernée par le Débat Public, ou curieuse d'informations, a pu se renseigner en utilisant les moyens mis à sa disposition via le secrétariat : carte « T », courriel, téléphone, fax, ou, bien évidemment, rencontre avec la secrétaire générale ou un membre de la Commission.

### **Le site internet**

Dès le départ, la CDP avait souhaité la mise en place d'un site internet. Ce dernier ([www.debat-mieuxsedeplacer.re](http://www.debat-mieuxsedeplacer.re)) permettait ainsi aux personnes qui s'y connectaient d'avoir des informations sur l'outil Débat Public (CNDP, CDP, références de textes...), d'accéder au dossier support, aux Lettres et de s'informer sur le déroulement du Débat Public à la Réunion (dates des rencontres, comptes rendus, communiqués...)

Ce site est fonctionnel jusqu'à mai 2005 ; à partir de cette date, l'ensemble des contenus sera versé sur le site internet de la Commission Nationale de Débat Public où tout ce qui concerne le Débat Public à la Réunion sera en ligne, à la disposition du public.

### **La presse**

Élément important dans la stratégie de communication de la Commission, elle a pu profiter de la bonne couverture de la presse locale afin d'alerter les Réunionnais à la fois de l'importance du Débat Public et de l'enjeu pour la future politique de transports à la Réunion. Avant le Débat, rencontres avec les journalistes de la presse écrite et interventions dans un journal télévisé et à la radio ont permis à la Commission d'appeler l'attention de tous sur la nécessité de participer et de donner leur point de vue sur les dossiers traités.

# le déroulement

La CDP s'était fixée pour objectifs de proposer aux Réunionnais, sur les deux thèmes à traiter, des réunions de travail par le biais de débats publics, des réunions plus thématiques leur permettant de mieux appréhender tant l'espace géographique, le financement, les enjeux environnementaux que l'approche sociétale liés aux projets. Enfin, elle avait tenu à aller au-devant de ceux qui, pris par leurs obligations sociales ou économiques, n'auraient pas eu la possibilité de se déplacer. Ces objectifs tenaient compte tant de l'expérience des autres Débats déjà menés, mais aussi du contexte particulier de la société réunionnaise. De plus, dès le départ, elle avait tenu à associer les jeunes à la réflexion menée et à leur proposer de s'exprimer sur des enjeux qui les concernaient au premier chef.

Afin de tenir compte de ces éléments, la Commission avait mis en place quatre séries de rencontres donnant lieu à des débats publics.

## Les différentes phases

Du 21 septembre au 5 octobre, une réunion publique a été organisée dans chacune des quatre micro-régions de la Réunion (Ouest, Sud, Est et Nord).

Du 13 au 16 octobre, quatre ateliers publics ont eu lieu à Saint-Denis et à Saint-Paul. Ils ont vu la participation d'experts éclairant le Débat sur des thématiques particulières (Économiser la Réunion, Choix de vie, Contraintes d'aménagement, Financement).

Du 27 octobre au 10 novembre, diverses institutions (Conseils de développement et Conseils consultatifs) ainsi que le monde économique ont organisé avec la CDP des Débats ouverts au public.

La dernière série de rencontres a eu lieu de septembre à novembre (même après la clôture du Débat Public) et a permis d'aller à la rencontre des jeunes de collèges, de lycées ou de l'Université et de les écouter sur des projets qui les concernent puisque réalisés dans 10 ou 15 ans. Ces réunions se sont faites avec une bonne répartition géographique sur le territoire de l'île.

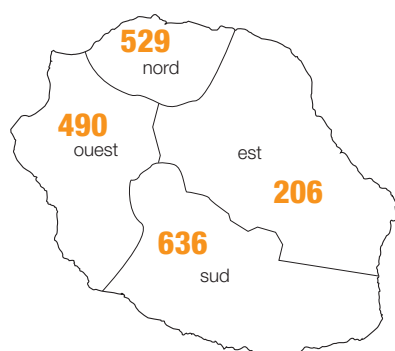
## La participation

### Par le courrier

Dès l'ouverture et tout au long du Débat Public, la CDP a reçu à son secrétariat un courrier (*cf. annexe II*) nombreux (plus de 1 900) que ce soit par voie postale (carte « T », lettres, contributions) ou autres voies (courriel, fax). Il concernait

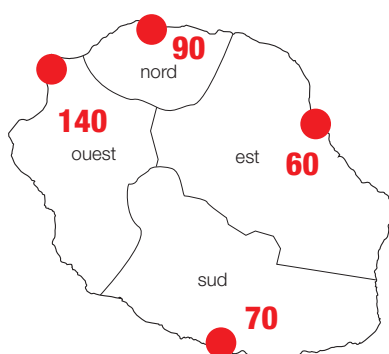
des demandes de documentation, de renseignements (900); il exprimait satisfaction ou méfiance; et il transmettait des contributions (80). Il est à noter, sur ce dernier point, qu'au fil du Débat, leurs auteurs amélioreraient leur document.

### Répartition courrier



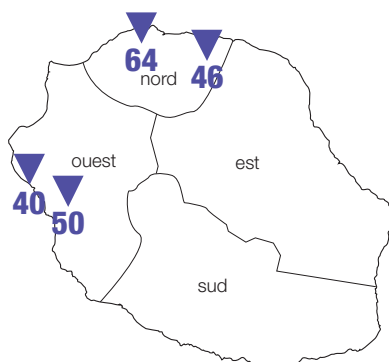
### Aux séances publiques

Au cours de ces séances, plus de 800 personnes ont participé au Débat Public. Elles ont été l'occasion pour le public de rencontrer les maîtres d'ouvrage, de les interroger sur leur projet respectif, de faire part de leur expérience, mais aussi d'exprimer leurs craintes ou leurs espoirs ou encore d'exposer leurs propositions et de faire des suggestions. Cette attitude a pris le pas sur un débat entre participants.



### Débats publics : 360 participants

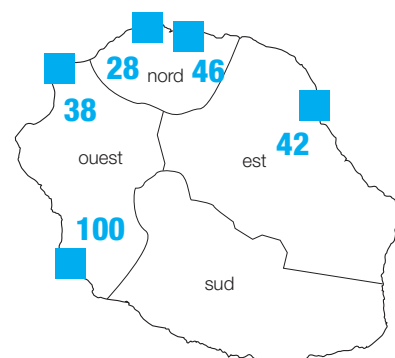
Ouest	21 septembre
Sud	28 septembre
Est	30 septembre
Nord	5 octobre



### Ateliers thématiques : 200 participants

Saint-Denis	
Atelier public 1	13 octobre
Atelier public 2	14 octobre

Saint-Paul	
Atelier public 3	15 octobre
Atelier public 4	15 octobre

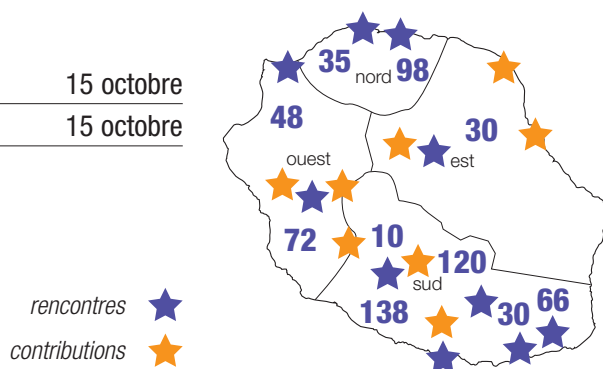


### Auditions publiques : 252 participants

Cirest	21 octobre
TCO	27 octobre
CCEE	3 novembre
Réunion Économique	4 novembre
CESR	10 novembre

### Des jeunes

817 jeunes, élèves des collèges et lycées ou étudiants, ont été présents lors des rencontres et se sont montrés très intéressés. A preuve les débats ont eu lieu bien au-delà de la date de rencontre, voire après la fin du Débat. Ainsi une démultiplication des personnes concernées (plus de 5 000) a pu se faire grâce à l'implication des élèves ou de l'équipe éducative.



### Rencontre avec les jeunes : 817 participants



## Présentation des réunions et contributions des jeunes

### **Lycée Pierre-Poivre (St-Joseph)**

9 octobre

66 élèves

(2 classes de seconde)

Enquêtes sur l'impact  
du DP à St-Joseph

3 000 personnes touchées

### **Université de la Réunion**

16 octobre

35 étudiants

(toutes facultés confondues)

aucune contribution

Une centaine de pers. touchées

### **Collège Auguste-Lacaussade (Salazie)**

2 novembre

30 élèves (1 classe de 3<sup>e</sup>)

Cartes T, dépouillement  
de l'enquête P.-Poivre

Une centaine de pers. touchées

### **Lycée Boisjoly-Potier (Le Tampon)**

5 novembre

138 élèves (de seconde à BTS)

Un Journal du DP

Un millier de pers. touchées

### **Lycée Jean-Hinglo (Le Port)**

8 novembre

48 élèves (2 classes de BTS)

Contributions d'étudiants

Une centaine de pers. touchées

### **IUT de St-Pierre**

9 novembre

120 étudiants (Génie Civil)

Power point séance de clôture

300 personnes touchées

### **Lycée et collège de Trois-Bassins**

12 novembre

72 élèves (de 3<sup>e</sup> à BTS)

Élèves, proviseur  
et un enseignant

300 personnes touchées

### **Lycée des Avirons**

15 novembre

10 élèves (Terminale S)

Film avec la CDP

Une centaine de pers. touchées

### **Lycée Georges-Brassens (St-Denis)**

16 novembre

98 élèves

(délégués de toutes classes)

aucune contribution

300 personnes touchées

### **Collège Joseph-Hubert (St-Joseph)**

17 novembre

30 élèves (1 classe de 3<sup>e</sup>)

aucune contribution

Une centaine de pers. touchées

### **Lycée de Bel-Air (Ste-Suzanne)**

17 novembre

60 élèves (2 classes de 1<sup>re</sup> ES)

Réflexions sur le DP

Une centaine de pers. touchées

### **Collège Marcel-Goulette (Piton St-Leu)**

17 novembre

40 élèves (2 classes de 3<sup>e</sup>)

Réflexions sur le DP

et enquêtes

Une centaine de pers. touchées

### **Lycée Bras-Fusil (St-Benoît)**

en cours

70 élèves

(2 classes de seconde)

Exposition au CDI

Une centaine de pers. touchées

# l'information tout au long du débat

***Au-delà de l'information faite pour la préparation au Débat, la CDP a, tout au long de ce dernier, adopté une attitude ouverte, mais non excessive, en la matière. En particulier, les différents réseaux de la société réunionnaise n'ont pas été sollicités afin d'éviter le caractère artificiel de la démarche. Malgré tout, différents moyens de communication ont été utilisés allant du Journal de la Commission (voir supra) aux points presse avec tous les médias. Ils ont permis une bonne information du public, sans que pour autant celui-ci puisse avoir l'impression d'un véritable matraquage qui aurait pu être lassant à la longue.***

## **La presse écrite**

Elle a été l'un des supports importants en matière de communication. Elle a relayé les points presse de la CDP, et a souvent été présente lors des différentes rencontres. La CDP l'a aussi utilisée afin d'annoncer ses différentes réunions, par l'intermédiaire de placards publicitaire, mais aussi pour transmettre au public des communiqués (compte-rendu) faisant suites aux différentes réunions.

De plus le Débat Public, s'il a donné lieu à des articles d'analyse de la part des journalistes, a aussi été l'occasion pour des lecteurs de faire paraître leurs positions, points de vue ou analyses dans les colonnes des différents

quotidiens. Ainsi, rares ont été les semaines (pour ne pas dire les jours...) où, dans l'une ou l'autre des parutions de l'île, on ne parlait pas du Tram-train ou de la Nouvelle Route du Littoral.

## **La presse audiovisuelle**

Elle fut moins présente que la presse écrite, avec une grande discrétion de l'antenne publique. Cependant, les membres de la Commission ont pu participer à des débats en directs ou à des journaux sur chaînes privées. La presse audiovisuelle a été aussi le support de spots appelant l'attention des Réunionnais sur la possibilité qu'ils avaient de participer à un débat et de pouvoir ainsi faire part de leur position sur les deux projets engageant leur avenir.

## **La presse radiophonique**

La CDP a été invitée à deux émissions radiophoniques en matinales. Quelques interviews ont aussi été données, soit au début soit à la fin des séances publiques.

## Les Réunionnais dans le Débat Public

### Le contexte du premier Débat Public à la Réunion

Afin de mieux appréhender le contexte dans lequel s'est déroulé ce premier Débat Public, issu de la loi de démocratie de proximité, il faut se remettre brièvement en mémoire les dernières étapes de l'histoire de la Réunion.

En premier lieu, il faut que chacun ait à l'esprit que la Réunion est un département français jeune. Comme les Antilles et la Guyane, il a moins de soixante ans d'existence, à comparer aux plus de deux siècles des départements de l'Hexagone. En effet, c'est en mars 1946 que le Parlement français les transforme en départements, faisant suite à la demande de ses quatre plus vieilles colonies. À partir de cette date, une nouvelle page de leur histoire commence à s'écrire. Pour ce qui concerne la Réunion, les soixante dernières années peuvent se « découper » en trois périodes marquantes : de 1946 au début des années 1960, du début des années 1960 à 1982, de 1982 au début de ce millénaire.

### De 1946 au début des années 1960

Ce sont celles de la fin de la colonie et du passage au statut de département français. Ce passage, attendu et réclamé depuis de nombreuses décennies, fut suivi d'années de fortes espérances et demandes de la population marquée par la période d'isolement et de restrictions de la Seconde Guerre mondiale. Ces années furent aussi celles du tâtonnement dans la mise en place tant des nouvelles institutions que des dispositions en découlant. Elles furent encore celles du changement dans le monde où de nombreuses colonies (françaises ou anglaises) obtiennent (souvent par la force) leur indépendance. Cette évolution a des répercussions sur la vision du devenir de l'île pour une partie de la population et par la même sur le débat politique interne.

### Du début des années 1960 à 1982

Ces années furent marquées, contrairement aux précédentes, par un fort investissement de la République dans l'île. Il en découle un développement notable que ce soit au niveau des infrastructures (sanitaire, routes, écoles, électrification, adduction d'eau...) qu'à celui de l'économie. Le cadre de vie de la population change

rapidement. Elle recherche surtout des solutions à ses besoins matériels. Par ailleurs, la jeunesse fait de plus en plus irruption sur la scène de l'actualité et est à l'origine de revendications.

Ce développement et ce mieux-vivre laissent cependant sur le bord du chemin de nombreux Réunionnais et l'île connaît une croissance importante du chômage. Le débat interne à la Réunion se fait sur fonds de projets portant en eux les termes assimilation, intégration, adaptation ou égalité.

### Depuis 1982

La période est marquée par la mise en place de la Région (avant même leurs mises en place dans l'Hexagone). De ce fait, les Réunionnais acquièrent de nouvelles responsabilités et font aussi part de leur revendication d'appartenance pleine et entière à l'Europe. Des projets de développement fleurissent, mais aussi des revendications plus fortes en matière d'égalité sociale.

Ces années sont celles d'une accélération de l'ouverture de la Réunion sur l'extérieur, l'île est ainsi en prise directe avec la mondialisation et ses effets, qu'ils soient bénéfiques ou pervers. Les ondes radiophoniques et télévisuelles se libèrent et permettent à la population d'accéder à une pluralité d'informations internes et externes. Le

Réunionnais prend également de plus en plus conscience qu'il n'est pas le « nombril du monde » et qu'il est de plus en plus confronté à des décisions externes ayant des conséquences sur sa vie de tous les jours.

On peut cependant s'interroger sur le phénomène sociétal que constitue le développement du « mimétisme » de comportement (le syndrome de la « goyave de France » devient plus important que jamais!...)

### Ces dernières années

Tout au long de ces dernières années, des textes fondamentaux (Schéma d'Aménagement Régional, Charte de l'Environnement, Agenda 21...) ont été mis en place, avec une vision du développement de l'île sur le long terme. Ces documents s'ils sont aussi l'occasion de faire appel à des compétences locales, publiques ou privées, au cours de leur élaboration, ne permettent cependant pas à une partie plus grande de la population d'y participer et de donner pleinement son avis. La loi de 2002 et le Débat Public en donnent aujourd'hui la possibilité.

### La prise de plume

Elle est relativement bonne au regard de ce qui se passe habituellement. L'analyse tend à montrer qu'elle ne fût pas l'apanage de telle ou telle catégorie sociale ou professionnelle de la Réunion. Elle s'est faite à plusieurs niveaux, principalement par l'utilisation de la carte « T », secondairement par celle de l'électronique. Le courrier classique, très peu nombreux au regard des autres, est le plus utilisé pour l'envoi de contributions souvent importantes (plusieurs pages). Il ne faut pas non plus négliger les quotidiens locaux auxquels certains s'adressaient et dont la correspondance était publiée par l'intermédiaire de la rubrique « courrier des lecteurs ». Si cette expression a servi d'exutoire dans un nombre très restreint de cas, avec des prises de position plus positives que négatives, plusieurs types de correspondances sont à mettre en exergue. Les lettres négatives, voire les insultes, sont extrêmement rares (une dizaine au total) et ne sont arrivées qu'au tout début du Débat Public.

Les courriers de remerciements, d'encouragements, bien plus nombreux que les précédents sont parvenus au secrétariat tout au long de la période du Débat Public.

Les écrits de personnes sceptiques sont relativement nombreux (quelques dizaines) et met-

tent en évidence le désarroi d'une partie de la population envers le politique et l'administration de l'île. Ce désarroi, certainement alimenté par des déceptions relatives à l'histoire personnelle des individus concernés, s'est exprimé au cours des deux premières semaines du Débat Public.

Les contributions proposant des solutions définitives tant sur le tracé de la Nouvelle Route du Littoral, que sur l'utilisation d'un Tram-train, sont les plus nombreuses dans le premier mois de Débat Public. Elles sont le plus souvent d'un style péremptoire et correspondent, dans ce cas, à la limitation de la surface d'expression fournie par la carte T.

Quelques semaines après le début du Débat Public elles sont davantage riches : est-ce le fruit d'un recul dans la réflexion, d'un mûrissement dû aux échanges lors des réunions publiques, ou de leur médiatisation ? Probablement un peu de tout cela.

Elles comportent en leur sein tant des perspectives d'aménagement que de développement. Ces réflexions concernent l'ensemble de l'île et se sont faites plus nombreuses au fil du temps.

Les contributions techniques d'acteurs sont parvenues au secrétariat par le biais « informatique » et sont souvent d'une qualité de recherche et de réflexion remarquable. Elles émanent de particuliers ou d'associations, ou de professionnels. Les contribu-

tions des politiques ont été transmises à la CDP, lors de la dernière quinzaine du Débat Public suite aux auditions publiques.

La CDP a voulu les valoriser : ces contributions seront publiées (il y en a plusieurs dizaines).

Les plus nombreuses concernent la NRL. Il est vrai que c'est une question qui a un long passé dans la mémoire réunionnaise (plus de trente ans !). Elle défraye ponctuellement la chronique locale : purges préventives de la falaise, pose de filets protecteurs, éboulements de blocs et cailloux divers, basculement de la circulation du côté mer ou du côté falaise selon le risque annoncé, fermeture de la route au passage d'un cyclone tropical... La route du littoral est une réalité dans toutes les mémoires réunionnaises.

Les contributions sur la NRL sont de plusieurs types :

- certaines veulent définitivement tourner le dos à la solution actuelle de la voie en bas de falaise ; elles préconisent le passage par les hauts, soit une traversée des basses pentes de la planèze de la Montagne ; des solutions différentes sont proposées pour accéder au sommet de la planèze et pour en redescendre. Les arguments avancés sont de nature différente : par exemple, beaucoup insistent sur la valorisation foncière

qui serait obtenue (dans une île où le foncier devient un épineux problème), d'autres sur le respect de l'environnement nécessaire. L'aspect financier n'est que rarement pris en compte.

- D'autres étudient la possibilité de passer en mer avec des viaducs ou une route digue où se retrouvent tous les modes de déplacements : 2x2 voies, Tram-train, vélo... ; la question des fonds marins est rarement évoquée comme difficulté insurmontable ; l'impact des fortes houles cycloniques n'est pas non plus un facteur rédhibitoire. Certaines esquisses sont très finies : l'architecture est soignée. Ces solutions ne font guère l'objet d'une évaluation financière.
- Les contributions les plus fouillées, peut-être, et qui sont accompagnées d'un grand nombre de schémas, sont celles qui concernent l'abattage de la falaise, sans fermeture de la route actuelle ; la non fermeture était un thème récurrent entre protagonistes du Débat (contributeurs et MO) ; les aspects techniques sont très divers et souvent très finement décrits avec dessins à l'appui. Les déblais récupérés par l'abattage d'une partie de la falaise serviraient à élargir la voie côté océan. Quelques aspects financiers sont parfois avancés, sans que l'étude puisse être précise dans ce domaine.

- Les dernières, enfin, utilisent une somme de formules à trois composantes principales : garder la route actuelle chaque fois que c'est possible (sans risques), passer en mer quand c'est nécessaire et quand c'est possible, passer par des tunnels quand les deux autres solutions sont irréalisables. L'intérêt serait que la circulation ne serait pas interrompue et qu'un phasage des travaux serait facile à imaginer.

La pluralité des contributions en matière de route du littoral s'explique aussi par les difficultés que rencontraient les auteurs des réflexions à présenter rapidement (et d'une manière synthétique) les solutions techniques à l'oral (en Débat Public). Ce n'était pas le cas pour les réflexions sur le Tram-train où les questions les plus fréquentes étaient : le coût, le foncier, le maillage avec les autres modes de transport... questions plus simples à poser en public. Les aspects techniques du Tram-train ont été peu abordés au cours des différentes séances publiques. Par ailleurs, peu de gens se faisaient une idée de la réalité de ce mode de transport en commun. Les contributions sont riches de propositions, soit sur fond historique, soit sur des projets d'une grande modernité, tel cet anneau souterrain faisant le tour de l'île.

## La prise de parole

La prise de parole a été relativement aisée et différentes voix se sont exprimées :

- individuelles (les plus nombreuses);
- associatives (Fédération du Vélo, Société Réunionnaise pour l'Étude et la Protection de l'Environnement...);
- politiques de toutes tendances;
- techniciennes (ingénieurs, architectes, consultants, bureaux d'études...).

On retrouve ici la même typologie dans les interventions orales que celle de l'expression écrite (solutions définitives, scepticisme, remarques en matière d'aménagement et de développement...).

Elle s'est surtout faite lors des réunions publiques. Ces dernières ont eu en général une durée de deux à trois heures, laps de temps relativement important au regard des habitudes existantes. Dans la majorité des cas, le public arrivait en séance avec ses questions, suggestions, critiques, bien arrêtées dans la tête. Exception faite de quelques mêmes personnes qui intervenaient régulièrement, les prises de parole furent diversifiées et tout un chacun a pu s'exprimer, sans que pour autant tel ou tel groupe de pression ne l'emporte. Si quelques débordements eurent lieu, ils furent peu nombreux et le public a fait preuve d'une grande maturité d'esprit.

Cette oralité était plus « libre » en petit comité, en particulier au début ou à la fin des réunions publiques lors d'une relation plus directe avec un ou des membres de la Commission. Elle l'a été aussi lors des conversations téléphoniques, corroborant les « discussions particulières » évoquées ci-dessus. Ainsi, lors de ces « entretiens », la personne faisait souvent part d'un grand souci de démonstration, d'une volonté de partage et de convaincre. Dans ces cas, la convivialité remplaçait l'aspect quelque peu protocolaire du Débat Public et les dires se précisaient. Ces propos, hors débat, étaient à chaque fois guidés par le souci de démonstration de sa contribution, par le besoin de vérifier telle ou telle réalité avec la CDP, par la volonté de la recherche d'une conviction partagée, par le besoin enfin d'être rassuré.

Ces démarches de personne à personne se sont développées progressivement et ont été les plus nombreuses et les plus riches lors de la séance de clôture. C'est ainsi que les jeunes, qui avaient apporté leur contribution à cette séance, ont été particulièrement entourés à la fin et ont pu échanger avec des « inconnus ».

Il faut retenir que les échanges oraux ont permis de substituer progressivement le besoin de partager les idées et les valeurs celui d'être tout simplement ensemble.

# les thèmes soulevés par le public

***Au cours de toutes les réunions publiques, le président de la Commission rappelait les règles du Débat et les Maîtres d'ouvrage présentaient leur projet. Le public a été particulièrement intéressé et attentif, reconnaissant l'utilité d'un Débat Public. Il a souhaité qu'il puisse se renouveler sur d'autres projets ou sujets. Il s'est surtout adressé aux maîtres d'ouvrage qui ont apporté quelques éléments de réponses immédiats lorsqu'ils le pouvaient. Concernant les sujets plus complexes et techniques, les maîtres d'ouvrage ont pris l'engagement d'y répondre ultérieurement. En deçà de ces deux projets, le public a élargi sa réflexion tant sur les domaines de l'aménagement, du développement et du déplacement que sur le comportement des Réunionnais.***

## Les thèmes récurrents

Comme dans d'autres cas plus ou moins similaires, il importe de remarquer que quelle que soit la forme de rencontre organisée par la CDP, des thèmes récurrents transparaissent vivement :

- La prise de conscience du trop grand nombre de véhicules par rapport au réseau routier existant ;
- La nécessité de faire un maillage entre les différents modes de circulation existants ou de demain ;

- La proposition d'avoir rapidement un Transport en Commun compétitif et attrayant, qui soit évolutif ;
- L'obligatoire intégration des personnes à mobilité réduite dans les divers modes de déplacement ;
- La place qui doit être réservée au vélo, autre moyen de locomotion ;
- Le développement souhaitable du covoiturage, en mettant en place des moyens le favorisant, voire des mesures coercitives ;
- Le comportement des Réunionnais : sujet non traité (enquête à prévoir...)
- La forte interrogation sur les possibilités de financement des projets mis en débat ou des autres ;
- Les contraintes posées par les possibilités foncières existantes et l'évolution de l'accès à une énergie plus propre.

L'ampleur et la complexité des problèmes ont incité le public à affirmer qu'il y a nécessité d'effectuer des choix, de les prioriser ; il s'agit de prendre en compte l'ensemble des questions de l'aménagement et du développement de l'île : les deux projets y trouveraient alors toute leur place.

Mais au-delà de ces thèmes par tagés, la CDP a aussi perçu :

- Le scepticisme des personnes, même s'il est allé en diminuant au fil du Débat Public ;
- La volonté forte de mieux comprendre afin de mieux participer ;
- Une importante demande d'informations sur l'évolution future des projets ;
- Un besoin d'avoir des expertises avant de s'engager dans de grands projets ;
- Une attente de projets construits qui sont porteurs d'avenir plutôt que des « coups » ;
- Une demande de réponses rapides afin de résoudre les problèmes quotidiens de circulation (mise en place de mesures simples et pratiques).

## Les réunions publiques

En plus des thèmes récurrents, les différentes réunions ont permis de montrer l'intérêt des participants pour le sujet en général et quelques aspects en particulier. En voici une présentation selon les réunions de la phase 1 du Débat Public :

### Débat Public Ouest

Le projet de Tram-train a tenu la vedette dans la fréquence des questions aux MO et à la CDP :

- le public est-il d'accord pour utiliser le TT ?

- pourquoi attendre 2012 : ne peut-on pas raccourcir les délais de livraison ?
- il coûte deux fois plus cher que la Route des Tamarins : comment trouver les financements nécessaires ?
- il faut commencer à l'installer là où il y a le moins de problèmes de terrain (l'Est, le Port, St-Paul);
- desservira-t-il le bourg de la Rivière des Galets ?
- combien de rames mettre en place pour qu'il soit performant ?
- a-t-on réalisé des études de la fréquentation attendue ?
- est-il prévu pour dynamiser les zones d'activités ?
- il doit aller jusqu'à St-Pierre dans le Sud, dès 2012 ;
- sa sécurité intérieure sera-t-elle assurée ?
- les gares seront-elles en ville ou à la périphérie des villes ?

Au-delà du Tram-train des questions ont concerné le transport en commun :

- comment rendre le transport en commun attractif ?
- il faut consentir la priorité absolue aux transports collectifs ;
- un TCSP de qualité crée un lien social.

Concernant la Nouvelle Route du Littoral (NRL) :

- où trouver le volume de déblais nécessaire pour édifier la route digue ?
- combien a coûté la route du littoral actuelle ?

- la stabilité des fonds marins est-elle assurée pour l'implantation d'une voie en mer ?
- si la cohérence technique entre les deux projets est visible, la cohérence politique ne l'est pas ;
- quelle est l'incidence positive de placer la NRL et le TT sur les mêmes axes face à la falaise ?

D'autres solutions techniques ont été évoquées :

- installer un téléphérique, moins consommateur d'espace ;
- installer un funiculaire ;
- développer le cabotage pour les marchandises.

Des questions de réflexion générale ont été également livrées :

- il faut s'attaquer aux causes des difficultés de se déplacer, pas aux effets ;
- la difficulté majeure n'est pas la route du littoral mais l'entrée de Saint-Denis ;
- il faut tout de suite penser à des prévisions à court terme ;
- scepticisme sur l'évolution des comportements des personnes par rapport à leur voiture ;
- pourquoi pas une route de ceinture à 300 m d'altitude environ ?

### **Débat Public Sud**

C'est une réunion au cours de laquelle le thème central a été le sentiment d'exclusion de la région Sud :

- il faut respecter le principe d'égalité entre les quatre micro-régions ;
- le TT doit être réalisé jusqu'au Sud (St-Pierre, voire St-Joseph) ; ce doit être une priorité ;
- il faut trouver les moyens de désenclaver certaines régions du Sud ;
- il faut déconcentrer les services administratifs, au bénéfice du Sud ;
- le Sudiste ne se sent pas concerné par un tel débat ;
- le Sud est la région qui va enregistrer la plus forte progression démographique dans les années futures ;
- pour quelles raisons refuser la création d'un second grand pôle de la Réunion, au Sud de l'île ?
- refus de cautionner des financements prévus pour deux projets qui n'apportent rien au Sud ;
- penser à réduire les embouteillages à Grand Bois et à réaliser la pénétrante de Saint-Joseph !

D'autres thèmes ont été discutés, tel celui des autres moyens de circulation :

- l'importance de la RN 3 n'est pas reconnue ;
- il faut favoriser le transport collectif ;
- mais il faut commencer par le TCSP bus ;
- il faut penser au ferroutage ;
- quelles seront l'organisation et le fonctionnement du Tram-train ?



- la Route des Tamarins va accentuer la prépondérance de la voiture ;
- proposition de créer un Office Réunionnais des Routes ;
- définir rapidement le tracé du Tram-train dans le Sud, en relation avec les emprises diverses ;
- comment intégrer le déplacement avec les deux-roues ?
- nécessité de développer par le Tram-train le transport de marchandises.

Ou encore celui des coûts :

- projets titanesques ;
- responsabilité des Réunionnais face à ces énormes dettes ?
- quid des financements européens ?
- importance de prioriser les choix : on ne peut pas tout faire ; relations implicites au SAR n° 2 ;
- nécessité de parler d'une même voix politique avec les partenaires extérieurs ;
- pour moins circuler, moins dépenser dans les déplacements, il faut étudier l'importance de la mobilité interne.

Et enfin des remarques adressées plus particulièrement à la CDP :

- insuffisance du nombre de réunions publiques prévues, au regard des enjeux importants ;
- ce débat aurait dû se tenir voici dix ans ;
- les échanges se font entre initiés au cours du D.P., le grand public n'est pas assez concerné ;

- la CDP ne devrait-elle pas se déplacer ailleurs, pour se faire une idée des réalisations concrètes à l'étranger ?
- comment faire participer toutes les strates de la population réunionnaise ?

### **Débat Public Est**

Questions sur le Tram-train :

- pourquoi se focaliser sur cette unique solution ?
- commencer à l'installer par l'Est ;
- pourquoi l'Est, région la moins riche, ne serait-elle pas prioritaire dans ce projet ?
- opportunité à saisir lors de sa création pour repenser l'urbain ;
- son rôle dans le transit de marchandises ?
- son impact pour les petits artisans du transport ?
- s'il commence par l'Ouest, il n'arrivera pas dans l'Est avant 20 ans ;
- quelle est la fréquence prévue des rames à partir de St-Benoît ?
- règlera-t-il la question du surcoût des marchandises arrivées dans l'Est ?
- différences de coût entre TCSP/bus et TCSP/Tram-train ?
- quid de l'énergie nécessaire pour le TT, en 2012 et plus tard ?
- le délai de livraison (2012) sera-t-il tenu ?

Questions concernant la NRL :

- le Tram-train et la Nouvelle Route du Littoral se feront-ils en même temps, ou séparément dans le temps ?
- elle devrait se faire en taillant des gradins dans la falaise ;
- la solution du tunnel est la meilleure pour sécuriser la NRL (souvenir de la houle cyclonique de 1948).

D'autres interventions ont concerné d'autres modes de transport, particulièrement le bus :

- différences entre autocar et bus ?
- il faut développer la gratuité des bus ;
- récupérer rapidement l'espace pour installer des bus modernes ;
- pourquoi refuser dès le départ la solution bus ?
- proposition d'un trolley-bus moins polluant ;
- le TCSP est la solution, mais pas le TCSP/Tram-train trop coûteux, plutôt un TCSP/bus, plus rapide à mettre en place.

Il y a eu beaucoup de remarques générales :

- pourquoi le CFR a-t-il été supprimé dans les années 1960 ?
- trouver des solutions immédiates face à l'évolution de la circulation ;
- pour modifier les comportements, est-il prévu des campagnes d'information ?

- une 2 x 2 voies, est-ce suffisant ?
- pourquoi pas un 2° port dans l'Est ?
- l'importance de la RN 3 est mal appréciée ;
- fortes inquiétudes face au coût annoncé des projets et crainte que les autres dossiers réunionnais de l'Est en souffrent (élimination des déchets, endiguement de la rivière des Marsouins, construction de différents édifices...).

Et quelques remarques d'ordre politique :

- les choix sont-ils déjà faits ?
- tout n'a pas été étudié, il faut laisser ce DP se développer sans contrainte ;
- aucune illusion sur la capacité des décideurs à régler les problèmes du quotidien.

## Débat Public Nord

Questions et avis sur le Tram-train :

- quel est son concept ?
- sa vitesse est trop faible, notamment dans les villes, et en raison du grand nombre de gares nécessaires ;
- les « Verts » sont défavorables à ce projet, préférant celui d'un train ;
- c'est un projet trop coûteux, ce qui ne va pas permettre de répondre aux autres besoins de la société réunionnaise (éduca-

tion, santé, élimination des déchets, besoins sociaux...);

- de plus en plus de problèmes d'énergie pour le Tram-train ;
- en raison des coûts annoncés, il faudra faire un choix entre Tram-train et NRL ;
- il n'en faut pas à la Réunion.

Questions et avis sur la NRL :

- il faut en réserver une voie pour le covoiturage et le transport collectif ;
- abattre la falaise en gradins et utiliser les remblais pour construire sur la mer ;
- pourquoi pas un tunnel sous la mer ?
- la solution la plus intéressante globalement est de passer par les hauts ;
- abattre la falaise par tranches de 300 mètres et construire la route digue en parallèle ;
- la solution la plus sûre est le tunnel ;
- quel est l'impact de la pose des filets sur la faune et la flore ?
- couvrir la route actuelle est la solution la plus rapide et la moins coûteuse ;
- les filets sont d'une efficacité prouvée ;
- il ne faut pas détruire la falaise, paysage inscrit dans la culture des Réunionnais.

Questions et avis sur les finances :

- taxer les chevaux fiscaux pour freiner la « consommation » des voitures ;

- a-t-on prévu un plan d'amortissement des coûts ?

Questions et avis sur la circulation :

- retard de plusieurs personnes, coincées dans les embouteillages de St-Denis, preuve de l'intérêt de ce DP ;
- pourquoi ne pas mettre en place une flotte d'aéroglosses ?
- comment convaincre les gens de moins circuler en voiture ?
- urgence d'un vrai TCSP à St-Denis ;
- il est possible d'avoir 500 bus de plus pour fluidifier le trafic ;
- les vrais problèmes de circulation se situent à l'entrée des grandes villes ;
- poser un pipe-line à kérosène entre le Port et Gillot ;
- il faut simplement un train qui relie les villes ;
- nécessité de trouver une solution pour diminuer le flux des voitures ;
- la gestion des flux et des vitesses de circulation en ville est obligatoire.

Questions générales :

- les idées émises au cours du DP seront-elles prises en compte par les MO ?
- pour la NRL, les dés sont jetés : on connaît la préférence de la DDE ;
- l'intérêt général doit primer l'intérêt particulier ;

- il semble qu'il manque des études sur les autres solutions que celles qui sont au débat ;
- les deux projets favorisent encore le Nord par rapport au Sud ;
- pourquoi ne pas avoir fait un DP sur la Route des Tamarins ?
- perte du Chemin Fer de la Réunion tout à fait regrettable ;
- priorité de l'éducation civique des jeunes ;
- le DP ne vient-il pas trop tard ?
- les MO n'écourent pas les avis et propositions qui sont faites.

## Les ateliers publics

### Atelier public 1 : COMMENT ECONOMISER LA REUNION ?

Questions et avis sur le Tram-train :

- est-il destiné à entrer en ville ou non ?
- ne faut-il pas lui préférer des bus en site propre (exemple brésilien) ?
- relation entre le Tram-train et le SAR, le SCOT, et le PLU ?
- comment pallier les lacunes du transport en commun ?
- son développement et celui du tourisme ?

Questions sur la politique des déplacements :

- pour réussir le passage au transport en commun, il faudrait à la fois taxer les voitures à l'im-

portation et développer la solution du bus défiscalisé ;

- l'appel au civisme est moins attractif que l'incitation économique ;
- qui aurait la charge de la mise en cohérence de la politique des déplacements ?

### Atelier public 2 : CHOIX DE SOCIETE

Les questions sont restées centrées sur celle fondamentale des comportements :

- comment se défaire de l'opposition entre intérêt privé et intérêt collectif ?
- faut-il la coercition pour faire évoluer les comportements, et imposer le transport collectif ?
- pénaliser l'auto est-ce un moyen de financer d'autres solutions de circulation ?
- quelle est la place du piéton dans ces projets ?
- les MO ont-ils consulté les associations de consommateurs ?
- quelles sont les prévisions de fréquentation des transports en commun ?
- les comportements peuvent évoluer par une addition de solutions pratiques et acceptables ;
- il ne faudrait pas que les défavorisés de la société payent pour les autres ;

- c'est une utopie que de promouvoir la maison individuelle à tout prix, dès lors qu'on souhaite améliorer la circulation ;
- le politique est pris au piège de l'économie.

### Atelier public 3 : LES CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

Les questions :

- le tunnel actuel est-il sain ?
- les venues d'eau souterraine sont à craindre dans le cas de la construction d'un tunnel (expérience malheureuse du transfert des eaux vers l'ouest) ;
- quid de la solidité des fonds marins ? et quid des risques de houle ?
- la route par les Hauts ne présente-t-elle pas moins de risques que celle du littoral ?
- quelle est la faisabilité d'une route digue par rapport aux risques de houle ?
- peut-on élargir le tunnel actuel ?
- si le Tram-train est annoncé pour 2012, si la Nouvelle Route du Littoral n'est pas prête à ce moment-là, comment faire ?
- le choix doit se faire par rapport à l'humain ;
- la route des Hauts aurait un autre intérêt, celui de désenclaver des espaces propices à l'habitat.

## Atelier public 4 : LES FINANCEMENTS

Les questions :

- quel est le coût comparatif du bus et du ferré ?
- le passage par un phasage TCSP/bus puis Tram-train n'est-il pas plus coûteux à terme ?
- ne doit-on pas, concernant le Tram-train et, vu son coût, poser la question de sa nécessité aux Réunionnais par référendum ? Sera-t-il rentable ?
- une route du littoral existe déjà, pourquoi une nouvelle, alors que l'on pourrait sécuriser celle existante ;
- la forme du débat n'est pas bonne. Il eut fallu commencer par les ateliers et faire ensuite les débats publics ;
- comment pourra-t-on faire face à toutes les contraintes imposées par l'Europe et qui sont financièrement importantes (assainissement, PPE, ordures...) ? Toutes ces contraintes n'ont pas été évoquées.
- il y a nécessité de mettre en place une véritable réflexion en matière d'aménagement du territoire et ne pas permettre une « prolifération » des activités dans les mêmes zones au détriment d'autres ;
- ne faudrait-il pas mettre en œuvre une véritable politique de déconcentration des services permettant moins de déplacements ?

## Les auditions publiques

### Communauté Intercommunale Réunion Est (CIREST)

Monsieur le président de la CIREST accueille le Débat Public et la CDP.

Les questions concernant le Tram-train :

- en quoi le Tram-train est-il « le mieux adapté à la Réunion » ?
- est-ce pour toute la Réunion ? et dans quel délai ?
- quelle sera son emprise ?
- les communes ont-elles été consultées pour s'assurer de la continuité du maillage ?

Une question concernant la NRL :

- combien a coûté la Route du Littoral depuis 1963 ?

Questions générales :

- comment assurer les financements de ces deux projets et du développement de la micro-région Est ? Et les autres projets de chaque micro-région que deviennent-ils ?
- comment vont être gérées les finances ?
- comment se fera l'arbitrage entre les grands projets ?
- qu'en est-il du transport des marchandises ?
- et que fait-on pour la RN3 ?
- le transport de l'information est-il pris en compte ?

## Territoire de la Côte Ouest (TCO)

Le président du Conseil de développement du TCO et le directeur général des services du TCO accueillent le Débat Public et la CDP.

Les questions concernant la NRL :

- quel est le degré de sécurité de la route du littoral dès le moment où les filets seront complètement installés ?
- la sécurisation proposée ne prend pas en compte les embouteillages à l'entrée de Saint-Denis ;
- quel est le coût total de la Route du Littoral ?

Les questions concernant le Tram-train :

- il faut comparer les avantages et inconvénients du TCSP/bus et le TCSP/Tram-train ;
- Il faut passer par une phase bus avant d'arriver à une phase Tram-train.

Les questions d'aménagement :

- il faut réfléchir en matière d'aménagement du territoire, et s'attaquer aux difficultés foncières ;
- il semble qu'une politique volontariste manque ;
- l'augmentation de la surface habitée se fait par une péri-urbanisation grâce à la voiture.

Les réflexions concernant les comportements :

- les mentalités n'évoluent guère ; chacun veut bâtir sa maison sur un petit terrain ;
- il faut développer une pédagogie adaptée à la nécessaire évolution des comportements ;
- les changements de comportements doivent ne pas concerner seulement les déplacements, l'habitat est aussi concerné.

Et des questions générales :

- il faut avoir le courage politique de limiter l'importation des voitures d'une manière significative ;
- les moyens financiers ne risquent-ils pas de manquer pour ces deux projets ? Et ces coûts ne vont-ils pas diminuer les capacités de la Réunion à gérer d'autres nécessités sociales et économiques ?
- la donne incontournable est celle de la démographie. Elle se traduit dans le constant mitage des terres, et faute d'une politique globale s'oppose à la volonté de mettre en place un développement durable.

### **Conseil de la Culture, de l'Éducation et de l'Environnement (CCEE)**

Le président du CCEE accueille le Débat Public et la CDP.

Les questions touchant les deux projets :

- possibilité de faire passer la NRL à mi-hauteur, en utilisant pour partie des tunnels ; la question de la pente ne devrait pas se poser ;
- le Tram-train devrait intéresser toute l'île, et non pas intéresser le Nord seulement : il faut rééquilibrer le territoire, ce que le SAR a souhaité faire ;
- pourquoi ne pas doubler les voies en hauteur ? le Tram-train utiliserait la voie supérieure ;
- la NRL devrait adopter différentes solutions, tunnels ici, route digue là, conservation de la route actuelle là où il n'y a pas de risque ;
- un TCSP est nécessaire et urgent ;
- il ne faut surtout pas verser dans la surenchère : pas de 2 x 3 voies ;
- la sécurité de la route du littoral n'est-elle pas suffisante et acceptable après la pose de tous les filets ?
- la solution à la question ne serait-elle pas d'ajouter une foule de petites solutions ?
- y a-t-il une volonté de penser aux handicapés ?
- ne serait-il pas possible de rechercher une politique de

décalage d'horaires de travail, de relancer efficacement le covoiturage ?

- quelles sont les raisons pour que les gens adoptent le transport en commun ?

Certaines questions proposent un recul par rapport aux deux projets :

- il semble qu'il y ait un problème de méthode : pourquoi aller du général au particulier ? Ne faudrait-il pas partir des embouteillages pour aller aux questions d'aménagement ?
- comment intéresser les jeunes à ces problèmes d'aujourd'hui, qui seront obligatoirement leurs problèmes demain ?

### **Conseil Économique et Social Régional (CESR)**

Monsieur le vice-président du CESR accueille le Débat Public et la CDP.

Les questions posées sont d'une grande diversité.

Pour le Tram-train :

- attention aux expropriations qui concernent en priorité les familles à faibles revenus ;
- pourquoi le Tram-train ne desservirait que l'axe St-Paul/St-Benoît ?
- le transport de marchandises est le parent pauvre du débat sur le Tram-train ;

- différences entre le Tram-train et le train ?
- pourquoi ne pas choisir l'anneau souterrain ?

Pour la circulation en général :

- le transport en commun actuel n'est pas attractif, il est sous utilisé ;
- est-il prévu de permettre aux chômeurs de prendre gratuitement le TCSP demain ?
- en comparaison de ce qui se voit dans d'autres pays, le Transport Collectif est à créer ;
- pourquoi attendre pour réaliser ces projets ?
- il faut pousser les personnes à utiliser le vélo ;
- il faut penser à mettre les routes en superposition ;
- les équipements structurants convergent vers les mêmes centres : normal que les embouteillages se développent.

Questions générales :

- le Sud est mis à l'écart ;
- quelle est l'incidence des coûts sur les impôts des ménages ?
- les chantiers vont-ils servir de sites d'apprentissage pour les futurs ouvriers ?
- ces chantiers recruteront-ils des ouvriers réunionnais ?
- l'augmentation voulue du nombre de touristes va compliquer les difficultés de déplacement ;
- il faut penser globalement au développement de l'île ;

- il faut toujours apporter une dimension humaine aux dossiers techniques.

## Réunion Économique

Monsieur le Président accueille le Débat Public et la CDP.

Pour le projet Tram-train :

- pourquoi a t-il fallu tant de temps pour que ce projet, dont on parle depuis 1993, arrive enfin au Débat Public ?
- il faudra réfléchir aux conditions nécessaires pour qu'il puisse transporter des marchandises ;
- il ne pourra être fiable que dans les zones densément peuplées ;
- quelle sera son emprise foncière ? sa pollution sonore ? et les solutions d'équilibre entre les Hauts et les Bas ?
- est-on certain de disposer de l'emprise foncière pour un TCSP, quel qu'il soit ?
- a t-on une idée du potentiel de sa clientèle ?
- quelle est son articulation avec la Route des Tamarins ?

Pour le projet de la NRL :

- la route du littoral actuelle, une fois sécurisée par les filets, vaut mieux que la NRL (en raison des coûts) ;
- la solution des tunnels semble la meilleure ;
- le coût annoncé est-il un coût global, ou seulement un coût de réalisation ?

Réflexions sur la circulation générale :

- il faut faire disparaître prioritairement les embouteillages ;
- urgence des solutions pragmatiques ;
- réflexion collective nécessaire pour lier habitat et économie, pour diminuer les contraintes de déplacement ;
- rééquilibrage nécessaire entre les régions pour limiter les déplacements vers le Nord ;
- comment délocaliser les travaux par le télétravail pour diminuer les déplacements vers la zone de travail ?

Questions générales :

- les moyens politiques permettraient de déplacer entreprises et salariés ;
- pourquoi pas un 2<sup>e</sup> port ? et pourquoi pas à St-Benoît ?
- il faut penser au foncier disponible dans l'est et le Sud ;
- peut-on savoir l'impact sur l'emploi généré et perdu par la réalisation des deux projets ?
- il faut développer les moyens pour travailler ensemble ;
- avant toute chose, quelle est la volonté économique des Réunionnais pour leur avenir ?

# les jeunes

***La départementalisation (1946) et ses politiques sociales et sanitaires ont eu pour conséquence une explosion démographique. Actuellement, 35 % ont moins de 20 ans et 50 % ont moins de 30 ans. Un Débat Public, qui concerne la politique des déplacements dans l'île à l'horizon 2012/2015, se doit d'intéresser cette partie de la population. Les jeunes sont pour la plupart inscrits dans les structures de l'Education Nationale; il était pertinent d'aller au-devant des étudiants, des lycéens, voire des collégiens. Cette volonté de les rencontrer a d'emblée été affichée par la CDP à la Réunion; elle a été immédiatement soutenue par la CNDP à Paris.***

## Démarches de la CDP

Dès mars, des contacts officiels ont été pris avec le monde éducatif (enseignants, élèves, administratifs) pour explorer les besoins, les attentes, les difficultés, afin de mettre en place l'outil Débat Public à destination des jeunes. Face à la nouveauté de la démarche, les réponses ont été multiples. En juin, le Cabinet de Monsieur le Recteur d'Académie de la Réunion approuve le principe du Débat Public dans les lycées et collèges et transmet une lettre circulaire à tous les chefs d'établissement. Une importante documentation sera livrée aux

lycées et aux collèges que compte l'île : 10 800 exemplaires du Journal n° 1 du Débat Public et plusieurs centaines de dossiers « support du débat ».

## Relations entre la CDP et les jeunes

Elles s'établissent tout de suite après la séance d'ouverture, le 10 octobre. La formule la plus couramment utilisée est la carte T. Demandes d'information et propositions d'actions émanent de différentes structures (premier cycle et second cycle, cycle élémentaire).

Quatre exemples :

- le lycée Pierre-Poivre de Saint-Joseph propose de mener une enquête dans le lycée et la ville pour évaluer l'impact de la démarche ;
- le lycée des Avirons propose une contribution audiovisuelle ;
- le collège de Salazie souhaite accueillir la CDP pour des échanges avec des élèves de 3<sup>e</sup> ;
- une école primaire de la Possession souhaite organiser un concours de dessin sur le thème du débat...

Après un court temps de réflexion, les contacts se précisent avec la CDP. Des relations nouvelles prennent aussi de l'ampleur, soit à la suite de la circulaire

rectorale, soit à la suite de la publication dans les journaux des contenus de grandes réunions publiques. Tout cela se traduit par de nombreux déplacements de la CDP au-devant des jeunes (cf. tableau et carte). Il était difficile de répondre à toutes les sollicitations avant la séance de clôture : la CNDP a autorisé la CDP à poursuivre les réunions avec le monde éducatif après le 19 novembre.

Les échanges en cours de réunion ont été la finalité privilégiée de la CDP. Certains points particuliers peuvent être mis en évidence.

- **convivialité** : la volonté d'être simple et concis, celle de ne pas faire un « cours » de plus, la présence rassurante des enseignants de l'établissement, le ton des réponses aux questions des jeunes, tout cela a permis qu'une atmosphère particulière, empreinte de convivialité, s'installe.
- **une progression dans le débat** : un début de séance marqué par une certaine retenue, puis une progression rapide des échanges, et enfin un débat interne que la CDP et les enseignants laissaient se développer autant que de possible.

- **vécu différent** de celui d'un cours : expressions et attitudes différentes portées par les plus actifs, adoptées de plus en plus par les autres élèves ; observations des professeurs, uniquement en cas de nécessité pédagogique (par exemple, rappel de notions d'économie vues en classe précédemment).
- **présence forte** des enseignants, voire des administratifs dans toutes les réunions.
- **manque de temps** : faute d'un temps suffisant pour se familiariser avec les documents (retard dans la livraison), les élèves souhaitaient mieux connaître l'outil DP, avant de se lancer dans le débat sur les projets.
- **la projection sur le futur des jeunes** : la CDP a incité, non sans mal les jeunes à se projeter en 2012/2015.
- **l'incompréhension devant la dimension des projets** : les coûts financiers ont interpellé plus d'un ; n'étant pas les décideurs des deux projets, certains ne pouvaient pas concevoir qu'ils puissent les payer sur une quarantaine d'années ; d'autres se sont inquiétés de la Réunion que les adultes vont leur laisser.

## Rencontre avec les jeunes

### Introduction

C'est une démarche particulière : le public n'est pas invité ; seuls les élèves, leurs enseignants, et quelques administratifs sont présents. Mais elle est intéressante dans un double cadre, celui de l'instruction du citoyen de demain, celui de la confrontation des jeunes avec leur avenir. Cette expérience a prouvé deux choses : beaucoup de jeunes sont capables de s'intéresser à un Débat Public ; ils en ont été les vecteurs auprès de leurs condisciples, de leurs parents, voire des gens de la rue de leur cité. Grâce à ceux-là, les discussions concernant les projets présentés par les maîtres d'ouvrage ont été démultipliés dans la société. Dernier point et non des moindres : ils ont tous pris conscience de la nécessité d'adapter leurs comportements à la situation actuelle et surtout à la situation en devenir. Un certain nombre de thèmes reviennent dans toutes les réunions : ils sont présentés en premier. Pour chaque réunion, quelques thèmes sont mis en exergue. L'intégralité des questions se trouve en annexe du CR final.



## Les thèmes récurrents

Il sont parfois les mêmes que ceux des adultes (cf. page 13) :

- importance des coûts des deux projets ;
- les questions d'énergie pour les transports en commun ;
- la nécessité de changer de comportement ;
- la difficulté à faire un choix entre les options présentées pour la NRL ;
- l'utilité de telles constructions pour l'avenir.

## Le déroulement

Les rencontres avec les jeunes se présentent de trois façons différentes :

- les rencontres d'information qui ne débouchent sur aucune contribution de l'établissement scolaire ;
- les rencontres qui se poursuivent par une réflexion et une contribution ;
- les contributions envoyées à la CDP, sans réunion préalable.

## RENCONTRE ET CONTRIBUTION DES LYCEENS DE PIERRE-POIVRE (9 octobre)

La réunion avait été préparée très tôt par L. BALBOLIA, professeur d'histoire & géographie, en relation personnelle avec la CDP. Deux classes de seconde (205 et 206) ont participé.

- projet pour le Nord, et pourquoi pas pour le Sud ?
- en quoi le Tram-train améliorerait-il le déplacement dans l'île ?
- quels sont les problèmes de pollution avec la route ?
- a-t-on étudié le potentiel de géothermie pour développer l'indépendance énergétique de l'île ?
- faudra-t-il payer pour utiliser le Tram-train ?
- à quoi va ressembler la Réunion dans 10/15 ans ?
- le touriste vient à la Réunion pour l'aspect paradisiaque de l'île : ne sera-t-il pas déçu par les difficultés de déplacement ?
- conclusion d'une élève : ça fait réfléchir !

La contribution du lycée Pierre-Poivre consiste en la réalisation et le dépouillement de 1 270 enquêtes, menées auprès des élèves, des parents d'élèves, et dans les rues de St-Joseph et Petite-Ile. Ces résultats ont été pour une bonne part le fait des élèves eux-mêmes. L'intégralité du dépouillement figure en annexe.

## RENCONTRE A L'UNIVERSITE (Saint-Denis, 16 octobre)

Les interventions faites lors de la rencontre avec la CDP :

Les interventions préliminaires au débat des trois enseignants-chercheurs de l'Université se trouvent dans les CAHIERS TECHNIQUES D'ACTEURS. Les principales questions posées :

La NRL :

- relation avec l'environnement (risques de conflits directs et importants) ;
- probabilité pour que les effondrements de falaise (type 1980) se reproduisent ?
- rappel d'une proposition du président P. Lagourgue de choisir la solution tunnel ;
- les filets n'assurent pas une sécurité satisfaisante ;
- la meilleure solution est de passer par les hauts ;
- où se procurer les études d'impact sur l'environnement ?

La circulation et le développement de l'île :

- quid des petites villes sans beaucoup d'impact économique par rapport aux grands axes définis par les deux projets ?
- quelle économie pour l'île dans 20 à 30 ans ?
- le DP n'est-il pas un outil pour un projet de développement qui implique des choix économiques sur le court et sur le moyen terme ?
- l'Observatoire du Développement de la Réunion réfléchit depuis longtemps sur le développement : pourquoi n'est-il pas davantage utilisé par les politiques ?
- le citoyen est-il informé suffisamment sur la forte mobilisation des projets présentés, qui orientent le développement de l'île pour des dizaines d'années ?
- de l'importance de réussir des maillages qui fonctionnent bien pour que la circulation nouvelle se développe.

### **RENCONTRE ET CONTRIBUTION DES COLLÉGIENS DE SALAZIE (2 novembre)**

C'est une classe de troisième du collège (la 303) qui avait préparé la réunion de travail avec la CDP. Elle avait été aidée par leur professeur de SVT, M<sup>me</sup> André. Compte tenu de la situation géographique du cirque de Salazie, l'ensemble des questions, sauf les deux dernières, portent sur le Tram-train.

- comment les gens vont-ils pouvoir se déplacer vers le Tram-train, et à partir du Tram-train ?
- le Tram-train devra-t-il passer par les Hauts de la Montagne pour éviter le bas de falaise entre St-Denis et la Possession ?
- ne doit-on pas craindre l'insécurité dans le Tram-train (y compris les bombes) ?
- le Tram-train ne servira-t-il qu'aux transports de personnes ?
- ne craint-t-on pas que la climatisation contribue à la pollution de l'atmosphère ?
- quels sont les équipements prévus dans le Tram-train pour le rendre attractif ?
- le but de l'installation d'un Tram-train est-il seulement d'avoir moins d'embouteillages ?
- combien d'emplois sont prévus pour faire fonctionner le Tram-train ?
- quel sera le prix d'un A/R St-Benoît/St-Denis ?

- les bus vont-ils perdre leur clientèle ?
- si le Tram-train tombe en panne, pourra-t-il rapidement être réparé ?
- pourquoi ne pas faire une 2 x 2 voies autour de l'île ?
- faire sauter la falaise pour construire la Nouvelle Route du Littoral.

*(nb : Cette même classe participera plus tard à une partie du dépouillement des enquêtes réalisées par les élèves du lycée Pierre-Poivre.)*

### **RENCONTRE ET CONTRIBUTION DES LYCEENS DE BOISJOLY POTIER (Le Tampon, 5 novembre)**

La réunion a été construite par le proviseur, Gilbert TECHER, en relation personnelle avec la CDP, en accord avec une partie des enseignants. Les élèves présents venaient de toutes les classes de seconde à terminale, plus quelques élèves de BTS.

Les questions posées ou les interventions sont surtout le fait des élèves de classes ES :

- le projet Tram-train : est ce réalisable ?
- il faut que le Tram-train soit attractif ;
- a-t-on des campagnes de sensibilisation pour le transport en commun ?
- le concessionnaire par rapport au transport en commun est

avantagé par les démarches publicitaires ; pas de campagne de publicité pour le co-voiturage, et pas de campagne pour que le bus puisse s'opposer au transport individuel ;

- a-t-on des exemples de ville pilote d'action pour le transport en commun ?
- réduire les tarifs pour inciter à prendre le bus ;
- sur la route Saint-Pierre/Saint-Denis, les véhicules utilitaires ne prendront pas le TCSP. Au moment des mouvements pendulaires, le TCSP n'est pas utile d'autant plus avec l'arrivée de la Route des Tamarins.

Questions générales :

- est-ce qu'on a trouvé une solution aux embouteillages ?
- on ne peut pas bloquer les voitures, ni ne plus faire d'enfants
- il existe des bouchons au niveau des villes, il faut contourner les villes comme le font les autoroutes.

### Réalisation d'un journal

Réalisation de 4 pages du journal *Hermès* de Boisjoly-Potier

*Courrier de la responsable du journal du lycée de Boisjoly Potier à la CDP.*

« Je vous envoie le projet de maquette pour le deuxième numéro du journal du lycée, *Hermès*. Le Débat Public fera l'objet du cahier central du jour-

nal, 4 pages au minimum lui seront consacrées. L'organisation sera la suivante :

Une première page avec :

- votre avant-propos (président de la CDP). Les élèves aimeraient que vous expliquiez ce qu'est la commission du Débat Public et pourquoi vous êtes particulièrement attaché à la participation des jeunes.
- un petit article sous forme humoristique relatant la journée passée dans les divers embouteillages d'un lycéen allant de l'école porter un dossier à St-Denis.

Une deuxième page avec :

- une explication de la situation présente. Les élèves souhaitent utiliser trois images de la brochure et y adjoindre trois slogans-choc. Ils partent avec raison du principe que les élèves du lycée lisent peu et doivent donc être accrochés par des images et slogans.

1. Le dessin sur les densités comparées de la France métropolitaine et de la Réunion (p.8 de la brochure) en y ajoutant le commentaire « *Nous sommes actuellement 700 000 et serons 1 million en 2030... mais notre île ne s'agrandira pas* ».

2. Le diagramme sur les modes de transport utilisés (p. 16) avec le commentaire « *Avoir une voiture est aujourd'hui synonyme de liberté... Tuning, la pousse, "tantine la roue", des phénomènes bien connus.* »

3. l'histogramme de la p. 34 pour enfin montrer qu'il faut réagir car cela les concerne. Commentaire « *C'est un problème qui nous concerne tous ! Il faut réagir.* »

Une présentation des différents projets à l'étude à la région : TCSP (avec illustration de la p. 28), route littorale (p. 44) et Tram-train. Ils ont envie d'y ajouter les chiffres du Tram-train (encart p. 43).

Une 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> page avec :

- Un article intitulé « *Quand le débat s'invite au lycée* » structuré en plusieurs actes : premier acte, la venue de la CDP (+ photos que vous nous avez envoyées), deuxième acte sur les débats qui se sont ensuite tenus dans les différentes classes (environ 210 élèves touchés, ils ont prévu d'y adjoindre une caricature de deux élèves en confrontation sur les projets d'aménagement) + un sondage simple (deux questions, deux graphiques, à réaliser dans le lycée).
- Un article sur la réunion de clôture du débat au Port et les conclusions qui y ont été apportées. »

## **RENCONTRE DES LYCEENS DE JEAN-HINGLO (Le Port, 8 novembre)**

Les étudiants de BTS deuxième année « génie civil » (deux classes) avaient souhaité que la réunion traite exclusivement de la NRL.

- pourquoi ne pas associer les deux solutions : abattre la falaise et avec les matériaux récupérés faire la route digue en mer ?
- qu'en est-il de l'espace entre la digue et la falaise ?
- couvrir la route actuelle par quel moyen : béton armé ?
- problème de matériaux (quantité, qualité) ?
- il y a des conséquences environnementales sur l'extraction des matériaux. Il n'existe pas suffisamment d'alluvions. Donc comment faire ?
- que devient la route actuelle ?
- si on choisit une route viaduc, pourquoi ne pas faire un Tram-train sur la route actuelle ?
- si on choisit de faire la route digue, n'aura-t-on qu'un seul projet à mettre en place ?
- est-ce que les travaux prennent en compte l'écologie ?
- si vous optez pour le tunnel, reprenez-vous le tunnel existant ?
- on a toujours des problèmes de rétrécissement et d'embouteillages à Saint-Denis ;
- quels sont les enseignements retenus de la route actuelle du littoral ?

Plusieurs contributions (une quinzaine au total) individuelles ont été envoyées au secrétariat de la CDP. Elles traitent toutes de solutions techniques différentes pour la conception d'une Nouvelle Route du Littoral.

## **RENCONTRE ET CONTRIBUTION DES ETUDIANTS DE L'IUT DE SAINT-PIERRE (9 novembre)**

Les principales questions posées lors de la rencontre avec la CDP et les Maîtres d'ouvrage :

- ce n'est pas en quelques réunions qu'on pourra trancher les problèmes ;
- nécessité de rééquilibrage en faveur du Sud ;
- favoriser les solutions intermédiaires ;
- pourquoi ne pas commencer le TT par le Sud ?
- influence du DP dans la suite des projets ;
- commencer par aménager les villes avec parkings relais, transports collectifs, pour habituer les Réunionnais à de nouvelles pratiques ;
- garanties de sécurité dans les transports en commun ?
- pourquoi ne décentralisons-nous pas les zones d'activités pour répartir les déplacements ?
- pourrait-on utiliser la technologie *Isis* comme au Canada (fibres optiques dans les ouvrages d'art) ?

- A quand un partenariat entre entreprises et transports en commun et proposer des transports ? 1 bus c'est 40 personnes donc 20 voitures de gagnées.

Les étudiants ont participé à la séance de clôture du 19 novembre, avec leur professeur M. WINTZERITH. Le power-point utilisé figure en annexe.

## **RENCONTRE ET CONTRIBUTION DES LYCEENS DE TROIS-BASSINS (12 novembre)**

Cette démarche a une histoire particulière. Au cours de l'audition publique du Conseil de Développement du TCO du mercredi 27 octobre, le maire de Trois-Bassins fait une intervention remarquée au cours de laquelle il insiste sur la nécessité de faire évoluer les comportements des Réunionnais. Le monde éducatif serait la structure idoine pour intéresser les jeunes à cette démarche. Le président de la CDP propose alors une réunion avec les jeunes du lycée de Trois-Bassins. Proposition acceptée.

Le vendredi 12 novembre, la CDP est accueillie par Monsieur le Proviseur et Monsieur le Maire. La réunion regroupe : élèves du collège de Trois-Bassins, élèves de 1° ES, terminale ES et BTS du lycée, quelques enseignants.

En accord avec leurs enseignants, les élèves prennent des notes pour réaliser ensuite une contribution. Le débat est très ouvert ; il a tendance à s'installer dans la salle (démarche assez rare au cours de tout le Débat Public). Le meilleur exemple est celui d'une confrontation entre deux condisciples, l'une acceptant le coût financier des projets par nécessité de mieux se déplacer, l'autre refusant véhémentement d'assurer quarante années d'efforts financiers pour ces mêmes projets.

Trois contributions ont été adressées à la CDP : celle de trois élèves de première ES, celle du professeur coordonnateur des Sciences Économiques dans le lycée, celle du proviseur. (Elles se trouvent en annexe).

### **RENCONTRE DES COLLÉGIENS DE TROIS-BASSINS (12 novembre)**

Rencontre des collégiens en même temps que les lycéens de Trois-Bassins. Élèves de 4<sup>e</sup>, ils étaient venus avec leur professeur. Ils ne sont pas intervenus, écoutant la conversation entre lycéens et CDP.

### **RENCONTRE DES LYCÉENS DES AVIRONS (15 novembre)**

Les questions posées à la CDP :

- il y a une politique de l'amélioration des conditions de Transport en Commun ;
- peut-on éviter le problème et préparer la population locale à s'approprier le transport collectif ?
- encourage-t-on les jeunes à se positionner ?
- palliatif par l'organisation de travail ? Tout le monde roule aux mêmes moments. Réorganisation du temps de travail public-privé ;
- comment sont perçus les problèmes de déplacements par les sociétés d'automobile, les grosses entreprises utilisant le transport ?
- faut-il arrêter la vente automobile ?
- la population dit oui si elle a une autre alternative ;
- accepter les changements : se déplacer où il y a du travail ;
- depuis 25 ans on souhaite que les services soient déconcentrés.

La contribution est tout à fait particulière : il s'agit d'un film tourné avec les trois membres de la CDP dans le cadre des TPE du lycée. Ce travail sera achevé en février et fera l'objet d'une notation.

### **RENCONTRE DES LYCÉENS DE GEORGES-BRASSENS (Saint-Denis, 16 novembre)**

Cette réunion a été organisée par la proviseure du lycée, en relation avec la CDP. Les 98 délégués de classes, présents dans la salle, ont développé des réflexions sur des points différents :

Le Tram-train :

- pourquoi remettre un train ?
- est-ce que vous pensez que le Tram-train va aider les gens à circuler ? Par exemple, le Citalis est pris dans les embouteillages ;
- un Tram-train entre Saint-Paul et Saint-Benoît pour un coût de 1,5 milliard d'euros : et le calcul pour toute l'île ?
- en quoi le Tram-train améliore la circulation ? On a des projets d'ici 2012, d'ici là comment on va faire ?

La Nouvelle Route du Littoral :

- vous allez faire une Nouvelle Route du Littoral pour éviter les chutes de pierre, les effets naturels. La NRL sera exposée à la houle donc à quoi ça sert ?
- c'est l'histoire de la NRL, du Tram-train ou des deux en même temps ?
- pourquoi pas une nouvelle route sous la mer ?
- pourquoi ne pas faire exploser la falaise ?

Remarques générales :

- problème démographique = problème de comportement ;
- on parle du déplacement en 2015, est-ce que dans le Débat Public, il y a eu une réflexion sur un changement de comportement ou sociologique du Réunionnais ?

*(nb. Les délégués avaient pour mission de mettre leurs condisciples au courant de la réunion avec la CDP.)*

### **RENCONTRE DES COLLÉGIENS DE JOSEPH-HUBERT (Saint-Joseph, 17 novembre)**

Suite à la fourniture des documents d'information du Débat Public au collège, le 25 octobre, le professeur d'une classe de troisième a invité la CDP à venir à la rencontre des élèves. La préparation avec la Commission ne s'est faite que par téléphone. Les élèves ont bénéficié d'une période préparatoire en classe, en relation avec le programme de l'année. La réunion s'est inscrite sur une heure de l'emploi du temps de la classe.

Un certain nombre de questions ont porté sur l'outil qu'il a fallu bien expliquer (éviter la confusion entre une enquête publique et le Débat Public). La responsabilité des politiques devant le compte-rendu final n'avait pas été bien comprise. Le rôle de la Commission a dû être éclairci.

Mais le plus grand nombre d'interrogations ont concerné le thème central du débat :

- définition d'un TCSP, définition d'un tram ;
- pourquoi une nouvelle route du littoral ?
- l'importance des coûts estimés.

La prise en considération du fait que les jeunes d'aujourd'hui auraient à supporter les conséquences d'un choix d'aujourd'hui a été progressivement perceptible. Le rôle de l'enseignante a été primordial. Arrivée à la rentrée d'août à la Réunion, elle a voulu s'inscrire le plus rapidement possible dans la vie des Réunionnais, utiliser le « vécu » de ses élèves. C'est ce qui l'a amenée à prendre contact avec la CDP. Avec un regret avoué : celui de ne pas avoir à disposition des documents pédagogiques concernant la géographie de l'île.

### **CONTRIBUTION DES LYCEENS DE BEL-AIR (Sainte-Suzanne, 17 novembre)**

Travail effectué par des élèves de première ES, sous la direction de leur professeur d'histoire et géographie.

Les élèves, après une analyse des contraintes géologiques et climatiques de l'île, des impératifs économiques, des enjeux démographiques et environnementaux, se sont réunis en ateliers de travail. Ils sont partis à la découverte du projet à l'aide du Journal n° 1, édité par la Commission de Débat Public, et des extraits du dossier « *support du débat* » (chapitre II).

Conclusion :

Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un cours intitulé « réseaux et flux en Europe et en France ; les réseaux de communications et les flux de transport ». Les élèves ont abordé les notions du cours à partir de l'analyse d'un territoire de proximité. À cette échelle locale, ils ont pris conscience de l'implication concrète de la géographie dans leur vécu.

### **CONTRIBUTION DES COLLÉGIENS DE MARCEL-GOULETTE (Piton Saint-leu, 17 novembre)**

Contribution d'une classe de 4<sup>e</sup>, sous la férule du professeur d'histoire & géographie. Une double réflexion a été menée sur les deux projets portés au Débat Public. De plus, les élèves se sont livrés à des enquêtes sur la circulation dans leur aire géographique. L'ensemble de la contribution est à consulter en annexe.

### **CONTRIBUTION DU LYCEE DE BRAS-FUSIL (Saint-Benoît, en cours)**

Les documents fournis par la CDP sont arrivés avec beaucoup de retard : en réalité la première livraison annoncée n'a pas été réceptionnée et c'est par l'intervention de la CDP qu'une autre livraison a été faite début novembre. Il était déjà bien tard pour se lancer dans une réunion avec la CDP (à l'emploi du temps déjà bien chargé) et dans une contribution quelconque au DP avant la séance de clôture du 19 novembre.

C'est une responsable du Centre d'information et de documentation (CDI) du lycée qui est à l'origine de cette démarche, par le truchement d'une carte T qui est arrivée au secrétariat de la Commission à la mi-septembre. Avec l'aide de deux classes de seconde (soit 70 élèves), une mise à dis-

position des documents a été proposée dans l'enceinte du CDI. Les professeurs d'histoire/géographie ont pris le relais pour organiser, dans le cadre de l'emploi du temps des élèves, une réflexion sur le DP, premier du genre à la Réunion. Des contacts ultérieurs seront pris entre ces enseignants, le CDI, et les membres de la CDP, à la rentrée scolaire de janvier 2005.

### **Cas particulier**

La médiatisation des démarches au-devant des jeunes de la Réunion a provoqué une réaction intéressante de la part de certains enseignants du primaire : cela concerne prioritairement les élèves de CM1 et CM2. À l'évidence, il n'y avait pas de documentation pédagogique à leur proposer, suite à leur demande (ou, pour le moins, la documentation n'était pas adaptée !). La CDP a émis l'idée de la création d'un Cd-rom destiné aux écoles primaires, idée acceptée immédiatement par la CNDP. Ce travail pédagogique serait réalisé à la suite du CR final, faute de temps disponible. Le contenu pourrait être double : une partie serait consacrée à l'outil nouveau de démocratie de proximité qu'est le Débat Public, et une autre, au thème du débat réunionnais. Les bases de cette double approche ont été réfléchies.

# l'approfondissement avec les experts

## Atelier

### « Économiser la Réunion »

La présentation faite par les intervenants M. PIERRON et M. RIES, a particulièrement marqué l'assistance et a permis un échange de qualité sur les choix qui pourraient être opérés dans l'attente de la mise en œuvre du Tram-train.

L'expérience de Strasbourg avec la mise en place d'un tramway, alors même que ce mode pouvait être jugé désuet, a fait l'objet de nombreuses discussions voire de remise en cause... Pourtant dès 1973, l'idée de permettre une alternative à la voiture particulière en créant une nouvelle ligne apparaissait dans le Schéma Directeur d'Aménagement. Le choix radical de ne plus gaspiller l'espace public pour la voiture particulière a pu se concrétiser à Strasbourg notamment en privilégiant le stationnement des voitures aux portes de la ville et en adoptant une politique tarifaire très avantageuse dans ces parkings par rapport à celle en usage en centre-ville. L'existence de navettes bus entre ces parkings et le centre-ville constitue indéniablement une plus value en matière de déplacement et de reconquête de la Ville.

La seconde intervention relative à l'aménagement du territoire et

aux déplacements a permis de mettre en exergue le nécessaire accompagnement que constitue une politique des déplacements par rapport à une volonté d'aménager différemment le territoire. Principalement sur des liaisons périphéries/centre (Paris et les cinq villes nouvelles) la démarche s'est très rapidement orientée au cours du temps vers des liaisons transversales entre ces pôles pour permettre un rééquilibrage effectif du territoire.

### **Trois grands enseignements peuvent être tirés de ces interventions :**

Une politique de transport avec des investissements parfois lourds sur un site propre que ce soit en mode ferré ou en mode bus doit s'accompagner d'une requalification de l'espace urbain et d'un développement des autres modes doux et notamment le vélo pour compenser ce que les transports collectifs ne feront jamais : le porte-à-porte. Les autorités organisatrices des transports doivent chercher à compenser les handicaps dus aux TC :

- en agissant sur les zones de pertinence ;
- en maîtrisant l'échelle du temps : par la mise en place de solutions alternatives (encourager le covoiturage, le « car-sharing », etc.) ;



- enfin, il faut penser ces investissements non seulement dans le temps en terme de capacité de transport des personnes (aujourd'hui 58 % des Français sont favorables à la réduction de la place de la voiture en ville) mais aussi en terme de fonctionnement que ces investissements généreront.

## Atelier

### « Choix de Société »

Le 14 octobre se tenait l'atelier public sur le thème « *un choix de société* », animé par Bernard CATHELAT, docteur en psychosociologie, qui a l'avantage de connaître l'île et la société réunionnaise.

D'emblée il interpelle l'assemblée: le transport n'est pas qu'une question de choix technique; ce serait d'abord une question de sociologie. Comment inciter le plus grand nombre d'usagers à utiliser le transport en commun? Cela ne se décrète pas. En effet, il existe toujours une minorité éclairée et une majorité passive. De surcroît, l'expérience démontre qu'entre une prise de conscience de la part de la société et le passage à l'acte il faut dix ans. Afin de compléter le tableau, il indique que nous devrions intégrer dans notre approche le fait que les constructeurs automo-

biles veulent garder l'avantage actuel de l'attrait de l'automobile, et travaillent comme nous sur les tendances de notre société, qui varient selon les époques.

Quelles sont les tendances actuelles et sous quelles influences réagira notre société? Nous vivons dans une société de plus en plus dure. La compétition est présente à chaque instant. Donc nous recherchons une protection, la sécurité d'un nid. C'est ce que l'expert nomme le « cocooning ». Si le transport en commun veut gagner son combat, il devra être reposant, sécurisant. La recherche de sécurité nous conduit à nous rassembler: être entre nous, rechercher le porte-à-porte. Demain le slogan du transport en commun devra être « se déplacer ensemble ». La troisième tendance est que notre société se « dévitalise ». Il y aurait trop d'artificiel. Le transport en commun devra évoluer dans un environnement de type « pleine nature ». La fuite en avant technologique serait la quatrième tendance. Nous sommes favorables à l'avancée technologique, mais nous recherchons une pincée d'émotion. B. CATHELAT: « oui à la modernité mais avec un habit du passé ». Donc notre transport en commun devrait avoir toutes les commodités du modernisme, et garder encore une forme ancienne. Enfin, il y aurait trop d'incertitudes dans notre société chaotique. Cela inciterait à un

retour au civisme. Toutefois l'utilisation de la carotte serait préférable à celle du bâton. L'idée à retenir serait: un voyage civique... ça paie!

Si le transport en commun veut s'imposer, il doit présenter une somme d'attraits supérieurs à ceux de la voiture. Les choix doivent être pragmatiques: sécurité, ambiance, environnement, facilité, efficacité, confort, rapidité... La conclusion de B. CATHELAT: cela doit être un rapport gagnant/gagnant.

## Atelier

### « Contraintes d'aménagement »

L'atelier public sur les « Contraintes d'aménagement » s'est tenu au Centhor (Saint-Paul) le vendredi matin 15 octobre, à 10 heures.

Marc CRUCHET, géologue, a présenté un ensemble de documents traitant de trois questions importantes: la formation du massif de la Montagne, la plus vieille construction connue du volcanisme du massif du Piton des Neiges; l'histoire de la falaise du littoral, avec son évolution par l'attaque de la mer, son évolution par les différents niveaux de la mer; les phénomènes naturels dangereux. Cette dernière partie a sans doute attiré le plus l'attention du public.

Dans l'histoire de cette falaise, les éboulements ont marqué l'histoire, qu'il s'agisse des chutes de pierre ou des vastes glissements de terrain. Des clichés anciens (lithographies de Roussin) ont surpris l'assistance. Le rôle de l'eau et de la circulation souterraine de l'eau a été expliqué : quelques exemples de vallées anciennes, figées dans la falaise, ont été montrés. Cette évolution de la falaise est également liée aux crises climatiques où les excès météorologiques ponctuels sont la cause d'accélération des processus d'éboulement.

La maîtrise des risques naturels à la Réunion est recherchée au moyen de techniques éprouvées : purges préventives, poses de filets de mailles d'acier, surveillance des zones à risques, utilisation de gabions... Des programmes de recherche pour améliorer cette gestion sont progressivement mis en place, mais ils ne permettront pas d'atteindre le risque zéro.

David LORION, géographe, spécialiste des torrents réunionnais, a voulu frapper l'imagination des personnes présentes. Avec l'aide de documents anciens ou récents, il a administré la preuve de la puissance des crues torrentielles dans l'île. Il s'agit de la puissance des eaux, des possibilités de divagations de ces eaux hors du lit habituel. Les exemples de janvier 1980 ont été très significatifs.

Mais la puissance des torrents en crue est aussi celle de la charge des eaux : les alluvions (sables, graviers, galets, blocs) se déplacent à grande vitesse et détruisent les berges progressivement. Ces alluvions peuvent aussi se déposer à l'embouchure et provoquer un rehaussement du fond, responsable, là encore, de divagations (c'est l'exemple du canal de Patates à Durand en janvier 1980).

La contrainte hydrologique, c'est aussi l'invasion par les eaux marines des basses plaines littorales : la Saline, l'Hermitage, Saint Paul, Sainte-Suzanne... Les exemples sont fréquents et les dégâts, importants. Lors du passage d'un cyclone tropical, le niveau de la mer s'élève au moment même où la houle se renforce. Les grosses vagues dépassent la plage et prolongent leur action sur les plaines à l'arrière de la ligne de côte (exemple de mai 1968).

Puissance des crues, divagations des torrents, ennoyages des plaines littorales, sont des aléas bien connus et souvent prévisibles. Il n'empêche qu'ils ont toujours un impact social et économique important.

## Atelier

### « Finances et Prospectives »

L'objectif de cet atelier avait pour but d'une part d'exposer les différents modes de financement et de partenariat public/privé et ce compte tenu du coût des deux projets (2,5 milliards d'euros pour l'ensemble) et d'autre part de débattre d'autres expériences de financement pour des projets similaires.

Les deux premiers intervenants, M<sup>me</sup> BOLLIET (inspecteur des finances) et M. VANDEVOORDE (Caisse des Dépôts & Consignations), ont apporté leur vision des financements possibles sur des projets de cette ampleur. Les deux suivants, M. LAUER (ingénieur général des Ponts et Chaussées) et M. PIERRON (ingénieur au Syndicat des Transports de l'île de France), ont donné leur éclairage tant sur les possibilités de phasage permettant un étalement voire une diminution des coûts que sur leur expérience à partir de propositions déjà élaborées sur le sujet ou d'expériences vécues ou constatées.

Première intervenante, M<sup>me</sup> BOLLIET, partant des coûts estimatifs des deux projets (2,5 milliards d'euros) et faisant référence à leur dérive potentielle en fin de projets (doublement) a tenté d'indiquer quelles pouvaient être les

perspectives de financement à l'horizon 2010 en tenant compte des possibilités existantes à l'heure actuelle (Europe, État, collectivités locales, nouveautés).

Pour ce qui est des maîtres d'ouvrage et plus particulièrement de l'État, elle estime qu'il est nécessaire de faire la différence entre l'apparence et la réalité. L'apparence c'est le sentiment que compte tenu de la situation actuelle de la France et des perspectives en matière de Contrat de Plan, il y aurait de moins en moins de chance d'avoir des crédits affectés à ces travaux (fin de financements concernant les TCSP et réduction de ceux concernant les projets routiers). Cependant cette apparence peut se révéler trompeuse si l'on considère les financements indirects possibles à partir de la TVA existant Outre-mer ou de la TVANPR (Non Perçue Remboursable). Pour sa part, elle ne voit pas d'évolutions ou de changements notables sur ces « postes ».

Pour les collectivités locales, elle estime que des marges de manœuvre existent tant pour ce qui est du FIRT (Fonds d'Investissement pour les Routes et les Transports) que de l'Octroi de mer dont les taux sont votés par la Région dans le cadre légal (national et européen) imposé.

L'Europe ne peut pas être oubliée dans cette réflexion. En effet aujourd'hui la Réunion a obtenu dans le cadre de l'actuel DOCUP une enveloppe de près de 1,5 milliard d'euros, et ce compte tenu du fait que la Réunion est une Région Ultrapériphérique, donc ayant accès aux fonds de cohésion sociale (objectif 1). La récente communication de la Commission européenne sur ce point est rassurante, même s'il faut l'inscrire dans le cadre plus contraignant de l'élargissement aux PECO et de la proposition finale revenant à la nouvelle commission. De plus, il ne faut pas oublier que, malgré la proposition d'une augmentation de la contribution de chacun des pays au budget européen, les « poids lourds » entendent, à l'heure actuelle, rester au même niveau de contribution (1 % du PIB) amputant ainsi fortement les possibilités de financements.

En matière de financements potentiels, il existe aujourd'hui une voie nouvelle : celle du partenariat public privé. L'ordonnance sur ce point vient d'être adoptée par le gouvernement et nécessitera des textes d'application et une jurisprudence tant dans la mise en place pratique de ses modalités que de son appréhension par les divers utilisateurs. Cette possibilité est ouverte par le biais de contrats entre deux ou plusieurs partenaires (dont deux au moins

sont issus, l'un du secteur public – collectivité ou État – et l'autre du secteur privé). Ces contrats doivent être nécessairement de longue durée, avoir une obligation de transparence, avoir un objectif de performance, relever de la procédure de marché public et porter sur des projets complexes et/ou urgents. Ils prennent en considération l'ensemble de la procédure de l'élaboration du projet au financement en matière de fonctionnement. Elle souligne que pour avoir recours au PPP les projets doivent être reconnus nécessaires et utiles pour la société.

Enfin, M<sup>me</sup> BOLLIET s'interroge sur la possibilité de permettre un financement à partir de l'évolution des différentes AOT vers un Syndicat mixte permettant une harmonisation des taux de prélèvements sur la « contribution transport » et une nécessaire mutualisation.

M. VANDEVOORDE, pour sa part, abonde dans un premier temps les propos tenus par M<sup>me</sup> BOLLIET. Puis, il rappelle que tous les grands projets structurants se font ou peuvent se faire aussi à partir d'emprunts dont ceux permettant une ressource bonifiée. Il cite à titre d'exemple la BEI, la Caisse des dépôts ou les Fonds d'Épargne. Ces prêts se font sur du très long terme et nécessitent donc d'avoir une vision dans

l'aménagement de son territoire à 30, 40, voire 50 ans.

Pour ce qui est de la CDC, elle a une attitude tenant compte en particulier, du montant du projet, de la bonne gestion du demandeur potentiel (surcoût, segmentation entre gestionnaire et opérateurs...). Il indique qu'il y a nécessité aujourd'hui que les opérateurs publics se tournent vers des mobilisations de fonds privés, leur permettant de plus grandes possibilités, en particulier en matière de structuration financière des projets.

Il rappelle qu'il y a un enjeu important à prendre en considération et qui consiste en une plus value foncière qui doit être bien maîtrisée permettant des investissements intelligents et une bonne vision de l'aménagement du territoire autour d'un axe TCSP.

M. LAUER rappelle d'emblée sa participation à la rédaction d'un rapport sur la problématique des transports à la Réunion qui a été fait en 2002. Il s'interroge ensuite sur des possibilités de phasage permettant, à la fois une meilleure mobilisation du financement et une amélioration rapide de la circulation. S'il admet que la solution à long terme est indéniablement le train, il estime cependant nécessaire un phasage permettant la prise en considération de la demande de mieux circuler de la

population. Pour ce qui est du phasage, les exigences sont :

- préfigurer la totalité du service et non des tronçons successifs ;
- des fréquences élevées ;
- des vitesses élevées ;
- une compatibilité ascendante explicite et verrouillée.

Il pense qu'il faut avant tout résoudre le problème urgent qui se pose, à savoir l'affranchissement des bouchons existants. Il présente en ce sens un certain nombre de solutions et de propositions (*cf. schémas*) permettant, à la fois, un meilleur phasage, un gain financier, un déblocage des bouchons et un « *apprentissage* » vers plus de Transport en Commun.

M. PIERRON fait part de sa connaissance d'un modèle de Transports en Commun en Site Propre (Curitiba, Brésil) et de son expérience avec la mise en place de deux lignes en région parisienne T1 et Trans Val de Marne.

Concernant Curitiba, il décrit le système mis en place se basant sur un réseau d'autobus hiérarchisés avec des lignes structurantes périphériques ou directes, des nœuds d'échanges et des pôles de correspondance rapide. Son exposé est étayé par des vues tant du matériel que des lignes ou des possibilités offertes en matière d'accueil.

La réalisation des TCSP d'Ile de France (TCSP bus) est l'occasion de montrer les possibilités existantes sur deux sites différents, avec des problématiques différentes et donc des coûts différents. Dans les deux cas, il faut noter une augmentation conséquente du transport utilisant le bus. Certes concernant le projet TVM, il y a eu quelques difficultés au départ, mais elles ont été résolues.

En conclusion, son expérience en la matière montre que :

- le bus est presque aussi efficace que le train, à la condition qu'il soit en site propre ;
- le bus permet de dégager des espaces publics de qualité ;
- le bus en site propre est généralement moins cher que le ferré ;
- même s'il est difficile d'avoir une image aussi forte et valorisante que le mode ferré, le bus en site propre permet une progressivité dans la mise en œuvre.

# la réunion de clôture

Plus de 150 personnes se sont déplacées pour venir à la séance de clôture à la Halle des Manifestations au Port.

Le président de la CDP a rappelé le programme du Débat Public depuis son ouverture. Cette séance a voulu avoir une signification sociale.

La séance de clôture a permis avant tout d'exprimer de nouveau l'importance de l'outil Débat Public. Pour la première fois à la Réunion, une tentative a été faite d'offrir au public la possibilité de s'exprimer tout au long d'une période allant du 10 septembre au 19 novembre 2004. La définition de cette séance avait été imaginée très tôt. Une liste d'invitation avait été lancée par la CDP vers les maîtres d'ouvrage, les représentants du monde politique et professionnel et aussi vers les auteurs de contributions techniques. La presse avait fait largement état de cette séance de clôture et avait invité le public à y participer. La CDP avait tenu à inviter des jeunes de 3 établissements différents avec les enseignants qui les avaient aidés dans la réalisation de leur contribution.

Les posters, portant les écrits des Réunionnais et affichés dans la salle (*cf. annexe*), les images, projetées à l'écran, des différentes séances publiques et réunions avec les jeunes, les discours de

la CDP et des MO, sont autant d'expressions d'une fresque de démocratie participative.

Beaucoup, sinon tous, dans la salle ont pu se reconnaître ou reconnaître encore ce qu'un voisin de débat avait pu dire. Ainsi est né un sentiment d'avoir participé à un événement important.

Pour ce qui concerne l'ensemble des contributions, la diversité des thèmes de réflexion est frappante. Dans toutes les contributions, on sent poindre l'importance des comportements au sein de la société réunionnaise. Une grande majorité prône ou concède le transport en commun, quel qu'il soit, mais en espérant garder son propre confort :

- c'est l'affaire des autres ;
- et beaucoup de s'enfermer sur l'idée avancée d'une insuffisance de débat interne.

La réflexion globale peu à peu s'est superposée aux réflexions sur les seuls projets (NRL et TT). Partant des projets eux-mêmes, les personnes abordent les aspects circulation, développement, aménagement. La matérialité des projets (sécuriser une route littorale, créer un transport en commun) devient alors moins importante que les codes (les constructions de société qui permettent aux individus de vivre dans un ensemble) induits par ces réflexions (aspects politique,

économique, social, environnemental, aspect de développement et d'aménagement):

- souci de recherche d'une solution globale;
- capacité à prendre du recul.

Dans l'évolution de la démocratie à la Réunion, les principes directeurs apparaissent très nettement:

- le Débat Public vaut mieux que l'oukase;
- la carotte vaut mieux que le bâton;
- l'adhésion vaut mieux que la contrainte.

Mais sans doute le moment le plus émouvant a été celui de la contribution des jeunes de l'île ayant participé au Débat Public. Lycéens et étudiants ont su capter l'attention de chacun et démontrer leur intérêt pour ce débat. Ils ont été reconnus et adoptés par le public. Chacune des interventions des jeunes a été saluée par des applaudissements.

En conclusion de séance, il faut mettre en évidence une évolution sensible des contenus. Au cours de ce Débat Public, il y a eu la phase découverte, la phase analyse et la phase discussion sur les deux projets et sur leurs conséquences. Se dégagent des idées fortes:

- un grand projet doit être structurant pour TOUTE l'île en favorisant le développement des micro-régions;
- cette notion d'aménagement du territoire liée à celle du développement prime sur la taille du projet et une réalisation à tout prix;
- un refus de s'engager à long terme sur des coûts trop importants et non maîtrisés.

Il existe toutefois une volonté persistante d'un traitement des problèmes à court terme, couplé d'un souhait d'être mieux informé sur les projets engageant l'avenir (la question de la révision du Schéma d'Aménagement Régional a été souvent abordée).

# synthèse

Le sentiment premier et général est que l'on ne peut pas attendre 10 ans pour voir les problèmes liés à la circulation être résolus. La demande est que soient trouvées des solutions rapides et pragmatiques permettant d'améliorer le quotidien de tout un chacun. Cela signifie clairement qu'elles doivent être appliquées à toute la Réunion pour éviter le sentiment d'exclusion. Les raisons de cette demande sont nombreuses et les principales en sont :

- une congestion de plus en plus mal vécue, avec des évolutions possibles des comportements ;
- une défiance vis-à-vis des autorités qui tardent à mettre en place des solutions que chacun estime simples et peu onéreuses pour débloquer la situation ;
- une exaspération devant les temps de trajets qui deviennent de plus en plus longs ;
- le sentiment de n'avoir aucune autre alternative fiable.

Aussi, ces raisons font que les Réunionnais expriment des aspirations fortes et proposent des mesures qui sont valables pour l'un et l'autre projet :

- déboucher les bouchons ;
- associer les villes à la recherche des solutions (améliorer la circulation entre villes, ne régler pas celle des entrées de ville et dans la ville) ;
- irriguer l'intérieur de l'île avec un réseau de transport en com-

mun efficace et permettant de le relier à « l'anneau littoral » ;

- rendre les transports en commun existants attractifs (confort, rapidité, régularité, connexion...) par rapport à la voiture.

Malgré cette volonté de faire progresser la situation dans le sens de l'amélioration rapide, des inquiétudes existent et sont souvent fortement exprimées.

Ainsi, la problématique financière est souvent apparue dans les différentes phases du Débat. Et même si les maîtres d'ouvrage ont répondu à nombre de questions sur ce point, il n'en reste pas moins vrai que le public a montré son scepticisme compte tenu de l'ampleur des besoins financiers des deux projets. En effet, au-delà de ce qui est prévu en matière de déplacement, on s'interroge tant sur le financement futur d'autres infrastructures nécessaires ou imposées par la réglementation européenne (établissements scolaires, adduction d'eau, traitement des déchets, construction de logements...) que sur leur fonctionnement (effets de la décentralisation, Tram-train...).

Cette inquiétude se traduit par le biais de questions sur le phasage, la priorisation des projets et les moyens financiers disponibles et sur l'égalité de traitement des différentes micro-régions et villes.

Globalement, on s'inquiète des conséquences des deux projets sur l'attractivité des territoires :

- ne va-t-on pas privilégier les zones déjà en avance de développement ?
- celles perçues comme en retard ne seront-elles pas lésées, voire oubliées ?
- n'y aura-t-il pas une tendance à créer des « zones dortoirs » et d'autres d'activité et d'emplois ?

Ces interrogations ont pour conséquence un sentiment partagé de nécessité d'un aménagement plus cohérent du territoire accompagné de propositions allant de la possibilité de moins se déplacer demain à celles concernant une délocalisation, voire déconcentration de certains services.

Concernant le Tram-train, si sa nécessité n'est pas remise globalement en cause, il y a une demande majoritaire de mettre en place une phase transitoire fondée tout ou partie sur un TCSP/bus. Ce TCSP doit concerner l'ensemble de l'île : les Bas et les Hauts, le Nord et le Sud, l'Est et l'Ouest. Le sentiment est fortement partagé que l'on n'arrivera à rien si un effort global, cohérent et équilibré, n'est pas fait pour répondre à la situation actuelle.

De même, il y a une demande plus qu'importante pour une amélioration de l'existant bus (régularité, sécurité, confort, interconnexion...). Ainsi, nombreux sont ceux qui ne comprennent pas ou n'admettent pas qu'il puisse y avoir sur ce dossier autant d'intervenants et donc de prises de décisions éparses.

Pour ce qui est de la Nouvelle Route du Littoral, les projets alternatifs ont fait florès. Aucune des solutions proposées n'a retenu l'attention d'une majorité lors du Débat Public. Aucune des solutions n'a pris le pas sur l'autre. Si dans certaines réunions, l'existence même de solutions pour une Nouvelle Route du Littoral était rejetée (ce projet est consommateur de fonds, il y a d'autres urgences), dans d'autres un mélange des solutions soumises au débat était proposé. Dans certaines contributions des propositions nouvelles sont faites de passer par les Hauts de St-Denis, puis par la Montagne ; combiner solution haute et basse ; réserver le passage dans les hauteurs aux véhicules légers et laisser la route actuelle pour les autres transports.

Mais quelles que soient les propositions faites, une même remarque est revenue le plus souvent : on ne règlera pas le problème de la Route du Littoral si on ne règle pas celui de l'entrée de St-Denis et de sa circulation interne.