

annexes

SÉANCE DU 7 JUILLET 2004

DÉCISION N° 2004 / 22 / TTR - LRSR / 3

PROJET DE LIAISON ROUTIERE SECURISEE ENTRE ST-DENIS DE LA REUNION ET
L'OUEST DE L'ILE ET DE CONSTRUCTION D'UNE INFRASTRUCTURE NOUVELLE
"TSCP INTER-URBAIN/TRAM-TRAIN"

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment ses articles L.121-8-I et L.121-9-I,
 - vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,
 - vu la décision de la Commission nationale du débat public n°2003/43/TTR-LRSR/2 du 3 décembre 2003,
 - vu la lettre conjointe du Président du Conseil régional et du Directeur départemental de l'Equipement soumettant le projet de dossier du débat et de calendrier, datée du 16 Juin 2004 et reçue le 18 Juin 2004.
-
- après en avoir délibéré,
 - à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,
-
- considérant que le rapport est conçu comme une base permettant au public de poser ses questions et que le colloque comporte des thèmes non traités dans le rapport,

DÉCIDE :

Article 1 :

D'accuser réception du dossier susvisé qu'elle estime suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2 :

D'approuver, sous réserve des précisions de l'article 3, le calendrier et les modalités du débat ; d'en fixer le début au 2 Septembre 2004 et la fin au 17 Novembre 2004.

Article 3 :

La commission de pilotage du débat public devra :

- se doter d'un dispositif performant d'identification et de transmission des questions et veiller à ce que les maîtres d'ouvrage et les experts y répondent en temps utile pour alimenter la progression du débat,

- présenter aux assemblées consultées non seulement le rapport des maîtres d'ouvrage mais également le compte rendu des colloques, notamment sur les sujets non traités dans le rapport de présentation des projets,

- veiller dans les colloques à couvrir toute la palette des points de vue d'experts sachant que la CNDP se tient à sa disposition pour l'aider dans cette tâche en relayant ses contacts en métropole.

Le Président

Yves MANSILLON

Comment mieux se déplacer demain ?


Débat public
 sur la **Nouvelle Route**
 du **Littoral** et sur le **Tram-train**



[Small text snippet from a document, partially obscured]

Objet de l'étude commandée par les collectivités.

Le projet de Nouvelle Route Littorale (NRL) est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la desserte des communes littorales de la région de Lille. Ce projet est financé par les collectivités locales et l'État. L'objectif est de créer une nouvelle route qui sera plus directe et plus sécurisée que la route actuelle. Le projet comprend également la construction d'un tram-train qui permettra de desservir les communes littorales de manière plus efficace.

[Small text snippet from a document, partially obscured]

[Small text snippet from a document, partially obscured]

Objet de l'étude.

Le projet de Nouvelle Route Littorale (NRL) est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la desserte des communes littorales de la région de Lille. Ce projet est financé par les collectivités locales et l'État. L'objectif est de créer une nouvelle route qui sera plus directe et plus sécurisée que la route actuelle. Le projet comprend également la construction d'un tram-train qui permettra de desservir les communes littorales de manière plus efficace.

Objectifs de l'étude.

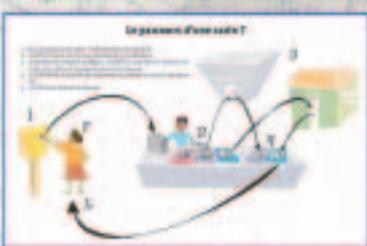
L'objectif principal de l'étude est d'évaluer l'impact du projet de Nouvelle Route Littorale (NRL) sur les communes littorales de la région de Lille. L'étude vise à identifier les besoins des communes littorales et à proposer des solutions adaptées à ces besoins. L'étude vise également à évaluer l'impact du projet de Nouvelle Route Littorale (NRL) sur l'environnement, le paysage et le patrimoine.

Le projet de Nouvelle Route Littorale (NRL).

Le projet de Nouvelle Route Littorale (NRL) est un projet de grande envergure qui vise à améliorer la desserte des communes littorales de la région de Lille. Ce projet est financé par les collectivités locales et l'État. L'objectif est de créer une nouvelle route qui sera plus directe et plus sécurisée que la route actuelle. Le projet comprend également la construction d'un tram-train qui permettra de desservir les communes littorales de manière plus efficace.

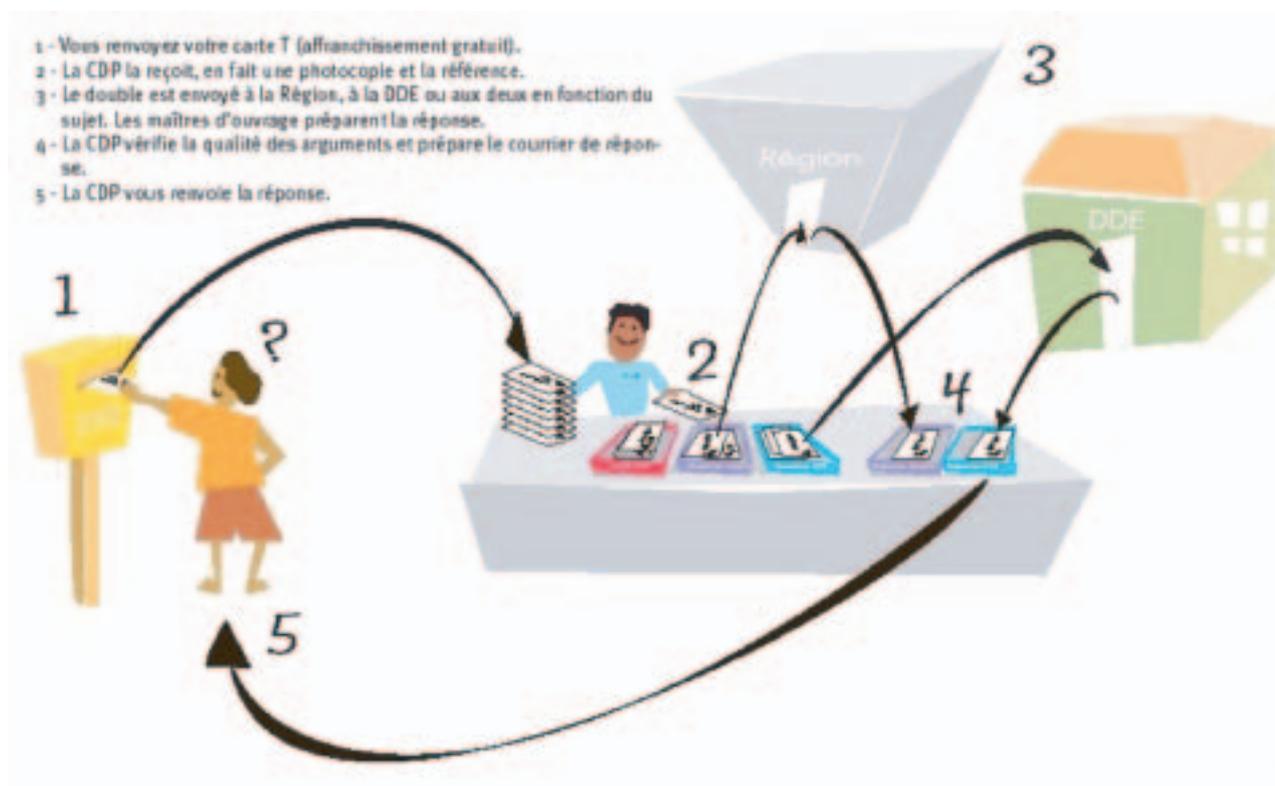


[Detailed text from a document, partially obscured]



Echantillon de cartes T et contributions

le parcours de la carte T



la présence dans la presse

Les annonces médias des séances publiques

Annonce séance d'ouverture

10/09 Quotidien et JIR

Annonce des séances publiques

14/09 Le Quotidien

18/09 JIR

30/09 Quotidien

02/10 Quotidien

20/10 Quotidien et JIR

21/10 Quotidien

26/10 Témoignages

27/10 Quotidien et JIR

02/11 Témoignages

03/11 JIR (2), Quotidien (2), Témoignages

04/11 Témoignages et JIR

05/11 Quotidien

06/11 Témoignages

07/11 Témoignages, Quotidien, JIR

08/11 Témoignages, Quotidien

09/11 JIR, Quotidien, Témoignages

Annonce clôture Débat Public

15 et 17 novembre

Les conférences de presse et les communiqués de presse

Dossier de presse de la CDP

07/10. Annonce du Président de la Commission, un « Débat Public pour la Réunion »

11/09. Annonce des ateliers publics et bilan de la première phase

19/10. Annonce des auditions et bilan de la deuxième phase

15/11. Annonce du bilan de la troisième phase et de la contribution des jeunes

19/11. Clôture du Débat Public

Communiqués de presse

10/09. « Ouverture du Débat public »

Communiqué du 21 septembre

« Beau départ du Débat Public dans l'Ouest » - Réunion publique au Port 29/09. « Le cri du cœur des Sudistes »,

réunion publique du 28 septembre 2004 à Saint-Pierre

05/11. « Le Nord inventif...

mais pressé », réunion

publique

à Saint-Denis

13/11. « Des expériences

enrichissantes », ateliers publics

à Saint-Denis

15/11. « La Réunion a-t-elle les yeux

plus gros que la bourse », ateliers

publics à Saint-Paul

Interviews et participations

à des émissions radio et TV

12/09. Journal Créole RFO, 12h00

14/09. Matinales RFO d'E. Haggai,

6h50, émission radio.

28/09. RFO TV, interview

29/09. KOI radio, journal de 9 h

12/10. Antenne Réunion TV

(M. Mercadal), 19 h

14/10. RFO TV, interview

19/11. RFO radio, interview

26/11. RFO radio, magazine

« Moteurs » de J.P. Vidot, interview

29/11. KOI radio, de G. M. Lépinay,

9h, émission radio

Les articles de presse

Témoignages

08-11. Journée universitaire, le 9 novembre

08-11. Les réunions de l'Alliance

sur le Tram-train ? Une pierre

à l'édifice du Débat Public

08/11. Comment mieux se déplacer

demain ? Débat avec l'Alliance

à Saint-Paul

06/11 et 07/11. Orientations

budgétaires pour 2005

06/11 et 07/11. *Réflexions autour du Tram-train*

05/11. *Malgré les km de routes construits les embouteillages aussi se déplacent*

05/11. *TCSP : 24 % de passagers de plus en 4 ans pour Citalis*

05/11. *Déplacements : rencontres publiques de l'Alliance*

05/11. *Débat Public : précision de la Région*

04/11. *De l'urgence d'une alternative au tout automobile*

04/11. *Alternative à l'auto... immobile*

03/11. *Pour la réapparition du train dans le paysage réunionnais...*

03/11. *Volonté politique : le Débat fait la différence*

30/10, 31/10 et 01/11. *Comment mieux se déplacer demain ?*

Saint-Pierre, 1^e étape des débats de l'Alliance

30/10, 31/10 et 01/11. *Débat de l'Alliance : les Sudistes ne veulent pas être tenus à l'écart.*

30/10, 31/10 et 01/11.

Tram-train et nouvelle route du littoral entre Saint-Denis et la Possession

28/10. *Déplacements : l'Alliance*

appelle à amplifier le débat

28/10. *Abandon du Tram-train et transports aériens : deux démentis de la Région*

25/10. *Le Tram-train : un atout pour les transporteurs en commun*

25/10. *TCSP : précisions d'Elie Hoarau, moteur du développement des*

compagnies de transports en commun

23/10 et 24/10. *Elie Hoarau : donner un signal « commencer le TCSP*

par le sud et l'est ».

12/10. *Aménagement, acte 2 du Débat Public : quatre ateliers sont organisés*

01/10. *Elie Hoarau pour la « priorisation » des transports en commun*

30/09. *Débat Public : le sud oublié du Tram-train*

23/09. *Mieux se déplacer se traduira-t-il par « moins se déplacer » ?*
Le Débat Public s'est ouvert mardi soir au Port

Le Quotidien

06/11. *Assemblée plénière du Conseil Régional hier : les orientations font débat*
06/11. *Commission du Débat Public : la Région épinglée*
05/11. *L'évènement : comment se déplacer demain*
01/11. *Tram-train : le PS se prononcera le 6 novembre ; « la Région alimente le flou et l'indécision »*
??/10. *Débat Public : la quantité mais aussi la qualité*
22/10. *Le projet Tram-train de la Région : le PS « veut une clarification »*
17/10. *Débat Public sur les modes de déplacements : demain, la parole aux étudiants*
12/10. *Le Débat Public entre dans une deuxième phase : « beaucoup de propositions »*
12/10. *La di...la fé : Paul le Pieux*
05/10. *Accidents dus à des chutes de pierre sur la route du littoral ; l'Etat généralement pas fautif. Et quelles indemnités pour les assurances ?*
10/10. *Le projet Tram-train bute sur le Cap Bernard : un TCSP pour satisfaire le sud*
03/10. *Accident : écrasée par un rocher*
03/10. *Trois morts en 10 ans*
30/09. *Route du littoral : une motarde se tue*

Journal de l'île

17/11. *Une « démarche progressive et réaliste » : le PS réclame des bus au GPL*
08/11. *Réunion publique consacrée au chemin de fer à Saint Paul : l'Alliance fait entrer l'histoire dans le Débat*
06/11. *Les orientations budgétaires pour 2005 en débat hier à la Région ; droite et socialistes piquent au vif Vergès*
06/11. *Projets de Tram-train : selon la Commission Nationale de Débat Public, la Région crée la confusion*
04/11. *Raccordement boulevard sud/RN2 ; les automobilistes contraints de remonter les bretelles*
29/10. *Conseil municipal du Port : le Tram-train comme solution à tous les maux*
27/10. *Les propos du PCR laissent de moins en moins de place au projet ferroviaire : la Région laisserait tomber le Tram-train*
21/10. *Il ne s'agit pas de constater, mais de transformer*
18/10. *Nouvelle Route du Littoral et Tram-train : le débat s'invite à l'Université*
12/10. *Projets de route du littoral et de Tram-train : 3 000 personnes se sont déjà exprimées*
03/10. *Accident mortel sur la route du littoral : deux sœurs écrasées par un bloc*

Leader Réunion

Tram-train et Nouvelle Route du Littoral : le grand débat, magazine n° 79.

Mémento

Transports : le grand débat, n° 284

Le courrier des lecteurs

02/10. J. Requena. *Le Tram-train*, Quotidien
5/10. F. Maugis, *un citoyen en colère ; accidents de la route : qui est responsable ?*, JIR
5/10. Etienne, *citoyen du Monde. Coupable caillou ?*, JIR
5/10. D. Toussaint. *Route du littoral, ça suffit*, Quotidien
5/10. Luçay Maillot. *Précisions sur l'alternative des hauts*, Témoignages
8/10. J. Requena. *Tram train : mélange des genres*, JIR
8/10. *Coup de chapeau à la DDE, VISU* (hebdomadaire)
10/10. J. Requena. *La nouvelle Route du Littoral, une autre option*, JIR
12/10. *Sécuriser la route... sans l'abandonner*, Quotidien
15 - 10. Jean-Pascal. *Le train plutôt que le tram*, JIR
15/10. François Maugis. *Faut-il voir plus loin que la route ?*, Quotidien
15/10. Pierre Vergès. *Suggestions au maire de Saint-Leu et à la DDE*, Quotidien
17/10. J. Requena. *D'abord le train, puis le tram*, JIR
23/10. H. Dezaert. *Débat route du littoral : travaux sans coupure de la circulation*, JIR
27/10. Lebon Aimé. *Débat par ci, débat par là*, Quotidien et le JIR
3/11. J. Requena. *Le tracé St Denis/ La Possession*, le Quotidien
8/11. Alain Dreneau. *Les réunions de l'Alliance sur le tram-train ? Une pierre à l'édifice du Débat Public*, Témoignages

les photographies



Séance d'ouverture
(ADPE, Saint-Denis)



Débat Public Ouest
(TCO, Le Port)



Débat Public Sud
(Ecole d'infirmières, Saint-Pierre)



Débat Public Est
(médiathèque, Saint-Benoît)



Débat Public Nord
(salle Candin, Saint-Denis)



Atelier 1
« Economiser la Réunion »



Atelier 2
« Choix de société »

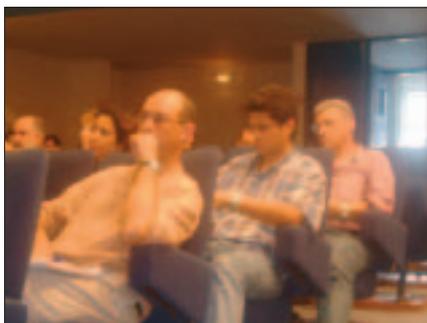


Atelier 3
« Contraintes d'aménagement »



Atelier 4
« Finances et perspectives »

les photographies



Audition publique CCEE



Audition publique CIREST



Audition publique
Réunion Economique



Audition publique CESR



Audition publique TCO



Rencontre avec les étudiants
(IUT Saint-Pierre)



Rencontre avec les étudiants
(université de Saint-Denis)



Rencontre avec les élèves
(lycée Jean-Hinglo, Le Port)



Rencontre avec les élèves
(Lycée des Aviron)



Rencontre avec les élèves
(Lycée Georges-Brassens, Saint-Denis)



Rencontre avec les élèves
(Lycée Pierre-Poivre, Saint-Joseph)



Rencontre avec les élèves
(Lycée Boisjoly-Potier, Le tampon)



Séance de clôture

les contributions des jeunes

Le dépouillement de l'enquête des lycéens de Pierre Poivre

I. LE DEBAT ET VOUS

A. votre situation actuelle

Votre activité professionnelle

patron	2,8 %
cadre	1,4 %
fonctionnaire	11,8 %
artisan	0,3 %
agriculteur	4,6 %
employé	20,7 %
ouvrier	4,2 %
étudiant	29,4 %
retraité	4,2 %
sans profession	16,5 %
autres	8,4 %

Votre lieu de travail

Saint-Joseph	61,9 %
Dans le sud, hors St-Jo.	30,5 %
Hors du sud	7,6 %

Possédez-vous une voiture ?

oui	69 %
non	31 %

Si oui, l'utilisez-vous ?

tous les jours	83,2 %
2 à 3 fois/semaine	13,9 %
1 fois/semaine	2,6 %
1 fois/mois	0,3 %

Si non, utilisez-vous ?

bus	38,8 %
taxi	6,5 %
cyclomoteur	3,6 %
vélo	9,1 %
à pied	35,7 %
autre	6,2 %

Motifs de déplacements

travail/lycée	30 %
courses	23,8 %
motifs administratifs	12 %
loisirs/tourisme	15 %
visites	9,9 %
école des enfants	9,2 %

Distance des trajets

< 1 km	3,6%
entre 1 et 5 km	23,5 %
entre 5 et 10 km	28,1 %
entre 10 et 40 km	33,9 %
> 40 km	10,9 %

B. votre opinion sur l'actuel Débat Public

Comment êtes-vous au courant du débat mené actuellement ?

TV	30,5 %
radio	20,9 %
journaux	19,8 %
internet	3,7 %
bouche à oreille	12,3 %

Votre position face au Débat Public

pas concerné, pas de voiture	15,6 %
indifférent, avec 1 voiture	13,1 %
intéressé	38,3 %
veut agir pour 1 amélioration	33,1 %

Propositions suivantes qui vous intéresseraient

construire des routes voies spéciales	15 %
(camions, bus, vélos)	21 %
passer par les hauts	7,5 %
covoiturage	8,9 %
installer le Tram-train	13,7 %
moyens maritimes	5,9 %
moyens aériens internes	3 %
enlever le permis aux + de 75 ans	7,2 %
acheter moins de voitures	6,1 %
pénaliser la vitesse minimale	8,6 %
limiter le nombre de voitures	5,1 %

les contributions des jeunes

Quel est selon vous le % des ménages à avoir une voiture ?

< 40%	0,3%
40%	1,2%
50%	2,3%
60%	11,4%
70%	30,4%
>70%	54,3%

Quels avantages il y aurait à diminuer le nombre de voitures ?

moins de morts sur la route	23,7 %
moins de vols	7,3 %
plus de fluidité de circulation	26,3 %
économie de carburant	10,6 %
moins de pollution	24,8 %
plus d'économie	7,3 %

Quels inconvénients à diminuer le nombre de voitures ?

problème économique	32 %
moins de liberté	44,4 %
transport plus lent	16,5 %
moins de sécurité	7,1 %

Pour améliorer la circulation

recourir aux lois	68,9 %
confiance dans un changement de comportement	31,1 %

A quoi destiner prioritairement l'espace utile dans l'île ?

logement	33,2 %
circulation	17,5 %
équipement	10,5 %
agriculture	20,2 %
loisirs/tourisme	17,1 %
autre	1,5 %

II. LES GRANDS PROJETS ENVISAGES

A - LE TRAM. TRAIN

Savez-vous ce qu'est un Tram-train ?

oui	87 %
non	13 %

Qu'en pensez-vous ?

indispensable	19,1 %
utile	53,1 %
peu utile	17,6 %
complètement inutile	10,2 %

Seriez-vous d'accord pour laisser la voiture pour prendre le Tram-train ?

oui	60,9 %
non	39,1 %

Principaux avantages du Tram-train

rapidité	22,4 %
grande quantité de passagers	19,5 %
mode moderne	8,0 %
prend moins de place	9,3 %
respecte l'environnement	14,5 %
transport de marchandises	4,5 %
routes désengorgées	21,7 %

Où l'installer ?

tout autour de l'île	66,8 %
de St-Paul à St-Benoît	3,6 %
desservir le sud > St-Joseph	19,6 %
desservir les hauts	9,9 %

B. LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

Quelle option choisir pour la NRL ?

abattre la falaise	17,9 %
restaurer ancien tunnel	20,7 %
creuser de nx tunnels	9,8 %
couvrir la route actuelle	5,4 %
passer par les hauts	7,9 %
système de navettes	7,1 %
route digue	10,9 %
tunnel sous la mer	7,3 %
voie maritime	8,2 %
route 2x3 voies	7,4 %
autre	2,0 %

Connaissez-vous avantages et inconvénients de ces solutions ?

oui	47,2 %
non	52,8 %

La NRL sera une route express, interdite à certains usagers ; êtes-vous pour cette solution

pour cette solution	59 %
contre cette solution	25 %
ne se prononce pas	15,9 %

C. TRAM-TRAIN ET NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

Solutions suffisantes pour régler les problèmes de circulation ?

oui	27,9 %
non	72,1 %

Transport de marchandises

par mer	45,3 %
par train	31,2 %
par camions	18,0 %
autre mode	5,6 %

III. COMMENT MIEUX SE DEPLACER DEMAIN ?

Dans quelle ville du sud situez-vous les embouteillages ?

toutes les villes	23,8 %
St-Louis	3,5 %
St-Pierre	18,7 %
St-Joseph	12,0 %
Grand-Bois	38,4 %
autre ville	3,6 %

Quelles solutions à la circulation ?

faire d'autres routes	28,8 %
transport collectif tradit.	14,7 %
transport individuel	3,2 %
installer le Tram-train	23,5 %
circulation alternée	7,6 %
route pour camions	20,2 %
Voie maritime	2,0 %

Quel comportement efficace choisir ?

aménager emplois du temps	31,9 %
développer le covoiturage	46,3 %
décider d'1 jour sans voiture	21,8 %

IV. LA CIRCULATION A SAINT-JOSEPH

Dans quel secteur faut-il apporter des améliorations ?

centre-ville	59,2 %
Butor	14,8 %
Cayenne, les Quais	4,6 %
Les Jacques	3,5 %
Les Grègues	6,5 %
Manapany	11,9 %

Principaux problèmes de circulation

voie unique au centre ville	40,8 %
manque de parkings	22,2 %
manque de passage piétons	8,9 %
la route trop étroite	28,0 %

Comment effectuez-vous vos petits déplacements ?

à pied	48,2 %
en voiture	48,2 %
à moto	3,5 %

Que faut-il améliorer du réseau routier ?

rue du centre-ville double sens	26 %
mettre des feux	27,4 %
à ménager route front de mer	17,8 %
éliminer ronds points	5,0 %
déviations par les hauts	15,9 %
plus d'agents de circulation	7,8 %

Comment rendre la circulation fluide ?

Avoir une ville piétonne	65,9 %
Valoriser le vélo	22,7 %
Interdire auto 1 fois/semaine	11,5 %

Les contributions des jeunes

contribution du collège Marcel-Goulette

TRAVAUX RÉALISÉS
PAR DES ÉLÈVES DE 4^e
DU COLLÈGE MARCEL-GOULETTE,
PITON SAINT-LEU

Sous la direction de leur professeur
de géographie, Madame MARRET P.
Synthèse des réflexions concernant
le Tram-train et la Nouvelle Route
du Littoral.

A. LE TRAM-TRAIN

1. sentiment d'injustice

- c'est inutile pour les habitants
des Hauts de l'île
- quelle est la connexion prévue avec
les autres modes de transport ?
- pourquoi toute la Réunion doit payer
pour un projet qui ne concerne que
le nord ? et pourquoi rien en
échange ?
- le tram-train devrait faire
le tour de l'île

2. suggestions

- il faudrait envisager une route
spéciale pour les bus et une pour les
camions
- assurer des navettes par bateaux
- pourquoi faire travailler tout le
monde aux mêmes heures ?
l'étalement permettrait la
décongestion.
- construire des véhicules moins
polluants.

3. craintes

- effets négatifs sur la nature de l'île

B - LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

1. falaise

- route par le haut: risques
d'effondrements (effets du cyclone et
des tremblements de terre);
- route en mer: risques (cyclone,
fortes houles, érosion côtière)

2. suggestions

- utiliser les bateaux entre St-Pierre
et St-Denis, et le bus pour le transit;
- le train pourrait utiliser un tunnel
sous la mer ou sous la falaise
(attention à la sécurité, cf. l'exemple
de l'accident du tunnel du Mt Blanc)

3. divers

- l'incohérence et le montant des tarifs
des transports: exemple
Avirons/Saint-Leu (1,40 euro), et
Avirons/Piton St-Leu (même tarif
pour une distance inférieure)

B. étude statistique des déplacements d'élèves de 4^e

1. mode de déplacement

A pied	15
2 roues	9
Bus	17
Vélo	7
Voiture	15
Taxi	8

2. fréquence

	<i>A pied</i>	<i>2 roues</i>	<i>Bus</i>	<i>Vélo</i>	<i>Voiture</i>	<i>Taxi</i>
Quotidienne	11	4	2	9	6	-
Plus. f/semaine	5	3	1	7	4	2
1 f/semaine	3	-	2	-	2	-
2 f/semaine	-	-	2	2	-	1
1 f/mois	-	3	3	2	5	4
1 f/mois	1	1	1	-	1	2

3. destination

village	20
St-Leu	20
St-Louis	19
St-Pierre	18
St-Paul	16
<i>Autres destinations</i>	
St-Denis	8
Aviron	4
Saline les Bains	3
sur toute l'île	2

b. le comportement

abus des policiers (priorité dans les embouteillages)	10
accidents	8
horaires des bus non respectés	6
VL mal garé sur trottoirs	5
Non-respect priorité des piétons	6
Vitesse excessive	5
Absence de clignotants	2
GSM au volant	1
Non-respect des panneaux	1
Insultes au volant	1
VL trop lent dans le trafic	1
Panne d'essence	1

e. solutions à long terme

mettre/remettre des lampadaires	5
créer une voie spéciale pour camions et tracteurs	4
augmenter le nombre de cabines téléphoniques	4
mettre plus de ralentisseurs	3
élargir les voies	2
apprendre le code de la route à l'école	1
campagne de sensibilisation des conducteurs	1

4. problèmes rencontrés

a. le trafic

Embouteillages	127
Mauvais état de la route	11
Manque d'éclairage	6
Accidents et conduite incivile	6
Absence de trottoirs	4
Absence ou mauvaise visibilité des passages piétons	4
Cas particulier de la déviation de St-Leu, non prioritaire	4
Eboulements route du littoral	3
Problèmes de signalisation	3
Présence de granulats sur la route	2
Présence de cannes	2
Absence de murets	2

c. nuisances constatées

fatigue	11
retard	8
énervement au volant	6
pollution	5

d. solutions immédiates

ajout de panneaux de signalisation	7
mettre des passages pour piétons	5
créer des trottoirs	4
nettoyer les panneaux	3
sanctionner les infractions	3

les contributions des jeunes

Contribution des élèves du lycée Bel Air de Sainte-Suzanne

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

Les élèves, après une analyse des contraintes géologiques et climatiques de l'île, les impératifs économiques, les enjeux démographiques et les enjeux 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 2).

premier constat

il s'avère difficile aux élèves de se projeter sur le long terme, et de concevoir la Réunion de demain ;

deuxième constat

peu d'élèves ont une connaissance de la réalité d'un tram, son fonctionnement, ses aménagements, les possibles interconnexions avec d'autres moyens de transport ;

troisième constat

ils raisonnent uniquement sur le mode transport et peu en termes d'aménagement global du territoire.

Ateliers

Ces ateliers ont travaillé sur l'aménagement de la route du littoral entre Saint-Denis et la Possession, à partir des différentes propositions faites par la DDE :

passer par les Hauts

ils ont tous repoussé cette proposition, ne la considérant pas comme viable, et ne cherchant pas de solutions possibles comme celle de l'élargissement de la Route de la Montagne.

abattre la falaise

pour quelques groupes, cela pouvait être une solution évidente : la falaise pose des problèmes de sécurité puisqu'elle s'effondre ponctuellement (l'homme pourrait accélérer donc ce processus naturel !). Mais cela nécessite de fermer la route actuelle durant le temps des travaux. Une proposition a été faite d'utiliser des barges comme à Mayotte entre Saint-Denis et le Port, tout en reconnaissant les problèmes d'aménagement (bien que pouvant s'inscrire dans le projet du port de Saint-Denis), ceux des temps de trajet et d'éventuelles lenteurs du trafic. L'indemnisation des résidents de la Montagne, menacés par cette solution, a été évoquée.

voyager par la mer

ce projet n'a été retenu que dans l'hypothèse d'un cabotage de barges pour les marchandises. Les marchandises, délestées au Port de la Pointe des Galets, seraient redistribuées sur des barges qui chemineraient jusqu'à des ports secondaires (Sainte-Marie, Saint-Gilles ?). Le manque d'espace risque de limiter la surface de stockage nécessaire.

creuser des tunnels

ou restaurer les anciens tunnels

Une solution mixte est proposée : restaurer l'ancien tunnel pour les lignes de Tram-train ; creuser un autre tunnel pour une 2 x 2 voies. L'actuelle route serait conservée, aménagée par une protection de type carapace sur les tronçons dangereux.

créer un viaduc

après avoir vu le pont-tunnel entre Copenhague et Malmö, un atelier a envisagé soit la création d'un viaduc (2 x 2 voies + tram train), soit l'éventualité d'un tunnel sous l'océan. La question des coûts fut abordée : l'idée du tunnel sous l'eau a été jugée onéreuse par plusieurs ateliers.

Les ateliers ont aussi travaillé sur le projet Tram-train

Il en ressort une difficulté à le concevoir.

La référence reste le bus : un atelier propose de réaliser un TCSP de St Benoît à St Denis et jusqu'à St Paul. Le choix du bus semble judicieux à ce groupe pour des raisons de coût et d'entretien moins lourds.

Lorsque le projet de Tram-train est envisagé comme viable, son fonctionnement soulève des interrogations nombreuses : problèmes de sécurisation des véhicules, des deux-roues laissés dans les parcs relais.

Concurrence entre bus et tram ? ou mise en connexion des deux modes, avec des liaisons hauts/littoral, et dans les villes comme St-Denis, avec le réseau Citalis ?

Nécessité d'être rapide (ce qui compte, c'est de ne pas perdre du temps), donc de limiter les arrêts.

Type d'énergie utilisée : électricité ? énergie renouvelable ?

Inscription dans le paysage : besoin d'espaces pour les stations, les parcs relais, les réseaux de bus interconnectés ; un problème d'usage du sol est constaté entre la culture de la canne à sucre, le développement de l'habitat dans la région Est.

Le tracé du Tram-train

A Sainte-Suzanne, commune qui abrite le lycée Bel-Air, le passage dans la ville semble improbable : manque de foncier et risques d'inondations (référence au cyclone Dina). Le passage à mi-hauteur (Commune Caron, la Renaissance, la Grande Ravine) implique le franchissement des ravines, ce qui alourdirait le coût. Cette réflexion est valable aussi pour les Hauts des communes de Sainte-Marie et de Saint-André. Un tracé le long de la 2 x 2 voies actuelle est envisagé comme intéressant, avec un arrêt à la Marine pour desservir Sainte-Suzanne.

À propos de

l'aménagement du territoire

Il a été proposé dans un atelier de repenser les projets dans ce cadre, pour limiter la polarisation des activités économiques, administratives, commerciales, sur Saint-Denis, Saint-Paul, Saint-Pierre. À l'exemple des démarches pour établir les passeports (qui peuvent s'effectuer dans une mairie annexe), à celui du doublement de la galerie marchande de Carrefour à Quartier-Français, à celui encore de l'installation du Crédit Agricole au centre de Sainte-Suzanne, il a été proposé de délocaliser un certain nombre d'activités sur les pôles urbains secondaires.

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.

les contributions des jeunes

contribution du lycée de Trois-Bassins

Introduction

Nous sommes trois élèves de 1^{re} ES du lycée de Trois-Bassins, situé dans les Hauts de l'Ouest de l'île de la Réunion : CADARSI Elodie (15 ans), IVOULA Nelson (17 ans) et RINGUIN Isabelle (16 ans). De nos jours, nous sommes forcés de constater que les embouteillages ont pris une place grandissante dans la vie des Réunionnais. Principalement fondés sur le trafic automobile (qui représente à lui seul 90 % des déplacements mécanisés contre 5 % pour le transport en commun), les déplacements sont de plus en plus difficiles et cette situation ne peut que s'aggraver. Le nombre de déplacements journaliers de véhicules devrait croître de façon significative au cours des années à venir, ce trafic reposant principalement sur les RN 1 et RN 2.

C'est ainsi que nous nous sommes posé une question : COMMENT MIEUX SE DEPLACER DEMAIN ?

Pour cela, nous verrons dans une 1^{re} partie le projet du Tram-train, puis dans une 2^e partie, celui de la Nouvelle Route du Littoral ; nous terminerons par une partie consacrée aux autres moyens de déplacements

1. le Tram-train

L'étude de faisabilité du « Transport en Commun en Site Propre » (TCSP) réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la Région Réunion a conduit à retenir un principe de liaison ferroviaire, sur un itinéraire de 72 km, entre Saint-Paul et Saint-Benoît. Il s'agit d'un système de tramway régional rapide, baptisé Tram-train, dont le coût estimé est de 1,5 milliard d'euros. Privilégiant les relations rapides entre les villes et les principaux axes routiers, il offrirait des connexions avec les réseaux de transport en commun locaux et départementaux. Dans une première partie, nous verrons les différents avantages que présente le Tram-train, puis nous montrerons dans une 2^e sous-partie que ce projet présente tout de même des inconvénients.

Ce projet présente des avantages : en effet, la mise en place d'un Tram-train aura des répercussions directes sur l'emploi. Pour mener à bien ce projet, environ 2 000 emplois/an seront créés ou maintenus sur les chantiers. De plus 300 postes devraient être pourvus pour assurer le bon fonctionnement de ce réseau ferré. Cela devrait générer de nombreux emplois induits, donc diminuer le taux de chômage dans l'île (de l'ordre de plus de 30 % de la population active en ce moment).

Le Tram-train est un transport en commun sécurisé, efficace, ponctuel, rapide. Selon les projections réalisées (en comparant la vitesse commerciale prévue sur le Tram-train et celle des autres modes de déplacements), le gain de temps serait de 50 % par rapport au réseau actuel des transports en commun. Dans le dossier « support du Débat Public », l'analyse des gains de temps est présenté d'une manière schématique. Une circulation plus fluide permettrait également un meilleur accès aux zones

touristiques de l'île. Le Tram-train est une nouveauté dans les modes de transport dans l'île. Certains automobilistes deviendront utilisateurs de ce nouveau mode. Il y aura donc une baisse (enviesagée) du nombre de voitures sur les routes : cela va entraîner moins de pollution. Le Tram-train répondrait ainsi à une préoccupation collective, celle du respect de l'environnement. Il génère peu de nuisances sonores, peu d'effets de coupure des écosystèmes, peu d'impacts visuels. Selon la Direction des Transports Terrestres, il devrait permettre de réduire d'environ 50 % la pollution émise par les personnes qui auraient utilisé leur voiture. La qualité de vie se trouve améliorée.

1,5 milliard d'euros est le coût de ce projet : c'est une somme considérable et de plus, ce n'est qu'une estimation. Comment couvrir les frais de ce projet ? Augmenter les impôts n'est pas sans conséquences sur l'avenir : ce sont les jeunes d'aujourd'hui, les adultes de demain, qui devront assurer ce projet colossal. En outre, si d'autres projets, concernant l'aménagement du territoire, sont envisagés, ils ne pourront être réalisés : la somme d'1,5 milliard d'euros est beaucoup trop importante pour une si petite île.

Le projet de Tram-train ne prend pas en considération tout l'espace de l'île. On distingue trois grands pôles dans l'île : Saint-Denis, le Port, Saint-Pierre. Le Tram-train doit circuler entre Saint-Benoît et Saint-Paul : ainsi les zones favorisées comme le Port et Saint-Denis à encore plus favorisées demain. Le déséquilibre entre le Nord et le Sud sera accentué.

En 13 ans le parc automobile a doublé : 139 000 véhicules en 1990 et 280 000 en 2003. On peut constater que la voiture occupe une place importante dans la vie des Réunionnais. Ils ne sont donc pas prêts à abandonner un véhicule pour adopter un transport collectif même moderne. La voiture est un moyen de

liberté et d'évasion et elle apporte un sentiment de sécurité. Ainsi le projet de Tram-train risque d'être une dépense inutile, car il serait peu utilisé (sauf par ceux qui n'ont pas de permis, ou qui n'ont pas de voiture).

La Nouvelle Route du Littoral

Elle devrait assurer aux générations futures une fluidité du trafic, un gain de temps, et une sécurité accrue, dans le respect du cadre de vie et de l'environnement naturel. Elle ne sera pas dépendante des risques naturels, car elle prendra en compte les risques d'éboulements en masse de la falaise, les effets des grandes houles cycloniques de saison chaude, voire les aléas climatiques qui seraient susceptibles d'entraîner une hausse du niveau marin. Cette nouvelle liaison routière sécurisée aura le statut de voie express, garantissant un service routier constant tout au long de l'année. Sa construction aura un effet considérable sur les créations d'emplois directs et indirects. De nombreuses solutions ont été étudiées par la DDE : passer par les Hauts (la Montagne), couvrir la route actuelle, creuser des tunnels, créer un viaduc en mer, voyager en mer, abattre la falaise, mais la solution qui semblerait la plus satisfaisante serait une solution mixte utilisant des parties en tunnel et une route digue en mer.

Mais les contraintes sont également considérables, notamment le coût envisagé, soit 1 milliard d'euros. Les délais de livraison sont lointains (2015), en raison des temps de procédure et d'études nécessaires qui feront que les travaux ne pourraient commencer au mieux qu'en 2010. La nouvelle route ne sera pas autorisée aux cyclistes et aux piétons. Les différentes solutions proposées peuvent avoir des impacts négatifs sur l'environnement particulier de cette région. Par exemple, l'abattage de la

falaise (comme la pose des filets) peut avoir des effets néfastes sur les sites de nidification des oiseaux marins (paille en queue, puffins de Baillon), de même sur la flore particulière (végétation semi-sèche). Le tunnel induirait des conséquences hydrogéologiques, des modifications de circulation souterraine, peut-être un impact sur la stabilité de la falaise elle-même. La quantité de remblais nécessaires (entre 8 et 16 millions de m³) pour la solution route digue est difficile à trouver. Conçu pour répondre aux besoins actuels, cette voie compromettra les intérêts des générations futures.

Autres moyens de transport

La voiture est et restera le moyen par excellence de se déplacer. Pour améliorer la circulation, il faut donc jouer sur ces facteurs. Il y a trop de voitures sur les routes de l'île. La mise en place de contrôles routiers (immatriculation paire et impaire), celle de quotas de voitures importées, seraient un frein au nombre de voitures en circulation. Une augmentation du prix des voitures, celle du carburant, feraient que ces véhicules seraient de moins en moins accessibles. L'utilisation du transport en commun est une solution envisageable. La construction des parkings de délestage à l'entrée des grandes villes éviterait les mauvais stationnements en centre ville, inciterait à prendre les bus, voire le vélo. On pourrait du coup, en continuant sur cette lancée, arriver à une augmentation des réseaux de bus, et à une diminution des personnes seules en voiture.

La construction d'une route s'avère très difficile et coûteuse ; mais par ailleurs il faut tenir compte de l'augmentation prévue de la population réunionnaise (1 million d'habitants en 2030). L'idée de faire de la voiture un produit de luxe, en agissant sur son prix et sur le prix de son

carburant, se présente comme floue. Une sensibilisation des personnes à l'utilisation des transports collectifs est difficile, car les soupçons restent grands qui concernent la ponctualité, le confort, la sécurité. De plus si les transports collectifs empruntent les mêmes voies que les voitures, on ne voit pas l'intérêt de laisser sa voiture au garage.

Conclusion

Les deux projets soumis au Débat Public offrent à la fois des avantages et des inconvénients. L'objectif premier de la Nouvelle Route du Littoral est d'apporter une sécurité totale aux déplacements entre Saint-Denis et la Possession. Le Tram-train propose également une sécurité intéressante. Les deux projets coûtent très cher, et on ne peut négliger cette donnée. D'autres moyens pour mieux circuler demain seraient le covoiturage, le vélo.

La question essentielle est le changement de comportement des Réunionnais : ces derniers doivent prendre conscience qu'ils ont à s'orienter de plus en plus vers les transports collectifs, ce qui permettrait de réduire considérablement les embouteillages. Pour le mieux-être des personnes, pour la protection de l'environnement, la mentalité de chacun doit évoluer. Mais par quels moyens pourrait-on faire évoluer les mentalités ?

Complément de M. Thierry Delahaye, proviseur du lycée de Trois-Bassins

Le lycée de Trois-Bassins a vu le jour grâce à la volonté et à la ténacité de quelques élus locaux. Implanté dans les hauts de l'ouest, sur une commune de 6 000 habitants, construit pour accueillir 900 élèves, il scolarise une population défavorisée tant sur le plan matériel (64 % de boursiers) que culturel (80 % des parents n'ont pas suivi d'études secondaires).

La volonté affichée de l'équipe de direction en place est de participer et de faire participer activement les élèves à l'aménagement du territoire dans le cadre de leur formation «citoyenne». Pour ce faire, l'établissement ouvre régulièrement ses locaux aux diverses associations et instances en charge du développement, et invite l'ensemble des personnels et des élèves à participer aux débats et à certains travaux.

C'est dans ce contexte, au bénéfice d'une proposition du Maire qui souhaitait qui souhaitait que la jeunesse de Trois Bassins s'exprime devant la Commission de Débat Public « comment mieux se déplacer demain ? » que contact a été pris avec le président de cette Commission. Dans un même temps, les élèves ont préparé le débat en travaux dirigés avec leurs professeurs de sciences économiques et sociales. Le jour du débat, au-delà des élèves ayant réfléchi en amont, deux classes se sont jointes à la réunion, proposition ayant été faite à l'ensemble des personnels de participer.

Le compte-rendu des contributions de cette matinée a été rédigé par trois élèves de 1^{re} ES au regard des notes prises par l'ensemble des élèves présents. La synergie entre la volonté de l'équipe de direction (ouverture et organisation) et l'implication des enseignants

(articulation entre thèmes traités et le programme des classes, suivi des élèves) est le seul garant de la réussite de ce type d'opération.

Contribution de M. Michel Lebon,

professeur de Sciences Économiques et Sociales, coordonnateur de la discipline au lycée de Trois-Bassins :

Les dimensions pédagogiques relatives à la filière économique et sociale (ES) ; relations avec les projets de Débat Public

Rappelons que l'introduction du programme de première, en sciences économiques et sociales porte explicitement sur le lien marchand, le lien communautaire, le lien politique. Autrement dit sur le lien social. Ce dernier est également une des notions essentielles du programme de terminale ES. Ainsi il apparaît en deuxième partie, portant sur la cohésion sociale.

Deux pistes sont depuis quelque temps évoquées concernant l'aménagement nécessaire de notre territoire : la création d'une Nouvelle Route du Littoral et la réalisation d'un Tram-train. Ces deux projets possèdent une dimension économique, sociale, et politique évidente. Quand on sait que la dimension économique s'appuie sur le lien marchand, que la dimension politique repose sur le lien politique, et que la dimension sociale porte notamment sur le lien communautaire... et bien, on comprend que ces projets intéressent les SES au 1^{er} degré, car ils portent tous les deux sur le lien social.

Voilà pourquoi avec les classes de 1^{re} et de terminale, nous nous sommes appro-

prié ces sujets, objets de divers débats dans la société mais aussi à l'intérieur de nos salles de classe. Nous mettons en évidence dans une 1^{re} partie la relation aux savoirs, propres à nos disciplines. Dans une 2^e partie, nous montrerons qu'au-delà du savoir, les savoir-faire sont également concernés, de même que la pédagogie active qui est utilisée au sein de notre filière.

I. Les deux projets et la relation aux savoirs

Dans une approche non exhaustive, nous verrons que les différents liens, évoqués dans l'introduction, sont des exigences pour présenter les problèmes relatifs aux deux projets.

1. par rapport au lien économique

Ces deux projets doivent être abordés en termes de coût et en termes de bénéfice. Concernant les coûts, on pourra distinguer d'une part les coûts liés à la production (programme de 1^{re}/les marchés dans la régulation économique et sociale : coûts, économie d'échelle...) et d'autre part les coûts d'opportunité liés à la non affectation des ressources nécessaires à la réalisation de ces projets pour d'autres finalités politiques (programme de terminale :/ les nouveaux cadres de l'action publique : politiques économiques, services publics...).

A propos de bénéfices on valorise les bénéfices directs (emplois à différents niveaux : construction, entretien... : c'est le programme de terminale qui est davantage concerné avec la partie croissance et emploi); mais aussi les bénéfices indirects provenant d'un marché plus fluide (programme de 1^{re}: avantages liés à la concurrence : le modèle néo-classique de concurrence pur et parfait). On voit déjà à ce niveau tout l'impact positif que cela peut avoir pour notre enseignement.

2. par rapport au lien communautaire

On oppose traditionnellement lien communautaire et lien sociétair (cf. enseignement de spécificité en terminale, l'utilisation d'un auteur comme F. Tönnies comme grille de lecture). La réflexion avec les élèves permet de voir que la réalisation de ce genre de projet ne remet pas forcément en cause le lien communautaire. Moins d'embouteillage, et on reste plus longtemps en famille chez soi ! L'étude de la socialisation permet de montrer que la socialisation qui pourrait être mise en œuvre est préfigurative (cf. programmes de 1^{re} et de terminale). Concernant la culture préfigurative, M. Mead montre que face à un changement social intense, c'est aux jeunes de socialiser leurs parents. Ici le changement social, c'est l'accumulation exponentielle de voitures ! Les problèmes de circulation se poseront surtout aux prochaines générations. Cela souligne le rôle que l'école peut avoir comme agent socialisateur, et comme vecteur de l'information.

On pourrait par anticipation envisager les comportements déviants potentiels. Ceci afin d'y remédier ex-ante... La déviance est étudiée à l'aide d'auteurs comme F. Durkheim, à la fois en 1^{re} et en terminale. On s'arrêtera là au niveau du lien communautaire.

3. par rapport au lien politique

L'étude du lien politique en 1^{re} met l'accent sur la double dimension des devoirs et des droits. N'est-ce pas un devoir pour les hommes politiques d'aborder ce problème fondamental de la circulation sur une île à superficie limitée ? Leur responsabilité n'est-elle pas engagée ? Ce thème constitue-t-il un enjeu électoral ? Quelle a été l'offre politique sur ce point jusqu'à maintenant ? Pour ne pas circuler en voiture dans les villes, peut-on circuler à vélo ? Y a-t-il des emplacements pour se garer ? Et y a-t-il une cohérence globale ?

Ces différents points, nous les étudions en fait d'une manière plus spécifique avec les élèves de 1^{re} ES qui ont choisi l'option Science Politique. Nous abordons également au sein de cette option l'étude du fonctionnement des démocraties. Avec ce Débat Public, nous avons un exemple de démocratie participative.

II. les deux projets et les savoir-faire à mobiliser ; l'importance d'une pédagogie active

On distinguera le savoir-faire statistique, le savoir-faire argumentatif, la pédagogie active.

1. le savoir-faire statistique

Ce que nous utilisons le plus couramment, c'est le calcul de pourcentage : il permet de relativiser, c'est-à-dire d'apprécier. Il s'agit à la fois de pourcentage de répartition et de pourcentage d'évolution. Un rapide calcul de pourcentage d'évolution du nombre de voitures sur le réseau routier sur 15 ans montre à quel point ce problème de la circulation est crucial ! Dans nos pratiques pédagogiques, nous insistons auprès de nos élèves pour que ces statistiques fassent l'objet de phrases venant renforcer l'argumentation.

1. le savoir-faire argumentatif

Pour être schématique, on distingue l'argumentation écrite et l'argumentation orale. A l'écrit, nous nous appuyons sur des procédés déductifs, analogiques, ou encore sur ce que nous appelons le recadrage du réel, c'est-à-dire un autre angle de vue pour aborder le problème. L'accent est certes mis sur la technique argumentative, mais il est également mis sur la stratégie argumentative : commencer par l'argument le plus fort, proposer une contre-argumentation puis sa propre argumentation... A l'oral, on met l'accent sur l'argumentation verbale : l'in-

tonation, la prise de parole, mais aussi sur la communication non verbale : la posture, les gestes, tout ce qui vient comme une deuxième communication renforcée.

On voit donc à quel point le Débat Public peut être un support pédagogique.

3. Débat Public et pédagogie active

La pédagogie que nous utilisons est une pédagogie active. C'est l'élève qui par sa participation (à l'oral mais aussi par la production d'écrits) crée son savoir. La confrontation des idées, la progression des opinions, sont créatrices de savoir, et aussi de savoir-être ! Le débat permet d'intérioriser une valeur fondamentale de notre société : le respect ! C'est là un apport non négligeable que peut avoir la discussion sur ces projets... et cela correspond pleinement au projet pédagogique des SES.

Simple conclusion

Que ce soit au niveau des savoirs, des savoir-faire, de la pédagogie... que ce soit au niveau économique, sociologique ou politique, force est de constater que nous avons eu là un outil qui nous a permis, aux élèves et à nous les professeurs, de travailler ensemble dans un esprit constructif pour notre avenir !

les contributions des jeunes

IUT de Saint-Pierre



Les jeunes / Nouveaux visés pour l'avenir

SOMMAIRE

- Introduction
- Aménagements du territoire: les transports en commun
- Aménagements du territoire: la nouvelle route du littoral et autres propositions
- Conclusion

- Etudiants de Génie Civil
- Futurs acteurs sur les chantiers du BTP
- Jeunes et utilisateurs des nouveaux moyens de transports

Des réflexions suite au débat public du 05/11 et analyse de documents de la CNERP

- Redessiner l'aménagement du territoire de la Réunion
- Trouver **la bonne solution** de déplacement

Le débat initial s'orientait souvent vers MOINS se déplacer demain, ce qui invite constamment les jeunes à la mobilité... **Comment ?**

www.univ-reunion.fr/iut_dpt.go

Imaginer une journée en Train Train

SOMMAIRE

- Introduction
- Aménagements du territoire: les transports en commun
- Aménagements du territoire: la nouvelle route du littoral et autres propositions
- Conclusion

- Gares (parkings) disposent de zones de services
- Des rames répondant à nos attentes (multimédias)
- Une rame décapotable (cars courant d'air)
- Des rames disposant de places suffisamment spacieuses et confortables
- La climatisation pour les saisons chaudes
- Surtout obtenir un gain de temps entre chaque trajet

www.univ-reunion.fr/iut_dpt.go

SOMMAIRE

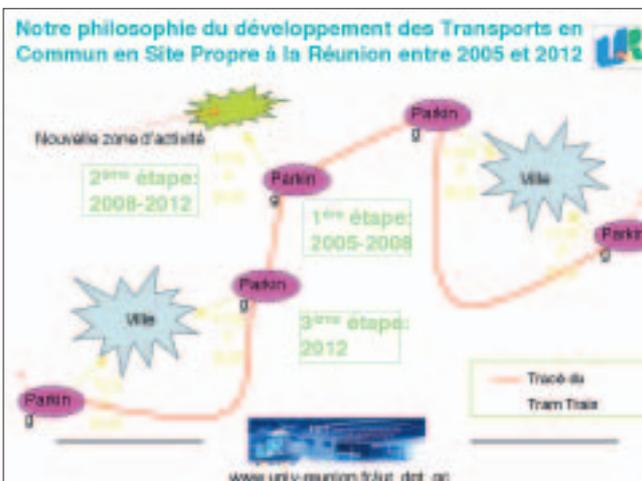
- Introduction
- Aménagements du territoire: les transports en commun
- Aménagements du territoire: la nouvelle route du littoral et autres propositions
- Conclusion

- Colennes marines et terrestres
- Station balnéaire et zones aquatiques

Objectifs : - dynamiser le site

- développer une certaine activité économique
- éviter que la route devienne un écouloir

www.univ-reunion.fr/iut_dpt.go



RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN ATTRACTIFS

SOMMAIRE:

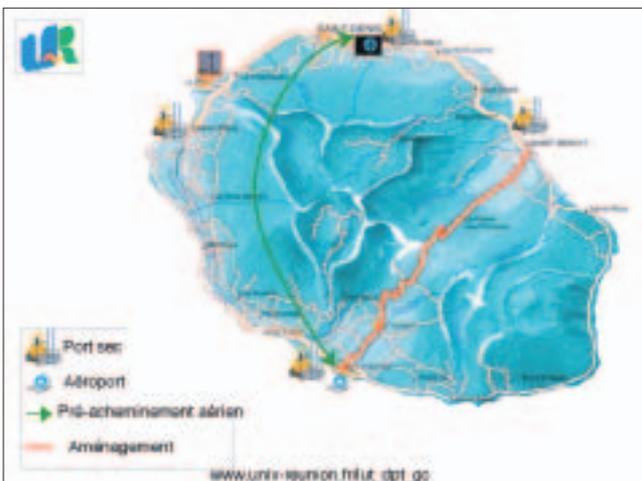
- Introduction
- Aménagements du territoire: les transports en commun
- Aménagement du territoire: la nouvelle route du transport, autres propositions
- Conclusion

- Parkings surveillés sur niveaux (emprise au sol).
- Tickets journaliers : parking + bus + tram train.
- TCSP bus prioritaires en agglomérations.
- Augmenter le plage horaire de desserte.

Développement des profils: + bus + tram

- Axe Mixte du Port.
- Possession – Hermitage (développement tourisme).
- Sainte Marie – Saint Denis (passage par Gilet).

www.univ-reunion.fr/ut_dpt_go



Institut Universitaire de Technologie ST PIERRE, département Réunion, 97400

SOMMAIRE:

- Introduction
- Aménagements du territoire: les transports en commun
- Aménagement du territoire: la nouvelle route du transport, autres propositions
- Conclusion

www.univ-reunion.fr/ut_dpt_go

compte-rendu des discours des maîtres d'ouvrage

Monsieur le Président du Conseil Régional

Le débat a montré que les collectivités étaient dépositaires d'une situation, d'un héritage, peu facile à gérer. La question la plus importante est donc : « comment s'en sortir ? ». Dans sa conclusion, la CDP a bien posé la question : « et après ? ».

Il est maintenant clair que le Débat Public doit se poursuivre : il faut amplifier les résultats déjà acquis. Il faut sortir du « fénoir ». Cette démarche doit être comprise comme celle d'un approfondissement : approfondissement, et réflexion avec les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) pour avancer dans cette question particulière des déplacements. Pour ce qui concerne le Tram-train, il est clair que le transport collectif « ne se décrète pas » ; qu'il faut opérer par étapes, et prévoir un maillage avec les modes de transport. Mais cet approfondissement est aussi celui de l'ensemble des questions de développement économique de l'île ; approfondissement pour un épanouissement des individus, et la nécessaire évolution des comportements.

Le Conseil Régional ne peut pas ne pas répondre aux sollicitations du public, particulièrement celles des jeunes. La démarche future doit être imaginée dans le cadre souhaité du développement durable : il est nécessaire de revenir à plus d'humilité face à l'environnement. L'éveil des consciences est nécessaire pour relever le défi.

Monsieur le Préfet

Souligne la forte implication des Réunionnais qui se traduit par des contributions écrites et orales très diversifiées, ce qui démontre la priorité de cette question des déplacements pour les habitants. C'est le premier débat de cette ampleur dans les DOM.

Huit grands principes d'aménagement pour la Nouvelle Route du Littoral ont été présentés au débat. Le public ne s'est pas positionné d'une manière tranchée, en disant oui ou non au projet, mais, sur toutes ces solutions les Réunionnais se sont largement exprimés et ont apporté leurs idées nouvelles, des possibilités de combinaisons entre différentes solutions, des propositions de phasages.

C'est une réussite de la démocratie de proximité dont on ne peut que se réjouir.

Le débat n'est qu'une première étape. Les Maîtres d'ouvrage vont attendre le bilan de la CNDP (deux mois après la clôture). Ils publieront les suites qu'ils envisagent de donner au débat (trois mois après la publication du rapport de la CNDP). Et après ceci, la concertation se poursuivra avec la population, les collectivités, les associations, les organismes socio-professionnels ?

Au-delà de l'aspect réglementaire, le débat a été un exercice profondément nouveau, mais aussi très riche. La posture particulière des Maîtres d'Ouvrage était à la fois celle d'un retrait nécessaire et aussi celle d'une écoute attentive pendant le temps du débat. Le grand intérêt pour ce qui en ressort est l'enrichissement certain pour la suite d'un projet qui ne peut que gagner à avoir été confronté aux suggestions de ces futurs utilisateurs.



—
le 19 janvier 2005

M. ROBERT René
Président de la Commission
particulière

Le présent compte-rendu
n'est qu'une synthèse.
Il convient, pour plus de détails,
de se reporter aux pièces
archivées.



Commission nationale du débat public (CNDP)
6, rue du Général Camou - 75007 Paris
Tél. 01 42 19 20 26 - Fax 01 42 19 17 90
www.debatpublic.fr - contact@debatpublic.fr

site CPDP
www.debat-mieuxsedeplacer.re