

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

Synthèse
Réunion thématique
du mercredi 4 avril 2018 à Saint-Pierre

SALLE / ADRESSE :	Saint-Pierre Campus Pro, 49 Rue Du Père Lafosse
PARTICIPANTS :	50 personnes
DÉBUT > FIN :	18 h10 à 21 h 32
QUESTIONS-RÉPONSES :	28 questions

En tribune

CNDP

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

Mme Renée AUPETIT, membre de la Commission particulière du débat public

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

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

Maîtrise d'ouvrage

M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations

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

M. François GODIN, Directeur de projets, SETEC international

Intervenants

Mme Fabienne COUAPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Intermodalité et mono-rail, SAR

M. Karim LECHLECH, Directeur Transports et déplacements

M. Thierry PAPIN, Directeur des grands travaux à la CIVIS

M. Mathieu CHICHERY, Directeur SEMITTEL

La séance est ouverte à 18 h10.

Laurent PAVARD rappelle les objectifs, les principes et les modalités du débat public, et détaille le programme de cette réunion thématique consacrée à la politique des transports et aux mobilités. Il s'agit de resituer le projet de Route des Géraniums dans la politique plus large des transports à la Réunion.

Renée AUPETIT rappelle les principes de participation à ce débat, les règles de la prise de parole. Le débat public doit permettre à chacun de présenter ses arguments pour que tout le monde puisse les apprécier. Il s'agit d'éclairer le maître d'ouvrage, ici le Conseil Régional, sur l'intérêt de son projet et de ses différentes variantes.

À l'issue de la remise de la synthèse des débats, le maître d'ouvrage décidera des améliorations à apporter à son projet, il est alors tenu d'expliquer pourquoi il choisirait de ne pas prendre en compte certaines conclusions du débat. Le compte rendu et le rapport de la CNDP étant remis au maître d'ouvrage au plus tard le 3 juillet, il devra y répondre avant le 3 octobre. Le suivi du débat public sera alors assuré par un garant qui aura pour tâche d'assurer la concertation du public tout au long de l'évolution du projet.

La diffusion de l'information autour de ce débat public a consisté d'abord en des « tractages » sur 20 points différents du secteur Sud de l'île de la Réunion et en campagnes d'affichage dans les magasins. 50 000 boîtes aux lettres vont recevoir bientôt les tracts d'information et la presse locale et la radio se sont fait l'écho du débat public.

Plusieurs habitants expriment leurs doutes sur la réelle volonté de communiquer des organisateurs, et témoignent qu'ils n'ont appris l'existence de ce projet que par le bouche-à-oreille. Un intervenant estime que les temps de prise de parole des organisateurs et du maître d'ouvrage risquent d'empêcher un véritable débat contradictoire.

Sylvie BRUNO, de la SEMAC, annonce que lors du premier débat, le président de la CNDP s'était inquiété du petit nombre de personnes présentes ; elle confirme que l'information autour de ce débat n'était pas encore diffusée sur l'île à fin février, alors qu'il était déjà commencé.

L'information autour de ce débat n'a pas été aussi partagée qu'il était espéré lors de son démarrage, la Commission Particulière est bien consciente de l'importance de développer les efforts de communication auprès de la population. Son objectif a toujours été de toucher le maximum de monde. En cas de déficit d'information, il sera toujours possible d'organiser de nouvelles réunions.

Intervention de Mme Fabienne COUAPEL SAURET, Conseiller régional en charge de la politique des transports et des déplacements

La politique des transports et des déplacements est au cœur des enjeux du territoire, au cœur de son aménagement. Depuis la loi NOTRe, la Région est chef de file de l'intermodalité : elle pilote et coordonne, mais elle ne peut pas se substituer. Il s'agit de rassembler l'ensemble des acteurs de la mobilité durable, en particulier les intercommunalités.

Le défi majeur de la Réunion en termes de mobilités est évidemment la congestion routière partout sur l'île. Des mesures sérieuses et efficaces sont nécessaires pour éviter l'asphyxie circulatoire, avec une prévision d'environ 25 000 à 28 000 voitures nouvelles chaque année sur les routes de l'île.

L'autre défi est celui de la protection de l'environnement, et les transports et déplacements sont au cœur de cette politique durable d'aménagement du territoire.

Le premier poste de consommation d'énergie finale sur l'île est celui des transports, et ce sont aussi les transports qui grèvent les budgets des ménages. La Région travaille activement à la mise en place de l'ensemble des schémas directeurs en la matière : diagnostics, enjeux, défis à relever, plans d'action à réaliser et financements pour qu'ils puissent se faire.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, la Région est aussi l'autorité organisatrice du transport interurbain, avec les Cars jaunes, réseau qui fait le tour de l'île. Cinq autorités ont en charge la mobilité : la CIVIS, le TCO, la CINOR, la CASUD et la CIREST. Le département a gardé la compétence du transport scolaire des jeunes personnes handicapées. En 2013, tous ces acteurs sont regroupés au sein du

Syndicat Mixte des Transports de la Réunion, qui a en charge l'harmonisation de la billettique, de la tarification et de la connexion entre les réseaux.

Il y a 2,5 millions de déplacements chaque jour à la Réunion, tous modes de transport confondus. L'objectif est de proposer une offre de transports collectifs performante et efficace. La comparaison avec les grandes agglomérations en métropole n'est pas pertinente puisqu'il s'agit de réfléchir à l'échelle d'une région, pas à celle d'une commune ou d'une agglomération.

Le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) planifie l'organisation et la création de toutes les infrastructures de transports collectifs : création de voies réservées aux bus, pistes et itinéraires cyclables, organisation du co-voiturage, planification régionale de l'intermodalité.

La Région porte une véritable volonté de rassembler et de mettre en cohérence la multiplicité des acteurs du déplacement. Par exemple le TCO travaille avec la Région sur l'axe mixte du TCO pour articuler le projet de réseau régional de transports guidés de la Région avec le projet de tramway du TCO (mutualisation et infrastructures communes pour un meilleur emploi de l'argent public).

Intervention de M. Karim LECHLECH, Directeur des Transports et des Déplacements, Conseil Régional

En 2014, l'Assemblée plénière de la Région a validé le SRIT ainsi que le plan Vélo (PPRV), les années 2016 et 2017 ont été consacrées à la mise en place d'indicateurs de suivi de ces schémas directeurs.

Un objectif particulièrement ambitieux du SRIT est d'atteindre une part modale de transports en commun de 15 % à l'horizon 2030, alors que depuis 25 ans cette part plafonne à 7 %. Un autre objectif est de diminuer de 10 % le volume de carburants fossiles, la modernisation du parc automobile permet d'espérer atteindre cet objectif.

Les objectifs du SRIT sont :

- Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre ;
- Disposer d'une offre mieux équilibrée entre transport individuel et transport collectif ;
- Maîtriser la congestion routière ;
- Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons ;
- Décliner un plan d'actions réaliste, financé et contrôlé pour toutes les infrastructures, routières, maritimes, aéroportuaires.

Des démarches ont été engagées auprès des administrations et des entreprises pour développer des modes de transport innovants et mettre en place des plans de déplacements, devenus obligatoires depuis 2018. La CINOR a lancé un projet de transport par câbles beaucoup moins polluant.

La Région accompagne les actions portées par les autorités organisatrices de la mobilité, c'est-à-dire les agglomérations, via le Plan Régional Vélo (PRV) et la Voie Vélo Régionale (VVR), et a entrepris la réalisation d'aires de co-voiturage. Des études sont en cours sur les bio-carburants et les carburants alternatifs.

Le PRV consiste à réaliser d'abord un diagnostic prospectif, puis un plan d'actions qui comprend la réalisation d'études de faisabilité sur des boucles et des voies consacrées aux vélos. Une fois ces études terminées, elles sont confiées aux collectivités et une aide est débloquée, à hauteur de 80 % du coût des travaux nécessaires.

L'intervention de la Région au niveau des mobilités s'est concrétisée au niveau du plan Trans Eco Express, pour aider les collectivités à réaliser des voies de bus, des abris, des gares routières, et à acquérir des véhicules propres.

Les projets en cours sont notamment :

- La traversée de Saint-Denis par transport ferré ;
- La prolongation des travaux à Sainte-Suzanne avec une voie bus dédiée à l'entrée Est de Saint-Denis pour sortir les bus de l'embouteillage ;
- Une étude sur l'aménagement d'une plate-forme multimodale à Saint-Benoît : la partie en 2x1 voie sera transformée 2x2 voies plus une voie bus et une voie vélo ;

- Des études sont engagées avec le TCO pour mutualiser un réseau ferré régional et un réseau ferré local.

En quelques années, 200 véhicules ont été financés par la Région pour un montant de près de 40 M€, 742 abris voyageur, un pôle d'échange et la rénovation de la gare du Tampon pour 5 M€. Enfin, 373 places de parking et des aires de co-voiturage ont été réalisées.

Un habitant de la Plaine des Cafres exprime son scepticisme sur la faisabilité des projets de voies pour bus, étant donné qu'il n'existe pas de réseau à proprement parler pour ces véhicules, d'autant plus que les bus achetés par la Région se sont vite révélés hors normes.

Un réseau de bus performant exige bien entendu la création de voies dédiées aux transports collectifs, malgré les contraintes dues à la topologie de l'île. La Région axe le développement de ce mode de transport sur son réseau Cars jaune. Le projet de Réseau Régional de Transports Guidés (RRTG) part de Saint-Benoît et s'étend vers le Nord, en passant par l'Ouest et par le Sud, pour arriver à Saint-Joseph. Une étude plus poussée vient d'être lancée pour l'Est, de Saint-Benoît jusqu'à Saint-Denis, avec une jonction avec la Nouvelle Route du Littoral. Quand la Région est compétente sur son foncier, elle met en place des financements pour créer des voies dédiées aux transports collectifs, sinon elle incite les communes à mettre en œuvre des projets et propose des aides à leurs financements.

Un habitant s'inquiète du déroulement de cette réunion, qui consiste pour le moment à présenter des projets de transports en commun, alors qu'il est évident qu'un projet de route développera nécessairement l'usage de la voiture. La Région propose à peine 400 places de co-voiturage alors que deux millions de personnes se déplacent chaque jour, avec des embouteillages quotidiens. La vraie question serait plutôt : quand va-t-on arrêter de construire des routes à la Réunion ? (Applaudissements nourris.) Pourquoi prendre le bus si les routes consacrées aux voitures sont autant développées ? À Saint-Louis, il ne passe qu'un seul bus toutes les heures, ce mode de transport ne peut donc pas devenir le mode quotidien pour les usagers.

Les réseaux de transport collectif à la Réunion doivent être améliorés, mais les intercommunalités font face à de nombreuses contraintes, et ce n'est qu'en 2013 que les différents acteurs ont enfin pu être rassemblés pour amplifier les réseaux de transport collectif, avec 300 kilomètres de lignes nouvelles et 51 lignes ouvertes en quelques années. Ce n'est certes pas encore suffisant et les alternatives au tout-voiture doivent encore être encouragées.

Un intervenant s'interroge sur la cohérence des politiques de transports, d'habitat et d'urbanisme, en particulier sur la zone Sud de l'île : le Grand Sud n'arrive pas à faire un SCOT, le PLU du Tampon n'évoque pas ce projet de Route des Géraniums. En outre les différences d'échelle et de compétences entre collectivités sont un véritable frein à la cohérence des territoires, alors que le foncier est particulièrement rare et précieux à la Réunion.

Il est bien prévu d'organiser des réunions au Tampon, ce mardi 10 avril et ce samedi 14 avril.

Une habitante du Tampon remarque qu'elle a voulu utiliser le vélo pour ses déplacements, mais qu'elle a dû abandonner, puisque seul le tronçon de L'Étang-Salé permet un déplacement sécurisé avec ce mode de transport. Des pistes cyclables le long des routes consacrées aux voitures ne seraient pas suffisamment sécurisées. Et concernant le bus, pas moins d'une heure est nécessaire pour rejoindre la gare de Saint-Pierre depuis Le Tampon. L'argent public devient rare, mais 600 M€ sont envisagés pour réaliser cette Route des Géraniums, alors que c'est l'autosuffisance alimentaire qui devrait être développée en priorité, et donc le développement des terres agricoles.

La création des itinéraires cyclables a permis de réduire le nombre d'accidents sur les routes. Le foncier de la Réunion est contraint et rend difficile la création de pistes cyclables à côté des routes déjà existantes. La Région a financé l'installation de pas moins de 740 abris bus, les rotations horaires ne sont certes pas suffisantes, mais depuis la nouvelle mandature, installée en janvier 2017, l'augmentation des rotations est devenue une priorité.

Intervention de M. Félix LACPATIA, Chargé d'Opérations à la Direction des Grands Travaux

La micro-région Sud, le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon, doivent faire face à beaucoup de difficultés : en premier lieu la démographie, avec un quart de la population qui va s'y implanter

d'ici 2025, et un tiers des déplacements. La situation peut devenir catastrophique dans les 20 ans à venir si rien n'est fait pour alléger les zones d'embouteillages quotidiens. Un tiers de la population sur cette zone a moins de vingt ans aujourd'hui, cette population sera amenée à trouver des emplois et donc à se déplacer dans les années à venir. S'ajoute à cela le souci de l'équipement des ménages à la Réunion, en retard par rapport à la métropole. En bas du tripôle, 50 000 véhicules sont recensés, puis 20 000 véhicules sur La Plaine des Cafres et 5 000 véhicules dans le haut de la zone. Les problèmes aigus de circulation concernent d'abord Saint-Benoît et Le Tampon. Des études sont faites sur la traversée de Saint-Benoît, qui prennent en compte la Route des Géraniums.

Deux chiffres importants du SRIT : l'objectif, très ambitieux, de 15 % de transports en commun, et donc 85 % des transports qui ne se feront pas de cette manière ; la réduction de la consommation d'énergies fossiles qui implique de trouver une alternative durable à l'usage de la voiture.

Sur la micro-région Sud, il y a très peu d'immeubles de plus de cinq étages, mais beaucoup d'habitat diffus, qui pose beaucoup de soucis pour desservir les habitations et les entreprises puisque les voitures sont fortement utilisées pour relier les différentes zones étalées sur le territoire.

En outre, la zone du tripôle est l'une des plus importantes pour l'agriculture de l'île. L'un des projets de la Région est justement de préserver les terres agricoles, objectif qui doit être respecté et pris en compte.

Les objectifs sont d'abord de soulager la ville du Tampon, d'en détourner les véhicules qui n'ont rien à y faire, afin que la ville puisse redéployer ses rues au service de sa population. Il n'est pas possible actuellement de consacrer des routes uniquement aux bus, mais une voie rapide pour voitures le permettrait.

Les bourgs s'étendent un peu partout sur la zone du tripôle et ont tendance à se développer de plus en plus, les maisons se construisent de plus en plus, mais sans les réseaux nécessaires (eau potable, eaux pluviales, etc.), qui arrivent toujours plus tard, ce qui occasionne notamment des inondations et une explosion de la crise du logement. La Route des Géraniums permettra de brancher les routes départementales et le réseau communal via des échangeurs, afin de desservir les différents quartiers.

Les pôles économiques de l'île se concentrent surtout sur les côtes, mais beaucoup de petites entreprises sont installées sur les hauts de l'île, un des meilleurs endroits pour lier les hauts et les bas de l'île s'avère être la zone du tripôle.

Enfin, l'intérêt touristique de la Route des Géraniums est évident : en septembre et octobre, des paquebots de touristes arrivent au port, qui vont directement visiter le volcan, en ratant la plupart des autres sites touristiques de la Réunion.

Le projet de la Route des Géraniums propose trois familles de variantes : dont le coût du projet s'étage de 380 M€ à 583 M€.

En résumé, le projet permettra de mieux desservir le territoire, toute la circulation actuelle ne pouvant plus être seulement concentrée sur les routes existantes, même si celles-ci étaient élargies pour accueillir plus de voitures. La route permettra aussi une meilleure accessibilité des pôles de la micro-région Sud et favorisera les zones calmes dans les centres-villes, aujourd'hui congestionnés par les trafics.

En Europe, une opération routière dure entre 15 ans et 20 ans ; sur ce projet de Route des Géraniums, une fois la variante choisie, les études et autorisations réglementaires devraient être achevées en 2025. Puis les travaux pourront commencer, soit d'une seule traite, soit en plusieurs phases, pour une livraison prévue en 2035.

Un intervenant, agriculteur, s'inquiète du nombre de terrains agricoles supprimés, quelle que soit la variante choisie.

Améliorer le réseau sans faire de nouvelle route ne serait pas une solution viable, car avec l'augmentation progressive de la population et donc des véhicules, la situation serait comparable à celle qui existait sur la route de la Saline-les-Bains avant l'ouverture de la route des Tamarins.

Le prix des terrains agricoles n'est pas évident à calculer aujourd'hui, pour un projet dont les travaux vont commencer seulement d'ici 15 ans ou 20 ans, et il s'agira moins de racheter des terrains que de donner des terrains de même valeur aux agriculteurs concernés. Il existe beaucoup de terrains en friche, qui pourront être mis en valeur notamment via l'irrigation.

Une habitante de la Ravine des Cabris s'inquiète du passage des tracés près de sa résidence, alors que la zone est supposée être « zone calme » de Saint-Pierre. Tous les tracés passeront sur les terrains de son exploitation agricole, pour faire plaisir à quelques touristes, alors que justement la force de la Réunion réside dans ses sentiers de randonnée pour visiter les hauts de l'île. 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 modes de mobilités, en particulier le rail.

Les chiffres donnés dans le dossier du maître d'ouvrage sur l'impact sur les terres agricoles concernent bien un impact possible du projet, et pas forcément des expropriations de terrain. Les plans présentés montrent l'impact sur 300 mètres de largeur, alors que la route elle-même ne fera au maximum que 30 mètres de large. Par ailleurs, sur les nouvelles routes, des dispositifs acoustiques sont prévus, notamment des murs, pour préserver au mieux la qualité de vie des riverains.

Un habitant du Tampon annonce son opposition au projet : la route monte très haut alors que le trafic concerne essentiellement la plaine, jusqu'à la RN3, avec trente minutes d'embouteillage tous les matins à Saint-Pierre, et encore des embouteillages en fin de journée sur Saint-Denis. Une belle route pour quelques touristes jusqu'au Col de Bellevue ? Ce n'est clairement pas la priorité aujourd'hui !

L'échangeur à l'entrée de Saint-Pierre est de mauvaise qualité et sera modifié à l'occasion du projet. Une option du projet serait de créer un parking relais à proximité, pour y garer les voitures avant de prendre les transports en commun.

Une habitante s'inquiète du réel objectif de cette Route des Géraniums : la variante Est absorberait beaucoup moins de trafic routier que la variante Ouest, dès lors, quel serait son intérêt si cette variante était retenue ?

Philippe BERNE, ancien vice-président de la Région, estime qu'il y a d'abord un problème de calendrier, ce projet ayant été lancé publiquement à seulement deux ans des élections municipales... Les sommes qu'implique ce projet sont extrêmement importantes, il faudrait pouvoir les comparer avec le coût des autres projets, comme par exemple la Nouvelle Route du Littoral. Quand le président de la Région était encore maire du Tampon, une rocade était prévue pour environ 100 M€, dont environ 10 M€ pour la commune elle-même. Cette rocade aurait pu régler une grande partie des congestions actuelles, mais malheureusement le projet fut abandonné... De même, le projet d'amélioration de la route des Flamboyants, lui aussi abandonné, aurait permis de récupérer tout le trafic de la partie Ouest de la Plaine des Cafres, afin d'éviter le centre-ville. Les 500 M€ du projet de la Route des Géraniums pourraient servir à d'autres projets, autrement plus intéressants, d'autant plus que le souci principal est celui des transports en commun, en particulier le développement du tram-train, abandonné par le nouveau Président de Région !

Le projet de tram-train n'a pas été abandonné par le Président de la Région, il a été annulé par la Cour d'Appel administrative de Bordeaux, parce qu'il n'était pas financé et présentait des risques géologiques et écologiques. En lieu et place, le projet de Réseau Régional de Transports Guidés a été initié, validé par l'ensemble des partenaires en 2016. En outre, la nouvelle Route du Littoral est devenue prioritaire, pour réaliser un axe majeur et structurant entre le Nord et l'Ouest.

Intervention de M. Mathieu CHICHERY, Directeur Général Délégué, SEMITTEL

La SEMITTEL intervient pour le compte de la CASUD et de la CIVIS pour l'exploitation des réseaux Alternéo (100 bus, dix millions de voyageurs par an) et CASUD (62 bus, deux millions de voyageurs par an). A eux deux, ces réseaux transportent plus de cinq millions d'enfants chaque année, avec pas moins de 304 bus.

Le réseau Alternéo dessert les centres-villes de Saint-Louis et de Saint-Pierre avec 2 voyageurs par kilomètre parcouru, le réseau Cars Sud alimente des dessertes locales plus dispersées, à raison de 0,32 voyageur par kilomètre.

Les lignes CASUD proposent un bus toutes les 45 mn, la ligne 2 du réseau Alternéo propose un bus toutes les 30 mn. Deux lignes d'Alternéo desservent la gare du Tampon et l'université du Tampon. Sur Le Tampon, le réseau est très dense, mais sur beaucoup de lignes, il n'y a qu'un bus toutes les deux heures.

Depuis décembre, une navette de neuf places est exploitée en centre-ville du Tampon, 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. Cela montre bien l'intérêt des Réunionnais pour les transports en commun, dès lors que la fréquence est suffisante.

Pour développer les bus, il faut bien réaliser des routes. Des créations de nouvelles infrastructures ont déjà permis d'augmenter significativement le niveau d'offres. Tant que les bus seront coincés dans les embouteillages, comme n'importe quel autre véhicule, il sera difficile de convaincre les usagers d'utiliser ce mode de transport.

Intervention de M. Thierry PAPIN, Direction des Grands Travaux, CIVIS

Avec 6 % d'augmentation du trafic sur la ligne Saint-Louis – Saint-Pierre, la CIVIS réfléchit au développement des réseaux de transport de demain, avec des projets sur les dix prochaines années via le réseau Alternéo, c'est le projet NEO. Une fois les projets de RN2/RN3, de la Croix du Sud et de la Route des Géraniums réalisés, le réseau routier ne sera plus extensible, et nécessairement, d'autres modes de déplacements devront être envisagés.

Sur la micro-région Sud, la desserte fine du territoire est priorisée, plutôt que le rail, qui viendra plus tard, avec la compétence de la Région, pour s'interfacer.

L'offre de transports en commun dépend évidemment des infrastructures réalisées, pour permettre une fréquence de passage importante, une exploitation performante et du matériel roulant confortable et agréable à utiliser. Deux lignes fortes sont étudiées : Saint-Louis – Saint-Pierre en passant par la ZAC Roland HOARAU et le CHU de Saint-Pierre, et Le Tampon – Saint-Pierre, avec des fréquences pouvant aller jusqu'à 10 mn.

Dans le cadre du débat public, l'infrastructure de la liaison Tampon – Saint-Pierre s'avère particulièrement importante, elle sera essentiellement dédiée aux transports collectifs. Dans les dix prochaines années, la fréquentation des réseaux Alternéo et Cars jaunes devrait doubler, et enfin la progression de la part de l'automobile devrait être freinée, au profit des transports en commun. Il restera 85 % de part modale dédiée aux voitures.

Une habitante s'offusque de la manière dont se déroule le débat de ce soir : les exposés s'enchaînent et laissent très peu de temps au public pour s'exprimer, alors que la population redoute les expropriations. Que vont devenir les personnes âgées qui seront expulsées de leurs maisons ? La question écologique n'est pas non plus abordée, alors que la faune et la flore sont menacées par ce projet.

Un intervenant s'étonne des différents projets présentés : un train suspendu à l'Est de l'île, un tramway à l'Ouest, dans les hauteurs du Sud la menace que disparaissent la multitude de sentiers très agréables pour les touristes qui permettent de prendre connaissance de la Réunion profonde... Mais des routes complètement bouchées sur l'axe Saint-Louis – Saint-Pierre, et plusieurs projets abandonnés alors qu'ils auraient coûté moins aux contribuables. Pourquoi ces projets ont-ils été abandonnés ? Avant tout parce que la majorité régionale a changé... Et d'ici 2035, il y aura certainement encore de nouveaux changements politiques, et donc les projets portés aujourd'hui qui seront abandonnés tôt ou tard ! Enfin, qui pourrait préciser les rémunérations des transporteurs, qui seraient payés aux rotations et non pas au nombre de personnes transportées ?

Le financement des transports publics suit un modèle national : l'utilisateur paie environ 25 % du transport, quel que soit le réseau considéré. Le réseau Cars Sud est un peu sous les 20 %, le réseau Alternéo, plus dense, un peu au-dessus de 25 %. Le reste est payé par les impôts des contribuables.

Concernant les volumétries de circulation sur la micro-région Sud, il y a jusqu'à 20 000 véhicules par jour sur Plaine des Cafres, sur une route à deux voies seulement, c'est aussi cela qui justifie de créer une déviation par une voie hors agglomération. Le trafic est d'ailleurs généré principalement par les gens qui habitent le secteur, et pas par des touristes de passage qui vont au volcan, puisque dans les hauteurs le trafic tombe à moins de 5 000 véhicules par jour.

Parmi les autres projets évoqués, la déviation Est de Saint-Pierre est loin de faire l'unanimité, de nombreux agriculteurs sont contre ce projet-là aussi. Tous ces projets évoqués répondent à un schéma cohérent, entre transports collectifs et voiture, pour permettre à chacun de se déplacer dans une situation non congestionnée. Le métro sur l'île Maurice, projet vieux de 20 ans, donné en exemple par un intervenant, a souffert d'un gros déficit de débat public et suscite aujourd'hui la colère

à cause de toutes les expropriations nécessaires. Un train à la Réunion obligerait aussi à réaliser des emprises sur des terrains agricoles et des expropriations. Toute infrastructure consomme de l'espace, il faut réussir à hiérarchiser les projets, les soumettre au débat et établir les priorités.

Une habitante s'offusque de la quantité de projets lancés par la Région, alors que l'argent public se fait de plus en plus rare et que les habitants de la Réunion sont loin d'être aisés.

Un habitant de Saint-Pierre rappelle aux responsables de la CIVIS qu'au dernier conseil communautaire, ils ont décidé d'augmenter encore une fois le prix des tickets de bus. Le transport en commun ne sera pas utilisé si son coût ne cesse d'augmenter, d'autant qu'aucune liaison n'est prévue sur Saint-Joseph et Saint-Philippe. Le projet NEO privilégie l'échange entre Saint-Louis et Saint-Pierre, alors qu'il serait plus utile de mettre en place un réseau entre Saint-Pierre et Le Tampon et ses 160 000 habitants. La CIVIS a investi en 2013 dans une dizaine de bus électriques, pour 530 000 € par véhicule, alors que ces bus sont régulièrement en panne.

Sur la question des bus électriques, le véhicule coûte 250 000 €, avec un forfait pour sa maintenance pendant six ans. Les 500 000 € incluent cette maintenance sur six années. Sur le réseau Alternéo, la tarification n'avait pas évolué entre 2005 et 2015, il faut bien trouver un point d'équilibre entre tarif unitaire et tarif des abonnements, qui eux n'ont pas augmenté en 2015. En outre, tous les villages de la Réunion sont déjà desservis par des bus, même si les fréquences ne sont pas toujours satisfaisantes.

Une habitante, utilisatrice régulière des bus de la ligne 2 de la CASUD, estime que ces bus sont de véritables poubelles, certains étant en service depuis plus de 15 ans, sans parler des pannes fréquentes.

Un habitant de Rivière-Saint-Louis insiste à nouveau sur le fait qu'une nouvelle route ne pourra que développer encore un peu plus l'usage de la voiture, d'autant plus avec 30 % de jeunes dans la micro-région Sud. L'autonomie alimentaire a été évoquée tout à l'heure, l'agriculture est certainement plus importante que l'acheminement de 5 000 voitures jusqu'au Col de Bellevue. La saturation du réseau routier est en grande partie due aux trajets des parents qui déposent leurs enfants à l'école, combien de personnes passent dix minutes garées devant l'école chaque matin, en bloquant la circulation ? Par ailleurs, le « débat » de ce soir ne ressemble pas du tout à un débat, le projet de Route des Géraniums est présenté comme allant de soi, avec seulement le souci de convaincre le public de son intérêt... La « participation citoyenne » est seulement un effort de communication pour faire accepter un projet très coûteux, alors que ce sont les habitants qui, au final, vont financer le projet avec leurs impôts. Toutes les grandes métropoles du monde travaillent à réduire les flux de voitures, 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 transports et des paysages préservés que des rocade partout à la Réunion...

Un intervenant demande au maître d'ouvrage de clarifier son propos : la route va-t-elle « aspirer » les voitures, ou générer plus de trafic routier ?

Avec ou sans la Route des Géraniums, dans les années à venir, le trafic routier à la Réunion ne cessera pas de croître, étant donné l'augmentation de la population et le rattrapage progressif du niveau d'équipement des habitants, par rapport à la métropole. Dans les premières années de livraison d'une nouvelle route, il y a un pic d'utilisation de cette nouvelle route, parce que les usagers ont une nouvelle opportunité de se déplacer en voiture, et pas parce que de nouvelles voitures arrivent.

Le Syndicat Mixte des Transports Routiers a réalisé une enquête sur les déplacements des ménages, d'où il ressort que jusqu'à 17 ans, les jeunes utilisent surtout le vélo et les transports en commun, puis essentiellement la voiture à partir de 18 ans.

Un jeune intervenant répond qu'il aimerait pouvoir utiliser un métro ou un tramway, au lieu d'avoir à acquérir une voiture et de se mettre un crédit sur le dos pendant plusieurs années. Pour le moment, étant donné tous les bouchons sur les routes, les transports en commun restent impraticables. Un transport en commun efficace et durable serait une bien meilleure solution qu'une nouvelle route consacrée aux voitures.

Un habitant affirme à son tour qu'à la fin de cette réunion, l'impression est que la décision de construire la Route des Géraniums est déjà actée, et qu'il s'agit seulement ce soir d'éduquer la population.

Les lois en vigueur prévoient l'obligation d'organiser un débat public, qui est organisé par une commission indépendante, laquelle rendra un rapport qui sera livré à la Région. En fonction des conclusions de ce rapport, la Région décidera de continuer ce projet, de l'abandonner ou de le faire évoluer.

Un habitant remarque qu'avec un rapport de débat public à rendre le 3 juillet, puis la Région qui doit rendre sa réponse au plus tard le 3 octobre, il reste possible d'organiser de nouvelles réunions avant l'été, pour apporter plus d'informations à plus de personnes et savoir enfin si les conditions d'un vrai débat sont réunies. Ou s'agit-il seulement de communication pour vendre un projet déjà décidé ?

Un habitant estime qu'en dehors des projets pour voitures, la seule solution proposée par la Région est de développer le bus, alors que les Créoles ne prennent pas le bus, pour une raison déjà évoquée tout à l'heure : ce sont des bus vétustes, qui ne donnent vraiment pas envie de les utiliser. L'autosuffisance alimentaire, le développement des terres agricoles, voilà les vrais enjeux de la Réunion aujourd'hui.

Une habitante souhaite à son tour que les conditions du débat soient précisées, en particulier la possibilité de le prolonger au-delà du planning initial : le débat s'étend à peine sur deux mois, en 2018, alors que le projet est supposé aboutir... en 2035 ! En quoi la future Route des Géraniums permettrait d'améliorer le quotidien, alors que la route va avant tout générer encore plus de trafic de voitures ?

Si le projet est poursuivi après la conclusion du débat public, une concertation sera obligatoirement mise en place, pour accompagner la vie du projet jusqu'à l'enquête publique, via des contributions écrites, des contributions sur Internet ou la participation aux réunions ouvertes au public. Dans le cadre du débat actuel, la Commission Particulière peut parfaitement prendre la décision d'organiser une réunion supplémentaire, sans interventions d'experts, afin de laisser s'exprimer les opinions et répondre directement aux questions qui seront posées.

Sylvie BRUNO, du SEMAC, s'interroge sur la continuation éventuelle de la Route des Géraniums, au niveau du Col de Bellevue, pour relier Saint-Pierre à Saint-Benoît : la route passerait alors par le parc national, alors que ce sont plutôt les transports en commun propres qui mériteraient d'être encouragés.

En matière de service public, les compétences de la Région sont définies par la loi : développement économique, tourisme, environnement, formation professionnelle. Depuis le 1^{er} janvier 2018, la Région est aussi compétente sur les routes nationales, auparavant compétence de l'État, et depuis le 1^{er} janvier 2017 pour les transports collectifs routiers interurbains (réseau Cars jaune).

L'étude de faisabilité entre Saint-Pierre et Saint-Benoît a déjà fait l'objet d'un itinéraire possible, avant l'ouverture du parc national. A cette époque, il y avait déjà une route nationale, la RN3, qui traversait le futur parc, au niveau du Col de Bellevue et aux Rampes de l'Écho. Cette route a été sanctuarisée, et peut faire l'objet de travaux d'amélioration, évidemment sous certaines conditions étant donné les enjeux de protection de l'environnement dans cette zone.

Un agriculteur demande ce qu'est devenu le projet de tracé de la Croix du Sud, qui devait être la première tranche de la rocade au Tampon. Si la variante Est de la Route des Géraniums est retenue, ce projet sera-t-il tout de même maintenu ?

La Croix du Sud n'est pas un projet créé par la Région, mais par la CIVIS. Ce projet n'est pas lié à celui de la Route des Géraniums, et comme tout projet de ce type, une enquête publique sera lancée après l'aboutissement de l'avant-projet, lequel s'étalera sur deux ou trois ans.

Une intervenante s'inquiète de l'absence des élus à ce débat, alors qu'ils sont décideurs sur le projet de Route des Géraniums.

Une autre intervenante ajoute que lors de la première réunion de ce débat public, le président de la Commission Particulière s'était d'ailleurs inquiété lui aussi de constater l'absence des élus.

Une agricultrice constate qu'après ce débat, elle se voit forcée d'annoncer à sa famille que le projet risque de passer par ses terres, voire même qu'elle pourrait être expulsée de son habitation.

Une fois la variante de tracé choisie, le principe sera évidemment de ne pas mettre les personnes expropriées à la rue, elles seront aidées financièrement à trouver de nouvelles demeures. Lors de la construction de la route des Tamarins, des lotissements entiers avaient été construits en marge des travaux.

La séance est levée à 21 h 32.