

endp

Commission nationale
du débat public

**Vous donner la parole
et la faire entendre.**

DÉBAT PUBLIC ROUTE DES GÉRANIUMS

Février - Mai 2018



COMPTE-RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

Le 3 juillet 2018




cndp Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0) 1 44 49 85 60
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr

 facebook.com/debatpublic
 [@CNDPDebatPublic](https://twitter.com/CNDPDebatPublic)
 dailymotion.com/debatpublic
 flickr.com/photos/cndpdebatpublic

**Ce document est établi par le président et les membres
de la commission particulière du débat public.**

Renée Aupetit



Daniel Guérin



Dominique de Lauzières



Laurent Pavard



Bernard Vitry



Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat
sur le site Internet de la Commission nationale du débat public :

<http://routedesgeraniums.debatpublic.fr>
<https://www.debatpublic.fr/>

Vous y retrouverez également l'intégralité des « *points de vue* »
(Cahiers d'acteurs et contributions) recueillis lors du débat.

Avec le concours du secrétariat général

Création graphique : Euro2C
Photos : Franck Olivier Grondin, Tibaut Koch, DG Photographer
Fotolia : Prod. Numérik / Rawpixel.com

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

D'après le dossier du maître d'ouvrage (DMO)

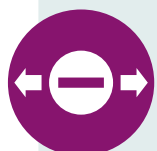


Maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage du projet d'aménagement de la route des Géraniums est la Région Réunion. Cette dernière est compétente notamment en matière d'aménagement du territoire et de transport. Depuis le 1^{er} janvier 2008, elle est également en charge des routes nationales.

PRÉSENTATION DU PROJET

Aménager une liaison routière nouvelle entre le col de Bellevue et Saint-Pierre, en substitution de la RN3 qui traverse la commune du Tampon



Liaison de substitution en cas de fermeture de la route du littoral (RN1) ou de la route des Laves (RN2)



Contournement du Tampon



Permet le développement des échanges entre le Sud et l'Est de l'île



Axe touristique de 1^{er} plan desservant différents sites remarquables de l'île : les plaines, le volcan...

Les objectifs du projet



Désengorger le réseau routier et répondre aux besoins d'une population croissante



Améliorer la desserte routière des zones récemment urbanisées entre les communes de Saint-Pierre et du Tampon



Requalification de la RN3 en voirie urbaine au cœur de l'agglomération du Tampon



Accompagner le développement économique du tripôle Saint-Pierre, Saint-Louis et Le Tampon



Fluidifier la circulation routière dans le sud de l'île

Coût prévisionnel :

entre **360** et **583** millions d'euros
selon les variantes

Date de mise en service envisagée :



3 familles de tracés
6 variantes

Entre **18** et **24**km
selon les variantes

5 à 6 échangeurs
avec les routes
départementales

Longueur en **2x2** voies
Ouest = **20** km
Ouest/Est = **12,7** km
Est = **0** km



QUELQUES CHIFFRES CLÉS

+ de **2 000** participants
aux **12** rencontres publiques

- 5** réunions d'information générale
- 2** réunions thématiques
- 2** ateliers
- 3** débats mobiles

9 359 visiteurs
sur le site Internet du débat,
152 questions, avis,
contributions
et cahiers d'acteur

986 abonnés aux comptes **Twitter**
et à la page **Facebook**

Documents distribués :

1 000 DMO

3 000
synthèses du DMO

15 000
tracts

650
affiches

53 000
dépliants

Quelques repères

17 MAI 2017

Saisine de la CNDP par la Région
Réunion, maître d'ouvrage



7 JUIN 2017

Décision de la CNDP
d'organiser un débat public



5 JUILLET 2017

Laurent PAVARD est désigné
Président de la commission
particulière du débat public



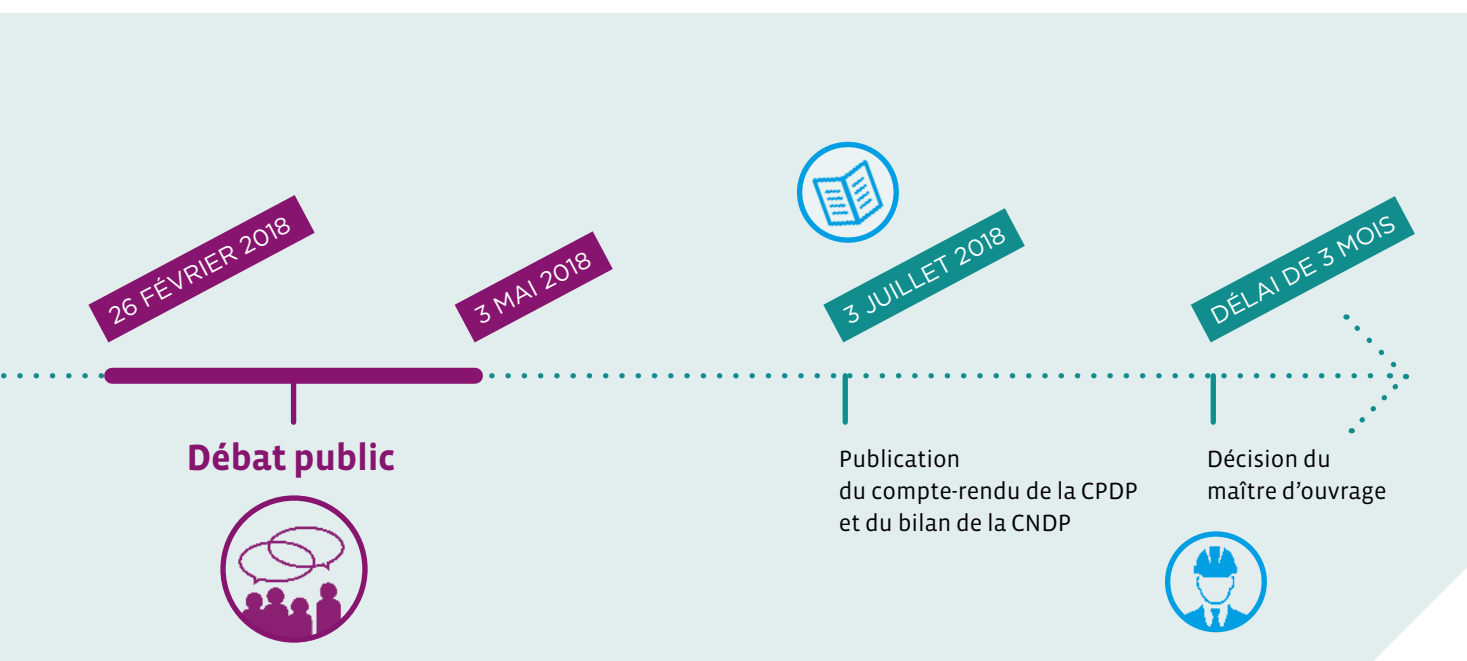
7 FÉVRIER 2018

Validation du dossier
du maître d'ouvrage
par la CNDP et
approbation des
modalités et
calendrier du débat





De gauche à droite : Daniel Guérin, Laurent Pavard (Président), Renée Aupetit, Benoit Morel (secrétaire général), Dominique de Lauzières, Bernard Vitry, Lana Gonthier (assistante et chargée de communication).



SOMMAIRE

Fiche d'identité du projet	04	CHAPITRE 2 – CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS	31
Quelques chiffres clés	06		
Avant-propos	09	1 L'Opportunité du projet	32
		1.1 Utilité et objectifs du projet exposés par le maître d'ouvrage	32
		1.2 Le projet de la route soumis au débat	33
		1.3 Les réactions du public aux arguments d'opportunité avancés par le maître d'ouvrage	33
CHAPITRE 1 – L'ORGANISATION DU DÉBAT	10	2 Les politiques de mobilités et de transports	36
1 Préparation du débat	12	2.1 Les transports collectifs se développent, mais restent insuffisants	36
1.1 Nomination de la commission particulière	12	2.2 Le public a exprimé son scepticisme à plusieurs reprises	36
1.2 Le secrétariat général	12	3 Assiettes foncières et expropriations	38
1.3 La Maison du débat	12	3.1 Les assiettes foncières nécessaires à l'ouvrage	38
1.4 Les prestataires	12	3.2 Les perspectives d'expropriation	39
1.5 La préparation du dossier du maître de l'ouvrage (DMO)	13	4 Aspects économiques	41
1.6 Convention financière et budget	13	4.1 L'économie	41
1.7 Entretiens préalables	14	4.2 Le commerce au Tampon	41
1.8 Préparation des modalités du débat	14	4.3 L'agriculture	42
1.9 Cartographie	16	4.4 Le tourisme	44
2 Déroulement du débat	17	5 Enjeux environnementaux	46
2.1 La « rocade » du Tampon : un projet ancien à l'histoire mouvementée, peu connu du public et des acteurs du territoire.	17	5.1 Espaces naturels et paysages	46
2.2 Un débat otage des rivalités politiques	17	5.2 La faune	46
2.3 La participation aux réunions publiques : faible lors des deux premières séances, satisfaisante à partir du 13 mars, décuplée à partir du 10 avril	18	5.3 Les enjeux sanitaires	46
2.4 La réunion pivot : la réunion du 4 avril.	19	5.4 L'impact hydraulique du projet	47
2.5 Les réunions du 10 avril au 3 mai : entre inquiétude, colère et dérapages	19	5.5 L'homme : une espèce à protéger?	47
2.6 13 avril : l'annonce du retrait du débat du Conseil régional	20	6 Aménagement du territoire : Urbanisation et étalement urbain	48
2.7 Évaluation des conséquences juridiques de l'annonce du Conseil régional	20	7 Des contre-propositions au projet de route des Géranioms	50
3 L'information du public (supports de communication)	21	7.1 Plaidoyer pour les transports en commun	50
3.1 Distribution de tracts	22	7.2 D'autres modes de transport	51
3.2 Campagnes d'affichage	22	7.3 Améliorer le trafic autrement	52
3.3 Diffusion dans les boîtes aux lettres	22	7.4 Appel à plus de synergie	53
3.4 La lettre du débat	23		
3.5 Les expositions itinérantes	23	CHAPITRE 3 – RECOMMANDATIONS	54
3.6 Les documents du maître d'ouvrage	23		
3.7 Diffusion de spots radio	23	ANNEXES	57
3.8 Arrières de bus	24	1 Décisions de la CNDP	58
4 La couverture presse (médias)	24	2 Communiqués officiels	63
5 Les réunions publiques	25	3 Acteurs rencontrés	70
6 Les débats mobiles	28	4 La couverture médias	72
7 La rencontre avec le Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)	29	5 Tableau budgétaire	73
8 Les outils numériques	29	6 Glossaire / Lexique	74
8.1 Le site Internet et sa plateforme participative	29		
8.2 La page Facebook	30		
8.3 Le compte Twitter	30		
9 Les points de vue (cahier d'acteurs et contributions)	30		

AVANT-PROPOS



À l'étude depuis le début des années 2010, le projet de route des Géraniums a été transmis pour saisine à la Commission nationale du débat public au printemps 2017. Ses caractéristiques techniques comme son coût prévisionnel le rangent en effet dans la catégorie des projets visés par l'article L212-8 du Code de l'environnement, pour lesquels la saisine de la CNDP est obligatoire.

Celle-ci a décidé, lors de sa séance du 7 juin 2017, que ce projet ferait l'objet d'un débat public dont l'organisation serait confiée à une commission nommée pour la circonstance.

Le débat public est une procédure rarement mise en œuvre à La Réunion. Le seul précédent date de 2014, lorsque cette forme particulière d'association du public aux décisions sur les grands investissements a été organisée sur le double projet de tram-train et de liaison routière sécurisée entre Saint-Denis et l'Ouest de l'île.

Bien que le projet ait vocation à structurer le réseau routier du sud de l'île, et potentiellement d'amorcer une liaison rapide entre Saint-Pierre et Saint-Benoît, la commission particulière a fait le choix d'organiser les réunions dans le secteur directement impacté par le projet. Celui-ci se déploie en effet dans une zone d'urbanisation diffuse de Saint-Pierre et du Tampon, du moins pour quatre des six variantes de tracé étudiées, et il paraissait nécessaire d'y concentrer les efforts d'information du public.

Après un démarrage marqué par une faible assistance aux réunions, le débat a rapidement pris de l'animation avec une forte augmentation de l'assistance à des réunions devenues houleuses. Il est courant et même normal de constater un mouvement de protestation des riverains concernés par un projet d'infrastructure et, dans le cas du projet de route des Géraniums, ce mouvement a probablement été amplifié par l'effet de surprise lié à la découverte d'un projet sur lequel le maître d'ouvrage n'avait pas communiqué avant le débat et qui était par conséquent pratiquement inconnu du public.

L'annonce en cours de débat par le maître d'ouvrage de l'abandon du projet et de sa préférence pour un passage par l'Est a créé une situation sans précédent qui risque de créer un imbroglio juridique dont il sera difficile de sortir.

La Commission nationale, après avoir constaté que le débat était bien avancé, et en conformité avec les textes, a annoncé sa décision de le poursuivre sous une forme adaptée.

Le présent rapport rend compte des travaux de la commission et des propos qu'elle a entendus lors des réunions publiques et sur les marchés. Si la teneur en est globalement défavorable au projet, il ne s'agit en aucun cas d'un avis de la commission sur celui-ci ; la relation des propos et avis entendus n'a d'autre objet que d'éclairer le maître d'ouvrage et lui permettre de prendre en connaissance de cause sa décision sur la suite qu'il entend donner à son projet.

Laurent PAVARD,

Président de la commission particulière du débat public

endp Commission nationale du débat public | Vous donner la parole et la faire entendre.

PARTICIPEZ !

DÉBAT PUBLIC



AMPHI 220 D

Membres Coordonnateurs

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques politique des transports et mobilité

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres d'information général

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques études socio-économiques, agriculture, territoire

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques environnement

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres d'information particuliers

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres d'information général

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques environnement

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques environnement

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres d'information particuliers

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres d'information général

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

Membres thématiques environnement

Unité de Recherche
L'Observatoire, Saint-Félix

L'accès au débat public est ouvert à tous les citoyens et associations.

Il est possible de participer au débat public en personne ou par écrit.



COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC
LE DÉBAT DE DÉBAT PUBLIC



CHAPITRE 1

L'organisation du débat



1 PRÉPARATION DU DÉBAT

1.1 Nomination de la commission particulière

La mise en place de la commission particulière a été assez longue et compliquée en raison de la nécessité de recruter des candidats présentant le profil et la neutralité requis.

La tâche a été facilitée par la présence à La Réunion de deux garantes du débat public, sélectionnées et formées par la Commission nationale du débat public. Leur nomination à la commission particulière allait de soi et elles ont contribué très utilement à la recherche et à la sélection des personnalités susceptibles d'être nommées à la commission particulière.

Une première liste de candidats a été établie fin août. Des entretiens téléphoniques ont eu lieu, qui ont été suivis de rencontres avec le président de la CPDP, nommé le 5 juillet 2017 à l'occasion d'une première mission sur place fin septembre 2017.

La Commission nationale a ainsi pu nommer les cinq membres de la commission lors de sa séance plénière du 4 octobre 2017 :

- ◆ Madame Renée Aupetit;
- ◆ Madame Dominique De Lauzières;
- ◆ Monsieur Daniel Guérin;
- ◆ Monsieur Edmond Lauret;
- ◆ Monsieur Janil Vitry.

À fin novembre, ce dernier a souhaité se retirer pour raisons personnelles; la Commission nationale en a pris acte lors de sa séance du 10 janvier 2018 et a nommé Monsieur Bernard Vitry pour le remplacer. Les membres de la commission ont été réunis pour une formation à Paris le 25 janvier, ce qui a en outre permis une première réunion en formation plénière de la commission.

Celle-ci s'était précédemment réunie en formation partielle à La Réunion les 30 octobre et 12 décembre 2017.

Le recrutement du secrétaire général et de l'assistante a été engagé courant octobre par la société Iddest titulaire du marché d'assistance (Lot 1) passé par la Commission nationale du débat public. La commission particulière a en effet exigé un recrutement local pour ces fonctions support. Le secrétaire général a pris ses fonctions début décembre, l'assistante le 10 janvier.

Avec ces recrutements l'équipe était au complet.

L'un des membres de la commission, Monsieur Edmond Lauret, ayant souhaité se retirer avant le démarrage effectif du débat, la Commission a en définitive fonctionné durant le débat avec un effectif de cinq personnes qui s'est révélé adapté.

1.2 Le secrétariat général

Le secrétaire général a été recruté en décembre 2017.

Le secrétariat général, qui avait pour mission d'assister la CPDP, de préparer et mettre en œuvre ses décisions et de permettre la circulation de l'information entre la CPDP, la CNDP, le maître d'ouvrage, les acteurs du territoire et les prestataires chargés de la logistique et de la communication du débat, était composé de 2 personnes : un secrétaire général et une assistante chargée de communication.



1.3 La Maison du débat

La commission a installé ses bureaux le 10 janvier dans un bâtiment situé au centre-ville du Tampon, à proximité de la mairie. Ces locaux offraient un espace de réunion, des bureaux disposant d'espaces de travail et d'accueil et du matériel informatique nécessaire, et d'une remise pour stocker la documentation.

La Maison du débat a été ouverte au public pendant la durée du débat, soit du 26 février au 3 mai. Durant cette période une centaine de contacts ont été enregistrés (par téléphone ou visite sur place).

1.4 Les prestataires

L'organisation d'un débat public demande une préparation et une organisation logistique rigoureuses.

La commission a dû s'adapter aux nouvelles modalités d'organisation des débats publics, dont c'était la première mise en œuvre. La commission particulière a ainsi eu la charge de l'organisation logistique du débat, qui incombait dans les débats précédents au maître de l'ouvrage. Cinq prestataires ont été sélectionnés par la CNDP à l'issue d'un appel d'offres organisé dans le courant de l'été 2017, pour l'ensemble des débats à engager au niveau national.

Les prestataires retenus sont :

- ◆ Iddest (Lot 1) pour les ressources humaines et le recrutement du secrétariat général. Une attention toute particulière a été apportée au recrutement de compétences locales.
- ◆ Euro2c (Lot 2), agence de communication, pour la création graphique et la diffusion de l'ensemble des supports de communication; l'impression des supports et les campagnes publicitaires ont été réalisées par des sous-traitants réunionnais.
- ◆ CDV Événements (Lot 3), pour la logistique de l'ensemble du débat. Cette entreprise s'est appuyée sur des acteurs locaux pour l'exécution des prestations (agence d'accueil et de sécurité, photographe, équipe vidéo, régisseur général et équipe technique...).
- ◆ Eclectic Experience (Lot 4) pour la communication numérique, le site Internet et les réseaux sociaux.

1.5 La préparation du dossier du maître de l'ouvrage (DMO)

Dès la nomination du président de la CPDP et sans attendre la nomination des autres membres de la commission, contact a été pris avec la maîtrise d'ouvrage et son bureau d'études, SETEC international. Les textes prévoient en effet un délai de six mois entre la décision de la CNDP et la présentation du dossier du maître de l'ouvrage (DMO); une synthèse, destinée à être publiée en ligne sur le site de la CNDP, est en outre censée être rédigée dans le mois suivant cette même décision.

Une première visioconférence a ainsi eu lieu le mercredi 12 juillet 2017, dans les bureaux de SETEC à Paris; cette prise de contact a permis de rappeler au maître de l'ouvrage les modalités du débat public, les délais prévus par les textes, en particulier pour la présentation du dossier du maître d'ouvrage, et de discuter les principaux

éléments devant figurer dans celui-ci.

Une deuxième visioconférence a eu lieu le 10 août; elle a été consacrée à l'élaboration du plan du DMO.

La réunion suivante a eu lieu dans les locaux des services régionaux à Saint-Denis le mercredi 27 septembre; au cours de cette réunion ont été arrêtés le plan définitif du DMO et discuté le projet présenté par les services. La commission a demandé que le DMO soit complété par une étude économique.

L'échéancier de la suite a été convenu: présentation d'une V2 sous un mois, soit fin octobre, suivie d'une série d'échanges dans le but d'une présentation en commission plénière de la CNDP de décembre.

Le maître d'ouvrage a cependant pris du retard, et ce n'est que le 2 janvier 2018 que le projet de DMO a été transmis dans sa version quasi définitive à la commission. Cette version a fait l'objet de nombreux échanges entre la commission et la maîtrise d'ouvrage dans les jours qui ont suivi. La version finalisée a pu être transmise à la CNDP à temps pour sa présentation lors de la séance plénière du 7 février 2018.

Le dépassement du délai prévu par les textes a conduit à reporter à fin février la date de démarrage du débat.

Quant à la synthèse, ce n'est que le 14 novembre que sa version définitive a été validée pour une transmission à la CNDP.

1.6 Convention financière et budget

En application de l'article R121-6-1 du Code de l'environnement, la CNDP et le maître d'ouvrage ont deux mois à compter de la publication de la décision de la Commission nationale pour signer la convention financière permettant de mettre en place le financement du débat. Dans le cas d'espèce, la décision datant du 7 juin 2017, la convention aurait donc dû être signée le 7 août.



Les représentants du maître d'ouvrage de gauche à droite : Felix Lacpatia, Arnaud Claude, Nicolas Morbé et Dominique Fournel lors de la réunion d'ouverture

Ce délai était impossible à tenir pour un certain nombre de raisons, et notamment parce que les appels d'offres pour les marchés d'assistance à la CNDP étaient en cours. Il fallait donc attendre le jugement des offres, soit début septembre 2017.

Le projet de budget n'a par conséquent pu être préparé qu'après cette date; ce travail incombait au Président de la CPDP, le secrétaire général n'ayant en effet pu être nommé, la société titulaire du lot correspondant n'étant pas officiellement désignée.

Ces modalités de préparation du budget ont en outre eu comme conséquence de contraindre à anticiper très largement et très tôt l'organisation du débat: il était en effet nécessaire de fonder le budget sur des hypothèses solides quant au nombre de réunions et à l'organisation matérielle, ce qui n'avait rien d'évident eu égard aux conditions particulières de l'outre-mer.

Au total le projet de budget a été établi à un peu plus de 600 000 euros, et la convention financière arrondie à cette somme en accord avec le maître d'ouvrage.

Le projet de convention a été transmis par la CNDP au Conseil régional de La Réunion le 20 octobre; après examen en commission sectorielle le 24 novembre et en commission permanente le 12 décembre 2017, la convention a été signée par le maître d'ouvrage le 8 janvier 2018.

Il s'avère par conséquent que le délai de préparation de la convention financière a été de *sept* mois; ce retard important a contraint la CNDP à puiser dans ses ressources propres pour permettre l'engagement des dépenses indispensables au démarrage du débat, et en particulier le recrutement du personnel, l'ouverture du site Internet du débat et la recherche des salles pour l'organisation des réunions publiques.

1.7 Entretiens préalables

Les entretiens préalables au débat public avec les principaux acteurs du territoire et ceux directement concernés par le projet ont été une des premières missions de la CPDP, dès septembre 2017. Pour permettre aux membres de la commission de bien comprendre les enjeux du débat, identifier les thématiques principales, préciser le périmètre du débat et en définir les modalités, la commission a rencontré une centaine d'acteurs représentant 60 institutions ou organismes concernés par le projet: parlementaires, élus locaux, collectivités territoriales, services de l'État, établissements publics, associations, entreprises et experts (voir la liste en annexe 3).

Lors de ces entretiens, un document de présentation du débat, des membres de la CPDP et des principes du débat public (tract puis dépliant), la synthèse ou le dossier du maître de l'ouvrage, quand ils ont été disponibles, ont été remis aux personnes rencontrées.

L'objectif était:

- ◆ De les informer de la tenue prochaine du débat public, procédure assez nouvelle sur l'île et méconnue par beaucoup d'acteurs, de leur en présenter les objectifs et les principes;
- ◆ De présenter la commission particulière en charge de l'animation et de l'organisation du débat public, rappeler son indépendance et sa neutralité vis-à-vis du maître d'ouvrage et du projet;

- ◆ De les informer du projet soumis au débat;
- ◆ D'enregistrer leurs réactions et leurs attentes sur le débat et d'identifier les questions qui leur semblaient essentielles;
- ◆ De leur demander de bien vouloir relayer l'information sur ce débat dans le cadre de leurs réseaux;
- ◆ De les sensibiliser sur la possibilité d'exprimer leur point de vue au moyen de cahiers d'acteurs.

Cette phase a permis d'identifier les publics concernés et de structurer les réunions publiques autour de préoccupations thématiques et géographiques. Elle a donc été un élément important de la conception du débat et de ses modalités d'organisation. Celles-ci ont été présentées à la CNDP lors de sa réunion plénière du 7 février 2018, au cours de laquelle elles ont été approuvées.

1.8 Préparation des modalités du débat

Comme indiqué plus haut, la préparation du débat a été fortement conditionnée par celle du budget.

Les modalités du débat ont de ce fait été préparées avant la nomination officielle de la commission, intervenue début novembre, mais avec le concours des deux membres dont la nomination avait été anticipée dès la désignation du président.

L'organisation d'un débat à La Réunion, sur un projet routier en apparence assez classique, devait tenir compte des particularités du cadre géographique, politique et humain.

La Réunion, région monodépartementale d'une superficie de 2 500 km² fortement peuplée (840 000 habitants, en croissance rapide), très montagneuse, a vu la réalisation de projets routiers très importants (route des Tamarins, route de l'Est, nouvelle route du littoral) sans que la culture du débat public y soit très diffusée.

La région n'avait en effet vécu précédemment qu'un seul débat public, organisé du 10 septembre au 19 novembre 2004, sur le projet de tram-train et de liaison routière sécurisée entre Saint-Denis et l'Ouest de l'île (devenue par la suite nouvelle route du littoral, sans que la CNDP ne juge nécessaire d'organiser un nouveau débat).

Ce débat public sur un nouveau projet routier était donc une quasi-première.

Si d'autre part le projet présenté par la Région est un projet de liaison rapide et structurante à l'échelle de l'île, et qui peut être la première étape d'une liaison de transit entre l'Est et le Sud de l'île sur un itinéraire Saint-Pierre/Saint-Benoît, il apparaît à la lecture du dossier que sa fonctionnalité principale, au moins pour les quatre variantes Ouest et Ouest-Est, est d'assurer le transit entre Le Tampon et Saint-Pierre et désengorger la circulation notoirement difficile dans l'agglomération du Tampon.

Il était également prévisible que ces variantes, qui passent au sein d'une zone d'habitat diffus entre le Nord-Ouest de Saint-Pierre (Ravine des Cabris) et l'Ouest du Tampon (Dassy, Trois Mares, Bras de Pontho, Pont d'Yves, etc.), provoqueraient des réactions de la part du public concerné par les tracés.

La Commission nationale avait regretté que le dossier de saisine soit trop centré sur les problématiques routières et de déplacement individuel; bien que le dossier du maître d'ouvrage ait été amélioré



Réunion du 13 mars

sur ce point, à la demande de la CPDP, la présentation du projet reste très axée sur la dimension routière dans le domaine de compétence du Conseil régional, à savoir les fonctions de grand transit routier. Les entretiens en phase de préparation ont enfin montré que, si des réunions d'information ont été organisées par le maître de l'ouvrage avec les collectivités territoriales très tôt dans la vie du projet (entre mai 2011 et septembre 2012), le projet était inconnu du public et des autres acteurs du territoire.

Les priorités suivantes ont donc été retenues pour l'organisation du débat :

- ◆ Assurer la plus large information possible du public sur le projet et les règles et principes du débat public ;
- ◆ Adopter les modalités de participation les plus adaptées au public réunionnais ;
- ◆ Élargir le débat aux domaines environnemental, économique, et de l'aménagement du territoire, resituer le projet dans les politiques de mobilité de la Région et des autres collectivités territoriales compétentes dans les domaines routiers et des transports (département, intercommunalités).

En conséquence, il a été décidé :

- ◆ De localiser les réunions sur la microrégion Sud : Saint-Pierre et Le Tampon ; il avait été dans un premier temps envisagé d'étendre les réunions aux communes de Saint-Louis, Saint-Joseph et Saint-Benoît mais, malgré plusieurs sollicitations, il n'a pas été possible de rencontrer les maires de ces communes lors de la préparation du débat ; il a donc paru préférable de concentrer l'effort sur les deux communes directement concer-

nées par le projet ; de ce fait la zone géographique pour le débat était assez limitée, sachant cependant que la dimension des communes est importante à La Réunion ;

- ◆ De concentrer les réunions publiques sur une période assez courte d'un peu plus de deux mois pour maintenir un rythme soutenu que la commission estimait favorable à la participation du public.

Le dispositif proposé par la commission s'articulait sur :

- ◆ Une dizaine de réunions publiques d'information, dont :
 - La réunion d'ouverture ;
 - La réunion de clôture ;
 - Quatre réunions d'information générale, dont deux sur Saint-Pierre et deux sur Le Tampon ;
 - Quatre réunions thématiques sur les sujets suivants : politiques de mobilité, économie, agriculture et tourisme, environnement, aménagement du territoire ;
- ◆ Une présence sur les marchés forains de Saint-Pierre et du Tampon (centre et Bois Court), et lors de la braderie mensuelle du Tampon ;
- ◆ Des réunions avec les acteurs du territoire ;
- ◆ Un débat avec les étudiants de l'université du Tampon ;
- ◆ La mise à disposition des moyens classiques sur Internet : site Internet du débat, plate-forme interactive déployée par la CNDP pour les questions et les contributions, comptes Facebook et Twitter ;
- ◆ Des actions d'information, qui seront développées dans le chapitre suivant.

Les entretiens réalisés durant la période de préparation du débat ont malheureusement contraint la commission à réduire le dispositif envisagé.

En effet, les contacts avec l'université du Tampon n'ont pas eu de suite et les demandes adressées à la mairie du Tampon sont restées sans réponse. La commission n'a donc pas pu se rendre sur les marchés et à la braderie mensuelle du Tampon et a été contrainte de choisir dans cette commune des salles ne dépendant pas de la mairie.

ont permis de mettre au point une cartographie interactive qui a été mise en ligne sur le site Internet du débat public. Les tracés étaient présentés sur les fonds de carte de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), sélectionnés automatiquement selon l'échelle d'affichage.

1.9 Cartographie

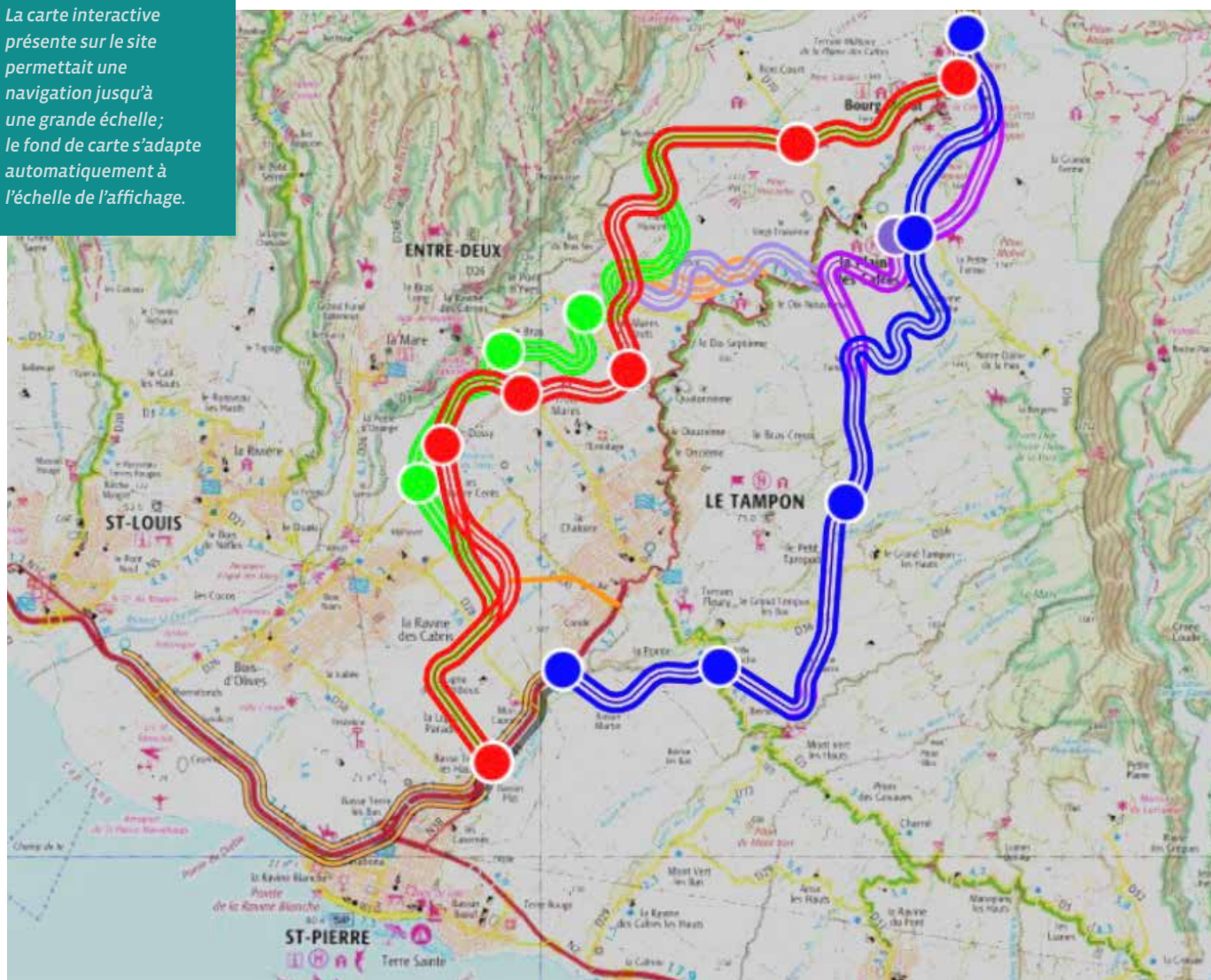
Le maître d'ouvrage n'avait pas prévu de mettre à disposition une carte facilitant la lecture des différentes variantes. La CPDP a jugé utile à l'information du public la production d'une cartographie interactive permettant de présenter les fuseaux d'études.

Des critiques ont été émises sur la mise à jour de ces fonds de carte : celle-ci est réalisée par l'IGN selon plusieurs méthodes; la représentation de l'habitat est mise à jour d'après les missions de photographie aérienne dont la récurrence est d'un peu plus de trois ans. Un écart avec le terrain est donc inévitable. Il n'en demeure pas moins que les cartes de l'IGN fournissent la meilleure représentation disponible du terrain.

Elle a initié une démarche en ce sens auprès des différents services concernés (système d'information géographique du maître d'ouvrage, l'AGORAH et le prestataire de la CNDP). Plusieurs échanges

La cartographie interactive a été largement utilisée par le public lors des débats mobiles (marché de Saint-Pierre), des réunions publiques, des visites à la Maison du débat public, et plus généralement depuis le site Internet du débat.

La carte interactive présente sur le site permettait une navigation jusqu'à une grande échelle; le fond de carte s'adapte automatiquement à l'échelle de l'affichage.



2 DÉROULEMENT DU DÉBAT

2.1 La « rocade » du Tampon : un projet ancien à l'histoire mouvementée, peu connu du public et des acteurs du territoire.

Les difficultés de circulation au Tampon sont anciennes et ont été aggravées par le développement d'une urbanisation diffuse et peu maîtrisée dans les quartiers Ouest de la ville. Ces difficultés ont amené les édiles et responsables régionaux à proposer dans les années 1980 la réalisation d'une rocade urbaine reliant le carrefour des Azalées, entrée Sud de la ville du Tampon, au quartier du quatorzième sur la route nationale, en desservant le quartier de la Chatoire où se trouve notamment l'université du Tampon.



Réunion du 3 mai

Ce projet a été abandonné durant le mandat de maire de Monsieur Didier Robert, pour plusieurs raisons et notamment parce que le projet n'était plus jugé adapté au développement de l'urbanisation du Tampon en direction du quartier des Trois Mares. Ce projet a depuis été repris dans son tracé par la municipalité sous la forme d'une voie urbaine.

Un nouveau projet de liaison a été mis à l'étude en 2010 par la Région, à la tête de laquelle Monsieur Didier Robert a été élu le 26 mars 2010.

Tout en reprenant l'ambition de désengorger la circulation sur la RN3 entre Saint-Pierre et le Tampon, l'ampleur de ce projet est toute autre : les variantes étudiées vont maintenant jusqu'à la Plaine des Cafres.

Après une première phase d'études, les services régionaux ont organisé une série de rencontres avec les services des collectivités territoriales ; celles-ci se sont tenues de début 2011 à fin 2012 :

- ◆ 17/05/2011 et 22/11/2012 au Tampon,
- ◆ 19/05/2011 et 25/01/2012 à Saint-Pierre,
- ◆ 07/02/2012 à Saint-Louis, 21/02/2011 à l'Entre-Deux,
- ◆ 08/02/2011 à la CASud et 07/02/2012 à la CIVIS.

Selon les comptes rendus dont la commission a eu connaissance, la mairie du Tampon a demandé lors de ces réunions l'étude de la famille intermédiaire des tracés Est-Ouest.

La commission n'a pas été informée de concertations ou d'actions d'information organisées par la maîtrise d'ouvrage postérieurement à 2012. La CPDP n'a pu que constater, lors des réunions préparatoires au débat, que le projet était très mal connu, non seulement du public, mais aussi des acteurs du territoire (chambres consulaires, associations) et même des élus.

2.2 Un débat otage des rivalités politiques

Les rencontres préparatoires ont permis à la commission de comprendre que le contexte politique serait un facteur déterminant de l'organisation du débat.

Elle a en premier lieu eu beaucoup de difficultés à rencontrer les élus locaux ; seul le maire du Tampon, accompagné de ses collaborateurs, a pu être rencontré avant le démarrage du débat (le 28 septembre). Il a en cette occasion exprimé ses réserves sur le projet présenté par le Conseil régional, et alerté la commission sur les risques de réactions du public lorsqu'il découvrirait les tracés proposés.

Par ailleurs la commission a rencontré de grandes difficultés lors du recensement des salles qui pourraient accueillir les réunions publiques. Si la municipalité de Saint-Pierre a facilité le travail de la commission en mettant gracieusement à disposition du débat deux salles de spectacle (le Kerveguen et le théâtre Lucet Langenier), et en autorisant sa présence sur le marché forain de Saint-Pierre, les difficultés se sont en revanche accumulées lors de la recherche de salles municipales au Tampon, que la commission souhaitait obtenir pour assurer une meilleure couverture géographique de la commune (Trois Mares, Petit Tampon, 19^e et 23^e km).

L'organisation du débat en a été retardée et la commission a finalement dû renoncer aux salles municipales au Tampon.

Les demandes réitérées d'autorisation de présence sur le marché forain du Tampon sont d'autre part restées lettre morte.

Les techniciens de la CASud et des mairies n'ont enfin pas été autorisés à intervenir lors des réunions thématiques. La défection des intervenants est l'une des raisons qui ont contraint la commission à annuler la réunion thématique sur l'aménagement du territoire prévue le 17 avril.

Le maire du Tampon a explicité son refus de participer au débat dans deux communiqués à la mi-avril :

« À la lumière du dossier présenté par la Région qui comporte pas moins de 6 tracés, ce qui n'a aucun sens, la commune du Tampon a refusé de participer à ce débat et de mettre à disposition les moyens de la commune, pour ne pas être mêlée de quelque manière que ce soit à ce projet. » Communiqué sur le site Internet de Freedom du 12 avril.

La commission déplore cette attitude qui va à l'encontre d'un exercice de démocratie participative inscrit dans la loi, et rappelle que le débat public était le cadre dans lequel la municipalité aurait pu faire valoir ses arguments.

Par ailleurs la commission s'étonne qu'aucune collectivité, qu'il s'agisse des communes, des intercommunalités, du Conseil départemental ou même du Parc national, ne se soient manifestée au cours du débat. Elle juge cette abstention éminemment regrettable compte tenu des importants enjeux d'aménagement du territoire et environnementaux du projet de route des Géraniums.

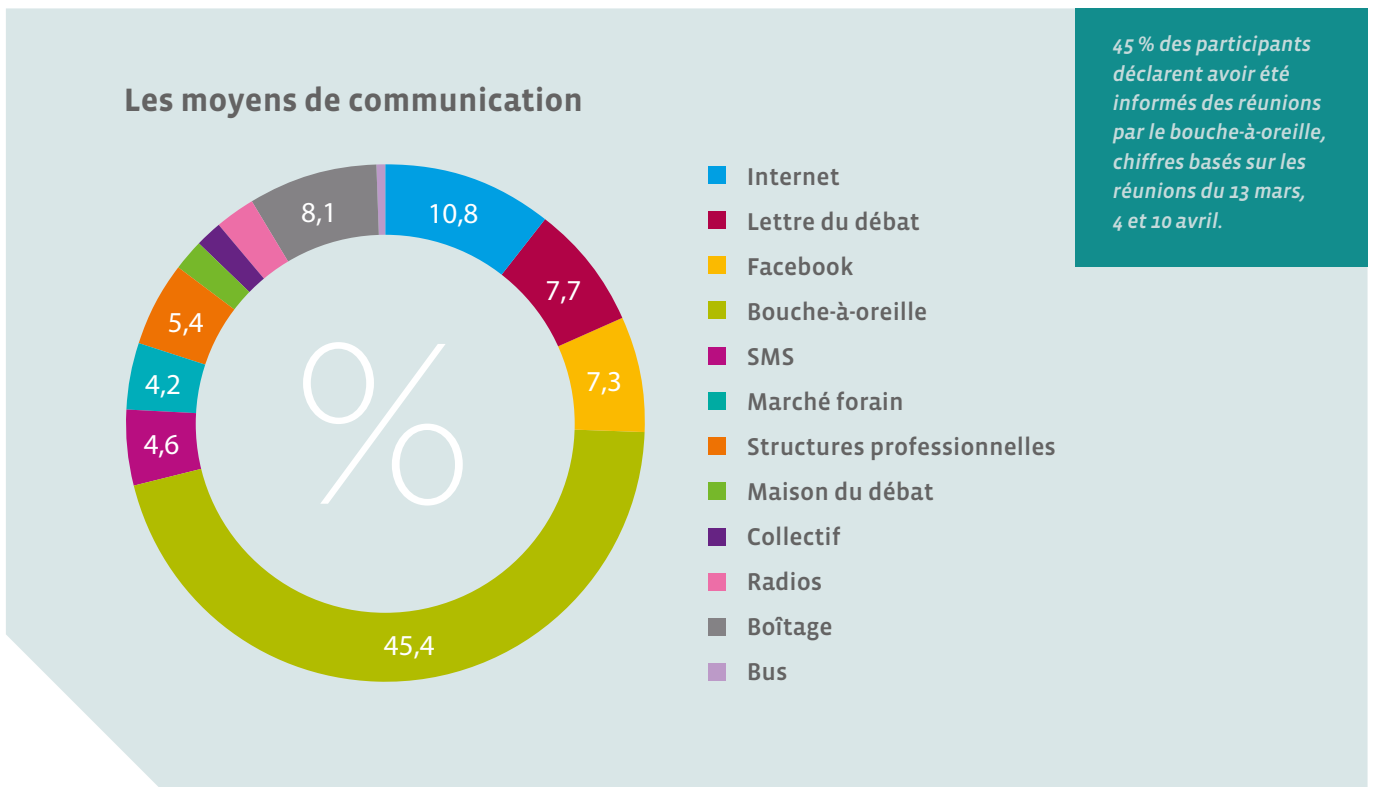
2.3 La participation aux réunions publiques : faible lors des deux premières séances, satisfaisante à partir du 13 mars, décuplée à partir du 10 avril

Après une réunion d'ouverture marquée par une faible participation, la première réunion d'information générale organisée au théâtre Lucet Langenier à Saint-Pierre n'a rassemblé qu'une vingtaine de personnes.

Ce n'est qu'à partir de la troisième réunion publique, à la Cité du Volcan, que la participation du public a été satisfaisante. La réunion du 10 avril, au Campus universitaire du Tampon, a vu une forte affluence, dépassant les capacités de la salle prévue, ce qui a nécessité d'en changer pour le grand amphithéâtre de 500 places.

La commission s'est interrogée sur la faible assistance des deux premières réunions publiques. Elle estime que les causes en sont principalement les suivantes :

- 1 / Un démarrage trop rapide du débat : entre la présentation du débat en réunion plénière de la CNDP et la réunion de lancement, 19 jours seulement se sont écoulés; décaler le démarrage de quelques semaines aurait laissé plus de temps pour la diffusion de l'information;
- 2 / La conférence de presse a été organisée le matin même de la séance inaugurale; la couverture presse a été satisfaisante mais l'information est parue le lendemain de la séance inaugurale dans la presse papier ou dans les journaux télévisés du soir;
- 3 / L'impact des actions de communication initiales (distribution de tracts, affichage, Internet et réseaux sociaux) n'a pas été à la hauteur des attentes, ce qui a conduit la commission à lancer plusieurs actions de communication complémentaires à la fin mars;
- 4 / Le bouche-à-oreille, qui est un relais très puissant de la communication autour des débats publics, met du temps à se mettre en place;
- 5 / Les débats mobiles sur le marché forain de Saint-Pierre n'ont commencé que le samedi 24 mars; or ces débats ont permis de nombreux contacts avec le public, ainsi que la diffusion de l'information tant sur le projet que sur le débat lui-même auprès d'une centaine de personnes à chaque fois.



2.4 La réunion pivot : la réunion du 4 avril

Initialement programmée le 6 mars, cette réunion thématique importante consacrée aux politiques de mobilités a dû être décalée au 4 avril en raison du passage de la dépression cyclonique Dumazile.

Cette réunion publique a vu une participation satisfaisante (50 personnes).

Mais, alors qu'elle était consacrée aux stratégies de mobilité, plusieurs intervenants ont protesté dans une ambiance tendue contre une thématique qu'ils estimaient éloignée du problème principal, c'est-à-dire les risques d'expropriation.

2.5 Les réunions du 10 avril au 3 mai : entre inquiétude, colère et dérapages

La réunion d'information générale suivante, organisée à l'université du Tampon le 10 avril, a été marquée par une participation d'ampleur inattendue (483 personnes) et s'est déroulée dans une ambiance extrêmement houleuse. Cette réunion a, en outre, été marquée par une forte polarisation autour des questions d'expropriation, qui ont été évoquées par plus de la moitié des intervenants.

Les réunions du 10 et du 14 avril et la réunion de clôture du 3 mai ont présenté un certain nombre de points communs.

Une forte participation en premier lieu : autour de 500 personnes à chaque fois. Il est à noter que ces réunions ont vu de nombreuses prises de parole, dont à peu près la moitié en créole.

La commission se félicite de cette forte participation qui a permis, jusqu'au 10 avril, d'informer un public nombreux (les réunions suivantes s'étant déroulées en l'absence du maître de l'ouvrage, leur contenu informatif a été malheureusement limité).

Mais si beaucoup d'intervenants se sont exprimés avec une vivacité compréhensible compte tenu de la sensibilité de la question des expropriations, la commission condamne des dérapages regrettables auxquels se sont laissés aller certains d'entre eux.

Ce sont en second lieu des menaces de violence à peine voilées qui n'ont pas plus leur place dans un débat public que dans la vie courante ; certaines d'entre elles ont été reprises dans les mêmes termes lors de ces trois réunions.

Certains intervenants se sont même laissés aller à des propos xénophobes ou racistes.

Des violences verbales envers les services de la Région, des critiques virulentes envers la commission et les élus de tous bords ont été entendues, ce qui est, en soi, inacceptable et loin de ce que l'on peut attendre dans le cadre d'un débat public qui, précisément, offre un espace d'expression.

Quelques interventions ont été de nature purement politique, en particulier lors de la séance de clôture, en lieu et place des arguments qu'on aurait pu attendre sur le projet lui-même.

Si le rôle du débat est bien de favoriser l'expression des citoyens, y



Réunion du 3 mai

compris si ces derniers sont en colère ou frustrés ou angoissés, il est regrettable que certains individus se soient autorisés ces dérapages, au détriment de tous les autres participants qui ont respecté les règles que la commission a posées dès le début du débat.

Quelques intervenants n'ont d'autre part pas voulu s'identifier, au motif du refus d'un prétendu *flicage*. La CPDP rappelle que le principe du débat est la transparence, l'argumentation et la responsabilité. En refusant de s'identifier, ces intervenants refusent d'assumer la responsabilité de leurs propos, ce qui leur ôte leur validité.

La commission a également été frappée par les interventions très similaires de deux fillettes de 10 ans les 14 avril et 3 mai, provoquant la réaction indignée d'une éducatrice spécialisée lors de cette dernière séance...

Enfin des chiffres sur le nombre et les montants des expropriations ont été annoncés par le public au cours de ces réunions. Selon un collectif qui a compté les *petits points noirs* sur la carte, de nombreuses familles seraient impactées sur les six tracés et fuseaux d'études :

« Les nombreuses familles impactées se chiffrent à plus de 4 500 sur les six tracés », (comptage manuel fait par un collectif à partir de la carte de la Commission nationale du débat public).
« Pour le tracé rouge, plus de 2 774 familles sont menacées d'être

expropriées.» Réunion du 3 mai.
Le chiffre de 10 000 personnes concernées a été avancé par certains.

Sur les indemnités d'expropriation :
« Avoir ce logement pour moi, c'est comme un luxe, vous voyez. Quand j'entends dire que le mètre carré serait racheté à une histoire de 50 centimes, et cela ne ferait même pas 600 euros, alors que j'ai fait estimer ma maison par un professionnel, et elle vaudrait 100 000 euros, Monsieur. » Réunion du 3 mai.

« Pour bien illustrer cette réponse, nous prendrons pour exemple le tracé Ouest sur lequel nous avons compté plus de 2 500 constructions et 478 millions d'euros comme coût d'opération. On arrive alors à 119,5 millions d'euros réservés à plus de 2 500 expropriations, soit moins de 48 000 euros par expropriation. » Cahier d'acteurs collectif Non à la route des Géranioms.

Ces propos traduisent bien la crainte ressentie par le public devant le risque d'expropriation. La commission ignore selon quelle méthode ces chiffres ont été établis, ils semblent cependant l'avoir été selon des hypothèses aussi maximalistes qu'alarmistes, sur la base des emprises de l'ensemble des fuseaux d'études et non pas des emprises réelles de l'ouvrage, s'il devait être réalisé.

La commission regrette que les services de la Région n'aient pas voulu communiquer dès les premières réunions sur l'impact possible (sur des bases réalistes qui auraient pu être évaluées selon les expériences de chantiers antérieurs) du projet sur le foncier bâti (nombre de bâtiments potentiellement expropriés), laissant de ce fait libre cours à toutes les spéculations.

« Je peux expliquer pourquoi nous n'avons pas compté les maisons : c'est parce que nous ne savons pas pour l'instant où cela passe exactement. Nous avons un fuseau de 300 mètres et quand nous zoomerons dessus, nous essaierons d'éviter le plus de maisons possible. » Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

L'absence du maître de l'ouvrage lors des dernières réunions l'a malheureusement privé de la possibilité de contester les chiffres qui y ont été avancés.

2.6 13 avril : l'annonce du retrait du débat du Conseil régional

Le jeudi 12 avril Madame Bassire, députée de la 3^e circonscription, publiait un communiqué sur sa page Facebook par lequel elle s'interrogeait sur la pertinence du projet présenté par la Région. Par lettre du même jour elle saisissait la CPDP pour faire part notamment de son avis défavorable sur le projet. Ce courrier, qui a été publié comme contribution sur le site du débat, est joint en annexe 2 au présent compte rendu.

Le vendredi 13 avril au soir, le Président du Conseil régional annonçait par communiqué (annexe 2) son intention de saisir la CNDP pour l'informer de sa décision « d'abandonner le projet en l'état », dénonçant « [la] manipulation de l'opinion publique, [la] politisation à outrance d'un grand projet ». Il annonçait également avoir « toujours privilégié le choix d'un tracé par l'Est ».

La saisine annoncée par le communiqué de la Région est intervenue par lettre en date du 30 avril; contrairement au communiqué de presse du 13 avril ce courrier n'évoque plus que la « suspension » du projet; ce courrier est également joint en annexe. Les services de la Région ont par ailleurs indiqué à la CPDP que la Région ne participerait plus aux réunions à venir et ne répondrait plus aux questions posées en ligne.

La Présidente de la CNDP publiait dans la soirée du 13 avril un communiqué dans lequel, après avoir rappelé le droit, elle indiquait que le débat serait mené à son terme, selon des modalités adaptées.



Réunion du 14 avril en l'absence des services du maître d'ouvrage

3.1 Distribution de tracts

La CPDP a missionné une agence spécialisée pour la distribution des tracts sur des zones fréquentées par le public. Le tract préparé par la commission précisait le calendrier des différentes réunions publiques ainsi que l'ensemble des coordonnées utiles pour se renseigner sur le débat.

Ce sont 15 000 tracts qui ont été distribués du 24 février au 7 avril à l'occasion de divers événements :

- ◆ Marchés de Saint-Pierre: 6 dates
- ◆ Front de mer de Saint-Pierre: 2 dates
- ◆ Braderie centre-ville de Saint-Pierre: 2 dates
- ◆ Centre-ville du Tampon: 4 dates
- ◆ Francofolies: 3 dates
- ◆ Lors des 1^{res} réunions publiques



La commission souhaitait aussi pouvoir se positionner dans les zones commerciales de la région, ou plus largement sur la commune du Tampon, mais n'a pu obtenir les autorisations nécessaires.



3.2 Campagnes d'affichages

Les affiches en format A3 reprenaient l'ensemble des informations présentes sur le tract. 650 affiches ont été apposées dans les commerces de la Plaine des Cafres, du Tampon, de Saint-Pierre, mais aussi de Saint-Louis, Petite-Île et Saint-Joseph entre le 20 et le 21 février, puis du 3 au 11 avril.

3.3 Diffusion dans les boîtes aux lettres

53 000 dépliant ont été imprimés par la CPDP, dont plus de 50 000 ont été distribués directement dans les boîtes aux lettres des habitants de l'ensemble de la commune du Tampon, d'une partie de la commune de Saint-Pierre concernée et de l'Entre-Deux. Les autres dépliant ont été distribués lors des réunions publiques et débats mobiles.

Date	Secteurs				Nombre BAT	Total
	Mont Vert Hauts	Mont Vert Bas	Ravine des Cafres	Grand Bois		
4 avril 2018	17 ^e	Bras d'Antoine	Bras de Pontho		5 075	15 527
	Bois d'Olive	Ligne Paradis	Basse terre	Pierrefonds	6 942	
	Ligne des 400	Conde concession	Ligne des Bambous	Tampon Ville	10 757	
5 avril 2018					10 757	10 757
6 avril 2018	Trois Mares	La Chatoire	Entre-Deux		8 493	8 493
9 avril 2018	Plaine des Cafres	Bois Court	Piton Hyacinthe	Pont d'Yves	4 687	4 687
10 avril 2018	Bras creux	La Pointe	Petit Tampon	Bérive	6 327	6 327
	Ravine des Cabris				5 800	

Le dépliant, en 3 volets recto-verso sous format A4, permettait d'informer le public sur :

- ◆ Le projet et ses tracés via une carte,
- ◆ La composition et le rôle de la CPDP,
- ◆ Les principes et les objectifs du débat public,
- ◆ L'ensemble des moyens disponibles pour s'informer et participer,
- ◆ Le calendrier des réunions publiques.



3.4 La lettre du débat

La CPDP avait prévu la réalisation et la diffusion de 3 lettres du débat afin d'informer le public de l'évolution du débat, mais compte tenu de l'annonce du maître d'ouvrage du retrait du projet le 13 avril, une seule a en définitive été éditée et diffusée. La lettre d'information comportait un éditorial du président de la commission particulière et une présentation de celle-ci. Les autres rubriques reprenaient les informations du dépliant en offrant plus de place aux rubriques déjà présentes sur le dépliant (carte du projet, calendrier des rencontres). Elle a été éditée à 600 exemplaires, diffusés lors des réunions publiques et débats mobiles, et aussi envoyée par courriel à environ 200 contacts.



3.5 Les expositions itinérantes

Deux expositions ont été réalisées: l'une par la CPDP, l'autre par le maître d'ouvrage, sous la forme de kakemonos qui pouvaient facilement se transporter et s'installer sur les lieux de réunion et les débats mobiles. Ces expositions étaient présentées à la Maison du débat entre les réunions publiques.

L'exposition de la CPDP se composait de 2 panneaux permettant de présenter le calendrier des rencontres et les principes du débat public.

L'exposition du maître d'ouvrage reprenait en trois panneaux la situation actuelle de circulation sur la RN3, les objectifs et enjeux de la construction de cette nouvelle route, et la présentation des tracés.



3.6 Les documents du maître d'ouvrage

Ces documents ont été distribués lors des rencontres préalables, des réunions publiques, des débats mobiles, et à l'occasion des visites à la Maison du débat. Ils sont en outre disponibles sous forme numérique sur le site du débat :

- 1 / La synthèse du dossier du maître de l'ouvrage est un document d'une dizaine de pages présentant les principales raisons de la création de cette nouvelle route, le projet et les suites des études, les tracés et évaluation des variantes, les impacts et effets attendus. Elle a été éditée à 3 000 exemplaires.
- 2 / D'un format de 75 pages, le dossier du maître d'ouvrage développe de façon plus complète le projet et les éléments de la synthèse. Il a été édité à 1 500 exemplaires.
- 3 / Les études préliminaires de trafic, socio-économiques, hydrologiques, hydrauliques, géologiques et géotechniques, environnementales et paysagères ont été distribuées lors de la réunion thématique sur l'environnement aux participants. Elles ont été mises en ligne sur le site du débat le 10 avril.



3.7 Diffusion de spots radio

570 spots radios ont été diffusés sur une période d'un mois, du 2 avril 2018 au 3 mai 2018, sur 6 stations de radio de l'île. À La Réunion, la radio est un média de proximité qui permet de toucher très largement la population.

Les spots ont été enregistrés en créole pour cibler le public directement concerné par le projet ; ils ont été déclinés dans le temps de façon à l'informer sur le lieu et la date de la prochaine réunion publique. Ils appelaient aussi les auditeurs à d'informer via le site Internet ou à la Maison du débat.

- ◆ Dans toute l'île, 1 spot radio par jour, soit 30 spots sur Radio Freedom.
- ◆ Dans le Sud de l'île en décrochage, 6 spots radios par jour sur 5 stations, soit 540 spots sur Exo FM, NRJ, Chérie FM, RTL, Rire et Chansons.



3.8 Personnalisation arrières de bus

20 arrières de bus Car Jaunes ont été personnalisés afin de communiquer sur les différentes dates des diverses réunions publiques organisées, sur 2 lignes existantes dans le sens Saint-Benoît-Saint-Pierre (S2) et Saint-Joseph-Le Tampon (S6).



Deux campagnes de communication ont d'autre part été organisées sur Facebook.



4 LA COUVERTURE PRESSE

La presse s'est construite au fil du débat.

La presse avait évoqué le projet et le débat dès la décision de la CNDP de juin 2017 (publication du 7 juillet sur le site d'information en ligne *topoutremer* et du 8 juillet dans *Zinfos974*).

Deux articles ont suivi dans les journaux locaux: Le Journal de l'île, Le Quotidien le 8 et 9 février 2018 mais c'est à partir de la conférence de presse du 26 février que la presse a suivi assez régulièrement le débat.

La conférence de presse de lancement, en présence du Président de la Commission nationale du débat public, M. Christian Leyrit, a fait l'objet du journal télévisé du soir sur Réunion 1^{re}.

Dès la conférence de presse, jusqu'à fin mars, la couverture média a été marquée par 3 articles de presse et un reportage TV le dimanche 11 mars: «*Route des Géraniums, la solution pour moins de bouchons*».

La presse a ensuite suivi les aléas du débat avec un net regain d'attention depuis la contribution de Mme Bassire le 12 avril sur *Zinfos974* jusqu'à l'annonce du retrait du projet par le président de la Région le 13 avril, qui a alimenté la couverture presse.

Le mois d'avril a donc été illustré par 17 articles via la presse écrite:

- ◆ 7 articles dans *Zinfos974*
- ◆ 4 articles dans le JIR
- ◆ 3 articles sur *Freedom.fr*
- ◆ 2 articles dans *Le Quotidien*
- ◆ 1 article sur *Linfo.re*.

Mais aussi sur les ondes, avec:

- ◆ L'interview du Président de la commission particulière du débat public sur Réunion 1^{re} au journal télévisé de 12h30, le 4 avril;
- ◆ Les sujets des journaux télévisés d'Antenne Réunion et de Réunion 1^{re} du 14 avril;

- ◆ La libre antenne de radio Freedom, où le sujet a été évoqué à plusieurs reprises par les auditeurs.

Trois articles ont suivi en mai jusqu'à la clôture du débat. Mentionnons enfin la conférence de presse de clôture programmée le 3 juillet.



5 LES RÉUNIONS PUBLIQUES

Chaque réunion publique a donné lieu à enregistrement des propos tenus en séance, qui ont été transcrits dans un verbatim; une synthèse a en outre à chaque fois été rédigée. Les réunions du 26 février et du 4 avril ont été captées en vidéo. Tous ces documents, y compris les captations audio et vidéo,

ont été mis en ligne sur le site Internet du débat.

Les circonstances particulières de la réunion du 10 avril qui ont nécessité un changement de salle ont fait que la qualité de la captation audio n'est pas parfaite.



Carte des différentes rencontres publiques



SAINT-PIERRE / 26 février 2018

Réunion publique
d'ouverture

Le Kerveguen

18h15-20h10
22 participants
9 interventions

Cette première réunion d'information générale s'est déroulée en présence de M. Christian Leyrit, président de la CNDP, devant un public peu nombreux.

- ◆ Intervention de M. Dominique Fournel, 9^e Vice-Président du Conseil régional, en charge des grands chantiers réunionnais.

SAINT-PIERRE / 10 mars 2018

Réunion d'information
générale

Théâtre
Lucet Langenier

10h10-12h50
16 participants
19 interventions

Peu de présents ce samedi matin pour cette 2^e réunion d'information générale mais la qualité des interventions a révélé l'intérêt des participants pour la réflexion autour de ces projets d'aménagement structurants avec de nombreuses questions posées au maître d'ouvrage.



LE TAMPON / 13 mars 2018

Réunion thématique : enjeux socio-économiques,
agriculture, tourisme

Cité du Volcan

18h15-22h00
71 participants
13 interventions



Cette première réunion thématique a été l'occasion d'informer le public et d'échanger sur les enjeux socio-économiques liés à cette nouvelle infrastructure, principalement dans les secteurs de l'agriculture et du tourisme avec des interventions sur :

- ◆ Les aspects économiques par le directeur des affaires économiques à la Région ;

- ◆ La politique de préservation des terres agricoles par la DAAF ;
- ◆ Les enjeux de la filière sucrière par le Syndicat du sucre ;
- ◆ Les enjeux du secteur agricole sur la zone par le président de la chambre d'agriculture ;
- ◆ Les enjeux du tourisme par le directeur de la Fédération réunionnaise de tourisme.

SAINT-PIERRE / 4 avril 2018

Réunion thématique : politique des transports et mobilités

18h10-21h32
50 participants
28 interventions

*Campus Pro
Océan Indien*

La représentation politique du maître d'ouvrage à cette séance thématique était assurée par Mme Fabienne Couapel-Sauret, déléguée aux transports et aux mobilités avec les interventions du :

- ◆ Directeur des transports et déplacements au Conseil régional.
- ◆ Directeur des grands travaux à la CIVIS
- ◆ Directeur de la SEMITTEL



Des interventions de qualité ont apporté de nombreuses informations sur la politique des transports et des mobilités ainsi que sur le développement des transports en commun dans le sud et ont ainsi contribué à la mise en perspective du projet de la route des Géraniums dans la politique des transports et des mobilités à l'échelle de la Région Réunion.

Cette réunion a été marquée par une ambiance tendue et l'évocation par plusieurs intervenants des questions d'expropriation.



SAINT-PIERRE / 6 avril 2018

Réunion thématique : environnement

09h22-12h30
20 participants
14 interventions

CIRAD

Une vingtaine de personnes, particuliers ou représentants d'organisations ou associations environnementales, se sont réunies pour évoquer les conséquences pour l'environnement du projet de route des Géraniums.

Cette troisième réunion thématique était proposée sur invitation et inscription. Le travail en effectif restreint a permis de traiter un bon nombre de thèmes : l'opportunité du projet et sa légitimité, les espaces naturels sensibles à préserver, les espèces à protéger, les enjeux sanitaires à repérer, l'impact hydraulique du projet et son impact sur la qualité de l'air.

LE TAMPON / 10 avril 2018

Réunion d'information générale

18h40-21h30
483 participants
72 interventions

*Université
du Tampon*

Une participation d'ampleur inattendue, qui a contraint la commission à un changement de salle à la dernière minute.



Dans une ambiance houleuse, les préoccupations se sont focalisées en grande partie sur les questions d'expropriation.



LE TAMPON / 14 avril 2018

Réunion d'information générale

Théâtre
Luc Donat

10h15-12h30
552 participants
53 interventions

Cette réunion s'est déroulée en l'absence du maître d'ouvrage, le Président du Conseil régional ayant annoncé la veille par communiqué « l'abandon du projet en l'état » et la suspension de la participation de ses services au débat public en cours. Malgré cette annonce, la participation a été très importante. Le public est revenu sur les craintes et interrogations exprimées le 10 avril.

LE TAMPON / 3 mai 2018

Réunion de clôture

Université
du Tampon

18h17-21h10
500 participants
36 interventions

Au cours de cette réunion de clôture la commission particulière a fait part à un public nombreux de ses premières constatations; le public a ensuite pu s'exprimer sur le projet et les conditions d'organisation du débat.



6 LES DÉBATS MOBILES

Comme indiqué plus haut les débats mobiles ont dû être limités au marché forain de Saint-Pierre, où la commission et le maître de l'ouvrage ont été présents les samedis 24, 31 mars et 7 avril au matin de 8h à 12h.

Beaucoup de Réunionnais s'expriment de préférence en créole. Les débats mobiles permettent de faciliter le contact et l'expression de personnes éloignées des moyens de participation classiques (réunions, site participatif).

Si les gens s'arrêtaient pour consulter l'exposition mobile du maître d'ouvrage ou les panneaux d'information de la CPDP, ils se sont surtout intéressés à la carte des tracés. Devant celle-ci, les échanges ont parfois pris la forme de petite agora, au sein de laquelle le maître d'ouvrage et la commission ont pu être interrogés par plusieurs personnes à la fois. Ainsi les participants pouvaient débattre entre eux, et des convergences s'organiser sur tel ou tel sujet au rythme des arguments échangés.

La motivation principale des visiteurs était de vérifier si l'habitation familiale était concernée par les fuseaux d'études; l'utilisation de la cartographie dynamique le 7 avril a permis de répondre avec précision.

Le maître d'ouvrage était représenté lors de ces trois rencontres par 2 personnes, ce qui lui a permis de répondre en direct aux questions des passants.

Lors de ces rencontres, les documents du débat (DMO et sa synthèse, lettre du débat, dépliants...) ont été distribués. Des distributions de tracts étaient organisées de manière concomitante aux entrées du marché afin de drainer des personnes sur le stand du débat public.

En s'installant ainsi de manière très visible au cœur d'un des plus grands marchés forains de l'île, la commission a pu sensibiliser plus de 300 personnes. Les premiers avis et questions du site participatif ont été récoltés sur le marché forain via des formulaires avant d'être mis en ligne. L'ensemble des contributions recueillies lors des débats mobiles a été publié sur le site Internet du débat.

7 LA RENCONTRE AVEC LE CONSEIL DE LA CULTURE, DE L'ÉDUCATION ET DE L'ENVIRONNEMENT (CCEE)

Compte tenu de la durée limitée du débat et de l'annonce par le maître d'ouvrage de l'abandon du projet le 13 avril, une seule rencontre d'acteurs a pu se tenir au Conseil de la Culture, de l'Éducation et de l'Environnement (CCEE), à Saint-Denis le 4 avril 2018.

Cette rencontre a rassemblé onze participants, outre les quatre membres de la commission présents et les deux représentants du maître de l'ouvrage.

Cette réunion a permis un large échange de vues entre la CCEE, le maître de l'ouvrage et la commission, tant sur le projet que sur l'organisation du débat.

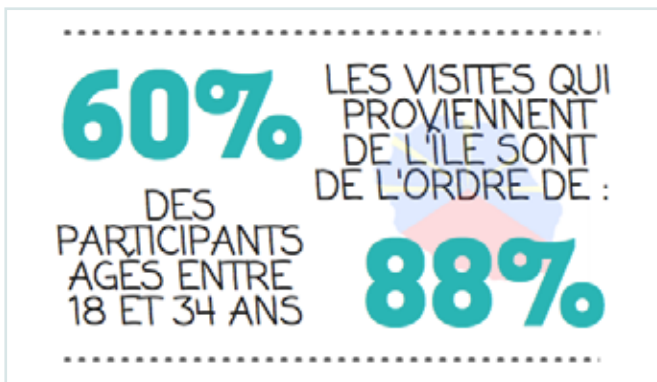
En conclusion, le Président du CCEE a annoncé qu'après concertation interne, son institution rédigerait un cahier d'acteur.

Une contribution substantielle du CCEE a été validée par le CCEE le 25 avril 2018, et transmise à la CPDP; elle a été mise en ligne sur le site du débat.

8 LES OUTILS NUMÉRIQUES

Durant le débat, trois principaux médias de communication ont été utilisés.

◆ Le site Internet et sa plateforme participative



Un site Internet officiel a été ouvert dès le 8 février a connu une fréquentation croissante, et a atteint les 28 240 vues à la clôture du débat.

En effet, la fréquentation du site Internet est passée de 34 visiteurs/jour en moyenne en février à 336 visiteurs/jour en avril. Un pic de visites est apparu dans les jours précédant l'annonce de l'abandon du projet par la Région le 13 avril :

- > 1 062 visites le 11/04
- > 1 111 visites le 12/04
- > 1 517 visites le 13/04

Les statistiques du site Internet sont finalement les suivantes :

- > 9 359 visiteurs
- > 16 133 visites

Sur le site Internet, une plateforme participative a été ouverte le 26 février; chaque citoyen pouvait déposer un avis ou poser une question au maître de l'ouvrage ou à la commission.

Cette plateforme a recueilli 145 contributions tout au long du débat (96 avis, 47 questions, 25 commentaires).

Cette participation peut être qualifiée de timide, mais le débat semble avoir véritablement démarré au mois d'avril.

Si la participation en ligne a ralenti après l'annonce du retrait, elle s'est cependant poursuivie: 43 avis et questions ont été publiés après le 13 avril, dont près de 22 messages lors de la journée de clôture le 3 mai.

Les chiffres de fréquentation de la plateforme participative sont les suivants :

- > 2 447 visites
- > 1 420 utilisateurs
- > 96 avis
- > 47 questions
- > dont 3 questions adressées à la CPDP, qui ont toutes reçu une réponse
- > dont 44 adressées au maître de l'ouvrage, dont 6 ont reçu une réponse
- > 25 commentaires
- > 5 contributions
- > 4 cahiers d'acteurs

Thèmes	Avis	Questions	Total
Tout et variétés	24	10	34
Opportunité et légitimité	20	0	20
Impact financiers	15	12	27
MOBILIS	9	4	13
Agriculture	5	5	10
Débat public	5	3	8
Environnement et paysage	4	3	7
Aménagement et urbanisme	3	1	4
Développement économique	2	3	5
Autres	1	2	3
Culte et patrimoine	0	0	0

Répartition des avis et questions par thème

◆ La page Facebook

La page Facebook fut à l'origine de 19 % des visites sur le site du débat soit plus de 3 040 visites. Elle a connu une activité intense, avec près de 200 messages, commentaires publics, etc. Beaucoup de citoyens ont préféré s'exprimer directement sur ce média plutôt que sur la plateforme participative.

Les campagnes menées sur notre page Facebook ont permis d'élargir l'audience, qui a atteint 953 abonnés en fin de débat.

Des publications ont été faites régulièrement pour promouvoir le débat public, communiquer sur les dates des réunions publiques et encourager la participation en ligne.

De nombreuses discussions ont été engagées; 181 commentaires ont été publiés en réaction à nos publications, 135 sur les partages, et 21 messages privés ont été envoyés à notre page.

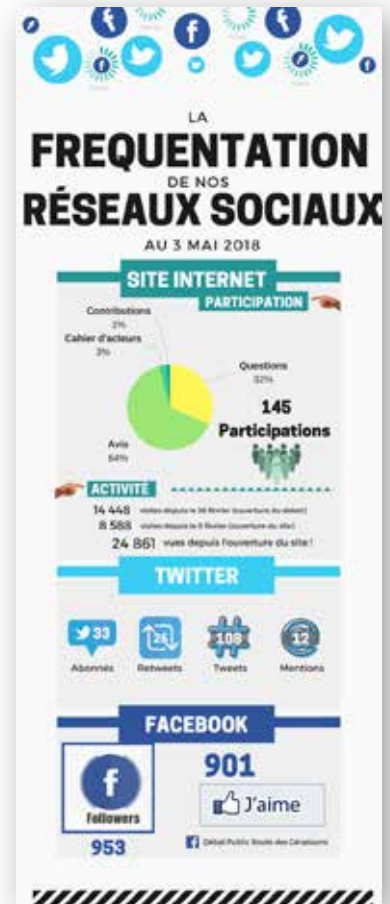
Les statistiques de la page Facebook sont les suivantes :

- > **953** abonnés en fin de débat
- > **901** mentions j'aime
- > **79** publications
- > **69 712** vues
- > **1 361** réactions
- > **+ 200** commentaires et messages publiés
- > Une communauté jeune âgée entre **18** et **34** ans
- > Originaires majoritairement du Tampon, Saint-Pierre et Saint-Denis

◆ Le compte Twitter

Si le compte Facebook a connu un franc succès, le compte Twitter a eu une activité plus limitée :

- > Le contexte politique local n'a pas favorisé le relai des publications du débat;
- > La connaissance du projet était quasi inexistante; les citoyens ne se sont pas intéressés au débat sur Twitter;
- > Les principaux médias présents sur Twitter n'ont pas relayé les informations et ne se sont pas abonnés au compte;
- > La commission a décidé de privilégier les campagnes sur Facebook.



9 LES POINTS DE VUE (cahier d'acteurs et contributions)

Les cahiers d'acteurs et les contributions permettent l'expression d'un avis construit et motivé sur le projet soumis au débat.

Ces *points de vue* ont dû tenir compte du respect des principes du débat public et notamment de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations, ainsi que la charte régissant le site.

Le cahier d'acteur est un document formaté de quatre pages qui permet aux personnes morales (associations, collectifs, syndicats, collectivités territoriales, partis politiques, chambres consulaires) d'exprimer leur avis sur le projet sur un format plus important que les avis, limités à 2 000 caractères. Il est à la fois un outil d'information qui permet à chacun de prendre connaissance du positionnement des acteurs et un outil d'expression utile pour ces derniers. Les cahiers d'acteurs doivent respecter un format défini par la CNDP.

Comme indiqué plus haut, les membres de la CPDP ont fortement encouragé les acteurs à rédiger un cahier d'acteur. Malheureu-

sement, peu d'entre eux ont saisi cette opportunité. Ce n'est que quelques jours avant la clôture du débat que la commission a reçu les premières expressions d'acteurs, avec 5 contributions et 4 cahiers d'acteurs.

Ces cahiers d'acteurs se positionnent contre le projet en remettant en cause la pertinence du projet (*Collectif pour le Maintien des Activités au Cœur de La Réunion (CMAC)*, collectif *Non à la route des Géraniums*) ou pour des raisons environnementales et écologiques (*Nature Océan Indien (NOI)*, *Le P'tit l'école la cour de grand-mère Annette*).

Si le Conseil de la Culture, de l'Éducation et de l'Environnement (CCEE) préconise la création d'un office réunionnais des routes et des déplacements, les autres contributions, émanant de personnalités publiques (Mme Bassire, M. Berne) ou de collectifs de citoyens, se positionnent contre en remettant en cause la légitimité du projet.



cndp Commission nationale du débat public | Vous donner la parole et la faire entendre

DÉBAT PUBLIC

ROUEN
DES GÉRANIUMS

ALON KOZÉ

DU 26 FÉVRIER AU 3 MAI 2018

DATE	LIEU	DISPOSITIF
Lundi 26 février 2018	Lé-Kerqueven, Saint-Pierre	Réunion d'ouverture
Mardi 6 mars 2018	Carroux-est, Saint-Pierre	Séminaire thématique politique des associations et associations
Samedi 10 mars 2018	Hall de la gare, Saint-Pierre	Réunion d'information générale
Mardi 13 mars 2018	Mairie de Vieux-la-Rue, Vieux-la-Rue	Réunion thématique agricole, commerciale, agricole, commerciale
Vendredi 6 avril 2018	LDND, Saint-Pierre	Réunion thématique environnementale, ateliers de concertation
Mardi 20 avril 2018	Université de Bretagne Occidentale, Brest	Réunion d'information générale

public.fr

CHAPITRE 2

cartographie des arguments



Des réunions peu fréquentées au début du débat mais au cours desquelles le débat a fonctionné avec de bons échanges d'arguments, des positions majoritairement hostiles au projet, une fréquentation en augmentation rapide à partir de début avril, avec une inflexion de l'argumentation, qui s'est progressivement polarisée sur la question des emprises foncières et des expropriations.

1 L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La première question à laquelle un débat public doit répondre est celle de l'opportunité du projet :

- ◆ Ce projet est-il utile?
- ◆ Est-il le meilleur moyen de répondre aux objectifs du maître d'ouvrage?
- ◆ N'y a-t-il pas des alternatives plus efficaces, moins chères et plus acceptables par les citoyens concernés par sa mise en œuvre?

1.1 Utilité et objectifs du projet exposés par le maître d'ouvrage

Les objectifs du projet affichés par le maître d'ouvrage sont de « fluidifier la circulation routière dans le Sud de l'île, en particulier au niveau des communes de Saint-Pierre et du Tampon, et d'améliorer l'accès aux lieux touristiques comme le Volcan (...), les problèmes de capacité de la RN3 et les conséquences de la congestion actuelle, tout en permettant sa requalification en voirie urbaine au cœur de l'agglomération du Tampon ». Sur ce dernier point, la Région explique qu'en hiérarchisant les trafics, le projet permettrait de déplacer le trafic de transit de la RN3 actuelle vers la nouvelle infrastructure, afin de lui permettre de jouer son rôle de desserte locale et de supporter un volume de transports en commun plus important.

Pour élaborer son projet de route, le maître d'ouvrage s'est appuyé sur un diagnostic de la microrégion Sud ; ce diagnostic relève quelques traits caractéristiques : l'essor démographique,

l'économie et l'urbanisation croissantes, et la pluralité des usages du réseau routier. Il met en avant l'importante saturation du réseau routier sur l'ensemble de l'île, le Sud n'échappant pas à cette situation.

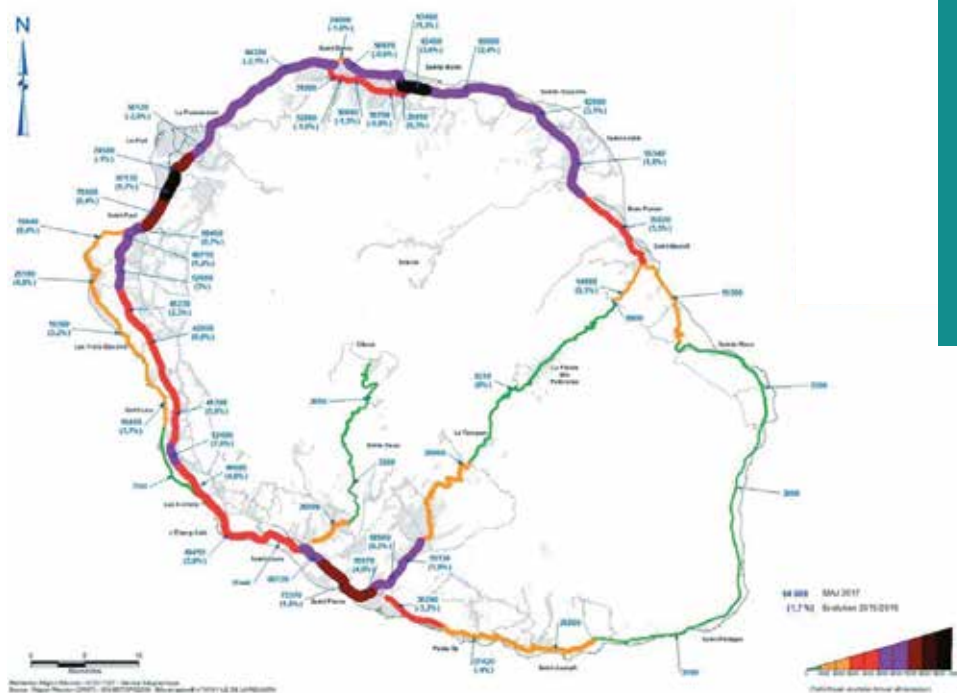
Représentant un quart de la population réunionnaise, avec le développement à terme le plus important, les trois principales communes regroupent les trois quarts de la population et des emplois du Sud de l'île. À terme, le Sud deviendra la plus importante communauté d'agglomération de l'île avec plus de 200 000 habitants.

Saint-Pierre concentre plus de 40 % des emplois du Sud et possède plusieurs importantes zones d'activités. Aujourd'hui la majorité des déplacements s'effectuent entre le domicile et le travail et les bouchons se forment aux heures d'entrée et de sortie des lieux d'emploi. Avec le développement de la microrégion Sud, les déplacements domicile/travail devraient s'amplifier.

L'ensemble du réseau routier de la Réunion est saturé, les déplacements « domicile/travail » en étant largement la cause. Le trafic routier est concentré sur la RN1, la RN2 et la RN3 à raison pour cette dernière de 58 550 véhicules/jour dans sa partie basse.

La congestion est acceptée, ou subie, par certains usagers n'ayant pas d'autre choix, du fait de leurs horaires de travail. Ils se retrouvent dans les embouteillages du matin et de l'après-midi sur la partie saturée de la RN3. Les points noirs sont la traversée du centre du Tampon, entre les ronds-points des Azalées et des Chandelles, ainsi qu'à l'entrée de Saint-Pierre depuis Mon Caprice, mais aussi sur la voirie secondaire qui dessert les quartiers Ouest du Tampon.

Cependant, elle n'est pas vécue de la même façon par ceux qui l'utilisent à d'autres fins que le travail et ne sont pas forcément tenus par des horaires.



La congestion actuelle est présentée sur la carte ci-contre qui matérialise les points les plus saturés : près de 60 000 véhicules/jour au début de la RN3 de Saint-Pierre au Tampon. Une autre carte en page 30 du DMO présente les résultats des modèles de trafic à l'horizon 2035, qui montrent l'aggravation des congestions si le projet de route n'était pas réalisé.

La Région a élaboré son plan stratégique de développement pour remédier à la saturation du réseau routier et l'a présenté lors de la réunion thématique du 4 avril 2018 consacrée aux politiques de mobilité. Le Sud est fortement congestionné avec une augmentation du trafic d'environ 6 % sur Saint-Louis-Saint-Pierre. La congestion devrait se poursuivre dans les années à venir :

« Nous sommes confrontés à un défi majeur : comment diminuer la congestion routière ? Vous êtes tous confrontés, aux quatre coins de l'île, aux problèmes d'embouteillages. Il est clair que si nous ne prenons pas les mesures sérieuses et efficaces, nous allons aller vers l'asphyxie circulatoire. Nous sommes déjà en coma circulatoire ; si nous continuons au même rythme, en laissant entrer entre 25 000 et 28 000 voitures par an et si nous n'avons pas de vrais projets alternatifs à proposer, demain, nous ne pourrions plus circuler dans l'île de la Réunion. Notre premier défi est donc : comment lutter contre la congestion routière ? » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

En résumé, les objectifs du projet affichés par le maître d'ouvrage sont triples :

- ◆ Réduire la congestion sur la RN3 dans la traversée du Tampon ;
- ◆ Améliorer l'accès aux lieux touristiques des Hauts ;
- ◆ Permettre à la RN3 de jouer son rôle de voie urbaine (véhicules légers et transports en commun), en hiérarchisant les trafics de façon à reporter le trafic de transit vers la nouvelle infrastructure projetée.

1.2 Le projet de la route soumis au débat

Les études de trafic réalisées par le maître d'ouvrage prévoient une croissance des trafics entre 15 et 25 % de 2010 à 2035. La RN3 est à ce jour pour les usagers du Sud ou de l'Ouest un itinéraire de secours en cas de coupure de la route des Laves (RN2) ou de la route du littoral.

Sur la base de ces études, plusieurs variantes de tracés ont été soumises au débat public ; une carte interactive a été mise en ligne sur le site internet de la CPDP. Elle permettait d'identifier chaque variante et de zoomer sur les lieux de passage des fuseaux d'études.

« Les variantes Ouest font à peu près 24 kilomètres. Elles ont six échangeurs. Elles ont 20 kilomètres de 2x2 voies. La variante Est [...] fait aux alentours de 22 kilomètres. Il y a un échangeur de moins et ce n'est pas une 2x2 voies, il a également deux tracés potentiels. » Maître d'ouvrage.

Pour chacune des variantes, les travaux peuvent être réalisés en plusieurs phases.



Felix Lacpatia,
représentant du maître d'ouvrage
lors de la réunion du 10 mars

Les variantes Ouest sont critiquées pour leurs impacts sur les habitations et les terres agricoles, les variantes Est pour leurs impacts non seulement sur les terres agricoles mais aussi sur des espaces naturels remarquables uniques et à préserver, des espèces endémiques à protéger, présents dans l'Est du Tampon. Ce nombre important de variantes, donc de fuseaux d'études de 300 mètres, n'a pas facilité la compréhension du public, qui a parfois réagi comme si on les faisait toutes et l'on passait sur toutes les maisons ou sur toutes les terres agricoles qui s'y trouvent.

1.3 Les réactions du public aux arguments d'opportunité avancés par le maître d'ouvrage

Le public a rapidement pris position, en général défavorablement, sur cette question d'opportunité, que ce soit au cours des réunions d'information générales ou thématiques, ou sur les réseaux sociaux et sur le site internet.

Les principaux arguments avancés sont les suivants :

Une congestion reconnue, mais dont l'étendue est contestée

Si la congestion est bien réelle, pour nombre de participants, à l'entrée de Saint-Pierre et du Sud du Tampon, elle ne concerne selon eux qu'une petite portion de la RN3 ; de l'avis de certains, seuls les 600 mètres entre les carrefours de la Tour des Azalées et des Chandelles supportent des embouteillages importants, ce qui ne justifierait pas 24 km de nouvelle infrastructure pour une fourchette de coût allant de 360 à près de 583 M€ selon les variantes.

« Le véritable point noir de la circulation est causé par un ensemble de giratoires situés à l'entrée Sud du Tampon, sur une portion de 600 mètres de route de la Tour des Azalées au rond-point dit « Chandelles », cahier d'acteur du collectif « Non à la route des Géraniums ».

Cet argument a été repris à de nombreuses reprises en réunion publique et sur le site participatif.

« Plus de 20 km d'autoroutes pour un embouteillage de 30-40 mn

journalier avec autant de dégâts et plus d'un demi-milliard d'euros d'argent public, c'est exagéré! Il leur faut trouver une autre solution. » Site participatif, Avis 61.

Certains intervenants ont signalé que la congestion affecte plus gravement encore l'entrée Ouest de Saint-Pierre (plus de 73 000 véhicules/jour) que son entrée Nord (58 000 véhicules/jour): le projet ne résoudrait pas ce problème.

« Pour moi, ce qui est pénible, ce n'est pas cette route-là, c'est de rentrer sur Saint-Pierre le matin, me taper une demi-heure de bouchons dans la ville de Saint-Pierre ou sur la 4 voies en rentrant par l'entrée Canabady. Pour moi, c'est pénible de quitter mon boulot, et de passer encore une fois beaucoup de temps dans les embouteillages, dans la ville, au niveau de la 4 voies. » Réunion du 10 avril.

Certains vont même jusqu'à imputer aux autorités publiques la responsabilité de la situation actuelle:

« Cette situation est davantage le fruit du manque d'anticipation des politiques publiques face à l'évolution démographique, de l'absence de transport en commun et notamment en site propre. » Cahier d'acteur du CMAC.

La route et la voiture ne sont pas la solution au problème de congestion

Pour bon nombre de personnes, augmenter les capacités routières pour résoudre les problèmes de congestion n'est pas la bonne solution: on crée ainsi des *aspirateurs à voitures* qui incitent les gens à utiliser davantage leur voiture, ce qui aboutit tôt ou tard à de nouvelles congestions, bien qu'on ait doublé ou triplé la capacité de transit. C'est ce que démontrerait, selon ces mêmes participants, l'exemple de la sortie de Saint-Paul.

À cet égard, plusieurs personnes ont avancé l'idée que la création de nouvelles routes faisait surtout l'affaire des constructeurs et concessionnaires de voitures et incitait les gens, et trop souvent les jeunes, à s'équiper en voitures.

« On ne veut pas du tout-voiture. Tous ces projets vont seulement enrichir les multinationales. » Réunion du 3 mai.

Les représentants de la Région expliquent le 10 mars qu'en effet, lorsque la route des Tamarins a été réalisée, le problème de la traversée de Saint-Paul a été réglé et tout le littoral Ouest a été désengorgé. Mais les usagers qui ne se déplaçaient plus en voiture à cause de la saturation des routes ont repris leur véhicule, avec comme résultat une augmentation de 20 % du trafic au Nord de Saint-Paul:

« La route va-t-elle aspirer les voitures ou générer plus de trafic routier? » Réunion du 4 avril.

« Si les transports en commun étaient mieux développés sur l'île, nombre de jeunes auraient pris l'habitude de ce mode de transport, sans envisager d'acheter une voiture, contrairement

à l'un des arguments avancés par le maître d'ouvrage pour vendre son projet de route. » Réunion du 14 avril.

Mais, principalement, la voiture est contestée comme la bonne solution aux déplacements, dans un contexte où l'on vise à réduire les émissions de CO₂ et de particules fines, et où le prix du pétrole est appelé à se renchérir. Le projet est ainsi accusé de ne pas être compatible avec la loi Grenelle et les accords de Paris sur le climat. La voiture a, à plusieurs reprises, été présentée comme un mode de déplacement dépassé:

« Toutes les grandes métropoles du monde travaillent à réduire les flux de voiture, à favoriser les transports en commun et les circulations douces, mais à La Réunion, on lance un grand projet pour encourager encore plus l'utilisation de la voiture! Il y a clairement un manque d'audace, d'esprit d'initiative et en parallèle une tendance à vouloir infantiliser la population. Mieux vaut une heure de transport et des paysages préservés que des rocades partout à La Réunion. » Réunion du 6 avril.

Le projet de route des Géranioms n'est pas la bonne réponse à la congestion

Pour résoudre la congestion, plutôt que de mettre en œuvre la route des Géranioms, plusieurs participants appellent la Région à consacrer le budget annoncé à:

Trouver des solutions plus localisées en améliorant l'infrastructure existante aux endroits qui en ont le plus besoin: à eux seuls, selon eux, ces aménagements suffiraient à résoudre les points noirs:

« Privilégier la construction d'ouvrages permettant de fluidifier la circulation au niveau des entrées de ville, notamment aux ronds-points « balance » à Saint-Pierre ou celui de la Tour des Azalées au Tampon, permettrait d'éviter qu'autant de routes secondaires convergent vers ces deux points noirs... » Cahier d'acteur du CMAC.



Réunion du 14 avril

« Le Tampon centre-ville se trouve engorgé vers la Tour des Azalées et un peu plus et au rond-point Chandelles. Il y a tout

juste à refaire un détournement à ces niveaux mais pas à la Plaine des Cafres. » ;

« La reprise d'un ancien projet d'aménagement : élargissement de la Ligne des 400 avec prolongement vers Dassy et la poursuite des travaux engagés par la commune actuelle comme la nouvelle route de Trois Mares devant se prolonger jusqu'à Bras-de-Pontho, seraient plus à même d'améliorer la fluidité du trafic dans l'agglomération du Tampon. Un maillage étant possible avec les nombreuses routes qui montent des 400 vers la Plaine des Cafres. » Site participatif, Commentaire 25.

Le CCEE propose quant à lui d'aménager les voies existantes entre Saint-Pierre et la Plaine des Cafres (communales, départementales, régionales) pour en faire des itinéraires de délestage comportant la signalétique adéquate, conduisant progressivement les automobilistes à emprunter de nouvelles voies.

C'est également ce que propose le collectif de citoyens *Pour la défense de nos modes de vie créole dans le respect de notre patrimoine humain...* dans sa contribution :

« En passant par le Dassy, des petits chemins existent et demandent à être restaurés et à placer des ponts sur les radiers et cela ne coûtera pas un demi-milliard d'euros et ne détruira pas plus notre environnement. »

Développer les transports en commun : que ce soit lors des réunions publiques, sur le site participatif ou encore formulé dans les cahiers d'acteurs et contributions, un grand nombre de participants appellent de leurs vœux la mise en place d'un réseau de transports en commun efficace et incitatif au report modal :

« Les conclusions d'une enquête réalisée pour les Assises de l'outre-mer font ressortir que les priorités des Réunionnais pour le développement de l'île sont d'abord les transports en commun, puis le numérique... la route venant en 5^e position seulement. » Réunion du 6 avril.

« Réaliser une route à quatre voies alors que ce n'est qu'aux heures de pointe qu'il y a des problèmes de circulation serait un gâchis monumental d'argent public, avec le même budget on pourrait embaucher 50 conducteurs de bus à Bourg-Murat et 50 autres à Saint-Pierre, avec des fréquences toutes les 5 minutes. » Réunion du 14 avril.

« Il faut arrêter le tout-voiture et s'atteler enfin à développer les transports en commun à La Réunion ! » Réunion du 14 avril.

Pour nombre de participants, dont le CMAC dans son cahier d'acteur, l'objectif du SRIT (15 % de déplacements en transports en commun à l'horizon 2030) manque d'ambition et la Région n'a pas déployé les moyens suffisants pour les développer : au contraire, elle privilégierait systématiquement la création de routes.

« Arrêtez de faire des routes, il est temps d'investir dans un vrai circuit de transport en commun où tout le monde serait gagnant, même les touristes. » Réunion du 14 avril.

Les représentants de la Région ont rappelé à plusieurs reprises les objectifs de la collectivité en matière de transports en commun ; la réunion thématique sur les politiques de mobilité a permis au public de connaître en détail les différents projets portés par les collectivités compétentes dans ce domaine. Pour autant, les participants demandent des projets plus ambitieux pour provoquer un véritable changement de comportement en matière de mobilité : le cadencement, le confort, le prix des transports en commun ne semblent aujourd'hui pas suffisants pour provoquer le report attendu.



« S'il s'agit d'utiliser correctement l'argent public, la Région devrait investir dans des infrastructures propres qui découragent l'usage des voitures au profit d'autres mobilités, en particulier le rail. » Réunion du 14 avril.

Quelques participants au débat favorables au projet

Quelques participants ont cependant avancé l'idée que ces embouteillages en entrée et sortie Sud du Tampon sont insupportables, autant pour les conducteurs qui empruntent la RN3 pour aller travailler à Saint-Pierre que pour les touristes. Une nouvelle desserte routière leur paraît indispensable, quelque forme qu'elle prenne.

Des participants au débat mobile et en ligne affirment qu'une nouvelle route est nécessaire pour désengorger la ville du Tampon. Ceux-là ont exprimé leur préférence pour l'une ou l'autre des variantes proposées par le maître d'ouvrage, estimant le projet justifié pour résorber les problèmes de circulation dans ce secteur.

L'atout économique du projet a été avancé par un participant en réunion de clôture ; tout en respectant la crainte des expropriations exprimée par d'autres participants avant lui, il a avancé trois arguments :

- ◆ Il a d'abord contesté le fait que les embouteillages ne concernent que 600 mètres de route ; pour lui, « les embouteil-

lages commencent dès le domaine de Mon Caprice et en 2025 ils commenceront dès Saint-Pierre »;

- ◆ En second lieu, il défend l'idée que « la route est aussi un enjeu économique: il y a trop de chômage à La Réunion et la route serait une opportunité pour créer de nouveaux emplois »;
- ◆ Enfin il note que Saint-Pierre « compte à elle seule cinq zones d'activités, alors que Le Tampon n'en accueille qu'une seule, mal desservie contrairement aux zones économiques de Saint-Pierre. » Pour lui, « l'activité économique et structurante du Tampon dépend de cette colonne vertébrale qui est une route ». Réunion du 3 mai.

Il faut noter que les positions favorables au projet n'ont quasi-

ment pas été exprimées en réunion publique, à deux ou trois exceptions près: il était en effet difficile d'exprimer un avis favorable devant une quasi-totalité d'opposants. Il est donc très naturel de retrouver ces positions plutôt sur le site participatif. Malgré tout, elles restent assez minoritaires.

En conclusion, il apparaît pour une majorité des participants au débat que l'opportunité du projet n'est pas démontrée et que d'autres solutions devraient être mises en œuvre pour résoudre le problème de congestion, qui n'est pas contesté: des solutions plus respectueuses de l'environnement et de la qualité de vie des riverains, moins chères et plus innovantes.

2 LES POLITIQUES DE MOBILITÉS ET DE TRANSPORTS

2.1 Les transports collectifs se développent, mais restent insuffisants

Le constat a été fait, par le maître d'ouvrage, d'une faible part modale des transports collectifs, tous modes confondus et pour l'ensemble de l'île. L'objectif du schéma régional des infrastructures et des transports est de développer tous les modes de transport en commun et de porter leur part modale à 15 %. Bien que, localement, l'image du transport en commun ne soit pas bonne (insuffisance des rotations, irrégularité des horaires...), de nombreux investissements ont été orientés vers l'amélioration du réseau routier (élargissement de routes, voies lentes et dédiées, aires de covoiturage, voies vélos, 20 kilomètres de TCSP, le transport ferré sur Saint-Denis...) et vers l'achat de bus visant une meilleure efficacité des rotations. La Région Réunion a l'objectif de développer l'intermodalité, c'est-à-dire:

Une première expérience est prévue dans le Nord de l'île avec la CINOR. De nombreuses études sont en cours sur l'ensemble de l'île pour améliorer et développer les transports en commun.

« Sur l'ensemble de l'île, il n'y a pas loin de 2 millions, 2,5 millions de déplacements par jour, que ce soit à pied, à vélo, en voiture, en bus. »;

« Au niveau du secteur Sud, nous envisageons de réaliser une voie bus à l'entrée de Saint-Pierre côté caserne en bas de la 4 voies du Tampon, là où cela sature le matin, là aussi pour sortir les bus des embouteillages. »;

« Les abribus et arrêts, ce sont 742 abris voyageurs qui ont été financés, un pôle d'échanges et la gare du Tampon qui a été rénovée pour près de 5 millions engagés sur les fonds propres de la Région. » Maître d'ouvrage, réunion du 4 avril.



« Faire en sorte de pouvoir arriver pour prendre un transport en commun via un autre mode de transport. Cela peut être la voiture via un parc relais, cela peut être le vélo, cela peut être du covoiturage, voire le transport par câble. » Mme Couapel-Sauret, réunion du 4 avril.

2.2 Le public a exprimé son scepticisme à plusieurs reprises

Ces projets ont été accueillis par le public avec scepticisme: en effet, un participant doute du développement de modes alternatifs, tant qu'il n'y aura pas de voies adaptées pour les faire passer. Un autre se demande pourquoi on expose des projets de transports en commun alors qu'un projet de route favorisera l'usage de la voiture:

« Cela, il fallait le faire avant parce que maintenant, on n'a pas les structures pour faire passer les bus. Maintenant, un bus, cela fout l'embouteillage de partout parce qu'il y a les voitures derrière qui attendent. Il ne peut plus descendre. Où va-t-il faire passer tout le réseau de bus comme il le dit? Mais où le faire passer? Est-ce que cela concerne la route du Géranium? En faisant cela, est-ce que ça va désembouteiller les villes? Cela ne pourra jamais se faire. C'est trop tard. Vous avez pensé trop tard. Pour prendre des bus, il fallait faire déjà le réseau et après commander des bus,

mais ne pas commander les bus et faire les réseaux après parce que je ne vois pas où vous allez faire passer les bus en ville pour que les gens aillent au travail en bus. C'est impossible. Ce n'est pas respecter les horaires. Il n'y a pas d'abribus. Ceux qui ont été faits sont hors normes. Donc, ce sont des sous jetés. En attendant, tout le monde subit. C'est la population qui subit. Nous payons tout. Voilà ce que j'ai à dire.» Réunion du 10 avril.

Ce même participant, comme beaucoup d'autres personnes qui se sont exprimées dans ce sens, que ce n'est pas en construisant des routes que l'on incitera les gens à prendre le bus :

« La vraie question serait plutôt: quand va-t-on arrêter de construire des routes à La Réunion? » Réunion du 4 avril.

« Arrêtez de faire des routes, il est temps d'investir dans un vrai circuit de transports en commun où tout le monde serait gagnant, y compris les touristes ». Site participatif, Avis 13.

« Il y a une chose que je sais, c'est que la route appelle la voiture. À La Réunion, la route appelle la voiture. » Réunion du 4 avril.

Un jeune intervenant indique qu'il préférerait utiliser :

« Le rail, avoir un métro, avoir un tram, avoir le train pour pouvoir sortir, pour ne pas avoir à acquérir une voiture et se mettre un crédit sur le dos pendant plusieurs années. » Réunion du 4 avril.

Pour le moment, étant donné la congestion des routes, les transports en commun sont considérés comme peu performants ou même pénalisants pour l'utilisateur.

Les fréquences de passage des bus sont jugées dissuasives car insuffisantes et peu fiables : augmenter leur fréquence et leur régularité est pour beaucoup un impératif pour amener les citoyens à préférer le bus :

« Un bus par heure pour descendre de la Rivière-Saint-Louis à Saint-Louis ville. Un bus par heure! Trois quarts d'heure de retard. Comment voulez-vous que je puisse être amené à me dire que cela deviendra mon transport du quotidien? » Réunion du 4 avril.

La navette exploitée en centre-ville du Tampon (Floribus) depuis décembre démontre d'ailleurs l'intérêt des Réunionnais pour les transports en commun, dès lors que la fréquence est suffisante : avec une fréquence de 15 mn, elle est remplie en moyenne à 50 %, ce qui est une des fréquentations les plus fortes de La Réunion. L'exploitant des réseaux Alterneo et CarSud pour le compte de la CASud et de la CIVIS ajoute :

« Cette navette a pu être mise en place aussi parce qu'on a une amélioration du réseau routier (...); tant que les bus sont coincés dans les embouteillages comme n'importe quel véhicule, c'est difficile de convaincre les gens de prendre le bus. » Réunion du 4 avril.

L'exploitant précise qu'à La Réunion, il y a beaucoup de bus, avec des fréquences faibles, mais que le choix a été de desservir

tous les villages, à l'inverse de la métropole, où certains villages ne sont pas du tout desservis. En contrepartie, pour des raisons d'équilibre financier, la fréquence de passage est moindre. Des systèmes de transport à la demande sont à l'étude pour répondre plus finement aux besoins.

Le public ne propose cependant pas de solution au dilemme ; le maître d'ouvrage objecte que le projet de route est la solution qui permettra de libérer la voirie au profit des transports en commun :

« Pour avoir un réseau de bus performant, il faut créer des voies dédiées aux transports collectifs. Vous connaissez aussi les contraintes de notre île. Le foncier se fait rare à La Réunion et la topologie de notre île n'est pas simple pour créer des infrastructures dédiées aux bus. La Région Réunion axe sur son réseau armature, le réseau Car jaune, et crée des voies dédiées aux transports collectifs là où il y a une congestion routière. C'est pour cela qu'en 2016, nous avons validé le tracé de réseau régional de transport guidé qui part de Saint-Benoît, qui va dans le Nord, qui passe par l'Ouest, par le Sud, pour arriver à Saint-Joseph. »

« Cela veut dire plus de voies réservées aux bus pour que les bus soient performants au niveau de la vitesse commerciale. Cela veut dire plus de bus performants, des bus aussi qui soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cela veut dire plus de rotations. » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

Par ailleurs la politique tarifaire a suscité des critiques :

« Comment voulez-vous amener les Réunionnais à prendre les transports en commun si vous n'émettez pas aussi des tickets de bus beaucoup moins chers? » Réunion du 4 avril.



Réunion du 14 avril

Le directeur de la SEMITTEL confirme qu'il y a bien eu augmentation des tarifs en 2015 pour compenser des années de tarifs inchangés mais rappelle que le tarif payé par l'utilisateur ne couvre pas 25 % du coût global du service.

La présentation par le maître d'ouvrage de sa stratégie des politiques de mobilités a montré la diversité des modes de transport pour le futur et les étapes pour y arriver. Elle répondait en même temps aux demandes des opposants de la route des Géraniums de mettre en œuvre des alternatives à la voiture et aux routes. Elle a permis de resituer le projet de la route dans un contexte plus global de saturation du réseau routier.

« Atteindre une part modale de transports en commun de 15 % à horizon 2030... c'est un objectif très optimiste... la doubler dans un espace-temps d'une dizaine d'années. » ;

« Diminuer de 10 % le volume de carburant fossile dans le secteur des transports est quelque chose de faisable puisque ce sont des objectifs qui sont quasiment atteints, ne serait-ce que par la modernisation du parc automobile. »

Maître d'ouvrage, réunion du 4 avril.

Le débat a mis en évidence l'insuffisante coordination des projets routiers portés par les collectivités compétentes.

Ce sujet a fait l'objet de propositions qui seront abordés dans le chapitre correspondant. Au-delà de la route des Géraniums sont évoquées les liaisons avec les communes voisines. Le maître d'ouvrage a apporté en réunion quelques éléments de réponse qui ne figuraient pas dans son dossier.

« Le projet de liaison que l'on appelle RN1 – RN5 est aussi dans les cartons. C'est un projet que nous développons pour améliorer la continuité au travers de Saint-Louis sans traverser le centre-ville entre RN1 et RN5. Pour l'instant, ce projet porté par la Région n'est pas connecté à un deuxième point qui est plutôt dans la prolongation du pont de l'Entre-Deux, ayant une logique à être porté par le Département. » Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

« Qu'est-ce qu'il en est du deuxième pont sur le Bras de Cilaos, du Haut de la Rivière et de redescendre entre Étang-Salé et Saint-Louis? Cela me semble indispensable. On ne peut pas envisager de faire cette nouvelle route, qu'elle s'appelle "route des Plaines" ou "route des Géraniums", sans penser à cette liaison Ouest puisqu'il s'agit de désenclaver les Hauts du Tampon, et de ne pas concentrer uniquement le trafic au niveau du McDonald's de Saint-Pierre. »

Réunion du 13 mars.

3 ASSIETTES FONCIÈRES ET EXPROPRIATIONS

3.1 Les assiettes foncières nécessaires à l'ouvrage

Les projets de tracés concernent exclusivement les communes de Saint-Pierre et du Tampon. Ils sont représentés sur la carte du maître d'ouvrage par des fuseaux d'études de 300 m de large. Mais ce n'est pas l'emprise réelle de la route et ses accotements :

« En vrai, la route nationale que l'on va peut-être faire ici fait dans les 30 mètres de large. Ce tracé permettra ensuite, quand nous ferons les études détaillées, de finaliser exactement par où passe la route. Si l'on peut éviter une maison, on l'évitera ; si l'on peut éviter une espèce protégée, on l'évitera. On peut bouger la route dans le fuseau pour essayer d'être le plus précis possible. » Maître d'ouvrage, réunion du 26 février.

La confusion a été faite par certains participants entre les fuseaux d'études et les emprises réelles de la route. Elle a entraîné la réaction passionnée des nombreuses personnes dont la propriété se trouve sous l'un de ces fuseaux, alors qu'aucun tracé n'est encore arrêté et que, par conséquent, les propriétés susceptibles d'être expropriées n'ont pas été inventoriées :

« Aujourd'hui, je pense qu'il y a des familles ici qui voudront

savoir combien de maisons vont être concernées par les différentes variantes. Comme on a pu identifier, sur les différentes variantes, le nombre de mètres carrés qui vont être pris dans les zones agricoles, ce serait aussi intéressant pour les familles de connaître le nombre de maisons qui sont, dans chaque variante, engagées dans ce projet. » Réunion du 13 mars

« Je pense que c'est un vrai problème qu'on nous propose une route sans même nous dire concrètement qui cela va toucher, qui va être impacté... » Réunion du 13 mars.

Le maître d'ouvrage n'a pas répondu précisément à ces questions :

« Je l'ai en hectares. C'est entre 30 et 50 hectares. » ;

« Je peux expliquer pourquoi nous n'avons pas compté les maisons : c'est parce que nous ne savons pas pour l'instant où cela passe exactement. Nous avons un fuseau de 300 mètres et quand nous zoomerons dessus, nous essaierons d'éviter le plus de maisons possible. » Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

Le maître d'ouvrage a rappelé que les études de tracé se font dans le souci de limiter les impacts sur le foncier :

« La première chose qui est importante ici est l'agriculture qui

aussi souffre de l'urbanisation diffuse. Vous voyez que si vous voulez tracer une route, vous passez obligatoirement sur les cultures en bas et en haut... Ce qui se passe d'habitude, quand on choisit une option, c'est que l'on fait bouger un peu le tracé après avoir fait une étude agricole avec la chambre d'agriculture, avec les agriculteurs, pour voir par où il faut passer à peu près pour avoir le moins d'impacts économiques, parce qu'on a un impact foncier évidemment, mais pour qu'il y ait le moins d'impacts économiques sur l'agriculture.» Maître d'ouvrage, réunion du 10 mars.

La prudence du maître d'ouvrage se justifie par le souci de ne pas donner une information inexacte ou infondée en l'état des études. Elle a cependant contribué à alimenter l'inquiétude voire les rumeurs, d'autant que le dossier du maître d'ouvrage précise les superficies des parcelles impactées par le projet, ce qui conduit à afficher des superficies supérieures aux besoins probables de l'ouvrage.

« Les chiffres qui vous sont donnés dans les dossiers de maîtrise d'ouvrage sur l'impact sur les terres agricoles sont un impact. Ce ne sont pas les terrains qui vont être expropriés. C'est simplement que quand on passe sur une parcelle, même si une partie de la parcelle n'est pas touchée par la route, elle est impactée parce qu'il faut faire des échanges de terrains pour que la parcelle continue à fonctionner.» Maître d'ouvrage, réunion du 4 avril.

Les chiffres présentés par la maîtrise d'ouvrage ne sont donc ni très clairs ni très compréhensibles pour le public.

Réunion du 13 mars



Les agriculteurs et éleveurs concernés par les tracés ont clairement manifesté leur opposition au projet :

« Aujourd'hui, je compte sur cette commission-là pour faire valoir la parole des agriculteurs, mais aussi de tous ceux qui sont présents dans la salle. Cette route des Géraniums est en train de tuer une profession qui est l'agriculture, notamment dans le Sud. Sachez que le Sud, c'est le vivier agricole de La Réunion.» Réunion du 14 avril.

La gestion des dossiers pour les terrains agricoles est généralement confiée par le maître d'ouvrage à la SAFER, qui a charge de trouver des terrains de substitution. Parallèlement, le maître d'ouvrage peut intervenir dans l'aménagement de terrains agricoles à proximité des voies en construction et cofinancer des équipements de production :

« Quand nous avons passé la déviation de Grand Bois et que nous sommes passés sur les champs de canne, nous avons enlevé [des andains NDLR] de tous les champs de canne autour, cela faisait des montagnes d'andains que l'on a enlevées, et cela a permis d'améliorer la situation des agriculteurs qui étaient autour. Cela peut être aussi de cofinancer l'aménagement de serres, ou de cofinancer des achats pour la mécanisation, de refaire des réseaux d'irrigation, de mettre des chemins d'exploitation pour améliorer l'agriculture dans le secteur. Tout cela, c'est ce que l'on fait d'habitude. Dans ce cas, c'est une grande route, une route assez importante. Je ne suis pas sûr que l'on puisse retrouver des terres ici, dans ce coin-là, parce que toutes les terres sont prises, mais peut-être que nous n'avons pas tout vu. Mais vu la longueur et les emprises, nous allons plutôt essayer de trouver des terres ailleurs sur l'île et voir si on peut les améliorer.» Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

Les agriculteurs restent sceptiques sur les mesures compensatoires prévues pour les agriculteurs et éleveurs expropriés qui ont été précisées par le représentant de la DAAF. Les agriculteurs doutent en particulier de la capacité du maître d'ouvrage à trouver des terrains, en compensation, dans le même secteur.

Enfin, selon le maître d'ouvrage, les tracés Est n'impactent aucune zone urbaine. La teneur des débats montre que le public n'en est pas convaincu.

3.2 Les perspectives d'expropriation

Quel que soit le tracé proposé, le maître d'ouvrage ne dispose pas de réserves foncières. Il devra donc procéder à des acquisitions. Il a également indiqué que les expropriations ne pourraient être évitées :

« Le principe de base est effectivement l'expropriation, une indemnité pour les pertes foncières, immobilières, économiques, touchant au préjudice subi... Ou on

achète directement le terrain au prix des Domaines, ou on propose des maisons ou des logements équivalents, ou, dans les cas très particuliers, et c'est déjà arrivé, on cofinance des lotissements. C'est ce qui a été fait route des Tamarins où il y avait de l'habitat insalubre. On ne pouvait pas donner de nouveau de l'habitat insalubre aux gens. On leur a donc proposé des habitations en lotissement. » Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

Ces arguments du maître d'ouvrage ont suscité beaucoup de réactions négatives :

« Vous avez parlé d'expropriation. Mais vous allez faire énormément de mécontents ! On ne leur [les propriétaires NDLR] demande pas leur avis. C'est vrai, ce sont des gens qui sont ancrés sur leur terre, qui ont une vue superbe ou ceci, cela, et ils vont être expropriés ? Vous vous rendez compte de cela ? Il va y avoir énormément de mécontents ! Est-ce qu'au bout de cela, il n'y aura pas des manifestations ou des gens qui vont s'associer pour, malheureusement ou heureusement, être contre ce projet ? » Réunion du 10 mars.

Cette question des expropriations a été le motif principal d'opposition au projet. Les propriétaires qui ont pris la parole dans les réunions publiques ont manifesté, parfois dans des termes très vifs, leur refus de céder des terres qu'ils ont acquises ou qui

font partie du domaine familial :

« Je pense qu'on ne pourra jamais chiffrer, ni avec l'avis des Domaines, ni avec des petits carrés rouges ou verts, la souffrance humaine de personnes dont les parents, les grands-parents ont grandi là, ont vécu. Je pense que l'élément humain, les sentiments, l'attachement familial à un bien sont des éléments importants. Même si c'est un bien immobilier, il y a un caractère sentimental, extrapatrimonial que personne ne pourra jamais compenser. » Réunion du 14 avril.

Comme nous l'avons déjà souligné, l'habitat diffus est une des caractéristiques de cette région. Il permet un style de vie traditionnel avec autour de « la case » une cour plantée de fleurs, de légumes et un élevage d'animaux pour la consommation du foyer. Le projet de route des Géraniums et son cortège d'expropriations sont perçus comme une menace contre ce style de vie :

« Où vont aller les personnes âgées ? Dans des cités ? Dans des immeubles ? Dans des cages à lapins ? C'est cela ? » Réunion du 4 avril

D'autant plus que des chiffres alarmistes ont été diffusés :

« Une personne du collectif a compté le nombre de petits points noirs qu'il y avait sur la carte, les constructions, et il y a plus de 4 550 constructions. Là-dedans, vous avez des habitations, vous avez des commerces, quelques petits trucs, même des immeubles avec plusieurs appartements [...] Ensuite, pour l'agriculture, j'avais annoncé entre 120 et 140 hectares. C'est plus entre 160 et 225 hectares. » Réunion du 3 mai.

La commission ignore selon quelle méthode ces chiffres ont été établis, ils semblent cependant l'avoir été selon des hypothèses maximalistes, sur la base des emprises de l'ensemble des fuseaux d'études et non pas des emprises réelles de l'ouvrage, s'il devait être réalisé. L'absence du maître de l'ouvrage lors des dernières réunions l'a malheureusement privé de la possibilité de contester ces chiffres, que la commission pense être très probablement surestimés.

Cette hostilité est aggravée par la question des indemnisations, taxées *a priori* d'iniquité :

« À quelle valeur ? On rachète la maison, mais est-ce pour sa valeur de base ou pour une bouchée de pain ? » Réunion du 13 mars.

Le maître d'ouvrage n'a pas pu répondre à ces interpellations autrement que par des considérations de principe, ce qui n'a pas rassuré le public.

Le public a, d'autre part, à plusieurs reprises, signalé les effets pervers de l'affichage des fuseaux d'études : il y aurait un gel des transactions immobilières sur les terrains se trouvant sur et en bordure de l'ensemble des fuseaux, les acquéreurs potentiels différant leur décision en raison du risque d'expropriation.

Bernard Vitry, membre de la CPDP, lors de la réunion d'ouverture



4 ASPECTS ÉCONOMIQUES

4.1 L'économie

Nous n'abordons pas dans ce paragraphe les retombées économiques créées par les travaux de construction de la route.

Lors de la réunion de clôture une personne a défendu l'importance du projet pour l'économie de la zone :

« Ce qu'il faut bien comprendre aussi, c'est l'enjeu économique de la route. D'un côté, on crie parce qu'on n'a pas assez de travail pour nos enfants, on crie parce qu'il y a trop de chômage à La Réunion. Il faut bien savoir ce qu'est un enjeu économique. C'est qu'une route comme celle-ci ne va pas créer de l'emploi directement, mais elle va créer peut-être de l'emploi indirectement. Je n'ai pas dit que j'étais pour les tracés. Je ne vois pas la route, je vois l'intérêt économique du Tampon. L'intérêt économique du Tampon, c'est quoi?... Ce que je veux dire, et je vais finir mon propos là-dessus, l'activité économique et structurante du Tampon dépend de cette colonne vertébrale qui est une route, mais peut-être pas celle que vous proposez, pas celle que la Région propose, mais peut-être seulement une contournante qui soit



négoiée avec l'ensemble des personnes. On pose le fond du problème. Je ne le pose pas sur la forme. Sur la forme, j'ai compris la détresse des gens. Je dis le fond. » Réunion du 3 mai.

Par expérience, la création de nouvelles voies redessine l'environnement économique de la région concernée. Elle entraîne à terme la création de nouvelles zones d'activités artisanales, commerciales, industrielles et de loisirs ainsi que de nouveaux aménagements publics et des nouvelles zones d'habitation. Elle peut également desservir de nouvelles zones d'élevage, de culture, de maraîchage, d'exploitation forestière :

« Plus d'accessibilité, cela veut dire que les zones d'activités, les zones touristiques sont plus accessibles. Cela veut dire, vous avez l'exemple sur la route des Tamarins, où des gens de Saint-Denis (n') allaient (pas) au restaurant à Saint-Pierre: maintenant, ils peuvent le faire. Ils ne pouvaient pas le faire avant. Ils le font. Mais c'est

aussi des livraisons: avant, si vous vouliez faire une livraison sur Saint-Denis alors que vous étiez producteur au Tampon, vous pouviez faire un aller-retour, peut-être deux. Là, avec ce genre de projet, vous pouvez peut-être, au moins sur la microrégion, vous projeter sur de meilleurs accès, et surtout voir comment vous pouvez vous organiser par rapport à un nouveau maillage... L'impact socio-économique, c'est donc la qualité de vie. C'est aussi la création d'emplois. On utilise des ratios pour savoir combien d'emplois on crée quand on fait une route. Ce sont des ratios qui sont faits par des économistes... En gros, si nous faisons une des routes, une des options, les ratios qui sont de niveau national correspondraient à 3 800, voire 4 000 emplois selon les variantes créées. C'est donc quand même pas mal d'emplois qui sont créés. Ce sont des emplois indirects bien sûr, parce qu'on parle d'emplois qui sont créés après le chantier lui-même, pas les emplois du chantier. » Maître d'ouvrage, réunion du 13 mars.

Mais certains intervenants ont souhaité qu'une réflexion soit organisée pour assurer une meilleure cohérence des politiques de développement économique :

« Par rapport au niveau économique sur ce qui va être implanté, pourquoi ne pas juste avoir une réflexion au niveau régional tout simplement sur l'implantation des nouvelles zones d'activités et des nouvelles zones industrielles à proximité des habitations qui existent déjà, des zones qui ne sont pas à risque, histoire d'éviter d'augmenter encore les déplacements, encore et encore... » Réunion du 13 mars.

« En même temps que l'on fait un plan pour la route, il faut faire un plan de développement économique, de développement de l'emploi et de localisation des emplois. Il faut arrêter de faire la course au trafic, au besoin, à la démographie, etc. Il faut d'abord penser où l'on peut développer les emplois pour limiter les déplacements. » Réunion du 13 mars.

Le maître d'ouvrage a cependant rappelé que les acteurs économiques ont leur propre logique et s'installent où ils trouvent des conditions favorables.

4.2 Le commerce au Tampon

Un des intervenants s'inquiète du devenir des commerçants tamponnais, après la réalisation de la route :

« Quand vous parlez de désengorger la ville du Tampon pour laisser aux Tamponnais un meilleur cadre de vie, ne pensez-vous pas que les commerçants qui habitent sur cette route, qui ont payé pour avoir un pas de porte et être vus par les personnes qui passent devant chez eux, vont s'arrêter? » Réunion du 10 avril.

Les commerçants du Tampon directement concernés se sont

cependant peu ou pas exprimés sur le projet. À ce jour nous n'avons pas connaissance qu'une étude ait été réalisée sur les conséquences d'un détournement d'une partie du trafic routier.

Pour conclure sur ce thème économique, nous citons le maître d'ouvrage lors de la réunion du 6 avril :

« L'intérêt du débat public est d'obtenir l'avis de tout le monde sur la vision de l'avenir. Certaines personnes disent qu'ils ont une belle vue, que c'est très calme, et refusent les voitures. Nous leur disons que nous avons une responsabilité vis-à-vis de la Région, c'est que l'économie de La Réunion se développe. Nous avons une responsabilité vis-à-vis des chômeurs et des personnes enclavées dans les Hauts. Est-ce que les élus vont écouter les personnes qui souhaitent rester au calme? Est-ce que la Région va préférer le développement économique? »

4.3 L'agriculture

Une réunion thématique a été consacrée à l'agriculture le 13 mars; l'agriculture a cependant été largement évoquée lors des autres rencontres organisées par la commission, ce qui démontre la grande sensibilité du sujet.

Un secteur ancré dans une activité agricole diversifiée

Le nom choisi par le maître d'ouvrage pour cette *route des Géraniums* n'est pas justifié par la situation agricole actuelle mais par l'histoire de la mise en valeur de ce territoire autour de cette plante dès 1880 par Bois Joly Potier et ce jusqu'aux années 1970. Si aujourd'hui la culture du géranium ne représente plus qu'une activité très marginale à La Réunion, on a autrefois parlé de la « civilisation du géranium » pour décrire le complexe socio-économique formé de la rencontre d'une population et

d'une plante à parfum, le géranium (*Pelargonium*) Rosat.

L'essence de ce géranium Bourbon a constitué pendant près d'un siècle la deuxième ressource d'exportation de La Réunion en dominant le commerce mondial des essences de géranium. Cette production à grande échelle d'huile essentielle, recherchée et appréciée par les plus grands parfumeurs français, a contribué alors à la richesse et la notoriété du Tampon, jusqu'à sa lente disparition suite aux nombreuses crises ayant affecté les cours locaux du géranium. Le nom de baptême choisi par le maître d'ouvrage pour ce projet de route fait donc référence à un passé prestigieux mais aujourd'hui révolu, ce qui lui a été reproché par certains intervenants :

« À l'époque de mon grand-père, la propriété familiale ne comportait que des géraniums. Depuis le 12e jusqu'au 23e kilomètre, il y avait 18 alambics pour distiller le géranium. Il reste encore des fours que j'ai pris en photo et répertoriés. J'ai demandé aux fermiers qu'ils ne soient pas retirés en souvenir... mais ce n'était que du géranium... » Réunion du 6 avril.

La région du Sud a connu depuis quarante ans une profonde mutation sur le plan des modes de faire-valoir, du statut des acteurs et des spéculations mises en œuvre. Son paysage en est transfiguré. Aujourd'hui, sur le plan agricole, le maître d'ouvrage distingue la structure de l'Est de la zone, composée de grandes parcelles, de celle de l'Ouest, plus morcelée.

Le modèle agricole y est très diversifié, représentatif de La Réunion tout entière. On trouve des terres agricoles réparties en étages entre des exploitations de canne à sucre qui font en moyenne 7-8 hectares dans la partie basse, du maraîchage et des cultures vivrières en partie médiane, considérée comme le grenier de La Réunion, ou a minima du Grand Sud, car elle alimente les marchés forains, et l'élevage dans les Hauts avec, notamment, la majeure partie du bassin laitier de La Réunion. À ce riche panorama s'ajoutent l'arboriculture et l'apiculture qui ont fait connaître le Tampon grâce au fameux miel vert produit à partir du tan rouge. On observe de nombreuses interactions entre les différentes filières sur le territoire qui en tire une forme d'équilibre et de sécurité.

L'agriculture locale est portée par de nombreuses exploitations familiales dont les propriétaires sont farouchement attachés à leur métier, à leur statut et à leur outil de travail. Ils sont fiers de leur patrimoine, de la terre souvent héritée ou achetée au prix de sacrifices importants.

Une activité impactée par la route

Selon le maître d'ouvrage, dans ce projet, toutes les variantes impactent l'agriculture; Il est prévu une emprise de 50 mètres de large pour une route qui en fait 30, afin de pouvoir redessiner les parcelles, faire des rubans... Il affirme sa volonté de préserver l'agriculture.

Après étude du dossier du maître d'ouvrage, le président de la chambre d'agriculture de La Réunion estime que les différents tracés



Réunion du 6 avril

de la nouvelle route vont empiéter directement sur une surface de 28 hectares à 55 hectares de terres agricoles. Sur les deux tracés Ouest, ce sont essentiellement les terres d'élevage qui seraient touchées, un peu de maraîchage ainsi que les terres de canne à sucre.

La nouvelle route pourrait sans doute apporter de nouvelles facilités pour le transport et la livraison des produits agricoles, améliorer les temps de parcours, mieux desservir des exploitations... mais sur ces tracés, il y a un risque d'enclavement de nombreuses parcelles menaçant la pérennité de certaines exploitations de maraîchage et d'élevage. Il y a aussi un risque de limite des pratiques agricoles sur de petites exploitations, avec des terrains déjà morcelés, qui risquent de souffrir du chantier de la route, sans parler de la pression foncière engendrée par la nouvelle route.

Pour plusieurs participants, l'agriculture et les routes ne font pas bon ménage. Elles amènent les schémas « de la ville ». Elles sont des portes ouvertes à une urbanisation chaotique. Mais il s'agit, pour beaucoup, d'un choix de société.

« Mon sentiment est qu'il y a une économie du transport à La Réunion, mais le transport lui ne se préoccupe pas du développement... » Réunion du 13 mars.

Des enjeux pour les filières organisées et pour les petits producteurs

Selon la représentante du Syndicat du sucre, la filière canne à sucre occupe une place importante à cause de l'histoire de l'île et de la nature du végétal, très résistant et très adapté malgré les sécheresses et les cyclones. La canne à sucre permet une certaine sécurité de revenus et donc la prise de risques sur d'autres productions, plus sensibles aux aléas climatiques et à la topographie.

L'objectif de la filière, qui est exportatrice, est de s'inscrire dans une valorisation de la ressource sur le territoire; La Réunion est citée aujourd'hui comme un exemple de bio économie et d'économie *circulaire* : 100 % des coproduits issus de l'industrie sucrière retournent aux sols ou sont utilisés dans d'autres filières: écumes, cendres retournées aux champs, paille de canne, mélasse pour la production de rhum et bagasse pour la production d'électricité... La Réunion est un des cinq centres mondiaux reconnus en sélection variétale et *process* industriel.

Aussi, pour cette filière, chaque hectare est important et la perte d'un ou deux hectares peut s'avérer très impactante pour une exploitation et le cumul vite déstabilisant en termes d'emplois notamment. Les pertes de terres à cannes ne constituent pas seulement un manque à gagner pour l'agriculteur. La réduction du volume des cannes produites (par exemple 100 ha à 100 tonnes) impacte également le fonctionnement des usines sucrières par un effet de seuil économique. Les deux usines de La Réunion doivent compter chacune sur un minimum de 900 000 à un million de tonnes de cannes par an pour garantir leur rentabilité... Dans ce contexte, un volume

de 10 000 tonnes de cannes n'est pas une quantité négligeable. Pour la filière bovine aussi, la première difficulté est de trouver des surfaces pour les éleveurs. Ensuite, il faut prendre en compte les éventuels effets négatifs d'une route qui traverserait des zones de pâturage (stress des animaux, baisse de la lactation...).

Les filières maraîchère et vivrière qui investissent beaucoup dans les bâtiments hors sol ont, elles aussi, besoin de toutes les surfaces disponibles car la croissance démographique génère une augmentation incessante de besoins en produits frais qu'il est préférable de produire localement :

« Avez-vous conscience que vous êtes sur le bassin maraîcher de La Réunion ? Ce ne sont pas des jardiniers mais des chefs d'entreprise performants qui créent des emplois... qui produisent des milliers de tonnes de fruits et légumes sur ces terrains... » Réunion du 10 avril.



Daniel Guérin,
membre de la CPDP,
lors de la réunion
de clôture

Des mesures compensatoires prévues...

Le maître d'ouvrage précise qu'il a l'habitude de réaliser des équipements qui traversent des terrains agricoles. Il agit dans le cadre d'une charte sur l'environnement agricole avec plusieurs mesures: remise en valeur de terrains en friche, financement de réseaux d'irrigation, travaux d'épierrage, de terrassement... ou alors amélioration des filières agricoles par la mise en place de coopératives pour l'achat de matériel.

Cette intervention est soumise, depuis peu, à un encadrement par la CDPENAF (Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers) qui émet un avis conforme (c'est-à-dire qu'il n'est pas consultatif) sur les projets, et dont l'objectif est de préserver les paysages, d'éviter le mitage, de permettre la pérennité des activités de production et d'éviter les sanctions et démolitions s'agissant des constructions à usage d'habitation sur des terres agricoles.

Les services de la DAAF voient dans cette procédure un outil réglementaire qui régit la consommation de terres agricoles. Le champ d'intervention de la CDPENAF est, en premier lieu, les documents d'urbanisme, les déclarations préalables, permis de construire et permis d'aménager.

Mais cette commission traite aussi les projets soumis à étude préalable de compensation agricole tels que le projet de route des Géraniums. Elle devra appliquer la loi d'Avenir sur l'agriculture et son article 28 *ERC* qui stipule qu'un tel projet doit veiller dans un premier temps à **éviter** l'impact sur les terres agricoles, **réduire** au maximum cet impact, et, en cas d'impossibilité d'éviter les impacts négatifs, a une obligation de **compenser**. Il revient au maître d'ouvrage perturbateur (celui qui va consommer de l'espace) de proposer des mesures de compensation.

... mais incomprises ou jugées insatisfaisantes.

L'annonce des mesures d'indemnisation ou de compensation des pertes de terrains s'est heurtée à un scepticisme et à une opposition exacerbée par le sentiment que ce projet de route a été avancé en « *misouk* » (catimini). Les futurs *expulsés* craignent de ne pas être indemnisés à la hauteur de leur investissement.

De plus, les agriculteurs pensent que le foncier se raréfie et qu'il sera impossible de retrouver du terrain à proximité de leur lieu de vie. Ils ont déjà un problème pour étendre leurs terres agricoles et ont peur de se retrouver avec du foncier de faible qualité et « ailleurs ».

« *Le projet de route impactera plus de 100 hectares de terres agricoles. Vous devez donc donner aux agriculteurs des terrains de même valeur. Où allez-vous prendre ces 140 ou 170 hectares?* » Réunion du 10 avril.

« *Aujourd'hui, les jeunes agriculteurs qui veulent s'installer ne trouvent pas de terrain. Quand on cherche 2 hectares, on ne les trouve pas. Là, vous voulez nous retirer du terrain?* » Réunion du 14 avril.

Des craintes à l'origine d'une forte opposition au projet :

Perte de l'outil de travail...

De nombreux agriculteurs ont exprimé leur inquiétude depuis qu'ils ont vu, sur les cartes, qu'il existe un risque d'expropriation et donc de perte de leur exploitation. Ils font référence à plusieurs éléments :

- ◆ Le foncier où l'investissement leur vient de leurs parents
- ◆ Ils ne pourront pas le transmettre à un héritier-repreneur
- ◆ Leur investissement en travail ne sera pas pris en compte dans les indemnisations
- ◆ Des emprunts sont toujours en cours
- ◆ L'incertitude sur la pérennité des investissements en cours
- ◆ La qualité de leur production (bio) sera altérée

« *Mon grand-père m'a donné un terrain pour que je puisse travailler. Lui-même a travaillé toute sa vie. Demain, que vais-je donner à ma fille? Une route?* » Réunion du 10 avril.

« *Je suis agricultrice au Tampon : je suis allée 2 années au lycée agricole, je me suis battue. Je viens de commencer à travailler, je fais du bio et table d'hôte. Et là, le tracé passe sur nous...* » Réunion du 14 avril.

Le Conseil départemental a attiré l'attention sur les importants investissements consentis pour développer les périmètres irrigués dans le secteur concerné par le projet de route.

Destruction d'une activité et augmentation de la dépendance de l'île. Pour certains, cette route risque de mettre à mal la profession agricole dans le Sud, présenté comme le grenier de La Réunion. La production locale serait menacée; l'enjeu de l'autosuffisance alimentaire est même mis en avant pour défendre l'activité agricole.

« *On fera quoi de nos agriculteurs? Moi, j'achète des produits locaux. Les carottes d'Australie et les pommes de terre de je ne sais pas où, non!* » Réunion du 14 avril.

4.4 Le tourisme

L'économie réunionnaise est fortement marquée par le tourisme qui se range en première position du PIB de l'île. Son développement est soutenu par la Région qui le considère comme un secteur pourvoyeur d'emplois.

Le Sud a énormément d'atouts en termes économiques et touristiques avec notamment ses plaines, ses sentiers et lieux de randonnée, son volcan qui est le site le plus visité de l'île :

« *Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, le volcan, c'est le point le plus attractif de l'île, et surtout en crise volcanique.* » Fédération réunionnaise de Tourisme, réunion du 13 mars.

Même si certains admettent que les touristes ne viennent pas sur l'île pour patienter dans les bouchons, ils estiment qu'ils ne viennent pas non plus pour retrouver des voies rapides mais cherchent au contraire des paysages bucoliques, les joies des petites routes qui traversent les plaines, longeant les prairies ou les champs, et recherchent l'authenticité des paysages, vierges de toute balafre.

Le traditionnel pique-nique du week-end est largement pratiqué par la population réunionnaise, les petites routes des Hauts sont très recherchées notamment pour la fraîcheur en été. L'attrait des paysages, la découverte de La Réunion profonde font partie également du charme du Sud :

« *Ce qui intéresse les gens quand on monte au Tampon, c'est vraiment de la tour des Azalées, moi j'irais plus haut que le Douzième, jusqu'au Quatorzième, voire le Dix-Septième maximum, parce qu'il y a plein de petits chemins sur les côtés que l'on peut prendre. C'est d'ailleurs très agréable pour les touristes parce qu'on découvre La Réunion profonde, on voit les éleveurs, on voit ce qu'ils font, le travail, la dureté de leur travail. Je pense que cela aussi, c'est important à voir.* » Réunion du 4 avril.



Réunion du 13 mars

« Moi, en tant que touriste potentiel, je sais que j'ai horreur de passer des heures dans les embouteillages. Madame a raison de dire qu'un touriste n'a pas besoin d'aller vite, mais rester coincé pendant des heures dans un embouteillage ne lui donne pas non plus une bonne image de La Réunion. » Réunion du 13 mars.

« Ce à quoi nous avons intérêt, en termes de permanence de la capacité d'hébergement et de la capacité des échanges agricoles et de débouchés agricoles, c'est que ce soient les gens de Saint-Denis qui viennent, et qui viennent sans se dire: on va passer trois heures dans les embouteillages puisqu'on ne passera plus à Saint-Pierre... » Réunion du 13 mars.

De nombreux participants en ligne s'inquiètent d'une route qui défigurerait les paysages et aurait par conséquent un impact négatif sur le tourisme. La préservation des paysages est une des missions du parc national avec l'inscription des « pitons, cirques et remparts » au patrimoine mondial de l'Unesco.

«...Sans parler de la préservation des espaces naturels de La Réunion, évidemment bien plus intéressante pour le tourisme que de nouvelles routes. » Réunion du 14 avril.

« Pour attirer les touristes, il faudra trouver d'autres slogans, l'île ne sera pas si intense! » Site participatif, Avis 64.

« Ces petits villages des Hauts sont nos cartes postales touristiques, et une campagne traversée par une 4 voies n'a jamais fait rêver aucun touriste au monde! » Site participatif, Avis 77.

La notion de *tourisme paquebot* est très contestée et la quasi-totalité des personnes qui se sont exprimées reproche à la Région de vouloir privilégier un tourisme express, au détriment d'un tourisme de *lenteur*, plus bucolique et plus respectueux de la qualité de vie des riverains :

« La variante Est permet juste le passage plus aisé des croisiéristes qui ne resteront qu'une journée sur l'île. Le tourisme, rien que du tourisme! Adieu nos beaux paysages! » Site participatif, Avis 7.

« Nous, Réunionnais, quand on voyage, on attend, on prend notre bus et on patiente. Aujourd'hui, on nous prend nos terres pour que les touristes n'attendent pas! On a décidé pour nous que le Créole doit sortir de sa terre pour s'enfermer dans une cage » Réunion du 3 mai.

« Une belle route pour quelques touristes jusqu'au col de Bellevue? Ce n'est clairement pas la priorité aujourd'hui! » Réunion du 4 avril.

À l'intersection entre élevage et tourisme, la filière équestre est importante pour la zone avec une dizaine d'entreprises, des manifestations régulières et de nombreux acteurs.

« Cette zone a aussi une particularité: elle ne recèle pas loin d'une dizaine de structures équestres... Il est évident que l'équestre, dans cette zone, est essentiel. Vous avez d'abord des manifestations équestres qui se déroulent assez régulièrement. Vous avez surtout des acteurs. C'est un véritable spot, peut-être le plus important spot équestre de l'île, en termes de structures existantes et de tracés, qu'il faut absolument préserver. Je pense qu'il faudra vraiment faire en sorte, quand il y aura des réflexions sur le tracé définitif, de bien vérifier l'impact négatif que cela peut avoir sur certains tracés et faire en sorte que l'on puisse préserver vraiment les liaisons équestres. Croyez-moi, c'est vraiment aussi un atout important pour La Réunion et pour son tourisme. » Fédération réunionnaise de Tourisme, réunion du 13 mars.

L'attention a par ailleurs été appelée sur l'impact potentiel du projet sur les petites structures touristiques présentes sur la zone:

« Vous parlez de tourisme pour les tour-opérateurs. Juste dans mon coin de rue, il y a une dizaine de meublés de tourisme et de locations saisonnières, qui sont sur le trajet, tout comme ma maison. Ces petits propriétaires qui ont réussi quand même à faire lever le tourisme vont aussi être confrontés à ce problème-là. » Réunion du 10 avril.



Réunion du 10 avril

5 ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX



Une réunion spécifique a été organisée pour débattre des impacts du projet sur l'environnement, cependant ces aspects ont été également abordés au cours de plusieurs autres réunions.

De nombreux participants ont en effet évoqué leur crainte d'impacts négatifs sur les paysages, la biodiversité, les ruisselements ainsi que le risque de propagation d'insectes ou de bactéries pathogènes.

5.1 Les espaces naturels et paysages

Les variantes Est du projet inquiètent particulièrement pour leurs impacts potentiels sur ces espaces: en effet quatre espaces naturels sensibles seraient concernés par le projet dans ses variantes Est. Ces espaces comportent des reliques de forêts primaires remarquables de moyenne altitude, dont la destruction serait impossible à compenser.

La zone d'étude du projet concerne en effet des secteurs forestiers, des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff) type 1 et de la forêt primaire et secondaire. Le tracé Est serait susceptible de passer sur un nouveau sentier botanique dans la forêt de Mare Haute. La forêt Ste Thérèse et la forêt de la Source seraient aussi concernées, tout comme l'espace naturel sensible d'Archambaud, Coteau Brèdes, Montvert et des forêts privées.

Un recensement des espèces remarquables a par ailleurs été fait par le CAUE. Il a notamment mis en évidence la présence du côté Est de bois de fer, de camphriers et d'eucalyptus très vieux; ces arbres ont une grande valeur patrimoniale.

« Une maison, on peut la reconstruire, pas une forêt! »
Réunion du 6 avril.

5.2 La faune

Lors de la réunion thématique sur l'environnement le 6 avril, des intervenants pointent un fort enjeu concernant les pétrels à l'Ouest de la zone. Si les pétrels noirs ne représentent qu'une cinquantaine de couples, les pétrels de Barrau se comptent par milliers et leurs échouages sur la zone Tampon Saint-Pierre va en augmentant.

À cette réunion, l'ONF a précisé qu'il n'y a pas de pétrel noir du côté de Bois Court, mais qu'il faudra vérifier s'il y en a dans la rivière des Remparts. Il rappelle l'existence d'une nouvelle réglementation qui identifie 278 nouvelles espèces protégées dont il faudra vérifier la présence dans les ravines.

La SEOR a par ailleurs contesté la présence du pétrel dans le secteur du piton Ravine Blanche, qui fait l'objet d'un arrêté de biotope mentionné dans le dossier du maître de l'ouvrage.

5.3 Les enjeux sanitaires

Des représentants d'associations s'alarment du risque de propagation de maladies par le transport de terre contenant des bactéries. Un agriculteur précise que La Réunion est le département le plus affecté par les maladies animales; il mentionne la paratuberculose, qui peut rester à l'état latent dans le sol pendant des dizaines d'années et qui peut se transmettre à l'homme (maladie de Crohn). Cette microbactérie, une fois dans le sol, peut se fixer dans les légumes: le déplacement des terres en favoriserait la propagation.

De même, le projet risque d'induire le transport involontaire d'espèces nuisibles. L'exemple du ver blanc, parasite introduit accidentellement de Madagascar, qui circule par les radiateurs de voitures, impose d'être vigilant sur ce point:

« Les nuisibles qui n'y sont pas viendront, surtout dans les zones sanctuarisées. » Réunion du 6 avril.

Les effets sanitaires de la congestion automobile, notamment les impacts sonores et sur la qualité de l'air, n'ont pas été abordés sur le fond. La commission n'a pas eu connaissance d'une étude réalisée sur le sujet et cela n'apparaît pas dans le dossier du maître d'ouvrage. Toutefois, il a été rappelé que des études, réalisées en d'autres lieux, montraient qu'il valait mieux rouler plus vite sur une route à grande vitesse, que lentement sur cette même route avec un fort degré de pente, dans les bouchons ou les centres-villes. L'émission des gaz nocifs est plus importante à vitesse lente.

Certaines personnes du public ont évoqué les impacts du bruit de la route dans leur quotidien:

« Je travaille la nuit. Je vais me réveiller avec une 4 voies dans les oreilles tous les matins et je vais m'endormir avec une 4 voies dans les oreilles tous les après-midi? Je pense que cela ne va pas le faire. » Réunion du 10 avril.

« Les nuisances sonores sur les routes sont un problème... Sur les nouvelles routes que l'on fait, on essaie au maximum de mettre des dispositifs acoustiques. » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

5.4 L'impact hydraulique du projet

L'ONF attire l'attention sur le rôle joué par un réseau ravinaire très dense et pose la question de l'impact hydraulique du projet. Selon un agriculteur, Il y aura *nécessairement* un assèchement de certaines ravines et une augmentation des débits sur d'autres ravines, ce qui induirait un risque d'inondation accru. Cela rejoint l'inquiétude de certains participants, particulièrement après les derniers épisodes pluvieux et leurs tristes conséquences.

Le maître d'ouvrage a rappelé le principe de transparence hydraulique retenu lors de la conception des routes, ce qui permet de ne pas aggraver le risque d'inondation, et la création de bassins de rétention des eaux qui réduisent les risques de pollution accidentelle ou chronique.

5.5 L'homme : une espèce à protéger?

Au-delà des risques d'impacts d'une nouvelle infrastructure sur l'environnement, de très nombreux participants, à plusieurs reprises et lors de différentes réunions, ont défendu leur qualité de vie:

« L'art de vivre réunionnais est une espèce endémique à protéger! » Réunion du 6 avril.

Sous cette appellation, certains évoquent le calme et la pureté de l'air dans les Hauts, auxquels ils ne veulent surtout pas que l'on touche, d'autres une vie proche de la nature, comme au « *temps lointan* »:

« J'ai eu la chance de grimper dans un avocatier chez Mémé, de cueillir des goyaves ou des litchis chez ma tante. Cela se perd. Les enfants ne connaîtront plus que les tablettes et les ordinateurs au lieu des jeux dans les arbres dans les chemins. Ils n'auront plus le goût des fruits frais. Ils n'auront que le goudron... » Réunion du 14 avril.

D'autres, enfin, opposent la logique économique à laquelle le projet

répondrait à cet art de vivre caractéristique de la société réunionnais qui enrichit le lien social, garantit une sorte de respect mutuel et de tolérance, et serait une composante de l'art de vivre à La Réunion : pour eux, le projet de route des Géraniums détruirait ce fragile équilibre entre le citoyen de l'île (en tout cas du Sud de l'île), ses paysages et son économie spécifique, durable et de proximité.

« Les aménagements orientent et canalisent les flux humains, économiques, culturels... ils impactent cet "art de vivre réunionnais". Il faut se questionner sur le lien entre les produits à conserver, le vivre ensemble et les aménagements qui peuvent avoir un effet délétère sur la production de ce vivre ensemble. » Réunion du 6 avril.

Dans ces discours, on ne pose pas la question de la pertinence de la route par rapport à ses objectifs de décongestion, ou d'amélioration d'une économie reconnue fragile par tous. Il s'agit d'une vision plus globale, presque métaphysique, parfois nostalgique, de la place de l'homme dans son environnement et du lien qu'il a créé avec ce dernier.

L'argument, avancé de nombreuses fois, pourrait se résumer en une phrase: malgré la fragilité, voire la précarité, du contexte économique de l'île, ce projet n'est pas acceptable car il mettrait en péril « *l'équilibre homme, terre, air, plantes* », tissé au fil des générations, avec ses conséquences familiales et sociales.

Ainsi, un participant se demande « *si cette route est la bonne réponse à notre savoir vivre ensemble, qui est un héritage et auquel on n'a pas le droit de toucher.* » Réunion du 6 avril.

L'impact humain est, pour nombre de participants, le premier à prendre en compte dans ce projet. Pour eux, préserver la qualité de vie et l'environnement vont de pair.



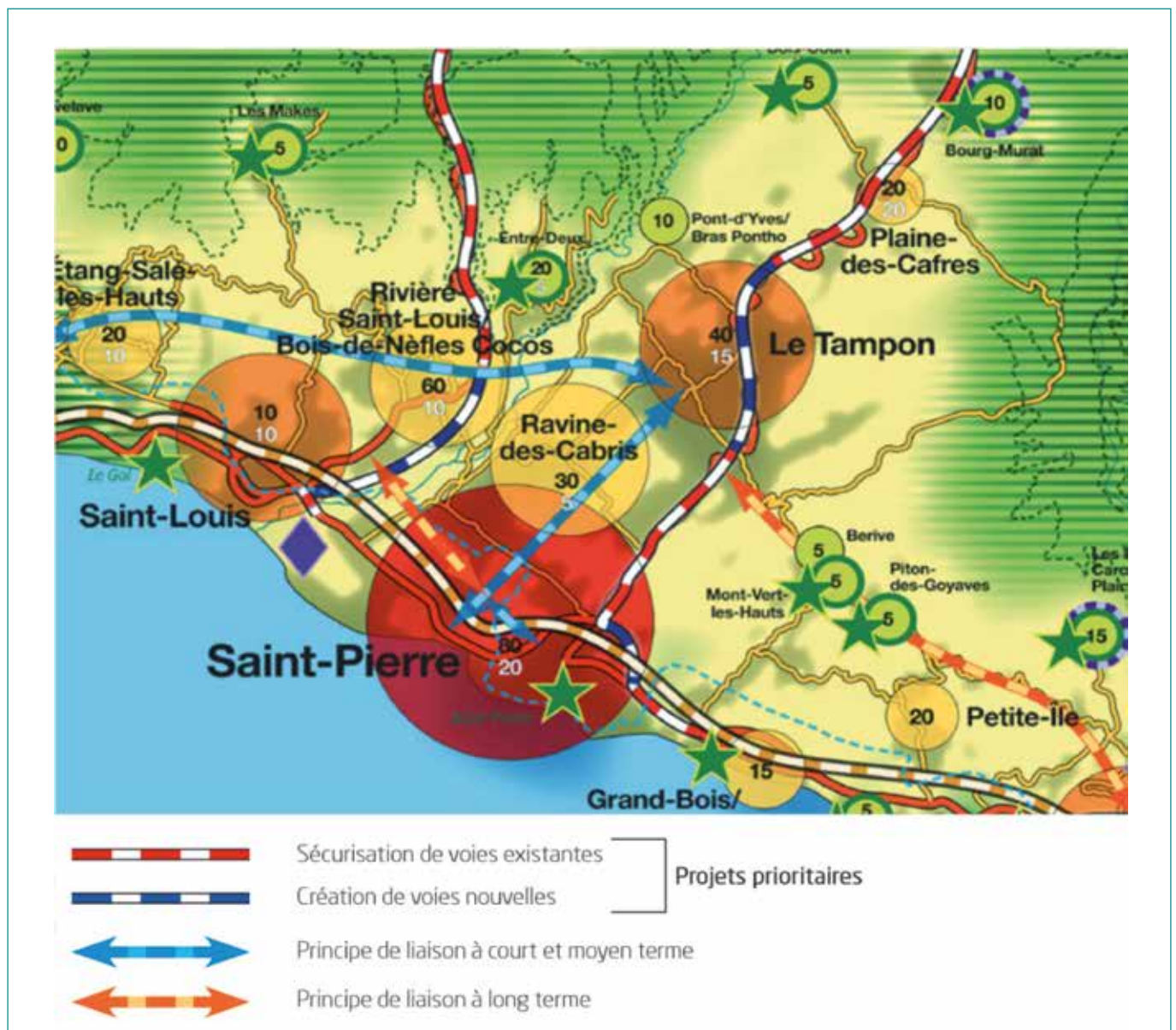
6 AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE : URBANISATION ET ÉTALEMENT URBAIN

Le Sud n'échappe pas à l'histoire de l'urbanisation de La Réunion et de la construction des villes : l'étalement urbain, l'habitat spontané, la densification dans les centres-villes et dans les nouvelles opérations d'aménagement. L'urbanisation s'est largement étendue sur l'ensemble du territoire, formant des villages peu denses, sur les mi-pentes là où les contraintes des plans de prévention des risques le permettent.

Le schéma d'aménagement régional a considéré comme prioritaire la densification du tripôle (Saint-Pierre, Saint-Louis, Le Tampon), pour autant la structuration des villes n'est pas achevée. Cet objectif de densification des logements n'est pas partagé par la population qui lui préfère le mode traditionnel de *la case à terre*.

Les projets énoncés dans les plans locaux d'urbanisme montrent la volonté des villes d'accompagner ce développement en proposant de nouvelles routes, de nouvelles zones d'activités, de nouvelles zones d'aménagement; le projet d'évolution de l'aéroport de Pierrefonds est toujours d'actualité ainsi que l'agrandissement du port de Saint-Pierre.

Saint-Pierre a finalisé son « éco PLU » en posant la problématique des déplacements et en affichant clairement sa volonté de structurer son réseau routier. La liaison Saint-Pierre/Le Tampon est proposée à la fois par la création d'une nouvelle voie passant par la Croix du Sud, de voies d'évitement du centre-ville avec la déviation Aasile/Balance et une



voie passant par Bassin Plat. Ces propositions routières pourraient être compatibles avec le projet de route des Géraniums.

« Les gens de Saint-Joseph vous diront que la priorité, pour aller du côté du Tampon, c'est de ne pas passer par Saint-Pierre, c'est faire Asile-Balance, et arriver sous la station-service Canabady. » Réunion du 4 avril.

Si Saint-Pierre concentre la majeure partie des emplois, les villes de Saint-Louis et du Tampon ont des vocations résidentielles. Un internaute affirme que la route des Géraniums risque d'enfermer la ville du Tampon dans une fonction de « ville-dortoir » de Saint-Pierre. Il souligne que dans ce cas de figure :

« Aucune activité professionnelle ne serait plus envisageable au Tampon. » Site participatif, Question 35.

Quant à la Ville de Saint-Louis, elle est effectivement en attente de la liaison avec Le Tampon, prévue au schéma d'aménagement régional, qui permettrait d'éviter la congestion entre la commune et Saint-Pierre. La réhabilitation de la RN5 a été largement considérée comme prioritaire lors du débat et la question du remplacement du radier du Ouaki par un futur pont a été soulevée à plusieurs reprises.

Certains intervenants se posent la question de la coordination des projets des différentes collectivités qui n'apparaissent pas dans la présentation faite au cours du débat. La communication d'une carte de synthèse de ces projets aurait été utile au débat. Cela n'a malheureusement pas été possible en l'absence d'accord des autorités concernées :

« Chacun travaille de son côté. La mairie de Saint-Pierre travaille de son côté sur de nouvelles solutions pour la route. La mairie du Tampon va travailler sur le sien. La Région travaille sur le sien. Proposez à un moment des solutions globales qui englobent justement tout, les différentes solutions pour les différentes mairies, pour les différents usagers, avec des solutions de transports en commun, mais qui soient durables et fiables. » Réunion du 10 mars.

La CPDP regrette que la réunion thématique sur l'aménagement du territoire n'ait pu se tenir. Elle aurait en effet pu répondre aux questionnements sur la place du projet de route des Géraniums dans le contexte plus global des différents projets du territoire Sud, de la coordination entre les mairies et les communautés d'agglomération, des dérives potentielles du mitage, d'une ouverture à l'urbanisation future... Cette nouvelle route aurait-elle structuré le territoire et le réseau routier du Sud ? Faute de débat sur le sujet, cette question reste en suspens. Mais si la réunion thématique a dû être annulée, un certain nombre d'arguments ont été échangés sur ce sujet...

Selon le maître d'ouvrage, l'intérêt du projet de route est de structurer le territoire et les bassins de vie. Aujourd'hui, cette zone est constituée de plusieurs bourgs qui s'étendent et se

rapprochent de l'agglomération principale. La nouvelle route devrait permettre de hiérarchiser le réseau routier :

« Nous donnons une vraie route nationale, une voie rapide, sur laquelle vont se brancher des départementales, puis les routes communales. » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

« Sur la microrégion Sud en ce moment, vous avez très peu d'immeubles, vous avez très peu de R+5. Vous avez plutôt ce qu'on appelle de l'habitat diffus. Pour que nous puissions desservir les habitations et les entreprises, l'habitat diffus pose beaucoup de soucis, parce qu'il y a des voitures qui rentrent et qui sortent d'un peu partout sur les routes, et cela, c'est l'une des plus fortes raisons pour avoir des problèmes de congestion. » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

Certains s'interrogent sur les effets de la route projetée, notamment en termes d'étalement urbain ou d'ouverture de terrains à l'urbanisation :

« Est-ce que cela ne va pas faire du mitage urbain justement ? Est-ce que cela ne va pas faire une espèce de grosse conurbation entre Le Tampon et Saint-Pierre ? » Réunion du 26 février.

« Si on crée des routes, on crée des zones d'activités à tous les échangeurs. C'est comme cela partout sur le plan national ; ce sera pareil ici, il ne faut pas rêver, et c'est économiquement compréhensible. » Réunion du 13 mars.

La mise en commun des intérêts du développement du grand Sud impose que les services des communes et des communautés d'agglomération participent à l'élaboration du projet par une concertation, des rencontres, des échanges sur les projets des collectivités... Les rencontres et les échanges de la CPDP avec les services laissent penser que ce ne fut pas le mode choisi.

Le débat public permet de s'interroger sur l'opportunité du projet mis en débat et son impact sur l'aménagement du territoire.

Aujourd'hui, les textes réglementaires visant les opérations importantes invitent les maîtres d'ouvrage à travailler en concertation très en amont. Lors de la réunion du 4 avril 2018, la CIVIS a développé son projet de développement des transports en commun, la route des Géraniums n'y apparaît pas.

« Comment peut-on garantir la cohérence des politiques de transport et des politiques d'habitat ou d'urbanisme, sur cette zone-là en particulier, quand on voit que le Grand Sud n'arrive pas à faire un SCOT depuis dix ans, quand on voit que le PLU du Tampon n'évoque pas ce projet dans son projet de plan local d'urbanisme qui vient d'être arrêté ? On voit souvent que ces différences d'échelle, ces différences de compétences entre collectivités sont un vrai frein à une politique efficace et cohérente d'aménagement du territoire. Comme vous l'avez dit, cette cohérence, nous en avons besoin puisque le foncier à La Réunion est particulièrement rare, précieux et appelle une grande responsabilité de la part des décideurs ou des aménageurs... » Réunion du 4 avril.

7 DES CONTRE-PROPOSITIONS AU PROJET DE ROUTE DES GÉRANIUMS

Le public a formulé des contre-propositions au cours du débat. En premier lieu, les transports en commun sont maintes fois cités, en alternative à la route en général et au projet en particulier. Le rail est également plusieurs fois évoqué, et, dans une moindre mesure, la voiture électrique, le vélo et même le transport par câble. Surtout, de nombreux participants avancent l'idée qu'il serait plus pertinent – plus efficace et moins cher – de faire des aménagements ponctuels pour soulager les points noirs que de construire 24 km de route pour un budget important.

Enfin, l'absence de concertation entre les différentes instances décisionnaires en matière de transport et le manque de cohérence entre les politiques menées ont conduit certains intervenants à appeler à mettre en œuvre d'autres modes de fonctionnement, plus synergiques et plus efficaces.

7.1 Plaidoyer pour les transports en commun

L'enquête pour les Assises de l'Outre-Mer a montré que les Réunionnais mettent en priorité les transports en commun comme outil de développement de l'île, la route n'arrivant qu'en cinquième position.

Que ce soit lors des réunions publiques, sur le site participatif et les réseaux sociaux, dans les cahiers d'acteur ou les contributions, la première solution alternative à la route que les participants appellent de leurs vœux, ce sont les transports en commun. Dès le début du débat, ils regrettent que le projet ne soit pas accompagné d'une réflexion sur les transports en commun :

« Dans le projet présenté aujourd'hui les transports en commun restent le parent pauvre. » Réunion du 10 mars.

Le maître d'ouvrage a rappelé que l'idée sous-jacente du projet est de rendre aux communes, compétentes pour les transports en commun, de l'espace sur leurs infrastructures en déplaçant sur la nouvelle route les trafics de transit. Il souligne que des bus qui circulent sur des voies congestionnées ne servent à rien, diagnostic partagé par de nombreux participants, ainsi que par la SEMITTEL, exploitant des réseaux Alterneo et CarSud pour le compte de la CASud et de la CIVIS lors de la réunion du 4 avril :

« Ce que nous avons essayé de faire quand nous avons fait la route, c'est que nous avons réduit la pente pour que, si un jour on devait basculer vers du transport en commun par rail par exemple, ce soit possible sur cette route. » Maître d'ouvrage, réunion du 10 avril.

Bus du réseau ALTERNEO



Cependant, la Région souligne que la multiplicité des acteurs des transports sur le territoire rend leur coordination difficile. Le maître d'ouvrage a rappelé les actions en faveur des transports en commun et les projets en cours: le plan Trans Eco Express, le projet de traversée de Saint-Denis par monorail, celui d'une voie de bus dédiée à l'entrée Est de Saint-Denis, l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Saint-Benoît et à terme un réseau guidé régional.

Le projet de Réseau Régional de Transports Guidés (RRTG) partirait de Saint-Benoît et irait jusqu'à Saint-Joseph en passant par le Nord et l'Ouest. Le représentant de la CIVIS a présenté le projet NEO et a indiqué que dans les dix prochaines années, la fréquentation des réseaux Alternéo et Cars jaunes doublerait: *«Juste quelques chiffres. Le réseau Alternéo, c'est 100 bus, 10 millions de voyageurs par an. Le réseau CAR Sud, c'est 62 bus et 2 millions de voyageurs par an. Ce qu'il est important de rappeler à La Réunion, c'est que le transport en commun, c'est aussi le transport scolaire. On a souvent tendance à l'oublier. Le transport scolaire, sur le territoire de la CIVIS et de la CASud, c'est 304 bus et plus de 5 millions d'enfants transportés par an.»* SEMITTEL, réunion du 4 avril.

Outre un cadencement plus intense, plusieurs solutions pour améliorer les transports en commun et inciter au report modal sont avancées par différents participants:

- ◆ Ajouter une voie lente aux voiries, voire dédier des voies au TCSP;
- ◆ Adapter les gabarits de bus en fonction de leur circuit, comme la navette Floribus – 9 places – en centre-ville du Tampon;
- ◆ Mettre à disposition des bus propres et équipés des nouvelles technologies, au lieu de ce qu'une intervenante a qualifié de «poubelles» qui circulent aujourd'hui sur certaines lignes (la ligne 2 de la CASud a été citée avec des bus vieux de plus de 15 ans et fréquemment en panne, réunion du 4 avril).

«Aujourd'hui, on peut faire une liaison Saint-Pierre/Saint-Denis, avec des bus neufs, des bus équipés de wi-fi, qui permettent de charger son téléphone et qui permettent d'assurer une liaison rapide entre Saint-Pierre et Saint-Denis.» Maître d'ouvrage, réunion du 26 février.

Le plaidoyer pour la gratuité a été entendu plusieurs fois au cours des réunions publiques:

«À ce tarif-là, ne serait-il pas souhaitable d'augmenter le parc de transports collectifs et d'aller même jusqu'à la gratuité des transports collectifs? Avec une gratuité sur ces transports, on arriverait à désengorger et à réduire le nombre de véhicules particuliers sur les routes?» Réunion du 13 mars.

Mais il a été réfuté par le représentant de la Région, pour qui la gratuité n'est pas un facteur incitatif au report modal (les transports collectifs sont en effet d'ores et déjà beaucoup moins chers que la voiture):

«J'ai entendu dire que la gratuité totale était globalement une fausse bonne idée. Des gens ont dit: "La gratuité aiderait à prendre le transport collectif plutôt que la voiture". Même payant, le transport collectif reste moins coûteux que la voiture particulière. Il faut le savoir.» Maître d'ouvrage, réunion du 10 mars.

Certains participants ont déclaré préférer le rail au bus, pour la fiabilité de ses horaires. Le futur réseau guidé répondrait à cette attente, mais bien que le projet soit validé depuis 2016 par l'ensemble des partenaires concernés, il doit encore faire l'objet d'études complémentaires. D'autres regrettent l'abandon du projet de tram-train.

Ceci posé, est-ce que chacun est prêt à ne plus prendre sa voiture? Est-ce que le transport en commun est une solution durable? Accepte-t-on de les prendre et de perdre un peu de sa liberté de déplacement? Pouvons-nous réduire ou éviter les déplacements domicile/ travail/ loisirs/ ravitaillement/ et/ ou revoir les modes de vie traditionnels? Ces questions qui relèvent du sociétal sont restées sans réponse.

7.2 D'autres modes de transport

Le vélo a également été avancé comme alternative à la voiture; un représentant de la Région a évoqué le Plan Régional Vélo (PRV) et la Voie Vélo Régionale (VVR). Des participants indiquent avoir tenté de se déplacer à vélo, mais avoir rapidement abandonné, faute de sécurisation des voies dédiées. Seul le tronçon de l'Étang Salé serait correctement sécurisé. Au lieu de pistes cyclables, consommatrices d'espace, la Région implante le plus souvent des bandes cyclables, moins sécurisées.

«Mettre uniquement des bandes cyclables peintes en vert tout au long des routes ne règlera pas le problème: on revient au schéma précédent: l'insécurité. On prend son vélo, on regarde toujours derrière à vélo, car on a peur que quelqu'un nous rentre dedans.» Réunion du 4 avril.

Plusieurs personnes ont cité le covoiturage comme une solution alternative préférable à une nouvelle route, et reprochent à la Région le peu de places de parking mises à disposition à cet effet (400 places installées pour 2 millions de déplacements/jour). De même, des internautes suggèrent la mise en place de parkings aux entrées de ville, pour que les personnes se déplacent ensuite en transport en commun, et même de rendre le centre-ville de Saint-Pierre piétonnier.

Certains ont évoqué la voiture électrique comme alternative à la voiture (la commission se doit cependant de rappeler que la voiture électrique est aussi une voiture), voire le vélo électrique, en raison de la topographie de l'île. D'autres évoquent le câble comme solution de déplacement et suggèrent un téléphérique pour traverser Le Tampon.

7.3 Améliorer le trafic autrement

Pour répondre à l'objectif de réduire la congestion sur la zone, des participants qui connaissent bien les différents quartiers pensent que la circulation *perlée* utilisant la voirie secondaire permettrait de soulager le trafic.

Plusieurs personnes affirment que l'amélioration de la route des Flamboyants permettrait de drainer le trafic de la partie Ouest de la Plaine des Cafres, en évitant le centre-ville. Ils regrettent que ce projet ait été abandonné. Il prévoyait d'élargir la Ligne des 400 et continuer jusqu'à Dassy. Il permettait de récupérer le trafic qui descend de la partie Ouest de La Plaine des Cafres, Pont d'Yves, Bras de Pontho, Dassy, et d'éviter le centre-ville. À cet endroit du territoire, il y a la place d'élargir la route et peu de maisons à exproprier.

Un intervenant propose *« une solution intelligente, économique, cohérente et de bon sens pour relier Bras Creux à la Plaine des Cafres: c'est d'aménager en deux voies la route des Fleurs qui passe par le chemin des Maraîchers, le chemin Antony-Payet, la route du Coin-Tranquille, le chemin des Eucalyptus, le chemin Mathias, le chemin Grande-Ferme avec jonction sur la route du volcan... Il n'y aurait aucun impact ni sur les habitations ni sur l'agriculture parce que la route existe déjà... »* Réunion du 10 avril.

D'une manière générale, il paraît plus pertinent à certains d'améliorer et d'élargir les petites routes qui existent déjà que d'en construire une plus large, qui prendrait sur les terres agricoles.

Les internautes ont fait de nombreuses suggestions sur le site participatif: en tout premier lieu remettre en état les petites routes du Tampon qui relient le 17^e à Trois Mares jusqu'à Saint-Pierre, ponctuées de trous et de nids-de-poule qui découragent

de les emprunter. L'état déplorable de ces petites routes est cité à plusieurs reprises.

Mais également renforcer la route des Plaines, avec des élargissements, en contournant certaines portions de routes, améliorer la ligne des 400 avec des ponts et des ronds-points aux intersections qui sont le plus engorgées, améliorer et flécher toute l'année l'itinéraire qui est ouvert deux fois par an pour les Florilèges et Miel Vert, améliorer l'échangeur de Bassin-Plat, faire un contournement par Bois-Court ou Notre-Dame-de-la-Paix, utiliser la route existante par la pointe Grand Tampon...

Des suggestions pour réduire les besoins en transports à la source ou les étaler dans le temps ont également été formulées sur le site participatif, comme le développement du télétravail, l'aménagement des horaires des scolaires, pour qu'ils finissent plus tôt, rendre plus flexibles les plages horaires des professionnels, la mise en place de navettes pour le transport des travailleurs d'une même société...

7.4 Appel à plus de synergie

Plusieurs personnes s'interrogent sur le manque de concertation qui apparaît dans les décisions en matière de transports et sur la cohérence des politiques de transports, d'habitat et d'urbanisme, en particulier sur la zone Sud de l'île:

« Sept départements? La RATP? C'est cela. Bon, ils arrivent à mettre un réseau de transport sur sept départements. À la Réunion, il n'y a qu'un département... » Réunion du 4 avril.

« L'intelligence collective peut produire des choses positives... » Réunion du 14 avril.



Renée Aupetit,
membre de la CPDP lors
de la réunion du 4 avril

Le message des participants, en réunion comme en ligne, est d'appeler à mettre tout le monde autour de la table pour élaborer des politiques cohérentes, complémentaires qui prennent en compte tout autant les problèmes économiques qu'environnementaux et humains, sans imposer des projets conçus chacun « dans son coin », sans concertation avec les autres collectivités ni avec les citoyens concernés.





CHAPITRE 3

Recommandations



Il est malaisé à la commission de formuler des recommandations au maître de l'ouvrage compte tenu de l'annonce faite en cours de débat d'un *abandon*, ou d'une suspension du projet mis au débat. Cette annonce met en effet la maîtrise d'ouvrage en complet porte-à-faux vis-à-vis d'une procédure prévue par des textes législatifs.

La Commission se doit néanmoins, au regard de la mission qui lui a été confiée par le législateur, de tirer les principaux enseignements de ce débat et des circonstances qui l'ont entouré, et en tirer quelques recommandations à l'attention du maître d'ouvrage.

Sur la procédure de débat public :

Les textes prévoient explicitement que le maître de l'ouvrage prend une décision dans les formes dans les trois mois qui suivent la publication du bilan du débat public par la Commission.

1 / La Commission ne saurait trop recommander à la Région Réunion de suivre la procédure prévue par les textes. Outre le fait que cela peut contribuer à sécuriser juridiquement une procédure mise à mal au cours du débat, le public est en attente d'une décision formalisée qu'il est en droit d'avoir.

2 / La Commission recommande que la décision de la Région soit dénuée d'ambiguïté et clairement compréhensible par le public. L'annonce d'une suspension du projet, terme utilisé dans la lettre adressée à la Présidente de la CNDP et dans des articles de presse, ne paraît répondre ni à cet objectif ni à l'esprit des textes.

Sur le projet :

3 / Si la Région décide de poursuivre son projet, une concertation de qualité et une information transparente seront essentiels. Dans cette hypothèse, la concertation se fera avec l'appui de garants nommés par la CNDP.

4 / Il n'est pas surprenant que le sujet le plus sensible évoqué lors du débat ait été celui des emprises foncières et des expropriations. Il s'agit d'une constante des projets de ce type. Dans l'hypothèse où il y aurait poursuite de la concertation, le maître de l'ouvrage devra donc porter une attention toute particulière à la précision des informations données au public, afin de dissiper les malentendus et rumeurs. A cet égard le public est en droit d'attendre une décision rapide sur le choix éventuel d'un tracé, compte tenu de l'effet pervers de blocage des transactions foncières qui a été constaté par certains depuis la publication des fuseaux d'études.

5 / L'opportunité d'une liaison jusqu'à la plaine de Cafres devra être particulièrement étudiée. En effet, si l'existence de difficultés de circulation importante dans la traversée du centre-ville du Tampon et dans la voirie secondaire, n'est guère contestée, le public conteste l'étendue des difficultés jusqu'à Bourg Murat- le dossier du maître de l'ouvrage montre d'ailleurs que le trafic ne s'intensifie sur la RN3 qu'en aval de la Plaine des Cafres. Or les tracés étudiés, en rejoignant Bourg Murat, traversent des secteurs agricoles et des espaces naturels dont le débat a montré l'importance.

6 / La commission a suggéré de contextualiser le projet de route des Géraniums dans les politiques de mobilités lors de la réunion consacrée à cette thématique. Il est nécessaire de continuer dans cette voie et de replacer le projet dans la stratégie plus générale des mobilités à la Réunion.

7 / les aspects d'aménagement du territoire n'ont pas pu être abordés lors du débat, la réunion thématique qui devait être consacrée à ces questions n'ayant pas pu avoir lieu pour diverses raisons. Cet aspect du projet est absolument fondamental ; le choix du tracé, si la Région devait poursuivre les études, devra tenir compte des effets du projet sur la structuration du territoire du grand sud. Il conviendra également d'anticiper les conséquences potentielles sur l'urbanisation, et les risques d'aggravation du mitage d'un territoire d'ores et déjà très marqué par ce phénomène. À ce titre, la commission invite le maître d'ouvrage à se rapprocher des collectivités concernées et de travailler en concertation avec l'ensemble des parties sur la cohérence d'ensemble des différents projets de desserte routière et de planification territoriale (PLU et SCOT) prévus sur cette zone.



ANNEXES



1 DÉCISIONS DE LA CNDP

RN3 - décision débat public



SEANCE DU 7 JUIN 2017

DÉCISION N° 2017 / 18/ RN3 Réunion / 1

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN3 ENTRE SAINT-PIERRE ET LE COL DE BELLEVUE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment l'article L.121-8,
- vu la délibération du Conseil régional en date du 8 novembre 2016 autorisant la saisine de la CNDP,
- vu la lettre de saisine du président de la Région La Réunion du 17 mai 2017 et le dossier annexé,

Considérant que :

- les enjeux sociaux, économiques et environnementaux qui s'attachent au projet sont importants,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Le projet d'aménagement de la RN3 entre la commune de Saint-Pierre et le Col de Bellevue fera l'objet d'un débat public.

La Commission nationale du débat public en confiera l'animation à une commission particulière qu'elle désignera.

Le Président

Christian LEYRIT

RN3 - désignation du président de la CPDP



SEANCE DU 5 JUILLET 2017

DÉCISION N° 2017 / 31 / RN3 Réunion / 2

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN3 ENTRE SAINT-PIERRE ET LE COL DE BELLEVUE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment l'article L.121-8,
- vu la délibération du Conseil régional en date du 8 novembre 2016 autorisant la saisine de la CNDP,
- vu la lettre de saisine du président de la Région La Réunion du 17 mai 2017 et le dossier annexé,
- vu la décision n°2017/18/RN3/ Réunion/1 du 7 juin 2017, décidant de l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Monsieur Laurent PAVARD est désigné comme président de la commission particulière en charge d'animer le débat public sur le projet d'aménagement de la RN3 entre Saint-Pierre et le col de Bellevue.

Le Président

Christian LEYRIT

RN3 - membres CPDP



SEANCE DU 4 OCTOBRE 2017

DÉCISION N° 2017 / 48 / RN3 Réunion / 3

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN3 ENTRE SAINT-PIERRE ET LE COL DE BELLEVUE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment l'article L.121-8,
- vu la délibération du Conseil régional en date du 8 novembre 2016 autorisant la saisine de la CNDP,
- vu la lettre de saisine du président de la Région La Réunion du 17 mai 2017 et le dossier annexé,
- vu la décision n°2017/18/RN3 Réunion/1 du 7 juin 2017, décidant de l'organisation d'un débat public,
- vu la décision n°2017/27/RN3 Réunion/2 du 5 juillet 2017, désignant Monsieur Laurent PAVARD président de la commission particulière chargée de l'animation du débat public,

sur proposition de Monsieur Laurent PAVARD et après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Les personnes suivantes sont désignées membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet d'aménagement de la RN3 entre la commune de Saint-Pierre et le col de Bellevue, à La Réunion :

- Madame Renée AUPETIT
- Madame Dominique de LAUZIERES
- Monsieur Daniel GUERIN
- Monsieur Edmond LAURET
- Monsieur Janil VITRY

Le Président

Christian LEYRIT

RN3 - désignation membre CPDP



SEANCE DU 10 JANVIER 2018

DÉCISION N° 2018 / 3 / RN3 Réunion / 4

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RN3 ENTRE SAINT-PIERRE ET LE CÔL DE BELLEVUE (LA REUNION)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment l'article L.121-8,
- vu la délibération du Conseil régional en date du 8 novembre 2016 autorisant la saisine de la CNDP,
- vu la lettre de saisine du Président de Région de La Réunion du 17 mai 2017 et le dossier annexé,
- vu la décision n°2017/18/RN3 Réunion/1 du 7 juin 2017, décidant de l'organisation d'un débat public,
- vu la décision n°2017/27/RN3 Réunion/2 du 5 juillet 2017, désignant Monsieur Laurent PAVARD président de la Commission particulière chargée de l'animation du débat public,
- vu la décision n°2017/48/RN3/3 du 4 octobre 2017 désignant les membres de la CPDP,
- Vu le courriel du 30 novembre de Monsieur Janil VITRY, faisant état de sa demande de retrait de la CPDP pour des raisons personnelles,

sur proposition de Monsieur Laurent PAVARD et après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

Monsieur Bernard VITRY est désigné comme membre de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet d'aménagement de la RN3 entre la commune de Saint-Pierre et le col de Bellevue, à La Réunion.

Le Président

Christian LEYRIT

RN3 - décision DMO et modalités



SÉANCE DU 7 FÉVRIER 2018

DÉCISION N° 2018 / 8 / RN3 Réunion / 5

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA RN3 ENTRE SAINT-PIERRE ET LE COL DE BELLEVUE (LA RÉUNION)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L121-1 et suivants, notamment l'article L.121-8,
- vu la délibération du Conseil régional en date du 8 novembre 2016 autorisant la saisine de la CNDP,
- vu la lettre de saisine du Président de la Région de La Réunion du 17 mai 2017 et le dossier annexé,
- vu la décision n°2017/18/RN3 Réunion/1 du 7 juin 2017, décidant de l'organisation d'un débat public,
- vu la décision n°2017/27/RN3 Réunion/2 du 5 juillet 2017, désignant Monsieur Laurent PAVARD président de la Commission particulière chargée de l'animation du débat public,
- vu la décision n°2017/48/RN 3 Réunion / 3 du 4 octobre désignant les membres de la CPDP,
- vu la décision n°2018/3/RN 3 Réunion / 4 du 10 janvier 2018 désignant Monsieur Bernard VITRY comme membre de la CPDP en remplacement de Monsieur Janil VITRY.
- vu le dossier du maître d'ouvrage transmis le 26 janvier 2018,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1:

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage sur le projet d'aménagement de la RN3 entre Saint-Pierre et le Col de Bellevue à La Réunion comme suffisamment complet pour permettre l'ouverture du débat public.

Article 2 :

Le débat public se déroulera du 26 février au 3 mai 2018.
Les modalités d'organisation de ce débat public proposées par le Président de la CPDP, sont approuvées.

Le Président

Christian LEYRIT

2 COMMUNIQUÉS OFFICIELS

Courrier de la Députée de la 3^e circonscription, 12 avril



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Monsieur Laurent PAVARD
Président de la CNDP
Route des Géraniums

253 rue Hubert Delisle
97 430 Le Tampon

Nathalie Bassire

Le Tampon, le 12 avril 2018.

Députée de La Réunion

Membre de la Commission
du Développement Durable
et de l'Aménagement du Territoire

Monsieur le Président,

Dans le cadre du débat public sur le projet de Route des Géraniums, vous trouverez ci-après mon avis et mes observations en ma qualité de députée de la 3^{ème} circonscription de La Réunion, après avoir analysé le dossier et avoir entendu la population :

En premier lieu, je m'interroge quant à la pertinence de présenter 6 tracés sur une même carte : proposer des variantes diamétralement opposées, passant soit par l'ouest (essentiellement sur le territoire de Saint-Pierre) soit par l'est (essentiellement sur le territoire du Tampon) n'a aucun sens.

Quel rapport entre le talentueux projet de contournante du centre-ville du Tampon par l'est, tel qu'il fut pensé entre 2007 et 2010 en remplacement de l'ancien projet de rocade, et le vieux serpent de mer qu'est la « Croix du Sud » à l'ouest ? La confusion des genres, très surprenante, condamne dès le départ un débat public éclairé.

Je déplore les atteintes à l'environnement (préservation des forêts, faune et flore endémiques des ravines, protection des espaces naturels, impact hydraulique, qualité de l'air, ...) et je milite pour la promotion des transports en commun, des modes de déplacement doux, et plus généralement du développement durable.

Je m'insurge fermement contre les expropriations aveugles et inhumaines de centaines de familles en zones habitées (jusqu'à 50

Ref : NB/2018/IM/264

Assemblée Nationale,
126, rue de l'Université
75355 Paris 07 SP

Courriel : nathalie.bassire@assemblee-nationale.fr



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

hectares de zones urbanisées sont ainsi concernés) et de nos petits agriculteurs, tant sur la commune du Tampon que sur celle de Saint-Pierre : la qualité du cadre de vie et le mode de vie réunionnais doivent être sauvegardés. La vision purement technique d'un aménagement routier ne doit en aucun cas primer sur les souffrances humaines qu'entraînerait la mise en œuvre de l'un des tracés proposés.

En second lieu, ce débat public est biaisé par le comportement irresponsable du Maire du Tampon qui a refusé de mettre des salles communales à disposition de la Commission Nationale du Débat Public et d'autoriser des réunions mobiles sur des lieux publics, par exemple en centre-ville ou sur le marché forain du Tampon. D'une manière générale, le silence de l'équipe municipale du Tampon est assourdissant : il est légitime de s'interroger sur sa véritable motivation.

En outre, la communication liée à ce débat public n'a manifestement pas été à la hauteur des enjeux.

Par conséquent, compte tenu de l'importance financière d'un tel projet et eu égard aux inquiétudes légitimes de la population notamment sur les problématiques du foncier, de l'environnement et de l'agriculture, je demande aux services du maître d'ouvrage de revoir leur copie.

Il convient de revenir à l'esprit initial qui présidait à cette proposition de Route des Géraniums : ce doit être un projet qui place l'humain au centre des enjeux, et dont la priorité est de régler les points noirs de la circulation notamment à l'entrée du Tampon (rond-point de la Tour des Azalées) et au niveau du grand centre-ville, dans la zone où plus de 50 000 véhicules circulent chaque jour.

Au cas contraire, la question de l'opportunité de ce projet resterait entière, et si les orientations susmentionnées n'étaient pas respectées, il conviendrait à mon sens de l'abandonner purement et simplement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les plus cordiales.

Nathalie Bassire
Députée de La Réunion

Assemblée Nationale,
126, rue de l'Université
75355 Paris 07 SP
Courriel : nathalie.bassire@assemblee-nationale.fr

Communiqué du Président de Région, 13 avril.

RN3 Route des géraniums : une politisation à l'ancienne du débat public auquel il convient de mettre un terme

"Le débat public concernant la Route des Géraniums, lancé le 03 février 2018 par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), est aujourd'hui complètement faussé.

Faussé par l'absence de participation et d'intérêt des communes concernées au débat public sur le projet lui-même et sur l'organisation du débat.

Faussé ensuite par la politisation de ce dossier. Des employés communaux, des employés de la CASUD, des militants de la municipalité se rendent, en effet, depuis ces derniers jours chez les tamponnais pour annoncer une prochaine expropriation de leur terrain, alors même que ces derniers ne sont à l'évidence en rien concernés par ce projet.

L'intérêt public d'une voie de contournement du Tampon est pourtant évident. Les conditions de circulation entre Saint Pierre et le Col de Bellevue, notamment la traversée du Tampon en zone urbaine, est chaque jour de plus en plus problématique. Le Tampon est sous coma circulatoire et la situation ne fait qu'empirer au fil du temps. La voie de contournement permettrait de régler une part importante de ce problème délicat.

A l'horizon 2030, le trafic de la RN3 devrait selon toute logique augmenter de 15 à 25%. La situation actuelle est une gêne au quotidien pour tous les Tamponnais et un frein évident au développement économique.

Pour tous les projets de cette envergure, la réglementation impose d'envisager toutes les solutions techniques possible.

Pour ma part depuis 2010, et en ce qui me concerne en ma qualité de Président de Région, d' élu du Tampon, j'ai toujours privilégié le choix d'un tracé par l'Est, une voie nouvelle longeant en partie la rivière d'Abord en zone non habitée avec des barreaux de liaisons permettant de rejoindre les zones urbaines du Tampon. C'est-à-dire un tracé sans expropriation et envisageable uniquement après concertation et coordination avec les acteurs du monde agricole directement concernés.

Le débat public était l'occasion de permettre une véritable expression transparente et démocratique sur ce projet. Dans le contexte actuel de manipulation de l'opinion publique, de politisation à outrance d'un grand projet pourtant nécessaire au développement du Sud, La Région Réunion saisit immédiatement la Commission Nationale du Débat Public pour l'informer de l'abandon de ce projet en l'état.

La Commune du Tampon a, à ce jour, clairement marqué son désintérêt pour une route moderne de contournement par l'est sans expropriation. Le débat ne pourra être engagé de nouveau qu'à la condition expresse d'une réelle mobilisation de la part de la commune du Tampon, de son maire et de ses élus sur le projet de contournement.

Enfin, des dossiers de cette importance ont pu être menés en bonne intelligence partout ailleurs dans l'île (contournante de Saint-Joseph, projet de la nouvelle entrée ouest de Saint-Denis, la construction du nouveau pont de la Rivière des Galets, les aménagements de la RN2 à Saint-Benoît...). Une fois de plus, la Commune du Tampon choisit, seule, de rester aujourd'hui en marge des grands projets régionaux !"

Didier ROBERT
Président de La Région Réunion

Communiqué de la Présidente de la CNDP, 13 avril.



LA PRÉSIDENTE

Paris, le 13 avril 2018

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Suite à l'annonce faite dans la presse ce vendredi 13 avril 2018, par Monsieur Didier ROBERT, Président du Conseil Régional de La Réunion, d'un retrait du projet d'aménagement de la RN3, Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la Commission nationale du débat public (CNDP) tient à rappeler les éléments suivants :

- Le 7 juin 2018, M Didier ROBERT, Président du Conseil Régional de La Réunion, a saisi la CNDP, conformément à l'article L 121.8 du code de l'environnement demandant l'organisation d'un débat public sur le projet d'aménagement de la route nationale N°3, actuellement surchargée.
- Lors de sa séance du 7 février 2018, la Commission a estimé le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour permettre l'ouverture du débat public. Elle a par ailleurs approuvé les dates et les modalités d'organisation de ce débat public qui se déroule du 26 février au 3 mai 2018.
- L'article L 121-13 du Code de l'environnement précise que le maître d'ouvrage du projet mis au débat public, décide dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public du principe et des conditions de la poursuite du projet par un acte administratif qui est motivé et publié.

Afin de respecter les exigences de transparence et de respect du droit à l'information du public, Madame Chantal JOUANNO, Présidente de la CNDP, considère donc comme nécessaire la poursuite du débat public jusqu'à son terme, le 3 mai 2018. Elle rappelle à cette occasion que le débat public est un moment unique de démocratie participative sur un territoire pendant lequel le maître d'ouvrage s'engage à s'abstenir de toute décision sur le projet en cours.

La CPDP prendra les dispositions nécessaires pour adapter le débat aux conditions nouvelles créées par l'annonce de la présidence de la Région La Réunion.

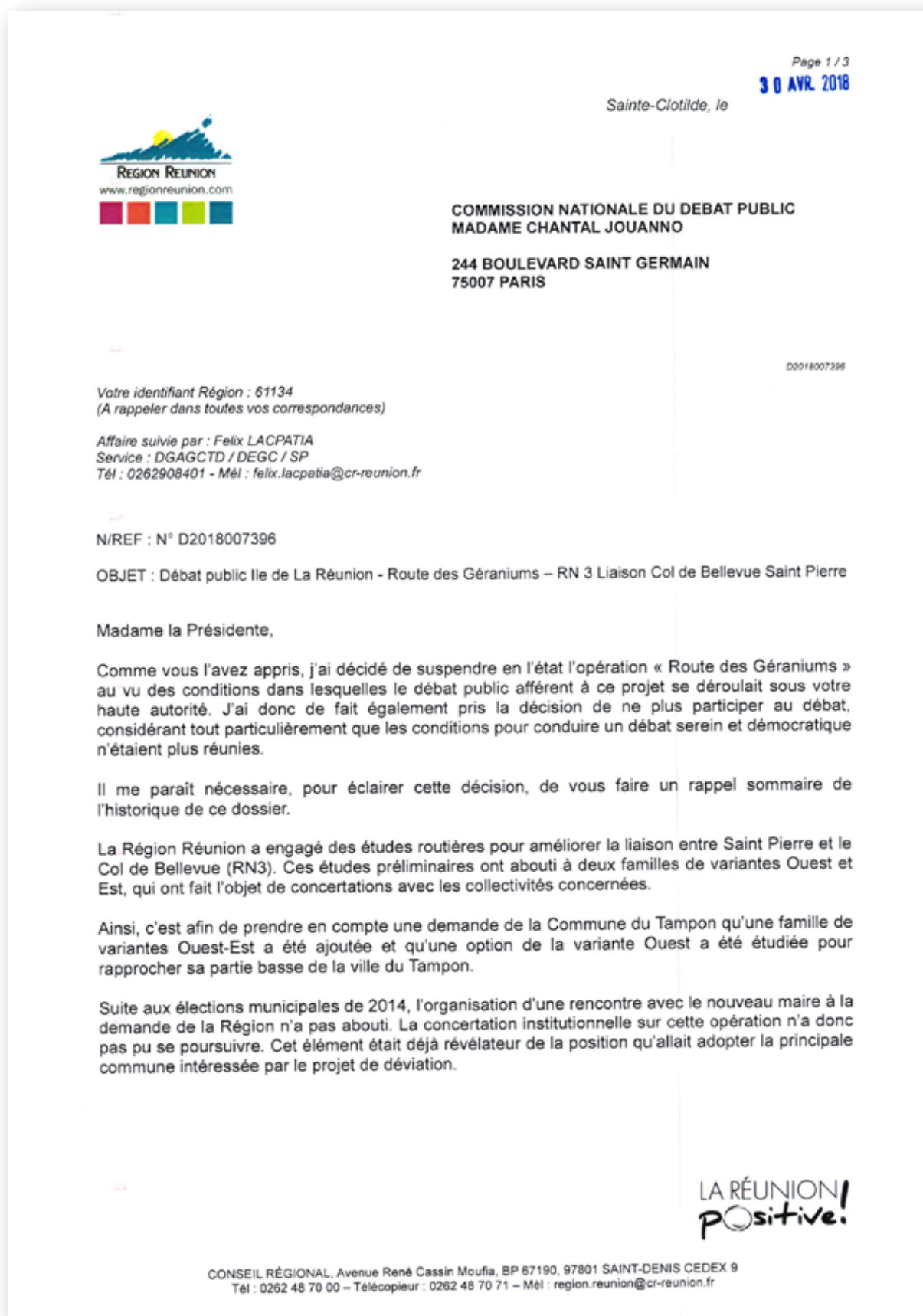
La Présidente tient enfin à souligner que le débat public est également un moment d'échange démocratique majeur autour d'un projet. Cet échange peut être parfois difficile et tendu, mais il est au coeur de la vie démocratique des territoires.

Créée en 1995, la Commission nationale du débat public (CNDP) veille au respect de la participation du public à l'élaboration des projets, plans et programmes qui ont un impact sur l'environnement et qui présentent de forts enjeux socioéconomiques. Ses missions ont été récemment renforcées. Elle peut désormais organiser des débats publics sur les plans et programmes nationaux.

La CNDP est une instance collégiale de 25 membres (parlementaires, élus locaux, membres du Conseil d'État, de la Cour de Cassation, de la Cour des Comptes, des tribunaux administratifs, représentants des associations, du patronat, des syndicats). La diversité de ses membres est une garantie d'indépendance et de neutralité. La CNDP porte les valeurs du débat public : transparence, rigueur, impartialité et loyauté de la procédure, afin de contribuer à légitimer les décisions.

Commission nationale du débat public - 244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
Contact presse : +33 (0)1 44 49 85 54 – media@debatpublic.fr - www.debatpublic.fr

Courrier du Président de Région, 30 avril.



2018

Afin de poursuivre malgré tout, il s'est avéré obligatoire, compte tenu de l'importance de l'opération, de saisir la Commission Nationale du Débat Public (Commission Permanente de la Région en date du 8 novembre 2016).

Votre prédécesseur, M. Leyrit, avait sans doute bien saisi le risque de politisation du dossier, mais la CNDP a néanmoins jugé nécessaire d'organiser un débat public sous son égide plutôt que de recommander au Maître d'ouvrage de conduire une concertation publique locale.

La Région Réunion a, dès lors, collaboré activement auprès de la commission particulière pour mettre à disposition du public un dossier neutre et transparent sur le projet de Route des Géraniums, qui devait permettre au débat de se dérouler démocratiquement. La CPDP a cependant pu se rendre compte, dès la phase d'organisation du débat, que les conditions n'étaient pas réunies pour qu'il se tienne dans la sérénité qui s'impose, les maire de St Pierre et du Tampon refusant d'y participer, et même pour ce dernier, de mettre à disposition des salles municipales ou d'autoriser des réunions d'informations itinérantes sur les marchés de la Ville, au plus près des habitants. Le débat partait ainsi sur de mauvaises bases et cela aurait dû bien sûr nous alerter.

Par la suite, je n'ai pu que constater qu'au bout de plusieurs semaines, ce débat a donné lieu à des dérives et des abus contraires à l'ambition initiale d'un débat calme, ouvert, transparent et démocratique.

Pendant les réunions, certaines personnes se sont employées, avec virulence, à :

- monopoliser la parole,
- intimider les personnes qui seraient favorables au projet,
- menacer les services de la Région en charge de répondre aux questions,
- faire régner le désordre en interrompant les autres participants,
- accuser les élus régionaux d'être corrompus, complices des importateurs de voitures, favorables aux « gros blancs ».

Sans que la commission ne parvienne à conserver le contrôle.

Enfin, compte tenu d'informations particulières qui m'ont été communiquées, il m'est clairement permis de douter de la sincérité et de l'équité des débats. En effet, s'il y a bien eu des personnes intéressées et qui souhaitaient s'exprimer sur ce projet structurant pour la micro-région sud, une stratégie de « sabotage » du débat, à visées purement politiciennes, a été mise en œuvre notamment via des actions de désinformation qui ont semé le trouble et l'incompréhension, en jouant sur les craintes de tous ceux qui pouvaient vivre à proximité des différents tracés étudiés.

Des rumeurs ont ainsi été lancées : « les travaux sont sur le point de commencer », « le tracé a déjà été choisi », « il y a des gens importants autour du tracé retenu qui vont voir le prix de leurs terrains s'envoler »,...

Je note d'ailleurs à cet égard, qu'un des employés de la commission, en rupture avec la règle d'indépendance qui s'impose en la matière, s'est cru autorisé à communiquer en dehors des supports officiels en invitant des groupes opposés au projet à venir se déplacer en nombre aux réunions (ci-joint copie de l'article du Journal de l'île du 17 avril 2018 paru en page 3).

LA RÉUNION!
Positive!

CONSEIL RÉGIONAL, Avenue René Cassin Moufia, BP 67190, 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr

Face à une campagne de désinformation d'une telle ampleur, au regard des attaques qui s'adressaient personnellement aux élus de la Région, dont moi-même, il ne m'était plus possible de continuer à exercer une certaine réserve, de rester neutre, ni-même de laisser à la CPDP le soin d'assurer seule la communication sur ce projet.

Vous conviendrez donc, que je n'ai eu dès lors d'autre choix que de suspendre le projet et de demander l'arrêt d'un débat qui n'avait plus de sens.

Dans ces conditions, la décision de poursuivre le débat que vous avez prise, reste extrêmement surprenante et la Collectivité se réserve également la possibilité d'en contester la conclusion, afin de préserver ses intérêts et ceux du projet, qui à terme restera indispensable pour régler les problèmes de circulation auxquels ce secteur de l'île est confronté.

Par ailleurs, s'agissant de l'engagement financier de la Région Réunion d'un montant de 600.000€ pour l'organisation du débat, je vous prie de bien vouloir m'adresser au plus vite un état des dépenses, conformément aux dispositions de l'article 9 de la convention qui nous lie.

Conscient du fait que vous prenez ce dossier en cours d'exécution, je suis certain de pouvoir compter sur votre expérience pour qu'ensemble nous puissions nous assurer que nos prochaines collaborations puissent se dérouler de manière sereine dans l'intérêt exclusif du projet d'aménagement, du territoire et des populations concernées.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

Didier Robert
Le Président

Didier ROBERT

LA RÉUNION!
positive!

CONSEIL RÉGIONAL, Avenue René Cassin Moufia, BP 67190, 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr

3 ACTEURS RENCONTRÉS

COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET ÉLUS

BASSIRE Nathalie, Députée de la 3^e circonscription
CARASOU Doris, Communauté d'agglomération du Sud (CASud)
CHARLAT Guillaume, Conseil départemental, direction de l'agriculture, de l'eau et de l'environnement
CLAUDE Arnaud, Conseil régional, direction études et grands chantiers
COUAPEL-SAURET Fabienne, Conseillère régionale en charge des déplacements, transports, monorail et SAR
DESSAI Layla, Mairie de Saint-Louis
FONTAINE Michel, Maire de Saint-Pierre
FOURNEL Dominique, 9^e Vice-Président du Conseil régional, en charge des grands chantiers réunionnais
GILSON Sandrine, Conseil départemental, direction de l'agriculture, de l'eau et de l'environnement
GRONDIN Daniel, Mairie du Tampon
GUHUR Frédéric, Conseil départemental, direction de l'agriculture, de l'eau et de l'environnement
HOAREAU, Conseil départemental, direction de l'agriculture, de l'eau et de l'environnement
LAPORTE Stéphanie, Mairie de Saint-Louis
LECHLECH Karim, Conseil régional, direction transports et déplacements
LORION David, Député de la 4^e circonscription
MAILLOT Jean-Louis, Communauté intercommunale des villes solidaires (CIVIS)
MORBE Nicolas, Conseil régional, direction générale adjointe des grands chantiers transports et déplacements
OMARJEE Idriss, Mairie du Tampon
PAPIN Thierry, Communauté intercommunale des villes solidaires (CIVIS)
ROBERT Didier, Président du Conseil régional
STACOFFE Laurent, Conseil départemental, services des routes
THIEN AH KOON André, Maire du Tampon (maire, élus et services)
VALLY Amine, Communauté d'agglomération du Sud (CASud)

ÉTABLISSEMENTS PUBLICS ET SERVICES

AH LEUNG Françoise, Chambre de commerce et d'industrie (CCI)
ADOLPHE Frédéric, Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) *par téléphone*
ARGIEN Gérard, Fédération réunionnaise de tourisme (FRT)
ARNOULD Pascal, Office national des forêts (ONF)
BADAT Faiçal, Office de l'eau
BEAULIEU Jean-François, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
BOUALI Azeddine, Fédération réunionnaise de tourisme (FRT)
BOYER Fabrice, Parc National de La Réunion
CARRERE Dominique, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
CARTHULT François, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
CHICHERY Mathieu, Société d'économie mixte des transports, tourisme, équipements et loisirs (SEMITTEL)
CLERGUE Claude, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
COUAPEL-SAURET Fabienne, Agence pour l'observation de La Réunion, de l'aménagement et de l'habitat (AGORAH)
GARNIER Serge, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
GONTHIER Jean-Bernard, Chambre d'agriculture
GONTHIER Daniel, Parc National de La Réunion
GRANDVAUX Jean-Louis, Établissement public foncier de La Réunion (EPFR)
HOAREAU Axel, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
LAJOIE Gilles, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
LE BIHAN Bernadette, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
LEONARD, Office national des forêts (ONF)
LEONG-CHONG Jimmy, Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) *par téléphone*
MOTET, Chambre de commerce et d'industrie (CCI)
OGIER Heddy, Chambre de commerce et d'industrie (CCI)

PHILIPPE Jean-Pierre, Université de la Réunion
PINEL Patrick, Life + Pétrels
RAMCHETTY Roger, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
RIETHMULLER Martin, Life + Pétrels
ROUSSEL Olivier, Office national des forêts (ONF)
SIEJA Bruno, Observatoire de la qualité de l'air (ATMO Réunion)
SOUPRAYENMESTRY Patrice, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
SYLVAIN Arnaud, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
TRIOLO Julien, Office national des forêts (ONF)
VAUTHIER Alain-Marcel, Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)

ÉTAT ET SERVICES

ARMAND Loïc, Préfecture, secrétariat général pour les affaires régionales (SGAR)
DI BERNARDO Philippe, Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
DULAU Jérôme, Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
GUEZZELLO Albert, Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF)
KENTZ Marie, Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF)
LAGOGUEY Vincent, Sous-Préfet de Saint-Pierre
LETOUBLON François, Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF)
MAURIN Jean-Michel, Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
REYMOND Nicolas, Sous-préfecture de Saint-Pierre
RYS Pascal, Sous-préfecture de Saint-Pierre
ROUSSEL Louis Olivier, Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)
SIMON Philippe, Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt (DAAF)
URIEN Olivier, Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL)

ASSOCIATIONS, ENTREPRISES ET EXPERTS

ABRISKA Annie-Claude, Association de défense des agriculteurs de La Réunion (ADEFAR)
APAYA Johny, Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA)
ARDON Bernadette, Société réunionnaise pour l'étude et la protection de la nature (SREPEN)
BEGUE Daniel, Association de défense des agriculteurs de La Réunion (ADEFAR)
BERNE Philippe, Ancien vice-président du Conseil régional
BRUNO Sylvie, Collectif pour le maintien des activités au cœur de La Réunion (CMAC)
BURY Aurore, Syndicat du sucre
COUZI François Xavier, Société d'études ornithologiques de La Réunion (SEOR)
DE LABURTHE Bruno, Ecologie Réunion
FONTAINE Antoine, Collectif pour le maintien des activités au cœur de La Réunion (CMAC)
FONTAINE Marie, Collectif pour le maintien des activités au cœur de La Réunion (CMAC)
FONTAINE Pascal, apiculteur
GEORGER Serge, Association pour la valorisation de l'Entre-Deux monde (AVE2M) *par téléphone*
HOAREAU Patrick, Fédération régionale des coopératives agricoles (FRCA)
HUET Jérôme, Groupement de défense sanitaire (GDS)
JANCI Laurent, Association pour les plantes aromatiques et médicinales de La Réunion (APLAMEDOM/ADPAPAM)
LAVERGNE Christophe, Conservatoire botanique national Mascarin (CBNM) *par téléphone*
LEBON Philippe, Société d'intérêt collectif agricole Réunion viande (SICAREVIA)
LEGER Christian, Société d'études ornithologiques de La Réunion (SEOR)
PAYET Patrice, Groupement pour la conservation de l'environnement et l'insertion professionnelle (GCEIP)
SEVRIN Marie-Rose, Coopérative des huiles essentielles de Bourbon (CAHEB)
VITRY Nicolas, Nature Océan Indien (NOI)
VARET Éric, Société d'intérêt collectif agricole Lait (SICALAIT)

4 LA COUVERTURE MÉDIAS :

La presse audiovisuelle

- ◆ Édition du soir du JT de Réunion 1^{re}, 26 février.
- ◆ Reportage d'Antenne Réunion, « Route des Géraniums : la solution pour moins de bouchons au Tampon », 11 mars.
- ◆ Interview de M. Pavard au JT de 12h30 de Réunion 1^{re}, 4 avril
- ◆ Reportage dans le JT d'Antenne Réunion, 14 avril.
- ◆ Reportage dans le JT de Réunion 1^{re}, 14 avril*
- ◆ « Je serais candidate aux municipales », Zinfos974, 20-04-18

La presse écrite

- ◆ « Saint-Pierre: Bientôt la création de la route des Géraniums? », Zinfos974, 08-07-17
- ◆ « Libre mais pas trop... », Journal de l'Île, 08-02-18
- ◆ « La route des Géraniums en débat », Quotidien, 09-02-18
- ◆ « Trois mois de débat pour la future route des Géraniums », Journal de l'Île, 27-02-18
- ◆ « Démarrage poussif du débat », Le Quotidien, 27-02-18
- ◆ « La route des Géraniums: la solution pour moins de bouchons? », Linfo.re, 11-03-18
- ◆ « Route des Géraniums: Les ingénieurs doivent revoir leurs copies estime Nathalie Bassire », Zinfos974, 12-04-18
- ◆ « Route des Géraniums: Le Tampon ne se mêlera pas de ce projet régional », Zinfos974, 12-04-18
- ◆ « Polémique route des Géraniums: la réaction de Didier Robert », Freedom, 13-04-18
- ◆ « Route des Géraniums: Didier Robert annonce le retrait du projet », Zinfos974, 13-04-18
- ◆ « Gel du projet route des Géraniums », Zinfos974, 14-04-18
- ◆ « Route des Géraniums: Projet suspendu, le débat continue », Linfo.re, 14-04-18
- ◆ « RN3, La contournante du Tampon, Didier Robert en attendant un nouveau maire... », Journal de l'Île, 14-04-18
- ◆ « Lettre ouverte de TAK "Le contournement du Tampon est un rêve de 33 ans" », Zinfos974, 15-04-18
- ◆ « Même suspendue, la route des Géraniums est unanimement condamnée », Journal de l'Île, 15-04-18
- ◆ « Route des Géraniums: Je refuse d'être le disjoncteur de la manipulation », Freedom, 15-04-18
- ◆ « L'initiative ne peut venir que de la commune du Tampon », Le Quotidien, 15-04-18
- ◆ « La RN3 va zigzaguer dans le champ politique », Journal de l'Île, 16-04-18
- ◆ « La RN3 Route des Géraniums: Quand la CNDP fait contre en missouk », Journal de l'Île, 17-04-18
- ◆ « Édito d'Yves Montrouge », Freedom, 17-04-18
- ◆ « PCR Route des Géraniums enfin le gel du projet! », Zinfos974, 18-04-18
- ◆ « Le PCR salue le gel du projet », Le Quotidien, 19-04-18
- ◆ « Le PCR veut l'autonomie politique », JIR, Clicanoo, 01-05-18
- ◆ « Route des Géraniums: une ultime réunion ce soir au Tampon », Freedom, 03-05-18
- ◆ « Clap de fin du débat public sur la route des Géraniums », JIR, Clicanoo, 04-05-18



5 TABLEAU BUDGÉTAIRE

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information et expression du public, outils internet, et numérique, logistique des rencontres publiques, secrétariat général. D'autre part, les frais engagés, par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements.

FRAIS ENGAGES PAR LA CPDP SUR LE BUDGET DU DEBAT (*)	407 000 €
OUTILS D'EXPRESSION ET D'INFORMATION DU PUBLIC	81 000 €
Conception et impression des outils d'information (tracts, dépliants, affiches, questionnaires, kakémonos, lettre du débat, compte-rendu...) Diffusion (affichage, boitage, tractage, spots radios, arrière de bus, routage...) Conférences de presse	
OUTILS INTERNET ET NUMERIQUES	72 000 €
Gestion, animation et modération du site Internet Animation, diffusion et modération réseaux sociaux Note de synthèse, bilan, compte-rendu Campagne réseaux sociaux	
RENCONTRES AVEC LE PUBLIC	94 000 €
1 réunion d'ouverture 3 réunions d'information générale 3 réunions thématiques 4 débats mobiles 1 réunion de clôture	
FONCTIONNEMENT DE LA CPDP	160 000 €
Installation et équipement de la Maison du débat (bureautique, location, maintenance, personnalisation...)** Location d'un véhicule Archivage Salaires et frais de déplacement du secrétaire général et de l'assistante	

FRAIS ENGAGES SUR SON PROPRE BUDGET PAR LA CNDP	45 000 €
INDEMINISATION DES MEMBRES DE LA CPDP	33 000 €
REMBOURSEMENT DES FRAIS DE DEPLACEMENT	12 000 €

* Les montants indiqués sont exprimés en Toutes Taxes Comprises (TTC), en date du 20 juin 2018

** Le mobilier et matériel informatique acquis pendant le débat ont été restitués au maître d'ouvrage

6 GLOSSAIRE / LEXIQUE

AGORAH Agence pour l'observation de La Réunion, de l'aménagement et de l'habitat

CASud Communauté d'agglomération du Sud regroupant les communes du Tampon, de l'Entre-Deux, de Saint-Joseph et de Saint-Philippe

CAUE Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement

CCEE Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement

CDPENAF Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers

CIRAD Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement

CIVIS Communauté intercommunale des villes solidaires regroupant les communes de Saint-Pierre, Saint-Louis, Petite-Île, Étang-Salé, Cilaos, Les Aviron

CMAC Collectif pour le Maintien des Activités au Cœur de La Réunion

CNDP Commission nationale du débat public. Autorité administrative indépendante dont la mission est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leur point de vue soit pris en compte dans le processus de décision : « Vous donner la parole et la faire entendre ».

CPDP Commission particulière du débat public mis en place pour organiser et animer le débat public sur le projet de route des Géraniums

DAAF Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt

DEAL Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DMO Document du maître d'ouvrage

DOMAINES (FRANCE) Nom communément utilisé pour désigner le service chargé de l'évaluation de la valeur des propriétés à exproprier.

DOSSIER DE SAISINE Dossier par lequel un maître d'ouvrage saisit la CNDP d'un dossier relevant des catégories visées aux articles L121 et suivants du code de l'environnement.

ERC Eviter, Réduire, Compenser

FUSEAU zone de 300 mètres de largeur dans laquelle le maître d'ouvrage compte réaliser les études de tracé de l'ouvrage.

GCEIP Groupement pour la conservation de l'environnement et l'insertion professionnelle

IGN Institut national de l'information géographique et forestière

MAÎTRE D'OUVRAGE : dans le présent compte-rendu, fait référence au Conseil Régional en charge du projet

MESURES COMPENSATOIRES Vise à compenser ou contrebalancer les effets néfastes pour l'environnement, d'un aménagement ou de la réalisation d'un projet inévitablement ou potentiellement créateur de nuisances.

MULTIMODAL Qui concerne l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet.

NOI Nature Océan Indien

ONF Office national des forêts

PADD Plan d'aménagement et de développement durable

PLU Plan local d'urbanisme

RN Route nationale

SAR Schéma d'aménagement régional

SCOT Schéma de cohérence territoriale

SEOR Société d'études ornithologiques de La Réunion

SRIT Schéma régional des infrastructures et des transports

TCSP Transports collectifs en site propre

TRACÉS Fait référence aux différents itinéraires possibles pour la route en projet

UNESCO Organisation des nations unies pour l'éducation, la science et la culture

ZNIEFF Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique

cndp Commission nationale
du **débat public**

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0) 1 44 49 85 60
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr
www.routedesgeraniums.debatpublic.fr