

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

Compte-rendu intégral
Réunion thématique
du mercredi 4 avril à Saint-Pierre

SALLE / ADRESSE : Campus Pro
49, rue du Père Lafosse – Saint-Pierre

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

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir. Je vais vous demander votre attention. Je suis Laurent PAVARD. Je suis le Président de la commission chargée d'organiser ce débat public. Je voulais vous remercier d'abord de vous être déplacés malgré les éléments. Il ne fait pas très beau. Vous avez bravé la pluie. Merci d'être avec nous.

Cette réunion est la quatrième réunion que nous tenons depuis le début du mois de février. C'est une réunion thématique, c'est-à-dire qu'elle est destinée à exposer l'ensemble des stratégies de mobilité sur l'île de la Réunion. Pourquoi ? Parce que le projet de route des Géraniums, qui est présenté par les services de la Région, est un projet routier, mais il se met dans un cadre beaucoup plus général, qui est celui de la mobilité. La mobilité, c'est quoi ? C'est le transport en voiture, c'est le transport en commun, c'est le transport à pied, les transports éventuellement en sites propres, si un jour il y en a. Ceux qui ont lu le journal ce matin ont vu qu'il y avait dans *Le Quotidien* deux ou trois pages sur une étude du syndicat mixte des transports sur les modes de mobilité des Réunionnais. Nous sommes donc en plein dans ce sujet-là.

Nous avons fait venir ce soir des intervenants spécialisés du sujet. Notre ambition ce soir est de tirer un portrait assez exhaustif de la situation et des projets dans l'île de la Réunion. Pourquoi ? C'est pour resituer ce projet, qui est un projet routier, dans cette politique qui est plus large.

Notre séance va commencer par un rappel de ce qu'est la Commission, ce que nous sommes ici, ce que sont nos partenaires de la région, quels sont les objectifs du débat. Sur cette partie-là, nous aurons une petite partie d'échanges avec la salle.

Ensuite, nous attaquerons des interventions d'abord de Madame COUAPEL SAURET, qui est conseillère régionale, en charge de la politique des transports, qui nous donnera quelques indications sur la stratégie et la politique du Conseil régional dans ce domaine. Elle sera suivie d'un exposé de Monsieur Karim LECHLECH, qui est en tribune, qui est Directeur des transports et des déplacements de la Région.

À la suite de cela, nous aurons une deuxième séquence de questions/réponses avec la salle avant d'attaquer la présentation du projet lui-même. Je crois que beaucoup d'entre vous sont venus pour cela. Cette partie-là sera présentée par Félix LACPATIA, qui est ici. Il aura une vingtaine de minutes pour présenter les tenants et aboutissants du projet, la description des variantes qui sont aujourd'hui mises sur la table. Ensuite, nous aurons une troisième phase de questions/réponses, d'échanges avec la salle.

Nous parlerons ensuite des projets des collectivités territoriales parce qu'il y a la Région, il y a le Département qui n'est pas là ce soir, mais il y a aussi les collectivités territoriales, les intercommunalités qui ont leurs propres projets d'aménagement d'une façon générale, mais elles ont également des compétences routières en matière de transport en commun. Nous aurons donc deux interventions, celle de Monsieur Thierry PAPIN, en charge des grands travaux à la CIVIS – vous connaissez la CIVIS, je suppose, c'est l'intercommunalité du sud et un peu en allant vers l'ouest de la région du grand triangle – et celle de Mathieu CHICHERY, qui est Directeur de la SEMITTEL. Je ne veux pas dire de bêtise, mais la SEMITTEL est l'organisme en charge des transports en commun dans la région de Saint-Pierre – Le Tampon.

Nous terminerons par une quatrième séquence d'échange assez longue pour que vous puissiez poser vos questions auxquelles soit la Commission, soit les services régionaux soit les intervenants que nous avons invités ce soir répondront, soit pour que vous puissiez présenter des points de vue. Vous avez tout à fait le droit de donner votre avis – c'est d'ailleurs pour cela que nous organisons ce débat – dire si vous êtes d'accord, pas d'accord, si vous avez des objections sur ce projet. Nous avons essayé de garder une grande partie d'échanges avec la salle pour que vous puissiez pleinement vous exprimer.

Je vous remercie. Je vais passer la parole à ma collègue Renée AUPETIT qui va vous parler du débat public, qu'est-ce que c'est, comment nous le voyons, comment nous l'organisons.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à tout le monde et merci d'être venus à la rencontre du débat public sur cette route des Géraniums.

Quelques règles concernant la prise de parole. Nous souhaiterions que chaque fois que quelqu'un souhaite prendre la parole, il puisse signaler qu'il veut prendre la parole, qu'il se présente, de façon à ce que les hôtesse qui sont ici dans la salle puissent vous donner le micro, prendre vos coordonnées parce que tous les débats et tout ce qui va se dire ce soir sont enregistrés. Avoir votre accord sur les photos qui pourraient être prises si vous le souhaitez. Si vous ne le souhaitez pas, à ce moment-là, nous annulerons purement et simplement la photo.

Sur la prise de parole, les hôtesse vous donneront le micro. Une fois que vous avez terminé votre intervention, le micro sera repris par l'hôtesse et sera transmis à quelqu'un d'autre. Un point important sur la prise de parole, comme vous êtes quand même relativement nombreux et que le temps est compté pour chacun, essayez d'être assez bref dans votre question de façon à ce que l'on puisse vous répondre. Nous ne voulons pas brimer votre parole, mais il faut que tout le monde puisse s'exprimer. On a parfois tendance à être un peu long dans l'expression ou dans la question.

Si vous ne voulez pas prendre la parole, il y a la possibilité d'écrire votre question. Vous la transmettez dans ce cas là à l'hôtesse et la réponse pourra être transmise aux techniciens qui sont ici présents et pourront vous répondre directement ou éventuellement la réponse pourra être transmise *via* internet, *via* votre mail.

Nous pouvons passer aux objectifs du débat. Le principe du débat public est de faire en sorte que le public soit largement informé sur ce projet de la route des Géraniums, sur son opportunité. Est-ce qu'il faut faire une route ou ne pas la faire ? Quels sont les enjeux de cette route et ses caractéristiques ? Cela sera vu tout particulièrement au niveau des caractéristiques avec Monsieur LACPATIA qui vous expliquera comment les différentes variantes ont été prévues.

Le deuxième point sur l'objectif du débat est de vous permettre de vous exprimer, de vous donner la parole et de vous faire entendre. Cela, c'est un point extrêmement important. La démocratie, c'est cela. On peut s'exprimer très largement. Encore une fois, il faut être dans des conditions qui font que tout le monde puisse s'exprimer. On peut être d'accord ou ne pas être d'accord, mais chacun a le droit de s'exprimer sur le projet, de faire des critiques, voire des suggestions.

Troisième point, c'est permettre à chacun de prendre connaissance des positions des uns et des autres. Mais tout cela aussi, c'est présenter ses arguments pour que tout le monde puisse les apprécier.

Enfin, un débat public est fait aussi pour que le maître d'ouvrage – nous l'appelons maître d'ouvrage, mais c'est ici en l'occurrence le Conseil régional puisque c'est lui qui porte le projet et qui le présente – soit éclairé sur cette route des Géraniums. Est-ce qu'elle doit passer par ici ? Est-ce qu'elle doit passer par là bas ? Est-ce qu'il faut la faire ? Ne pas la faire ? Est-ce qu'il y a des suggestions, des choses à remanier ? C'est cela aussi le débat public. Cela veut dire que le projet tel qu'il est aujourd'hui est vraiment au début et aux prémices, à travers les différentes variantes que vous verrez tout à l'heure. On peut encore le faire évoluer en fonction de ce que le débat public nous dira.

Pour organiser ce débat public, la CNDP, qui est la Commission nationale du débat public, a nommé une Commission particulière à travers son président, Monsieur PAVARD, que vous avez vu tout à l'heure, et elle a nommé cinq autres personnes qui sont des personnes de la Réunion. Vous les voyez. Nous sommes tous présents ici. Nous avons un secrétaire général, Monsieur Benoît MOREL, qui est chargé de l'organisation de ce débat. Laura GONTHIER, son assistante, est aussi chargée de communication, et est aussi présente dans la salle.

Notre rôle est vraiment de mettre en place le débat public, de l'organiser de façon tout à fait neutre et indépendante, et de veiller à ce que les principes d'un débat public soient respectés :

- La transparence de l'information et de l'organisation.
- L'équivalence des intervenants, c'est-à-dire que la parole vaut pour chacun. Il n'y a pas plus d'interventions à faire parce qu'on est un notable ou un politique qu'un simple citoyen. Chacun a le droit de s'exprimer de la même manière et dans le même temps.
- Argumenter les propos. Quand on intervient à la fois du point de vue des techniciens ou des citoyens, c'est d'argumenter son propos. On pose une question et on dit pourquoi on peut poser cette question ou quels sont les arguments qui font que l'on est prêt à intervenir.

La Commission particulière est chargée de faire un compte-rendu. Pour cela, je peux vous dire que les débats sont complètement enregistrés. Ils sont retranscrits littéralement à travers des verbatim,

qui sont posés en ligne sur le site internet. Vous avez peut-être pu voir que les verbatim des séances précédentes qui ont été organisées sont déjà sur le site internet. Tout y est retranscrit. À partir de l'ensemble de ces documents, la Commission est chargée d'établir un rapport qui sera ensuite remis au maître d'ouvrage, donc à la Région, à l'issue de ce débat, qui a commencé le 26 février et se terminera le 3 mai. Il y aura une séance finale le 3 mai qui aura lieu à la Cité du Volcan. Notre rapport sera remis en juillet prochain au maître d'ouvrage.

À l'issue de la remise de ce rapport, le maître d'ouvrage en prendra connaissance et verra, à partir des arguments des uns et des autres, des citoyens, etc., comment il compte continuer son projet ou pas, comment il va l'améliorer, quelles améliorations il peut faire. À partir de là, il est tenu d'une part de prendre connaissance des rapports, mais aussi, si jamais il ne prend pas en compte ce qui a été dit, d'expliquer pourquoi il ne prend pas en compte. C'est un point important.

Donc, compte-rendu remis le 3 juillet. Le maître d'ouvrage publiera sa décision de continuer, d'améliorer, de changer, etc., le 3 octobre. En cas de poursuite du projet, il y aura un suivi du débat, ce que l'on appelle le post-débat public, réalisé avec la nomination d'un garant qui vérifiera si les suggestions, les argumentations, etc., ont été prises en compte ou pas.

Pour vous informer, nous avons déjà réalisé un certain nombre de séances publiques. Cinq réunions d'information générale ont été faites, dont la séance d'ouverture. Il y en aura d'autres d'ici la fin du débat. Il y a aussi des rencontres avec le public qui sont ce que l'on appelle les débats mobiles. Ce sont les débats qui sont relatifs par exemple aux marchés. Pour votre information, nous avons fait des débats sur le marché de Saint-Pierre. Certains ont peut-être regretté que nous ne soyons pas allés sur Le Tampon. Sachez que pour intervenir sur des marchés, il faut au minimum avoir l'autorisation d'avoir un emplacement sur le territoire. Vous comprenez donc pourquoi nous ne sommes intervenus que sur le marché de Saint-Pierre. Ce n'est pas faute d'avoir souhaité le faire.

Quatre réunions thématiques sont organisées. Une a déjà eu lieu et concernait les enjeux socio-économiques, touristiques et agricoles. Nous avons eu pas mal de monde d'ailleurs. Cette séance thématique a été très intéressante. Aujourd'hui, nous avons celle relative aux transports et aux mobilités. Après-demain, le 6 avril, nous aurons celle sur l'environnement qui aura lieu au CIRAD. Vous êtes aussi cordialement invités à y participer. C'est sous forme d'ateliers et sur inscription parce que la salle est relativement petite. Et puis vous aurez celle sur l'aménagement du territoire et les paysages qui aura lieu le 17 avril. Là aussi, nous aurons un certain nombre d'intervenants tout à fait intéressants. Nous pourrions parler à la fois de l'aménagement du territoire sur l'ensemble de la Réunion, mais aussi tout particulièrement sur la partie du Grand sud, puisqu'un SCOT est en cours d'élaboration. Un certain nombre d'intervenants pourront donner toutes les informations et tout cela sera recadré dans le cadre de la route des Géraniums.

Sur la diffusion de l'information, puisque nous avons été interpellés sur ces sujets, je voulais vous dire ce que nous avons fait jusqu'à présent et que nous continuerons à faire pour diffuser l'information au maximum sur la possibilité pour vous d'intervenir, de vous exprimer ou de vous faire entendre. Il y a des campagnes de tractage sur vingt points différents sur le secteur du Sud. Il y a eu aussi des campagnes d'affichage dans les magasins, dans les endroits... Peut-être qu'on ne peut pas toujours les voir. Je sais que les campagnes d'affichage, c'est toujours un peu compliqué, parce que ce n'est pas suffisamment grand ou c'est dans des endroits où on ne va pas. Soit, on peut critiquer, mais cela a été fait.

Il y a aussi les opérations de boitage. 50 000 boîtes aux lettres recevront les tracts. Je ne sais pas si cela a été fait ou si c'est à venir.

C'est en cours.

Intervention d'Isabelle DIJOUX hors micro.

... Oui, mais aussi pour l'avenir, Madame.

Isabelle DIJOUX

Je suis sur le tracé Est 2. Je trouve cela regrettable parce que là, vous êtes en train d'étaler toutes les actions que vous avez menées pour soi-disant communiquer. Nous, nous avons su par rapport à Untel, Untel. Jamais ce n'est arrivé à notre niveau. Peut-être que nous sommes très hauts perchés dans les nuages et que finalement c'est très compliqué d'arriver jusqu'à là-haut. Mais en attendant, nous sommes choqués. Je pense que pour la majorité d'entre nous, c'est le même

sentiment. On a eu la chance d'avoir quelqu'un qui a connu quelqu'un qui a connu quelqu'un qui a connu quelqu'un qui a pu faire monter l'information jusqu'à la Ravine Blanche.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

J'ai compris votre intervention, Madame.

Isabelle DIJOUX

Vous disiez que nous aurions l'opportunité, parce que vous allez nous laisser un laps de temps pour nous exprimer, mais en attendant vous êtes en train d'étaler tout cela. Moi, personnellement, cela m'agace. Vous me dites que c'est en cours. Les débats sont ouverts depuis le 26, et il y aura une date de fermeture. Si nous avons une année, d'accord, vous prenez votre temps, cela peut se comprendre, mais là, ce n'est pas du tout le cas.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Le débat dure deux mois, Madame.

Isabelle DIJOUX

Le problème, c'est que moi, je l'ai su le 28 mars.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Vous avez encore un mois pour intervenir.

Isabelle DIJOUX

Non. Nous travaillons, nous avons tous nos obligations. Je n'ai pas un mois. Vous parlez de la réunion d'information du 17 avril. Cela va être compliqué pour moi. Le 10, cela va être compliqué pour moi. Je dois aussi honorer mes obligations comme, je pense, un certain nombre d'entre nous. Nous ne sommes donc pas à la disposition du débat public.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Madame, vous parlez en votre nom.

Isabelle DIJOUX

Non, je pense que tous ceux qui sont là... Les autres ne sont peut-être pas...

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Laissez-moi vous répondre.

Isabelle DIJOUX

Vous êtes en train de parler depuis un moment aussi, Madame. Laissez-moi aussi m'expliquer.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Oui, je suis en train d'informer. Après, nous discuterons sur le projet lui-même, si vous voulez bien.

Intervention d'Isabelle DIJOUX hors micro.

Oui, mais sur la communication, je vous explique ce que nous avons fait. Cela ne veut pas dire que tout est parfait. Je n'ai pas dit cela. Les choses sont encore en cours. Nous avons deux mois pour pouvoir le faire. Un débat public ne s'organise pas en une semaine. Je conviens qu'il y a peut-être eu un manque d'information. Je peux en convenir, mais tout n'est pas fini.

Nous ne sommes pas là pour parler que de l'information, nous sommes aussi là pour parler du projet en lui-même. C'est aussi très important et je pense qu'il y a des gens qui sont en attente du projet. Vous disiez que vous étiez sur le tracé de l'Est. On en discutera.

Intervention hors micro

Nous avons compris votre message.

Intervention de Jérémy MUSSARD hors micro

Bien sûr. C'est pour cela, Monsieur, que nous faisons cela. Sachez qu'il n'y a pas eu que la distribution de tracts. Que vous ne l'ayez pas eu dans votre boîte aux lettres, c'est possible. Il n'y a pas de souci. Mais des choses sont passées dans la presse avec la diffusion des différentes

réunions. Des choses passent actuellement aussi au niveau des radios. Il y a un passage télé aujourd'hui.

...

Oui, c'est récent, Madame.

Intervention de Marie-claudine LAURET hors micro

Écoutez, Madame, depuis février, nous faisons un certain nombre de choses.

... Est-ce qu'on veut discuter de la communication sur le débat ou est-ce qu'on veut discuter... ?

Intervention d'Isabelle DIJOUX hors micro.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

S'il vous plaît. Permettez-moi d'intervenir, s'il vous plaît. Madame AUPETIT vous a rappelé tout à l'heure un certain nombre de règles de prise de parole. Ce n'est pas pour vous mettre dans des contraintes. Tout ce que nous disons aujourd'hui est enregistré et sera transcrit sur le papier. Ce sera publié sur le site internet du débat. Tout ceci sera enregistré à condition que vous ayez le micro. Tout ce que vous dites hors micro n'est pas enregistré. C'est comme si vous parliez dans le vide. Donc, attendez qu'on vous donne le micro. Nous avons une période d'échanges sur le débat. Attendez que Madame AUPETIT ait terminé. Nous allons vous donner la parole sur ce point-là.

Mais je rappelle quand même que l'objectif de la réunion d'aujourd'hui est de parler de la politique des transports et du projet lui-même. C'est cela qui vous intéresse. Nous vous répondrons sur les aspects de communication, mais laissez terminer s'il vous plaît Madame AUPETIT.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Nous allons passer à une autre diapositive. Pour la diffusion de l'information et ce qui est à venir, nous avons proposé un certain nombre de possibilités, notamment les cahiers d'acteurs, les lettres du débat qui sont à disposition dans les séances, la mise en ligne de toutes les contributions qui ont été reçues, des verbatim et des synthèses. Vous pouvez donc aller sur le site internet et vous les trouverez. Il y a la publication en ligne du compte-rendu et du bilan du débat qui sera finalisé en juillet.

Personnellement, j'ai fini de vous présenter le débat public et ses principes. Je ne sais pas s'il y avait une discussion.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Il est prévu de donner la parole à la salle, pour un laps de temps qui n'est pas trop long, excusez-nous-en à l'avance, parce que l'objectif est quand même de présenter le projet et la politique de mobilité. Prenez le micro, indiquez ce que vous avez à dire sur l'organisation de la communication. Nous essaierons de vous répondre, et ensuite nous passerons à l'ordre du jour principal.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

N'oubliez pas de vous présenter avant de prendre le micro.

Samuel DALEAU

Bonjour à tous. Je voudrais savoir, ce débat, c'est pour vous écouter parler ou écouter ce que nous disons ? En temps de réaction, je pense que vous avez largement plus que nous. Si c'est juste pour vous écouter, et vous avez déjà fait votre tracé de chemin, ce n'est pas la peine de faire du débat. Non ?

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Est-ce qu'on peut remettre la diapositive sur la programmation de la séance d'aujourd'hui ? Effectivement, l'objectif n'est pas que nous parlions un maximum. Simplement, il y a un certain nombre de choses à expliquer. Tout le monde ne sait pas ce qu'est un débat public ou les conditions dans lesquelles on l'organise. À chaque fois, nous laissons un temps de parole pour échanger avec le public. Donc, présentation du débat, je ne sais pas si j'ai parlé dix minutes, mais je pense que je n'ai pas parlé dix minutes. Là, vous avez dix minutes pour vous exprimer sur les principes de l'organisation du débat public. Après, une fois que les intervenants auront fait leurs

interventions, vous avez à peu près une heure et demie de prise de parole, d'échanges avec la salle. L'objectif n'est donc pas que nous prenions la parole, mais de vous la donner.

Madame, rappelez-nous votre nom.

Isabelle DIJOUX

Toujours Isabelle DIJOUX. Je reviens vers vous. Vous nous avez parlé longuement de l'organisation de ce débat public que vous avez pu mettre en place. Vous disiez tout à l'heure : il faut un laps de temps, il y a eu des couacs, un débat public ne peut pas se mettre en deux temps, trois mouvements. Mais je pense que cela a été réfléchi en amont avant de déclarer l'ouverture des débats le 26 février.

Nous en avons discuté avec un certain nombre de voisins. Je prends pour moi. Donc, ce que je regrette, c'est que cela n'a pas été fait en temps et en heure, que nous n'ayons pas été avertis en temps et en heure. Nous nous retrouvons tous le bec dans l'eau parce qu'il nous reste moins d'un mois pour nous exprimer, et finalement nous n'aurons certainement pas l'opportunité de venir à toutes vos réunions.

Après, vous nous avez rappelé que nous ne sommes pas là pour nous exprimer forcément, mais que nous sommes là pour débattre d'un sujet bien précis : les transports et la mobilité. Je comprends tout à fait, mais nous, dans cette problématique, nous sommes venus, et à travers les interventions sur les transports et la mobilité, nous voudrions aussi nous exprimer sur les différents tracés parce que cela nous incombe directement.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Bien sûr.

Isabelle DIJOUX

Le problème est que nous nous retrouvons tous à cette réunion, que vous allez nous faire passer des diapositives. Il y aura un certain nombre de choses que nous allons prendre en compte, ce qui est nécessaire, ce qui va permettre que nous ayons une culture plus avancée demain. Je pourrai m'exprimer là-dessus avec mes collègues par exemple. Mais ce que je regrette, c'est que nous n'ayons pas été avertis. Comme vous le dites, un certain nombre de tracts ont été distribués. En tous les cas, sur le village de la Plaine de Cafres, cela n'a pas été fait. Madame vient de dire que cela a été fait à un certain nombre d'endroits. Je ne sais pas combien d'entre nous ont été avertis comme cela.

Vous nous avez répondu et j'ai reçu une réponse comme quoi vous avez fait de l'affichage dans les supermarchés. Je ne regarde pas forcément. Nous avons tous nos obligations. La prochaine fois, nous prenons note, nous serons plus avertis et nous saurons nous diriger vers les panneaux d'affichage. Je pense que nous serons au taquet pour cela. Mais malheureusement, tout ce que vous dites, tout ce qui est informations sur les radios, cela vient de se faire.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Cela vient de se faire, oui.

Isabelle DIJOUX

Cela s'est fait ce matin. Nous en discussions ce matin et Madame disait que depuis le 26, le débat... Je sais que mon temps est écoulé. Elle est là et peut-être qu'elle va donner l'information en se présentant.

Sylvie BRUNO, C.MAC

Je suis venue justement à la première réunion du 26 février où il y avait le Président de la Commission nationale du débat public, avec qui j'ai discuté longuement d'ailleurs. Je ne sais pas si vous vous rappelez, mais il trouvait regrettable qu'il n'y ait pas autant de monde.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Oui. Effectivement, c'est ce qu'il a dit en séance.

Sylvie BRUNO, C.MAC

Tout à fait, vers la fin de la séance. Nous lui avons demandé si cela faisait longtemps qu'il était sur l'île puisque nous n'avons pas été informés. C'était passé le samedi juste avant sur le marché forain, mais ensuite, c'est passé aux informations. Monsieur FOURNEL a répondu dans ce sens, en disant qu'il avait fait passer cela dans la presse le matin du 26 février. Je ne sais pas à qui on doit le reprocher, ou pas le reprocher non plus, ce n'est pas évident non plus d'organiser des débats publics comme cela, surtout à la Réunion. On ne va pas s'éterniser sur le pourquoi. Mais c'est vrai qu'au niveau des débats, il aurait dû y avoir une information. Pour le 26 février, ils auraient déjà dû passer les publicités depuis le mois de janvier. Madame COUAPPEL SAURET est présente. Je pense que c'est à elle de faire remonter cela au niveau de la Région, quand il y a quelque chose de si important, de le faire connaître aux Réunionnais.

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

Si vous étiez là le 26 février, c'est que vous avez quand même été prévenue, que vous avez eu l'information.

Intervention de Sylvie BRUNO, hors micro dans la salle.

D'accord. Donc il y a eu quand même de l'information.

... Nous comprenons tout à fait. Nous sommes tout à fait conscients que nous n'avons pas forcément mis en place dès le début tous les moyens que nous aurions dû mettre. Nous nous en sommes déjà excusés auprès de plusieurs personnes qui sont ici lors du dernier marché. Nous sommes désolés. Nous avons vraiment pensé que nous avons tout fait bien, mais nous n'avons pas tout fait bien, nous le savons aujourd'hui. Nous essayons de multiplier toutes les actions pour faire un quadrillage beaucoup plus serré que ce qui a été fait au début. Nous sommes absolument complètement d'accord avec vous, mais aujourd'hui, ce qui est peut-être intéressant, c'est de commencer à rentrer dans le vif du sujet et de ne pas passer trois quarts d'heure de plus sur cela, dont nous sommes tout à fait conscients et dont nous nous excusons encore une fois.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je voudrais conclure. Je voudrais vous dire que notre objectif est de toucher le maximum de monde depuis le départ. Il y a des circonstances qui ont fait que nous n'avons pas réussi. Ce n'est pas pour nous un plaisir d'avoir une salle avec vingt personnes. Nous souhaitons avoir des salles pleines. S'il faut rajouter des réunions avant la fin du débat, voire le prolonger, s'il s'avère qu'il y a vraiment un déficit d'information, nous envisagerons des mesures pour compléter ce débat avec des réunions supplémentaires.

Je propose que nous passions à la suite, Renée.

Renée AUPETIT, Membre de la Commission particulière du débat public

Oui, tout à fait. Madame COUAPPEL-SAURET, je vous laisse la parole.

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

Mesdames, messieurs, bonjour. Je suis Fabienne COUAPPEL SAURET. Je suis conseillère régionale, déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, mono-rail et au Schéma d'aménagement régional.

Je vous remercie d'être venus si nombreux. Nous avons bien conscience qu'il est tard. En plus, les conditions météo ne sont pas particulièrement favorables. Voir que vous êtes si fortement mobilisés me laisse penser que vous êtes effectivement très motivés et très intéressés par la politique des transports et déplacements.

Je vous en remercie parce que j'ai le sentiment que l'on n'informe pas suffisamment sur cette politique de transports déplacements. Souvent on me dit « C'est très technique, cela ne va pas les intéresser. C'est compliqué », alors qu'au contraire, la politique de transports et déplacements est au cœur des enjeux du territoire, au cœur de l'aménagement du territoire. C'est l'armature, c'est la colonne vertébrale de la l'aménagement d'un territoire. Je remercie le Président et la Commission nationale du débat public d'avoir pensé à organiser une séance consacrée aux transports, aux déplacements à l'île de la Réunion. C'est vrai que le débat portera davantage sur le projet route des Géraniums, mais il est important d'avoir une vision globale de ce qui se passe sur l'ensemble de notre territoire pour également estimer la pertinence du projet « la route des Géraniums ».

Je suis venue avec Karim LECHLECH, qui est le Directeur Transports et déplacements – nous avons fait du covoiturage, nous savons donner l'exemple – et bien sûr Nicolas MORBÉ, qui est DGA Routes, transports déplacements à la Région Réunion. Nous sommes là pour répondre à vos questions.

Je vais me contenter de faire une présentation très générale d'orientation stratégique générale et ensuite, Karim LECHLECH brossera rapidement tous les projets qui sont en œuvre pour que vous puissiez avoir une vision globale et cohérente. C'est cela qui est important. C'est d'avoir une vision globale de l'ensemble de la politique des transports et des déplacements que nous menons à l'île de la Réunion. Quand je dis « nous », ce n'est pas simplement la Région. C'est l'ensemble des acteurs de la mobilité.

Il est vrai que depuis la loi NOTRe et les autres dispositions qui ont suivi, la Région est chef de file de l'intermodalité, c'est-à-dire qu'elle pilote, elle coordonne, mais elle ne peut pas se substituer. Être chef de file, à mon sens, entraîne une obligation de rassembler justement l'ensemble des acteurs des mobilités durables, à commencer par les intercommunalités. Ce que nous allons vous présenter dans les grandes lignes, c'est un programme qui a été bâti de manière partenariale. Ce n'est pas la Région qui a imposé sa vision ou sa stratégie. Ce sont des éléments de travail que nous avons concertés, consultés, avec des élus, avec des techniciens, avec le monde associatif. Nous avons bâti cette politique de mobilité durable, transports, déplacements, que nous souhaitons cohérente et qui puisse répondre à vos attentes.

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 rentrer 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 ?

Le deuxième défi est : comment protéger notre environnement, le nôtre et celui de nos enfants ?

Les transports-déplacements sont au cœur de cette politique de développement durable d'aménagement du territoire.

Nous qui travaillons depuis 2010 – avant nous d'autres ont travaillé bien sûr sur ces politiques de transports, déplacements – je vous avouerai qu'avec le Président de Région, Didier ROBERT, nous avons marqué une volonté vraiment claire et affichée, avec des budgets qui vont avec, pour mettre en place l'ensemble des schémas directeurs. Quand on réfléchit, il faut poser les bases d'un travail sérieux, un plan d'action. Qu'est-ce qu'on fait ? On pose le diagnostic, les enjeux, les défis à relever et comment on fait, c'est-à-dire quels sont les plans d'action et quels sont les financements qui vont avec. Cela, c'est une démarche qui se veut pragmatique et lucide. Comme je vous l'indiquais tout à l'heure, elle a été bâtie avec l'ensemble des acteurs de la mobilité durable.

Quelques chiffres rapidement. Le premier poste de consommation d'énergie finale, c'est les transports. C'est aussi le transport, les déplacements qui grèvent le budget des ménages. On n'en parle pas assez, mais cela coûte cher à un ménage, à un homme, une femme, de se déplacer pour aller travailler, pour aller faire ses courses, pour amener les enfants à l'école, pour aller faire du loisir. Le transport - déplacement coûte cher au budget des ménages.

La forte croissance du parc automobile. Ici, c'est un chiffre que nous avons présenté à la ministre des Transports, Élisabeth BORNE, il y a quelques mois. Nous avons eu les derniers chiffres de la DEAL dernièrement. C'est plus de 25 000 véhicules par an.

Saturation du réseau routier, nous l'avons dit.

Un mot pour vous expliquer comment cela s'articule, qui fait quoi. La Région est chef de file de l'intermodalité et de la politique de transports déplacements, mais, depuis le 1^{er} janvier 2017, elle est autorité organisatrice du transport interurbain, Car jaune. Vous avez, sur l'ensemble du territoire, un réseau armature, qui est le réseau Car jaune, le réseau interurbain. Réseau armature, donc, qui fait le tour de l'île. Vous avez ensuite les cinq autorités organisatrices de la mobilité que sont la CINOR, le TCO, la CIVIS, la CASUD et la CIREST, qui déploient l'offre de transport collectif sur leur territoire, plus le transport scolaire. Vous avez le département, qui a gardé une compétence très résiduelle, celle du transport scolaire des jeunes handicapés.

En 2013, nous avons essayé de réunir tout le monde autour d'une instance qui s'appelle le Syndicat mixte des transports de la Réunion, qui a normalement en charge l'harmonisation de la billettique, de la tarification, et de favoriser une meilleure connexion entre les réseaux. C'est un peu compliqué à réaliser parce que chaque réseau ne fonctionne pas avec les mêmes règles, avec les mêmes codes. C'était donc nécessaire qu'il y ait une moins une structure, le Syndicat mixte, pour tenter de convaincre les uns et les autres de travailler ensemble pour harmoniser la billettique et la tarification, et améliorer aussi la connexion entre les réseaux. Comment le réseau de la CINOR, CITALIS, va être mieux connecté avec le réseau Car jaune ? Il y a des arrêts qui ont été supprimés ; il y en a d'autres qu'il faudrait rajouter. C'est du concret, c'est du pragmatique.

Je ne sais plus le chiffre, il est paru ce matin dans la presse, mais il n'y a pas loin de 2 millions, 2,5 millions de déplacements par jour, que ce soit à pied, en vélo, en voiture, en bus. 2,5 millions de déplacements par jour sur notre île. Au niveau des transports collectifs, parce que c'est là-dessus que nous devons agir pour sortir demain du coma circulatoire, c'est proposer une offre de transports collectifs performante, efficace, qui soit attractive, pour que chacun et chacune aient envie de prendre le transport collectif.

Vous allez me dire « Oui, mais en métropole, c'est beaucoup mieux. Je vais à Lyon, je vais à Paris, je prends le transport en commun sans problème ». Oui, mais n'oublions pas qu'ici, nous raisonnons à l'échelle d'un territoire, à l'échelle d'une région, pas à l'échelle d'une commune ou d'une agglomération. Je ne parle pas de la taille, je parle de l'échelle. Avoir réussi à mettre tout le monde autour de la table était déjà un exploit à mon sens.

Nous avons travaillé sur des schémas directeurs comme je vous l'ai expliqué. Bien sûr, il y a le Schéma d'aménagement régional, mais ensuite, nous avons développé le Schéma régional des infrastructures et des transports, qui planifie l'organisation et la création de toutes les infrastructures qui concernent le transport collectif. Cela veut dire créer des voies réservées aux bus. Le vélo, par exemple : comment créer des pistes et des bandes cyclables, des itinéraires cyclables. Également la planification du covoiturage.

Ce Schéma régional des infrastructures et des transports a des déclinaisons avec le Plan régional Vélo, et bien sûr maintenant, puisque la loi NOTRe nous l'a imposée dernièrement, la planification régionale de l'intermodalité. C'est-à-dire que la Région est chef de file, et voit même ses compétences amplifiées pour qu'il y ait une vraie cohérence entre les différents modes de transport.

Je vais laisser maintenant la parole à Karim LECHLECH qui va rentrer un petit plus dans les détails. Je sais que c'est un domaine qui est passionnant, je pourrais en parler pendant des heures, mais il est aussi technique parce qu'il y a une multitude d'acteurs et puis, l'intermodalité, c'est le transport en commun, c'est le covoiturage, c'est le transport par câble demain puisqu'il y a de très beaux projets sur la CINOR. C'est aussi comment mieux se déplacer en vélo. Mais sachez qu'il y a une vraie volonté politique à la fois de la Région, mais aussi de l'ensemble des acteurs sur l'île. J'étais tout à l'heure, à 14 heures, au TCO, en présence du Président du TCO. Nous avons retravaillé sur une étude, qui est l'étude de l'axe mixte du TCO, c'est-à-dire comment articuler le projet de Région de réseau régional de transport guidé avec le projet de tramway du TCO, pour essayer d'avoir des infrastructures communes, de mutualiser pour un meilleur emploi de l'argent public. Vous avez que le transport public coûte cher. Ce sont des millions d'euros. L'argent public se faisant de plus en plus rare, nous devons être audacieux et pertinents pour mieux l'utiliser. Mutualiser les infrastructures fait aussi partie de nos objectifs.

Je répondrai bien sûr ensuite à toutes vos questions, mais je vais laisser Karim LECHLECH aborder de manière un peu plus précise l'ensemble des projets que nous conduisons sur le territoire. Merci de votre attention.

Karim LECHLECH, Directeur Transports et déplacements

Bonjour à tous. Comme vous l'avez compris, je m'appelle Karim LECHLECH. Je suis Directeur des Transports et déplacements à la région Réunion.

Pour compléter les propos de Madame COUAPPEL, je vais vous faire un petit historique de nos différents schémas directeurs que sont le Schéma régional des infrastructures de transport et le Plan régional. En initiales, cela donne SRIT et PRV pour faciliter le langage.

La date à retenir, est que le 17 octobre 2014, l'assemblée plénière de la Région a validé ces documents. Les années 2016 et 2017 ont été consacrées à la mise en place d'indicateurs pour le

suivi de ces documents. C'est bien beau de faire des schémas directeurs, mais si cela reste sur une étagère, cela ne sert pas à grand-chose. L'idée est de pouvoir définir un certain nombre d'objectifs et de pouvoir les mesurer.

Les objectifs, notamment sur le SRIT, sont essentiellement d'atteindre une part modale de transports en commun de 15 % à horizon 20130. Je vous avoue que c'est un objectif très optimiste lorsqu'on sait que depuis 25 ans, la part modale des transports en commun est plafonnée à 7 %. Cela voudrait donc dire la doubler dans un espace-temps d'une dizaine d'années. C'est vraiment un objectif très ambitieux.

Par contre, 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.

- Les sept objectifs du SRIT sont d'abord le développement d'une offre de transports en commun performante à travers une hiérarchisation du réseau. Comme l'a rappelé Madame COUAPEL, avec un réseau armature aujourd'hui qui est celui du réseau Car jaune, mais qui demain pourrait être un réseau que nous appelons le réseau régional de transport guidé, qui pourrait être un mode ferré. Les premières études ont commencé, notamment sur le secteur qui est le plus contraint aujourd'hui, qui est la traversée de Saint-Denis, entre l'aéroport et le CHU de Belle-Pierre. Les études en sont aujourd'hui au stade de faisabilité et nous serons amenés à vous les présenter de façon un peu plus officielle très prochainement.

- Parallèlement à cela, il s'agira aussi de hiérarchiser le réseau routier, avec des voies nationales en 2x2 voies sur lesquelles viennent se rabattre des routes plus petites, et ensuite avec les ramifications avec le réseau communal.

- Le développement des modes doux par le biais du vélo.

- Nous avons aussi engagé des pistes de réflexion sur la promotion de la mobilité électrique et les énergies alternatives, notamment le biocarburant. Nous avons quand même des ressources à travers les stations d'épuration et les déchets verts. Il s'agit donc de pouvoir réaliser des carburants alternatifs et moins polluants.

- Parallèlement, des démarches ont été engagées à travers les administrations et les entreprises pour développer des modes de transport innovants, notamment mettre en place des plans de déplacement qui sont devenus obligatoires depuis le 1^{er} janvier 2018. La CINOR a lancé l'initiative de réaliser des transports par câble qui, eux aussi, sont beaucoup moins polluants.

- Parallèlement, le SRIT traite aussi des transports d'activités de marchandises et des transports aériens.

Quelques actions concrètes au niveau du SRIT.

- Il y a les études de RTG dont je viens de vous parler sur la traversée de Saint-Denis, et des travaux de voies réservées aux transports en commun sur les routes nationales. Vous avez pu constater lors de vos déplacements dans l'Ouest que la voie lente du viaduc du Bernica a été affectée aux transports en commun. Dans l'Est, vous voyez aujourd'hui se réaliser des travaux d'aménagement d'une bande d'arrêt d'urgence, au niveau de Sainte-Suzanne, qui sera réservée elle aussi aux transports en commun. Je laisserai mes collègues des EPCI parler des voies de transports en commun dédiées sur le secteur de Saint-Pierre et de la CIVIS puisqu'il faut bien le reconnaître, c'est l'EPCI le plus exemplaire à ce jour en matière de réalisation de transports en commun.

- La Région a aussi pris le parti d'accompagner les actions portées par ce que l'on appelle les AOM – cela veut dire Autorités organisatrices de la mobilité, donc, ce sont les agglomérations – et le SMTR.

- Nous avons mis en œuvre le Plan régional et la VVR, la Voie vélo régionale dont je vais vous parler un peu plus loin.

- Nous avons réalisé un certain nombre d'aires de covoiturage dans le cadre de la promotion de l'intermodalité.

- Nous participons aussi, avec le Syndicat mixte, à la mise en place d'un système de billettique, d'information de voyageurs et d'aide à l'exploitation, avec un système d'information multimodal, qui est plutôt bien avancé et qui est en suspens de décisions stratégiques au niveau politique.

- Les études sur les biocarburants et les carburants alternatives : ce sont celles dont je viens de vous parler.

Le Plan vélo régional a l'objectif principal de développer et de promouvoir la pratique du vélo à l'échelle de l'île en réalisant d'une part un diagnostic prospectif, mais ensuite en établissant un plan d'action d'orientations, avec pour le principal, la réalisation d'études de faisabilité. Nous avons mis en place un système assez innovant puisque la Région Réunion porte, pour le compte des communes et des EPCI, des études de faisabilité sur des boucles et des voies vélo. Une fois que ces études sont terminées, comme nous n'avons pas la compétence pour les réaliser sur des voies qui ne nous appartiennent pas, nous donnons ces études de faisabilité aux collectivités. On met en place une aide au niveau du FEDER pour financer ces voies à hauteur de 80 %, ce qui fait que la collectivité n'a plus que 10 % à régler puisque la Région vient à contribution à hauteur de 10 %. Par ce biais, nous espérons pouvoir réaliser un certain nombre de pistes cyclables, de voies cyclables et de bandes cyclables par les collectivités, les agglomérations et le département.

En ce qui concerne la Région, nous traitons des voies vélo régionales sur notre domaine public, les routes nationales...

Intervention de Samuel DALEAU hors micro

Je comprends que cela ne vous passionne pas et que vous ne soyez pas venus pour cela. Je l'entends très bien. Par contre, c'est la lettre de commande que l'on m'a passée. Si vous le permettez, je finis mon job, et après, vous faites le vôtre. Cela roule ? Merci.

Je continue donc sur la voie vélo régionale. Nous traitons la mise en place de voies vélo sur le domaine public routier régional, avec l'ensemble des kilomètres, plus de 100, qui sont déjà réalisés.

La planification de l'intermodalité ne va pas vous passionner non plus, mais en tout cas, c'est quelque chose d'assez essentiel puisque cela permet de coordonner l'ensemble des offres au niveau des transports en commun, c'est-à-dire en gros de permettre à l'ensemble des usagers d'avoir une meilleure information, d'avoir la garantie d'attendre le moins de temps possible au niveau des pôles d'échange lors de connexion entre des réseaux, et aussi d'attendre dans de bonnes conditions. C'est permettre également l'intermodalité, c'est-à-dire 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 comme ce sera le cas demain à la CINOR.

Les différentes thématiques, c'est ce que nous venons d'évoquer brièvement concernant les pôles d'échanges et l'information des voyageurs.

L'intervention de la Région au niveau de la mobilité est de concrétiser dans un plan que nous avons appelé le Trans Exco Express, qui consistait à aider les collectivités d'une part à réaliser des voies bus, d'autre part à acquérir des véhicules propres, des bus moins polluants, et à aménager des abris et des gares routières, à l'occasion également, de mettre en place le Syndicat mixte des transports de la Réunion.

Quelques chiffres vite fait pour vous montrer l'importance des engagements financiers qui ont été réalisés par la Région Réunion et par le FEDER, gérés là aussi sous forme de guichet unique par la Région, et des linéaires de TCSP qui ont été réalisés. Aujourd'hui, nous en sommes quand même à près de 20 kilomètres de TCSP.

Les projets qui sont en cours, c'est ce que nous avons commencé à évoquer.

- C'est notamment, sur la traversée de Saint-Denis, avec le transport ferré.

- Ce que l'on appelle l'Étude BAU Sainte-Marie est une étude qui vient d'être attribuée, qui va permettre de prolonger les travaux qui sont actuellement en cours à Sainte-Suzanne pour pouvoir rejoindre, avec une voie bus dédiée, l'entrée Est de Saint-Denis, et sortir les transports en commun, donc les bus, des embouteillages. La poursuite du côté Est se concrétisera par l'attribution d'une étude qui va arriver très prochainement sur l'aménagement de ce que l'on appelle une plateforme multimodale. C'est-à-dire que la partie qui est aujourd'hui en 2x1 voie à Saint-Benoît sera transformée en 2x2 voies plus voie bus plus voie vélo.

Côté Ouest, des études à peu près équivalentes sont engagées avec le TCO pour pouvoir mutualiser un réseau ferré régional et un réseau ferré local, puisque c'est la volonté du TCO aujourd'hui de réaliser un tramway dans le cadre de l'Écocité.

- Sur la réflexion sur le test d'affectation de la voie lente : c'est aujourd'hui acté que nous allons poursuivre le test en cours, et probablement le mettre en place définitivement.

- Pour ce qui vous concerne peut-être plus directement localement, 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.

Cette diapositive (19) vous montre les projets de TCSP qui vont être financés très prochainement. Certains sont d'ailleurs déjà terminés. Je pense au TCSP de la ZAC Beauséjour et à la tranche 2 du TCSP de Pierrefonds qui doit être aujourd'hui terminée.

Quelques bilans chiffrés de l'action de la Région en matière de financements des véhicules dont je viens de vous parler. Pour faire très simple, ce sont 200 véhicules qui ont été financés par la Région pour un montant de près de 40 millions d'euros. En ce qui concerne le mobilier urbain, 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. Les aires de covoiturage qui sont réalisées nous conduisent à pouvoir mettre à disposition de l'ensemble des covoitureurs près de 400 places de covoiturage, le nombre exact étant de 373, mais il y en a qui sont aujourd'hui en cours de travaux. Cela veut dire qu'en trois, quatre ans, de très gros efforts ont été réalisés par la Région Réunion pour rattraper le retard en la matière.

Je vous signale aussi qu'en matière de covoiturage, nous devrions mettre en service avant juin une plateforme de covoiturage, une application et un site internet qui permettront de mettre en relation les covoitureurs.

Comme le précisait Madame COUAPEL, depuis le 1^{er} janvier, la Région Réunion est compétente pour la gestion du réseau Car jaune. Nous espérons améliorer, moderniser et rendre plus performant.

Je vous remercie de votre attention. Désolé d'avoir été un peu long.

Juste pour continuer, je vais passer la parole à mes collègues de la Direction des routes qui eux, vont vous parler de ce pour quoi vous êtes venus aujourd'hui, c'est-à-dire le projet routier de la route des Géranioms.

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

Merci beaucoup, Monsieur LECHLECH, mais nous allons d'abord passer la parole au public. Nous allons commencer par Monsieur, s'il vous plaît.

José CELESTRE, habitant de La Plaine des Cafres

Bonsoir tout le monde. Je parle en raison des bus dont Monsieur vient de parler. 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 ? C'est bien beau de le dire sur le papier, 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.

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

Merci, monsieur. Madame COUAPEL SAURET va répondre.

Fabienne COUAPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Quelques mots de réponse. 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, c'est le réseau régional de transport guidé que nous allons créer au fur et à mesure des financements. Nous avons commencé à lancer les études plus poussées pour l'Est, de Saint-Benoît jusqu'à la traversée de Saint-Denis, jusqu'à la jonction avec la nouvelle route du Littoral. Nous allons commencer les travaux, nous l'espérons, avant la fin du mandat, sur le premier tronçon qui consiste à partir de Duparc, desservir l'aéroport, l'entrée Est de Saint-Denis, traversée de Saint-Denis et jonction avec la nouvelle route du Littoral.

Donc, quand c'est possible, nous créons des voies dédiées aux bus. D'ailleurs, vous avez vu, il y a des chantiers quand même sur l'ensemble de l'île. Par contre, sur des territoires comme La Plaine des Cafres par exemple, c'est de la compétence de la commune et de l'intercommunalité. D'ailleurs ce n'est pas le réseau Car jaune qui passe à La Plaine des Cafres, c'est le réseau CASUD.

Quand la Région est compétente sur son foncier, elle met en place des financements pour créer des voies dédiées aux bus, aux transports collectifs, et demain, à un réseau de ferré léger, mais quand elle n'est pas compétente sur son territoire, parfois elle incite, comme elle l'a fait pour le vélo. Nous avons vraiment incité les communes à mettre en œuvre une vraie politique de vélo sur leur territoire et nous finançons une grosse partie des équipements dédiés au vélo. Mais nous ne pouvons pas agir sur tout.

Après, cher Monsieur, c'est vrai que plus il y aura un réseau de transport performant, plus les gens auront l'intention de prendre le bus, le transport collectif et moins ils prendront leur voiture.

... Nous allons y arriver, mais nous partons de loin.

Aristide MOREAU

Pour introduction, je ne suis pas partisan sur le débat. J'habite La Rivière Saint-Louis. Je ne suis pas concerné par la route, donc ni pour ni contre.

Réaction hors micro de la salle.

Je vais vous dire mon point de vue tout de suite. Je suis contre pour un aspect assez simple. J'ai entendu Madame COUAPPEL SAURET. Ce que je trouve, c'est l'aspect un peu schizophrénique des débats qui sont apportés ce soir. On vient ici pour parler d'une route. On vient nous présenter des sujets qui sont la mise en place d'infrastructures de transports en commun, qui sont, sur le papier, intéressants. Sauf que, je ne suis pas ingénieur, mais il y a une chose que je sais, c'est que la route appelle la voiture. À la Réunion, la route appelle la voiture.

Vous avez mis 200 bus depuis la mandature de Monsieur ROBERT, c'est cela ?

Fabienne COUAPPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Oui.

Aristide MOREAU

400 places de covoiturage pour 2 millions de personnes qui se déplacent. Faites le pourcentage. Je prends ma voiture, je me tape trois heures de bouchon quasiment quotidiennement.

Là, je vous donne un ressenti, mais un ressenti que d'autres personnes auront, je pense. Quand va-t-on s'arrêter de construire des routes ? La route appelle la voiture.

Applaudissements.

Pour une raison toute simple. Vous me mettez une belle route où je sais que je n'aurai pas de bouchon. Pourquoi est-ce que j'irais prendre un bus ? Pas de bol pour vous, la semaine dernière, j'ai pris le bus pour la première fois depuis sept ans. Rivière Saint-Louis, qui n'est pas la compétence de la Région, je l'entends. 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 ? Ce n'est pas de

votre compétence. Là-dessus, je ne tire pas sur l'ambulance. Je vous demande votre avis d'élus, et demain, vous allez faire campagne pour être réélus : sur quelle base d'arguments allez-vous dire aux gens « nous allons construire des routes pour qu'il y ait moins de voitures ? ». C'est tout. Voilà.

Fabienne COUAPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Cher Monsieur, je partage votre point de vue. En plus, ce n'est pas notre point de vue. Ce sont les études qui démontrent qu'en effet, plus on construit de routes et plus il y a de voitures.

Je suis une militante du transport collectif. Très franchement, je préfère qu'on puisse développer un transport collectif performant plutôt que de continuer à construire des routes partout parce que l'argent public se faisant rare, il faut faire des choix, il faut faire des arbitrages.

Nous avons pleinement conscience que les réseaux de transports collectifs à la Réunion doivent être améliorés. Je vous le dis, je suis l'élue en charge des transports à la Région, je m'occupe des Cars jaunes, mais je suis aussi pleinement consciente des contraintes qui sont celles que rencontrent mes collègues élus dans les intercommunalités. Nous avons ce désir de développer encore plus le transport en commun. Cela veut dire quoi ? 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. Etc. Pour cela, il faut des financements. Chacun fait comme il peut.

Très franchement, le développement collectif, que ce soit en métropole ou ailleurs, a pris des décennies. À la Réunion, on a avancé petit pas par petit pas parce qu'il a fallu d'abord mettre tout le monde autour de la table, et cela, cela s'est réalisé en 2013. Auparavant, chacun fonctionnait dans son coin, dans chaque intercommunalité, le département. C'est grâce à l'effort conjugué des uns et des autres qu'en 2013, nous avons mis tout le monde autour de la table pour amplifier les réseaux de transports collectifs.

Comme Karim LECHLECH vous l'a dit, c'est vrai que les bus qui ont été financés par la Région, Monsieur, cela a permis de créer 300 kilomètres de lignes nouvelles. 51 lignes nouvelles ont été créées depuis 2010. C'est important de le savoir. Ce n'est pas suffisant, je suis d'accord avec vous. Mais sachez déjà ce qui a été fait et encouragez-nous pour que nous allions encore plus loin sur le développement des modes alternatifs au tout-voiture.

Est-ce qu'il y a encore des questions sur les transports-déplacements ? Je pense qu'après, il y a justement la présentation sur la route des Géraniums. Je suis prête à vous répondre, il n'y a pas de problème.

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

Bien sûr. Nous allons prendre encore une question là-bas et après, nous allons passer à Monsieur LACPATIA.

Olivier RIGLOS

En préambule, je voulais quand même saluer l'organisation du débat public. Il y a toujours des imperfections, mais c'est vrai que j'ai vu aussi beaucoup de projets d'infrastructure se lancer à la Réunion sans un effort de consultation aussi ambitieux que celui-là. Je voulais donc le rappeler en préambule.

Assez rapidement, ma question était : 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.

Fabienne COUAPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Ce n'est pas une question, c'est un constat que vous faites. Il est évident que pour la cohérence, il faut que l'on se mette autour de la table et que l'on avance ensemble, ce que nous avons fait avec le Syndicat mixte des transports de la Réunion. Après, il y a d'autres sujets où c'est plus compliqué. Comme vous le rappelait tout à l'heure Madame AUPETIT, aucune réunion publique n'a pu se tenir au Tampon pour le projet de la route des Géranioms. Elles se sont tenues à Saint-Pierre.

Maryline CHAMPIGNEUL, Le Tampon [intervention en créole]

Bonsoir. C'est Maryline du Tampon. Je me rends compte qu'à chaque fois, un projet en chasse un autre. C'est une particularité réunionnaise. Avant, nous avions le "petit train", on circulait très bien. Nous faisons le tour de l'île sans problème. Je ne connais pas la raison de la suppression de ce train, vous seuls pouvez me répondre. Je ne sais pas si vous prenez le bus mais moi je le prends régulièrement de Saint-Denis à Saint-Pierre. Je suis aussi une adepte du vélo électrique mais j'ai été obligée d'arrêter, Mme Couapel Sauret, car malgré la signalisation voyante, ce mode de locomotion ne marche pas. Peut-être sur l'Etang Salé, où une partie du parcours est praticable, car sécurisé. Mais mettre uniquement des bandes cyclables peintes en vert tout au long des routes ne réglera pas le problème : on revient au schéma précédent : l'insécurité. On prend son vélo, on regarde toujours derrière en vélo, car on a peur que quelqu'un nous rentre dedans. S'agissant du bus, entre Saint-Denis et Saint-Pierre, il n'y a pas de problème. Mais arrivé à la gare de Saint-Pierre, pour rentrer chez soi au Tampon, il y a par contre beaucoup d'attente donc beaucoup de perte de temps. Comme vous l'avez souligné, l'argent devenant une denrée rare, il est donc rare pour toute chose. Mais, je constate en lisant vos documents concernant la Route des Géranioms qu'il y a plus de 600 millions d'euros qui seront dépensés pour une route que je juge inutile. Je vous explique pourquoi : il y a de l'embouteillage depuis la Tour des Azalées jusqu'au 17ème kilomètre. Il faut juste faire une déviation. D'autre part, je voulais dire aussi que nous avons besoin de l'autosuffisance alimentaire. Peut être que vous consommez à l'extérieur, mais nous nous consommons ici. La Réunion a donc besoin de terres agricoles, je suis aussi agricultrice. Si vous commencez à prendre entre 123 et 160 hectares de terres agricoles et faire une déviation qui n'a pas lieu d'être : cela serait complètement illogique et agir en dépit du bon sens. 123 hectares et 160 hectares de terres agricoles seront pris. Regardez la route des Tamarins, tout en haut du côté de Saint-Leu, Séboa (De Chateauvieux pour ne pas citer son nom) a construit de grandes villas : c'est ce qui nous attend. Quand la 4 voie allant jusqu'à la plaine des cafres sera faite, on aura alors ce schéma de villas et il ne nous restera plus qu'à manger des pierres ou alors des produits importés.

Applaudissements.

Fabienne COUAPPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Il y a deux personnes qui voulaient poser des questions et après, nous allons passer au dossier de la route des Géranioms. Je vais vous faire quand même un élément de réponse, Madame, sur le vélo. Il faut savoir que la création de ces itinéraires cyclables, bandes ou pistes cyclables, a permis de diminuer le nombre d'accidents. Vous savez, dans les pays d'Europe du Nord, ce sont des bandes cyclables. Vous avez conscience que si nous pouvions faire des pistes cyclables partout, nous le ferions, mais vous avez conscience que notre foncier est quand même contraint, et qu'il y a des moments, on ne peut pas non plus pousser la falaise pour faire une vraie piste cyclable. Donc, on fait des bandes cyclables. En Europe du Nord, c'est ce qui se fait, mais il y a un meilleur respect de la route, un meilleur partage de la route.

Sachez quand même que les 115 kilomètres que nous avons déjà réalisés depuis 2010 sur les 220 que nous programmons pour faire le tour de l'île sécurisent de plus en plus la pratique du vélo. Ce sont les chiffres.

Quant à savoir si je prends le bus, oui Madame, je le prends régulièrement.

Marie FONTAINE, C.MAC

Ce soir, nous en avons un pour monter sur Saint-Denis. Je vais sur Saint-Denis ce soir. Est-ce qu'on a un bus pour partir justement ? À partir de 18 heures, prendre le bus le Tampon – Saint-Terre, il n'y en a même plus justement.

Fabienne COUAPPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

C'est un vrai sujet, Madame.

Marie FONTAINE, C.MAC

Les arrêts de bus, on voit tous les gens au soleil, sous la pluie, sans un petit arrêt de bus, et là, on parle d'une route, une route, une route. Je crois qu'à un moment donné, il faut réfléchir. C'est tout, comme cela, on pourra parler de la route des Géraniums.

Fabienne COUAPPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Depuis que la Région est aux affaires, elle a financé l'acquisition et l'installation de 740 abribus, Madame. Cela n'existait pas avant. Ce sont les chiffres. On vous les a donnés tout à l'heure. 740 abribus.

Après, vous avez parfaitement raison de dire que les rotations horaires ne sont pas suffisantes. La Région a la compétence du transport collectif depuis le 1^{er} janvier 2017, un an. Depuis un an, nous nous concertons avec le groupement CAP'RUN, la délégation de service public qui avait été signée entre le département et les transporteurs, pour améliorer les rotations, pour augmenter les rotations. Croyez-moi, ce n'est pas une discussion qui est simple. Mais nous allons y arriver.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Je vous propose de passer à la deuxième partie, c'est-à-dire à la présentation du projet de route des Géraniums. Beaucoup d'entre vous sont venus pour cela. Avant de donner la parole à Félix LACPATIA, juste une précision. Je ne veux pas corriger Madame COUAPPEL SAURET, mais il y a quand même deux réunions qui vont se tenir au Tampon : une réunion qui se tient le 10 avril à 18 heures, c'est un mardi, à l'université, et une deuxième le samedi 14 avril au théâtre Luc Donat. Le théâtre Luc Donat est un grand théâtre. Si 400 personnes veulent venir, elles seront reçues et elles pourront rentrer écouter ce qui se dira. Il y a donc quand même des réunions au Tampon qui vont se tenir.

Félix LACPATIA, je vous passe la parole.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Bonsoir. La présentation sur la route des Géraniums est plutôt courte. Des éléments sont distribués en séance. C'est surtout pour vous donner l'occasion de vous exprimer, pas seulement poser des questions, mais surtout nous donner des avis pour que nous puissions réfléchir par rapport à vos attentes.

Je vais commencer la présentation par une petite introduction sur le contexte, parce que le contexte de la micro-région Sud de la Réunion est très spécial.

Je vais d'abord me présenter parce que peut-être que certains ne m'ont pas encore rencontré sur les marchés par exemple. Je m'appelle Félix LACPATIA. Je travaille à la Direction Études et grands chantiers de la Région, qui est une direction de la Direction générale adjointe Grands chantiers, transports et déplacements, qui est une DGA de la Direction générale des Services de la Région.

Le travail du service Prospectives dans lequel je suis est de se projeter dans l'avenir et de se demander de quoi on a besoin comme infrastructures de transport pour que l'on puisse ensuite les réaliser. Cela veut dire que nous avons étudié la route des Tamarins, les 4 voies de l'Est, la route du Littoral, etc. La vision à long terme, ce n'est pas uniquement des routes. C'est, comme vous l'avez vu, des transports. C'est le bruit routier par exemple, l'aménagement paysager, l'accueil du touriste. C'est vraiment une vision de ce que l'on doit faire sur le long terme pour la Réunion. J'ai bien entendu les interventions d'avant et c'est vraiment quelque chose qui peut aider la Région à se définir par rapport à ces orientations long terme.

Aujourd'hui, vous avez dans la salle Madame COUAPPEL SAURET, qui est une élue. Vous avez le Directeur général adjoint en charge des routes et des transports. Vous avez le Directeur des Transports et déplacements. Vous avez le chef de service du service Prospectives. Vous avez le bureau d'études, Monsieur GODIN, qui a fait l'étude de la route des Géraniums. Vous avez donc vraiment le panel qu'il faut pour poser des questions, mais surtout pour passer des messages. Le débat public, ce n'est pas simplement de répondre aux questions, c'est aussi de recueillir tous les avis possibles pour que l'on se fasse une idée de ce que l'on doit faire ou ne pas faire.

En termes de contexte – la présentation est rapide pour que vous ayez plus de temps – la micro-région Sud est une micro-région qui va vers beaucoup de difficultés. La première difficulté qu'il y aura, c'est la démographie. Vous aurez, sur le tripôle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon, un quart de la population de la Réunion qui va s'implanter dans cet endroit en 2035. Un quart de la population, c'est énorme.

Mais bien pire que cela, un tiers des déplacements – pas uniquement des déplacements en voiture, les déplacements à pied, en bus, etc. – va se faire sur tripôle.

Vous êtes donc en ce moment dans une situation qui est plutôt difficile dans la micro-région Sud. Vous allez vers une situation qui est catastrophique dans les vingt ans à venir. Les gens dans le Nord vivent les embouteillages de l'Est et de l'Ouest tous les jours, mais ils ne se rendent pas toujours compte que la situation dans le Sud est vraiment très mauvaise.

À part la démographie, vous avez un problème de déplacements dans le Sud. Ce n'est pas seulement la démographie, le problème que vous avez aussi, c'est que vous avez beaucoup de jeunes sur cette zone. Vous avez un tiers de la population qui a moins de 20 ans, et donc, un tiers de la population qui va avoir besoin de se déplacer, d'avoir un logement et d'avoir un emploi. Il faut qu'ils aient accès au logement, à l'emploi, aux loisirs, etc. Il y a donc une double détente sur ce problème démographique.

À cela s'ajoute le problème de l'équipement des ménages à la Réunion, qui est en retard par rapport à la métropole. On pense que naturellement, les gens achètent des voitures parce que la population à la Réunion s'enrichit. En France, les gens ont plus de voitures qu'à la Réunion.

La situation actuelle par rapport à la route actuelle RN3, c'est : en bas, 50 000 véhicules ; au milieu du Tampon – Plaine des Cafres, 20 000 véhicules ; tout en haut, 5 000 véhicules. Quand la route des Géraniums a été étudiée, nous nous projetions plutôt sur une liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît. C'est une liaison que l'on ne peut pas faire d'une seule traite. Nous voulons d'abord traiter les problèmes qui sont aigus, et les problèmes aigus sont à Saint-Benoît et au Tampon. Nous avons une étude qui a été faite sur la déviation de Saint-Benoît, et maintenant, nous avons une étude qui est faite sur la traversée de Saint-Benoît. Nous avons cette étude de la route des Géraniums, c'est-à-dire les deux points de départ pour cette liaison.

Je vais vous rappeler quand même deux chiffres parce que c'est vraiment quelque chose d'important. Le SRIT vous a été présenté tout à l'heure. Il y a vraiment deux chiffres qu'il faut retenir dans ce qui vous a été présenté. On se projette dans l'avenir en disant que l'on veut qu'au terme du SAR, 15 % de déplacements soient en transports en commun. Cela veut dire autre chose, cela veut dire qu'il y aura 85 % des déplacements qui ne sont pas en transports en commun. On vous a déjà dit aussi que c'était un objectif ambitieux, difficile, mais comme je ne travaille pas dans le service des transports en commun, je considère que c'est un objectif qui est facile et que l'on va pouvoir atteindre.

Le deuxième chiffre qu'il faut retenir là-dessus, c'est les énergies fossiles. Un des problèmes de la voiture est que c'est le premier consommateur d'énergie fossile dans les transports. Il faut donc absolument que l'on trouve une solution, une solution durable à la voiture.

Encore deux points sur le contexte et après, je vais présenter les variantes. Le premier point est l'habitat. Sur la micro-région 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.

Le dernier problème, vous en avez parlé tout à l'heure, c'est l'agriculture. La zone du triangle Saint-Louis – Saint-Pierre – Le Tampon est une des zones les plus importantes pour l'agriculture dans l'île. Un des projets de la Région dans le SAR est justement de préserver les terres agricoles.

Réactions dans la salle.

Je suis de la Région. Je dois donc absolument suivre ces objectifs. Il faut suivre les objectifs sur le TC, il faut suivre les objectifs sur les énergies fossiles, sur tout cela. Et avec cela, on doit trouver des solutions et des solutions qui fonctionnent.

Réactions dans la salle.

... Je termine. Vous posez la question sur l'agriculture. Nous avons déjà répondu à ces questions, mais je vous répondrai de nouveau là-dessus.

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

Vous poserez vos questions après l'intervention, s'il vous plait.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Maintenant, on ne va pas parler de choses qui sont presque philosophiques sur la démographie, quel est l'avenir de la Réunion ? Nous allons trouver des solutions qui sont faisables et nous pensons que ces solutions apporteront à la micro-région de la croissance économique.

Les objectifs qui découlent de l'étude, c'est d'abord soulager la ville du Tampon. On disait tout à l'heure que les routes sont des aspirateurs à voitures. C'est un peu ce que nous voulons faire sur cette route, c'est aspirer les voitures qui n'ont rien à faire dans la ville. D'accord ? Ce qui fait que la ville du Tampon va pouvoir ensuite redéployer ses rues au service de sa population. Si, en ce moment, vous faites une rue piétonne au Tampon, cette rue piétonne ne peut pas se faire en ce moment parce que les routes sont tellement embouteillées, sont tellement denses que cela provoquerait une catastrophe. Une route comme la RN3 actuelle, si on veut la rendre uniquement accessible aux bus ou aux transports en commun, pour l'instant, ce n'est pas possible. Mais si on a une solution de voie rapide route nationale qui passe à côté et qui donne la possibilité de faire muter la ville du Tampon, là, on a de nouvelles possibilités.

Le deuxième objectif, c'est les bassins de vie. On va étendre un peu. Vous savez qu'il y a plein de bourgs un peu partout sur ce tripôle. Ces bourgs s'étendent de plus en plus, et même maintenant touchent l'agglomération du Tampon ou la Ravine des Cabris qui est devenue très grande par rapport à cela. Si on améliore l'accessibilité de ces bassins de vie, c'est parce qu'on veut les hiérarchiser. Ce qui se passe, c'est que vous avez des permis de construire et des maisons qui se construisent de plus en plus, mais on ne fait pas de réseaux. On ne fait pas de réseau de voirie, on ne fait pas de réseau d'eau potable, on ne fait pas de réseau d'eau pluviale. Tout cela arrive plus tard et même, cela n'arrive jamais quelquefois, et vous avez les problèmes d'inondations, pleins de problèmes parce qu'on est dépassé par cette crise du logement, cette explosion de l'habitat diffus.

L'intérêt de la route des Géraniums est de structurer. Nous donnons une vraie route nationale, une voie rapide, sur laquelle vont se brancher des départementales. Sur les départementales, on va brancher le réseau communal. Et en même temps, même chose, si on a une route qui fonctionne, on a le réseau Car jaune ou le RTG qui passe sur la route nationale, qui va se connecter au niveau des échangeurs sur des réseaux locaux, et les réseaux locaux vont pouvoir, eux, passer dans les petites rues pour faire la desserte des quartiers.

Le troisième intérêt d'une route des Géraniums est la liaison avec les pôles touristiques et économiques. Comme vous le savez, pour l'instant, les pôles économiques sont plutôt sur la côte et une flopée de petites entreprises qui sont dans les Hauts de l'île. On parle toujours de liaison entre les Hauts et les Bas. Un des meilleurs endroits pour faire une liaison entre les Hauts et les Bas, et pour que les Hauts et le Bas se parlent économiquement, c'est de faire une route à cet endroit, et une route rapide.

Un dernier aspect, c'est les pôles touristiques. J'ai déjà dû cet exemple dans une réunion d'avant. Je suis désolé, je vais le redonner. Tous les mois de septembre, octobre, des paquebots arrivent au port et qui veulent visiter la Réunion. Avec la situation des transports un peu partout, ils vont rater beaucoup de choses. Ils vont aller probablement au volcan, mais ils vont rater la plupart des grands sites de la Réunion parce qu'ils ne pourront pas rester à la Réunion assez longtemps.

Je vais vous présenter les trois familles de variantes et vous expliquer à peu près comment elles fonctionnent. Trois familles de variantes avec deux variantes chacune, les variantes qui passent du côté Ouest, ensuite nous vous montrerons les variantes qui passent du côté Est et les variantes mixtes Ouest-Est.

- Les variantes Ouest font à peu près 24 kilomètres. Elles ont six échangeurs. Elles ont 20 kilomètres de 2x2 voies.

On peut faire un zoom sur la carte, ce sera plus simple de voir.

Désignation sur la carte.

Ici, vous avez la RN3 qui monte, qui passe par là. Déjà, je vais vous répondre sur : est-ce qu'on ne peut pas faire un aménagement sur place ? Vous voyez toutes les séries de tous petits virages et tous les lacets qui sont ici. C'est impossible d'avoir une voie rapide qui permet aux poids lourds par exemple de se dépasser sur ce type de voie.

Les variantes Ouest commencent un peu en dessous de Mon Caprice, qui est ici. On tourne vers la gauche. Ce sont les champs de canne que vous connaissez. Vous arrivez à la D 27 qui est ici. On a le premier échangeur, qui est ici. J'ai dit « échangeur », et pas rond-point ni carrefour. Ce sont vraiment des échangeurs de route nationale. Nous avons déjà fait deux essais de boulevard avec le boulevard Sud et le boulevard Banks. Nous préférons maintenant systématiquement réfléchir en termes d'échangeurs même si cela coûte beaucoup plus cher.

La DR 27 qui est ici permet de passer par le pont de l'Entre-Deux. Pour la première fois, l'Entre-Deux aura un accès très rapide vers une route nationale si vous choisissez l'option Ouest. Après, on remonte et on a un autre échangeur qui permet de desservir Bras de Pontho. On continue et on se rapproche de la RN 3. On a donc vraiment un bon maillage. Ici, on va desservir Pont d'Yves. On aura ensuite un autre échangeur un peu plus haut sur La Plaine des Cafres. À la fin, on arrivera ici, au-dessus des Bourg-Murat.

Cette voie à l'Ouest a une variante qui permet de ne pas passer si près de la RN 3 parce qu'ici, on a une zone de ZNIEFF, une zone de protection d'espèces. L'Ouest 2 passe donc beaucoup plus loin et la zone ZNIEFF ne passe pas par là. On part un peu plus près de la Rivière Saint-Étienne, mais on ne passe pas dedans ni en ouvrage.

La différence entre les deux variantes est très faible. Une des raisons est justement d'éviter les zones qui sont à protection. La vraie caractéristique par rapport aux autres variantes est que l'on passe dans une zone qui est très habitée. Sur toutes les variantes, on passe sur l'agricole. Dans le cas de l'Ouest, une grande partie est en zone habitée. Toute cette partie-là, ce sont des zones habitées, donc, beaucoup d'expropriations, beaucoup d'habitats qui sont touchés. Un des intérêts par contre est que l'on attire beaucoup plus de circulation sur cette route parce que le trafic local s'ajoute, et donc, elle est beaucoup plus intéressante en termes d'aspirateur de voitures pour qu'il y ait moins de circulation dans la ville du Tampon. C'est pour cela que l'on passe en 2x2 voies sur la plus grande partie du tracé de la route.

- Sur la variante Est par contre, on a très peu de voies urbaines, mais on a quand même des habitats. Elle fait aux alentours de 22 kilomètres. Il y a un échangeur de moins et ce n'est pas une 2x2 voies, parce qu'elle n'attire pas tant de personnes que le côté Tampon. Elle sert plutôt comme une vraie route nationale. Les routes nationales sont censées faire uniquement du trafic de transit, ne pas faire de la desserte quartier par quartier ou bourg par bourg. Là, c'est plutôt un trafic de transit, c'est-à-dire la vraie liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît.

Pour voir de plus près, on peut voir la carte des variantes. Mon Caprice est toujours ici. Au lieu de partir un peu en dessous, on part au-dessus. On a une première desserte de Bérive. Ensuite on a une desserte du Petit Tampon. Ici, on a un échangeur qui pourra faire la liaison avec la RN 3 et en haut, on arrivera à Bourg-Murat. On part à peu près du même endroit et on arrive à chaque fois après Bourg-Murat, c'est-à-dire qu'on a évité toute la partie là, qui est économique, habitée, etc.

Pour le projet Est, je vous ai dit que c'était une 2x1 voies, mais comme on a des pentes, même si on veut que ce soit une rapide, c'est plutôt une voie rapide à 90 kilomètres/heure. Il faut quand même faire des voies lentes. Un des intérêts de faire des voies lentes est justement que si, à terme, on a fait une très grosse erreur et qu'on n'est pas à ce niveau de trafic, on pourra toujours réserver ces voies lentes pour du TCSP.

Sur la variante Est, vous avez deux variantes différentes. Celle-là permet de phaser l'opération. On peut en faire une partie ici, s'arrêter au niveau de la RN 3 et ensuite repartir sur Bourg-Murat. Un autre tracé passe plutôt ici et qui ne permettra pas de faire la liaison. Il faudra le faire en entier.

- La troisième famille de tracés est un mixte des tracés Ouest et Est qui permet d'éviter les zones agricoles qui sont ici. C'est à peu près la même longueur de voies. Il y a à peu près les mêmes échangeurs que sur l'Ouest. En fait, on commence à l'Ouest, on bifurque ici au lieu de continuer vers là haut, on traverse la RN 3 et on récupère le tracé de la variante Est que j'ai montré tout à l'heure.

Un des intérêts de ce tracé est qu'on peut aussi le phaser, c'est-à-dire qu'on peut faire une variante Ouest-Est et on s'arrête à la RN 3 ici, et si un jour on pense qu'il faut continuer, on a déjà le tracé qui pourra continuer par là.

Quand on fait un choix de tracé, on le met à travers une grille d'évaluation pour voir quels sont les impacts que l'on va devoir traiter par rapport à ces choix. Typiquement, on a le foncier. Ici, vous avez deux lignes sur le foncier, c'est le foncier bâti et le foncier agricole. Les variantes Ouest ont un très fort impact sur le bâti. Les variantes Est ont beaucoup moins d'impact sur le bâti. Par contre, les variantes Est ont un fort impact sur les grandes parcelles. Nous pensons qu'elles ont un moins fort impact sur l'agriculture sur l'Ouest où les parcelles sont petites.

En termes d'environnement, on est partout dans un milieu qui est... il y a un nom spécial technique pour cela, où l'humain a mis ses mains partout. Il n'y a pas de pétrel, pas d'espèce protégée. On ne passe pas à côté de puits d'eau potable. Quand c'est une route, il y a du bruit, il y a la pollution. C'est donc rouge de toute façon, mais pour l'Est, il y a deux carrés rouges parce qu'on passe avec des ponts au-dessus de ravines et les ravines sont des *hot spots* écologiques à la Réunion.

Pour le report du trafic, l'Ouest est plus intéressant parce qu'on va aspirer plus de voitures sur une route. Il y en aura moins ailleurs et on pourra faire autre chose avec les routes qui sont ailleurs. L'Est a beaucoup moins d'intérêt. Étant donné le relief qui est à l'Est, il y aura moins de gens qui voudront s'installer sur des activités économiques, investir, du côté de l'Est que du côté de l'Ouest.

Sur le coût, c'est un peu compliqué à comprendre parce que vous voulez que nous fassions des transports en commun. Sur le coût, les variantes Ouest et les variantes Est pour le service des routes, c'est moins intéressant de regarder le coût immédiat, le coût d'investissement plutôt que le coût à long terme. Qu'est-ce que cela va apporter au territoire de faire une route à l'Ouest ou de faire une route à l'Est ? C'est plus que le coût qu'il faut voir. Par exemple, si vous passez par l'Est, vous avez des paysages magnifiques. Pour le touriste, c'est très beau de passer par là. Ce n'est donc pas un coût qui est là dedans. Est-ce que la Région veut investir sur une route qui est, comme le reste de la RN 3, très touristique ? Est-ce qu'au contraire, on veut que des zones industrielles se créent autour des échangeurs ? Est-ce que des ZAC doivent se créer, des logements qui doivent se créer ? C'est à vous de dire votre opinion là-dessus, bien sûr.

Pour le maillage du réseau routier, c'est la même problématique du fait qu'on attire plus de voitures sur la variante Ouest. Maintenant, à très long terme, c'est vraiment une vision du territoire qu'il faut avoir sur ce que l'on veut sur la liaison Saint-Pierre – Saint-Benoît. Est-ce qu'on veut que les gens qui partent de l'Étang Salé ou qui partent de Saint-Paul, qui veulent passer par le Sud, ou bien de Saint-Joseph qui veulent passer à Saint-Benoît d'une façon moins pénible... Pour l'instant, si vous partez sur la RN 3, cela va vous fatiguer. C'est un trajet qui est pénible. Qu'est-ce que vous voulez comme trajet ?

Pour les montants, je vous ai dit que ce n'était pas important, mais c'est quand même chiffré. C'est entre 380 et 583 millions d'euros. Il faut comprendre que nous sommes en études préliminaires. Cela veut dire que nous avons une route, un linéaire, nous savons que l'on passe en 2x2 voies. Nous savons combien coûte une 2x2 voies à la Réunion et nous savons combien coûte un pont à la Réunion. Nous avons donc fait tous ces calculs. Maintenant, vous avez compris quand on fait une route, on prend en compte beaucoup d'autres choses que simplement la route. C'est nouveau. Il faut penser aux parkings covoiturage. Il faut penser à des stations qui relient les Cars jaunes qui seront sur cette ligne avec les réseaux qui passeront probablement en dessous de la route. Il faut rajouter des coûts qui ne sont pas encore étudiés, parce que nous n'allons pas étudier toutes les variantes et toutes les possibilités. Il faut d'abord savoir ce que l'on veut faire de cette route.

Pour résumer.

- Un territoire qui est mieux desservi. Nous pensons qu'à cause de l'augmentation de la population et l'augmentation naturelle du nombre de voitures, nous avons besoin de routes. Maintenant, est-ce qu'on a besoin d'élargir des routes qui sont existantes plutôt que d'en créer d'autres ? Je pense qu'il faut en créer d'autres. Nous avons besoin de ne pas concentrer tout sur Pierrefonds par exemple. Mais vous pouvez avoir votre avis et vous pouvez l'exprimer. Il y a des gens qui savent beaucoup mieux que moi comment on a fait l'aménagement du territoire.

- L'accessibilité des pôles. C'est vraiment un gros gain de la route des Géraniums.

- La répartition des échanges en différents types de trafic. Normalement, dans une ville, vous devriez avoir des zones calmes où vous avez des habitations. Les gens qui font du transit vont à

Saint-Benoît. Il ne faudrait pas qu'ils passent par ces endroits-là. Pour l'instant, ils y passent parce qu'il y a des congestions au travers du Tampon. Une meilleure répartition du trafic par différents types de trafic, c'est d'abord d'avoir une colonne vertébrale pour le trafic.

Les zones urbaines denses qui sont dans Le Tampon sont plus intéressantes pour tout le monde que l'habitat diffus que l'on n'arrive pas à contrôler. Cela, je l'ai dit plusieurs fois.

Intervention de Jeannick CELESTRE hors micro

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

Excusez-moi, Monsieur, mais si vous ne prenez pas de micro, vous n'êtes pas dans le verbatim. C'est comme si vous n'aviez pas parlé.

... Si, bien sûr que c'est grave.

... Non. Juste une seconde. Monsieur LACPATIA, je voudrais que vous finissiez. Je vous donne la parole tout de suite après, Monsieur. Promis !

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Une opération routière dure entre quinze et vingt ans en Europe, dans l'Europe développée on va dire. Nous sommes à peu près dans cette logique. Si on choisissait une variante, nous devrions terminer les études et les toutes les autorisations réglementaires vers 2025. À partir de 2025, il faut décider si nous la faisons d'une seule traite financière ou si nous la faisons par phases. Les deux routes sont phasables. Si nous la phasons en trois morceaux par exemple, nous devrions pouvoir la livrer vers 2035.

Pouvez-vous répéter la question ? Comme cela, vous serez enregistré.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Bonsoir Messieurs Dames, je m'appelle CELESTRE. J'ai une question pour vous. Combien de routes **desservent** La Plaine des Cafres depuis le Tampon ? Répondez-moi.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Pour moi, il y en a deux qui fonctionnent, parce que toutes les autres, vous ne devriez pas y passer.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Non Monsieur. Vous ne connaissez pas la Plaine des Cafres. Preuve en est : 5 voire 6 petits cars de la CASUD passent sur ces petites routes. Mais quel est le problème ? Si vous agrandissiez un peu les petites routes, les routes qui existent actuellement, il n'y aurait pas besoin de prendre sur nos terres. Si demain, mon petit fils ou mon fils va se former pour devenir agriculteur, revient diplômé et me demande nos terrains agricoles, je serai obligé de lui dire c'est telle ou telle collectivité qui les a prises. Mesdames, messieurs, avez vous une part dans ces terres ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

D'abord la première question : pourquoi est-ce que je dis qu'il n'y en a que deux ? Parce que pour moi, vous avez dans cette zone une RD qui monte par là et la RN. Vous ne devriez pas utiliser toutes ces petites routes qui sont partout là pour faire du déplacement. C'est du déplacement local simplement pour sortir et pour rentrer...

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Non Monsieur, cela est réalisable. Je ne suis pas ingénieur mais agriculteur. Vous dites que cela n'est pas possible, il faut faire une grande route. Ensuite, vous me dites qu'il faudra couper mes terres : je vais donc les perdre. Mais j'ai investi dans des serres, j'ai du aussi aplanir mon terrain, qui remboursera mes travaux ? Est ce qu'il y a un zozo qui me paiera ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Oui, il y a un zozo. Il s'appelle la Région.

Je vais répondre aux deux questions. La première question est : est-ce qu'on ne peut pas simplement améliorer le réseau, comme cela, on n'a pas besoin de faire de nouvelle route ? À ce niveau de la route, que vous avez ici, on mesure le trafic, ce n'est donc pas une impression, et

vous avez le même trafic que vous aviez sur Saline-les-Bains quand il n'y avait pas la route des Tamarins. Sur le papier, c'est catastrophique. La seule différence que vous avez sur ce schéma-là, c'est que vous avez plein de petits chemins. Cela a donc un effet de tampon. Cet effet tampon ne durera pas.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Non cela ne durera pas, on ne va pas aussi venir voler mes terrains.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Toute une procédure est mise en place pour les terrains quand on fait des routes sur du terrain agricole.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Donnez-moi le prix.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Non, je n'ai pas le prix.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Normalement, vous devez connaître le prix : vous venez acheter, vous venez prendre. Vous devez connaître le prix.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Quand nous avons étudié la route des Tamarins, c'était à 1 et quand nous avons acheté, c'était à 3. Cela peut donc être du simple au triple.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Est ce que vous vendriez vos terrains à 3 euros ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Attendez. Maintenant, nous ne sommes plus à 3.

Intervention hors micro de la salle.

... Non, ce n'est pas à 50 centimes dans ce coin-là. Vous avez de très bonnes terres et elles ne sont pas à cela.

... Non, c'était il y a dix ans.

Il y a donc une procédure qui existe depuis longtemps pour acheter les terrains au bon prix.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

C'est un bon prix pour vous ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

La première chose que nous essayons de faire est de donner une mission à la SAFER pour qu'elle trouve de nouveaux terrains.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

La SAFER est complice et voleur. Non ! Si demain, vous achetez des terrains et vos intermédiaires sont la SAFER, la commune et la Région...

Applaudissements.

...

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Non, ce n'est pas une question d'acheter le terrain. On vous donne un autre terrain de la même valeur. Vous avez beaucoup de terrains qui sont en friche. On ne vous donne pas un terrain qui est en friche, on le met en valeur, on fait l'irrigation. Si vous avez des serres, on reconstruit la serre de l'autre côté. Il y a beaucoup de choses qui font que nous ne voulons pas vous mettre sur la paille.

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Il y a 25 ans, j'ai repris l'exploitation de mon père. J'ai investi 300 000 euros en faisant des plateformes. J'ai investi dans des serres, plus de 200 000 euros. Qui me paie cela ? Vous allez prendre dans les fonds dédiés à la route ? Expliquez-moi.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

C'est estimé par rapport à la valeur du terrain. La valeur du terrain, c'est parce que vous l'avez valorisée. Si vous avez fait des investissements...

Jeannick CELESTRE, Agriculteur [intervention en créole]

Ecoutez bien ce que je vais vous dire aujourd'hui. Le premier qui mettra le pied sur mon terrain, n'en sortira pas.

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

Merci de rendre le micro. Madame a demandé la parole.

Clarisse BAFINAL, habitante de la Ravine des Cabris

Deux tracés Ouest vont passer à proximité de chez moi. Je vais donc avoir une 2x2 voies rapides près de mes oreilles. On parle de zones calmes. Nous sommes censés être les zones calmes de Saint-Pierre et à l'issue, nous serons comme le centre-ville de Saint-Pierre. J'ai des terrains aussi dans les zones agricoles. Je suis contre les routes. Les trois tracés vont être à la fois près de mes oreilles là où j'habite et sur mes terrains agricoles. Comment fait-on ? Nous allons être expulsés, peut-être, de nos terrains, pour faciliter l'accès à quelques touristes. Je pense que quand on vient à la Réunion... C'est une spécificité à la Réunion. Peut-être qu'on veut éviter maintenant le touriste sac à dos, mais je pense que visiter les Hauts de l'île, ce n'est pas emprunter une 4 voies, c'est emprunter les petits chemins et être atypiques. Peut-être que c'est la force de la Réunion d'être atypique.

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. Le tracé passe vraiment à proximité de mon domicile. Comment cela se fait-il ?

Oui, on veut désengorger la tour des Azalées. Je comprends bien qu'il y a des embouteillages. On parle de saturation de réseau routier, d'un meilleur emploi de l'argent public. Si on veut utiliser l'argent public correctement, pourquoi est-ce qu'on ne va pas sur des infrastructures propres pour éviter qu'on prenne son véhicule ? Mais moi, je ne prendrai pas le bus parce que la dernière fois, pour aller au centre-ville, j'ai dû faire du stop. Je confirme. Il faut peut-être travailler avec des transports en commun durables, et quand je parle de durable, c'est travailler avec le rail. C'est au moins quelque chose qui sera concret. Là, nous abandonnerons notre véhicule pour aller vers le centre-ville et pour aller vers les autres villes. Si on va fait encore des voies et mettre des bus, je ne vais pas prendre le bus parce que je vais encore avoir des embouteillages, le bus va tomber en panne et je ne serai pas à l'heure à mon rendez-vous parce que je serai obligée d'aller au tribunal à Saint-Denis. Comme celui de Saint-Pierre, il sera décentralisé.

Les bus ne changeront rien. Les routes vont amener quelques touristes par-ci par-là, mais à nous, Créoles, qu'est-ce qu'elle nous apporte cette route-là ? Est-ce qu'elle nous apporte quelque chose ? Que vont devenir nos terrains de canne ? On nous dit que ce sont des petits terrains agricoles, mais nous n'avons pas le droit de travailler ?

On sera les oubliés car il y a 2 gros "zozo" là haut. Celui qui a un terrain au Col de Bellevue, profitera de la 4 voies. Nous ne nous appelons pas Canabady. Nos terrains ne vont pas se transformer en zones économiques. Nous n'aurons plus rien à la fin. Nous n'aurons pas le droit de travailler. Nous aurons le droit de regarder les touristes passer à côté de notre case. C'est tout ce à quoi nous aurons droit.

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

Merci beaucoup, Madame. Je pense que c'est un avis. Je ne suis pas sûre que quelqu'un veuille répondre. Si, Monsieur LACPATIA.

Avant de vous passer la parole, je voudrais juste rappeler qu'il y a une réunion d'information à la Ravine des Cabris le 21 avril.

Madame, Monsieur LACPATIA va d'abord répondre à Madame. Après, nous vous passerons la parole.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je ne vais pas répondre directement. Je pense que ce que vous avez fait est un avis, qui doit être pris en compte, qui doit être noté, et que nous communiquerons aux élus. C'est votre avis. Il est parfaitement respectable.

Je voulais simplement en profiter pour préciser une chose sur l'image que vous avez ici. C'est un fuseau d'étude qui fait 300 mètres de large. La route ne fait pas 300 mètres de large ; elle fait entre 30 et 35 mètres de large. 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.

Intervention de Clarisse BAFINAL hors micro

Les nuisances sonores sur les routes sont un problème qui, j'espère, va être résolu petit à petit, parce que beaucoup de routes nationales provoquent des nuisances sonores sur les réseaux. C'est un héritage. Sur les nouvelles routes que l'on fait, on essaie au maximum de mettre des dispositifs acoustiques. D'habitude, ce sont des murs, en bois, etc. Ce sont des murs acoustiques qui, dans certains cas, fonctionnent bien, et dans certains cas, ne fonctionnent pas et il faut revenir dessus après. Mais maintenant, on ne fait plus des routes où des gens passent à 110 – dans ce cas là, à 90 – et qui ruinent la vie des gens.

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

Merci beaucoup. Nous allons prendre encore deux questions, parce que nous avons encore deux intervenants. Monsieur.

... Madame, vous avez déjà parlé. Je donne d'abord la parole à Monsieur qui n'a pas encore parlé.

Intervention hors micro.

Jérémy MUSSARD, Habitant du Tampon, Plaine des Cafres

Déjà, sur ce projet, je ne suis pas d'accord. Pourquoi ? Je ne comprends pas le fait que cette route monte aussi haut. Vous avez bien dit que le trafic est dense quand on rentre sur Le Tampon par la tour des Azalées. Le problème est là, oui, et de l'embouteillage. J'ai eu la chance de travailler un peu partout sur l'île, dont Saint-Pierre. Vous savez, pour moi, à partir du 12^e kilomètre, c'est plutôt fluide, cela se fluidifie au fur et à mesure. On dit que la RN 3, la route, c'est pénible, la montée, les petits virages. 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 avec 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, mais ce n'est pas après.

Pour moi, c'était compliqué aussi de subir les embouteillages quand je rentrais sur Saint-Denis. J'ai bossé sur Saint-Denis aussi. Mais encore une fois, vos grosses infrastructures ne servent à rien parce que quand on rentre sur les villes, c'est le bordel. Quand vous regardez l'infrastructure interne au réseau routier du Tampon par exemple, il y a du travail à faire. Si vous faites une belle route, mais que vous ne vous coordonnez pas... Donc déjà, comment allez-vous vous coordonner avec la commune du Tampon pour pouvoir desservir Le Tampon et La Plaine des Cafres ? C'est bien beau de faire une route qui monte jusqu'au Col de Bellevue, pour quelques touristes comme disait Madame, mais non, ce n'est pas la priorité pour moi aujourd'hui. Encore une fois, c'est de l'argent jeté par la fenêtre alors qu'il y a d'autres priorités.

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

Merci beaucoup. Je ne sais pas si vous voulez répondre brièvement avant de passer la parole.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Il y a une seule chose que je veux préciser. Vous avez donné un avis, et nous le prenons. Par contre, je pense que vous avez besoin de cette information. Quand nous referons cet échangeur, qui est ici, qui pose beaucoup de problèmes tous les matins à l'entrée de Saint-Pierre, nous devrions pouvoir résoudre cela parce que l'échangeur est de mauvaise qualité.

Maintenant, il y a autre chose que nous faisons en même temps que cela, c'est de se dire : est-ce qu'on a besoin d'un parking relais ici où vous déposez votre voiture et vous prenez le transport en commun ensuite ? C'est autre aussi que nous pouvons ajouter au programme.

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

Merci beaucoup. Nous allons prendre une dernière question avant de passer la parole à Monsieur CHICHERY.

Isabelle DIJOUX

Toujours Isabelle DIJOUX. Je trouve cela dommage que vous décidiez de choisir un certain nombre de personnes pour prendre la parole parce que vous nous aviez bien dit que tout ce que nous disons est enregistré dans le dossier, et vous allez prendre finalement une décision par rapport à tout ce qui va être retranscrit après.

Une question, Monsieur LACPATIA. Vous avez le mauvais rôle parce que vous n'êtes pas le seul décideur dans ce domaine. Je vois qu'un certain nombre sont là et écoutent. Très bien. Ils sont disciplinés. Dans ce domaine, ils sont au top.

Une autre chose. Vous avez parlé de la voie Ouest qui desservirait soi-disant au mieux Le Tampon, qui permettrait pour ceux qui viennent l'Ouest, qu'il y ait une circulation plus fluide. Par contre, ce qui me dérange énormément, c'est que vous avez dit « un aspirateur de voitures » au niveau du centre-ville du Tampon, et que la voie Est finalement n'aspire pas beaucoup de véhicules. Donc on se dit : ah bon ? Est, cela sert à quoi si c'est pour ne pas aspirer beaucoup de véhicule ? Le but premier, c'est quoi, Monsieur LACPATIA ? C'était de désengorger Le Tampon ou pas ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Le but premier...

Isabelle DIJOUX

Oui, c'est vrai que j'aurais dû vous laisser parler.

Vous avez aussi donné comme exemple les croisiéristes qui débarquent au port et qui viendraient vite fait parce qu'ils n'ont qu'une journée. Déjà, cela a été toute une politique pour que les bateaux s'arrêtent à la Réunion et restent une journée. Là, ce que vous voulez nous dire, c'est de permettre à ces personnes-là d'avoir accès plus rapidement au volcan, pour qu'ils puissent faire leurs courses, c'est cela ? Tout en sachant que comme nous sommes une île, le problème...

Ne vous inquiétez pas, je vous passe tout de suite le micro. Je ne vais pas le donner à la jeune fille.

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

Ce n'est pas vous qui allez lui passer le micro, c'est nous. Mais allez-y, finissez.

Isabelle DIJOUX

Oui, ne vous inquiétez pas.

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

Je ne m'inquiète pas. Finissez.

Isabelle DIJOUX

Donc, vous parlez de tourisme, c'est bien, mais réfléchissez. Le but premier c'est quoi ?

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

Excusez-moi, ce n'est pas comme cela que cela se passe. J'allais vous passer la parole, Monsieur. Je suis enchantée. Donnez-nous votre nom.

Philippe BERNE, ancien Vice-président de la Région

Monsieur BERNE, ancien Vice-président de la Région sous Paul VERGES, pour que ce soit clair. D'abord, il y a un problème de timing. J'ai compté, il y a 60 personnes à tout casser. Bon, mais cela, ce n'est pas de votre responsabilité. Pourquoi est-ce qu'on met un projet qui est prévu,

comme dit Félix LACPATIA, à 2035, en débat public maintenant, à deux ans des municipales ? Cela, il faudra que cela fasse réfléchir les gens.

Ensuite, on a vu les différents tracés. Ces tracés-là sont des tracés dont le coût varie entre 400, 500 millions d'euros. Ce sont donc des sommes extrêmement importantes. Il faudrait pouvoir dérouler tous les projets régionaux. On verra à la fin – M. MORBÉ est bien placé – quand on aura fini la nouvelle route du Littoral, les surcoûts.

Le problème pour moi, c'est qu'on a 60 000 véhicules/jour qui passent de Saint-Pierre au Tampon. On n'en a plus que 6 000 sur le Col de Bellevue. Cela veut dire que le problème est un problème de la traversée du Tampon. Je me pose quand même une question. Quand le Président de Région était maire du Tampon, une rocade était prévue. La Région finançait le gros. C'est moi qui ai négocié avec lui. C'était environ 110 millions. On avait réparti les coûts en faveur des communes puisque quand on traverse des communes, on a des clés de répartition, et c'est vrai que les communes sont, comme on dit, « au cul ». On avait donc fait une répartition, ce qui fait que la commune n'avait plus qu'une dizaine de millions à payer avec un préfinancement de la Région. Après ces discussions, dans la mairie du Tampon, quinze jours après, le maire du Tampon, actuel Président de Région, nous dit : non, on ne veut pas de cette rocade. Je ne dis pas que cela réglait tout, mais cela réglait en grande partie.

Tout à l'heure, quelqu'un a dit : quand on arrive après le Treizième... Le problème qu'il y avait à régler, c'était en haut, vers le rond-point... Voilà. Là, il y avait une solution. J'étais allé voir sur le terrain. Et là, on réglait ce problème.

D'autre part, il y a une solution – et c'est une solution avec les autres autorités qui font les routes – c'était l'amélioration de la route des Flamboyants, la Ligne des 400, de façon à l'élargir. Sur Saint-Pierre, il y a la place et il y a peu de cases. À l'élargir et ensuite aller jusqu'à Dassy. À ce moment-là, on récupérerait tous les gens qui descendent de la partie Ouest de La Plaine des Cafres, Pont d'Yves, Bras de Pontho, Dassy, et on évite le centre-ville.

Est-ce que ces déviations sont justifiées en sachant qu'on est à l'échéance de 2035 ? Est-ce qu'il n'y a pas là-dessous d'autres... ? Je ne vais pas rentrer là dedans.

À partir de ce moment-là, je me dis : 400 millions, 300 millions ou 500 millions, cela dépend, est-ce qu'il n'y a pas d'autres priorités ? Je pense que s'il y avait des gens de Cilaos, ils nous diraient... Cilaos, c'est pareil au niveau de la Région. En 2010, quand nous avons été battus aux élections, nous avons déjà fait tout un programme en découpant des trajets entre 5 et 10 kilomètres sur tout le trajet de la route de Cilaos, et pour chaque portion, c'était une étude de la dangerosité, des alternatives, c'est-à-dire est-ce qu'on passe à droite de la Rivière ou à gauche, est-ce qu'on fait des tunnels. Nous avons prévu, au niveau du fonds routier, de mettre chaque année des fonds importants. Et là, tout d'un coup, en 2010, il y a le cyclone, on découvre et on va faire des ponts Bailey.

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

Votre question en fait est donc de savoir s'il n'y a pas des priorités avant de faire cette route. C'est la question que vous posez.

Philippe BERNE, ancien Vice-président de la Région

Voilà. 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.

Il y avait des projets très intéressants au niveau du Schéma d'aménagement régional. C'était la liaison, ce que l'on appelait la Croix du Sud.

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

Nous en avons parlé tout à l'heure, oui.

Philippe BERNE, ancien Vice-président de la Région

Voilà. Donc cela, c'était un projet. Et surtout, c'est le problème des transports en publics. En 2010, nous avons un projet cohérent sur rail, qui allait de Saint-Benoît jusqu'à Saint-Joseph. Ce projet-là a été abandonné. Cela a été la première chose que le Président de Région a faite : on supprime le

tram-train. Il n'a même pas essayé d'avoir ce que l'on appelle la dotation ferroviaire, que nous ne pouvions pas avoir à la Réunion puisque nous n'étions pas SNCF. Il n'a même pas essayé.

Donc, nous avons ici un projet cohérent. Là, qu'est-ce qu'on nous propose ? On nous propose, dans le Nord, un mono-rail. Je trouve que la Région est très forte pour faire de l'annonce. Mais concrètement, où en est-on ? Depuis 2010, est-ce qu'il y a eu déjà un projet écrit, mis à disposition du public justement pour faire ce transport en commun. À mon avis, c'est là-dessus qu'il faut mettre ces 400 ou 500 millions.

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

Madame COUAPEL SAURET va vous apporter une réponse très brève. Ensuite, nous allons passer la parole à Messieurs CHICHERY et PAPIN.

Fabienne COUAPEL SAURET, Conseillère régionale, déléguée aux déplacements, aux transports, Inter-modalité et mono-rail, SAR

Je ne vais pas répondre sur le volet route parce que cela relève de la compétence de mon collègue, Dominique FOURNEL. On aurait d'ailleurs aimé qu'il soit présent ce soir pour pouvoir répondre à un certain nombre d'entre vous. Je n'interviens que sur le volet transports collectifs, vous l'avez compris, et modes alternatifs au tout-véhicule.

Sur le tram-train, Monsieur BERNE, je ne peux pas vous laisser véhiculer un mensonge. Ce n'est pas le Président de Région qui a annulé le tram-train, c'est le tribunal administratif et c'est la Cour d'appel administrative de Bordeaux, parce que ce projet n'était pas financé, parce que ce projet présentait des risques géologiques, des risques financiers et des risques écologiques, et d'autres risques encore. C'est donc la Cour d'appel qui a annulé ce projet, qui a annulé la déclaration d'utilité publique en disant que ce projet n'était pas viable.

C'est la raison pour laquelle nous avons travaillé depuis 2010 sur un autre projet, dont je vous ai parlé tout à l'heure. C'est le réseau régional de transport guidé, sur un autre tracé qui lui, a bien été validé par l'ensemble des partenaires en 2016. Les études de faisabilité sont lancées sur les premiers tronçons. Karim LECHLECH et Nicolas MORBÉ peuvent le dire, nous avançons à un rythme accéléré pour pouvoir lancer très rapidement les travaux.

Mais il y avait aussi d'autres priorités. La priorité, vous la connaissez autant que moi, c'est la nouvelle route du Littoral. Il était absolument nécessaire de faire cette route pour sécuriser l'axe majeur et structurant entre le Nord et l'Ouest. Cela, vous ne pouvez pas le reprocher, parce que c'était aussi un projet qui avait été soutenu par votre mentor à l'époque, qui a été repris par Didier ROBERT, amendé et modifié pour qu'il puisse répondre davantage aux préoccupations de nos concitoyens. Aujourd'hui, ce n'est plus un projet, c'est un chantier puisque vous le voyez tous les jours, il se déroule sous vos yeux.

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

Merci beaucoup, Madame. Nous allons passer la parole à Monsieur CHICHERY qui va vous présenter l'offre des transports en commun de la CIVIS et de la CASUD.

Manifestations hors micro de la salle.

Vous allez pouvoir en poser après l'intervention de ces deux messieurs.

... Vous allez pouvoir parler après. C'est quand même intéressant d'avoir une vision globale des transports.

Mathieu CHICHERY, Directeur SEMITTEL

Je vais faire très court. Bonsoir à tous. Mathieu CHICHERY. Je suis Directeur de la SEMITTEL.

La SEMITTEL intervient pour le compte de la CASUD et de la CIVIS pour l'exploitation des réseaux Alternéo et CAR SUD.

Je vais juste vous montrer quelques diapositives qui montrent que pour faire du bus, il faut des routes. Aujourd'hui, à la Réunion, sauf à ce qu'on trouve une solution plus durable, il faut bien des routes pour faire passer nos bus. Nous avons quelques exemples qui montrent que justement, des créations de nouvelles infrastructures ont permis d'améliorer significativement le niveau d'offre.

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.

Quelques éléments de performance des deux réseaux. Nous sommes sur deux réseaux qui sont assez complémentaires et qui répondent aussi aux territoires qu'ils traversent. Le réseau Alternéo dessert les centres-villes de Saint-Louis et de Saint-Pierre, donc qui répond à des logiques et des ratios de performance assez proches des réseaux urbains. Le réseau CAR SUD lui, est plus dans une dimension de desserte locale avec des ratios plus bas. Si vous regardez notamment le V/K, c'est le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru, on voit que sur Alternéo, on a presque deux voyageurs par kilomètre quand sur le réseau CAR SUD on n'a que 0,32 voyageur par kilomètre. C'est tout simplement parce que le réseau CAR SUD est amené à desservir des territoires et des espaces plus dispersés.

Sur l'axe qui nous intéresse, le réseau CAR SUD et Alternéo, c'est trois lignes. Tout d'abord la ligne 2 du réseau Alternéo qui dessert le centre-ville de Saint-Pierre jusqu'à l'université du Tampon. Sur le réseau Alternéo, la ligne 2, c'est la deuxième ligne plus performante du réseau. C'est une ligne qui transporte 600 000 voyageurs par an. Elle est complétée par la ligne STC du réseau CAR SUD qui fait Le Tampon – Saint-Joseph, sur laquelle nous avons 75 000 voyageurs par an. La ligne 11 du Tampon fait la gare routière du Tampon jusqu'à La Plaine des Cafres. C'est une ligne sur laquelle nous avons également 75 000 voyageurs par an.

Ce qui est intéressant dans cette diapositive, c'est de voir que c'est la fréquence des bus qui va faire qu'on va arriver à atteindre un niveau de performance du réseau. Effectivement, les lignes STC, CAR SUD sont des lignes sur lesquelles on a un bus toutes les 45 minutes alors que sur la ligne 2 du réseau Alternéo, on a un bus toutes les 30 minutes. Parmi les 15 arrêts les plus fréquentés du réseau Alternéo, deux sont sur la commune du Tampon : la gare du Tampon et l'université du Tampon. On voit donc bien que c'est la fréquence de bus qui va permettre de créer la performance du réseau.

Ce que nous recherchons aujourd'hui dans l'exploitation, c'est certes desservir au maximum le territoire... Par exemple sur cette carte, la carte du Tampon, on a un réseau de bus très dense. On passe pratiquement partout. Le problème, je le reconnais, c'est qu'on a beaucoup de lignes où on a un bus toutes les deux heures.

Interventions de la salle hors micro.

... Je répondrai à votre question tout à l'heure, je termine juste.

Il faut savoir que quand on dimensionne le bus, on va dimensionner le gabarit du bus à la pointe, c'est-à-dire à la fréquentation maximale de la journée. On ne peut pas se permettre de mettre un petit bus en journée et un grand bus le matin.

... J'entends bien. On dimensionne les bus aussi aux caractéristiques des lignes, mais c'est vrai que pour améliorer le réseau de bus, il faut aussi améliorer le réseau routier.

Juste pour terminer ma présentation, ce que je voulais vous dire sur le fait que le transport en commun a quand même des chances de progresser à la Réunion, c'est que depuis décembre, nous avons mis une navette Floribus dans le centre-ville du Tampon. Cette navette est faite avec des véhicules de neuf places. Aujourd'hui, en moyenne les bus sont pleins à plus de 50 %, ce qui est un des taux de fréquentation les plus forts que l'on peut constater à la Réunion. Toute la journée, on a une fréquentation relativement forte. La création d'une nouvelle ligne, quand on a une fréquence forte – là, on a un bus toutes les 15 minutes – quand on dessert des zones où il y a beaucoup d'habitants, on voit que très vite, les Réunionnais ont compris l'intérêt de prendre le transport en commun, là, avec la navette Floribus. Il n'y a pas besoin de se poser des questions sur le stationnement. On n'a pas de question d'attente du bus puisqu'un bus vient toutes les 15 minutes. Donc, on a vraiment un bon niveau de fréquence.

Je voulais dire que cette navette a pu être mise en place aussi parce qu'on a une amélioration du réseau routier. Typiquement, un projet comme celui qui a été présenté, pourvu qu'il permette ensuite d'avoir une meilleure affectation, une hiérarchisation du réseau routier, permet aussi de repositionner l'offre de transport en commun sur sa fonction première qui est d'apporter un avantage comparatif par rapport au transport automobile. C'est vrai que 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. Si on ne va pas plus vite, si on n'a pas d'avantages notables, c'est vrai que c'est compliqué. Mais il faut quand même être conscient qu'aujourd'hui, l'offre de transport en commun à la Réunion, même si ce n'est pas assez vite, elle progresse. Nous avons des exemples très concrets qui montrent que, moyennant quelques investissements, quelques réorganisations, on peut avoir de vrais succès. Monsieur PAPIN, qui va prendre la parole juste après, va vous présenter les quelques projets de la CIVIS notamment.

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

Monsieur PAPIN va vous présenter le Schéma directeur des transports en commun de la CIVIS, et après, vous pourrez poser toutes les questions que vous voulez.

Thierry PAPIN, Directeur des grands travaux à la CIVIS

Bonsoir tout le monde. J'ai la lourde tâche de terminer, en tant qu'intervenant du moins. On m'a demandé de venir présenter l'avenir. Mathieu CHICHERY a présenté les lignes de transport actuelles. Aujourd'hui, la CIVIS – je suis Directeur des grands travaux à la CIVIS – réfléchit justement et commence à mener des actions pour développer le réseau transport Alternéo de demain. Vous allez le voir, nous sommes sur des projets dans les dix prochaines années.

Notre projet s'appelle Néo, diminutif d'Alternéo, les lignes rapides du réseau Alternéo.

Nous n'allons pas rappeler le diagnostic, mais vous savez que le Sud est fortement congestionné. On a des pics d'augmentation du trafic. Je pense que l'on est de l'ordre de 6 % d'augmentation du trafic sur Saint-Louis – Saint-Pierre. Nous sommes donc vraiment dans une congestion qui va arriver et notre collectivité, CIVIS, se devait de réfléchir dès aujourd'hui pour préparer l'avenir, sachant que le réseau routier n'est plus extensible. On parle aujourd'hui de la RN 2- RN3, on vous en a parlé tout à l'heure. Nous avons la Croix du Sud, qui est une infrastructure routière et de transports en commun – nous allons la voir juste après – et la route des Géraniums, mais après. Une fois que l'on aura fait ces infrastructures, qu'est-ce qu'on pourra encore faire en termes de routes ? Je pense qu'on devra nécessairement passer par d'autres modes de déplacement, que sont probablement les transports en commun.

Nous nous situons dans une micro-région Sud. Nous ne sommes donc pas sur un transport interurbain de type rail. Nous sommes plutôt sur de la desserte fine du territoire. Le rail qui viendra plus tard sera parfaitement interfacé avec ce que nous sommes en train de faire aujourd'hui. Nous commençons donc quelque part par du fin, et après, nous laissons à la Région, qui est compétente pour cela, de faire le rail. Nous, nous sommes compétents dans notre petit champ d'action qui est la CIVIS.

Pour vous expliquer, Néo, c'est trois composantes.

- Une infrastructure la plus performante, dédiée, puisque, comme cela a été dit à maintes reprises, quand le bus est englué dans la circulation, il ne peut pas avancer, et forcément, les gens n'ont pas envie de le prendre. C'est le premier point, tout ce qui concerne l'infrastructure soignée.

- Forcément, des conditions d'exploitation optimales. Une fois que l'on a fait des infrastructures qui sont les plus performantes, des pôles d'échanges, des parcs relais, on commence à mettre une offre de transport qui est adéquate, avec une exploitation performante, donc des amplitudes vastes et une fréquence de passage la plus forte.

- Enfin, c'est du matériel roulant. Pour donner envie de prendre le transport en commun, il faut se sentir bien dans le véhicule, à l'aise, avoir des conditions agréables de déplacement.

C'est la composante de ces trois entités-là qui forme Néo et qui est notre projet de demain à la CIVIS.

Vous avez sous les yeux une cartographie qui représente les grands axes stratégiques sous la CIVIS. Nous avons étendu au-delà de notre champ de compétences vers Le Tampon puisque ne pas parler de la liaison Le Tampon – Saint-Pierre serait l'erreur la plus importante à faire. Nous avons donc lignes fortes que sont Saint-Louis – Saint-Pierre. Nous avons le projet de partir de Saint-Louis au niveau du Gol, de rejoindre par tout l'axe économique la ZAC de Roland Hoarau, Pierrefonds aérodrome qui est devenu Roland Hoarau, l'entrée Ouest de Saint-Pierre, traverser Saint-Pierre, et aller desservir le CHU de Saint-Pierre. Cela, c'est la première ligne forte future.

La deuxième, qui est en corrélation directe avec le projet qui vous a été présenté, est Le Tampon – Saint-Pierre, pour laquelle nous aurons des fréquences fortes, tant sur Tampon – Saint-Pierre que sur Saint-Louis – Saint-Pierre, de l'ordre de 10 minutes. Ensuite, nous aurons des fréquences un peu moindres pour aller d'une part du côté de Petite île, Les Avirons, L'Étang-Salé et puis vers la Rivière. L'objectif est de créer sept lignes rapides pour lesquelles on aura construit le maximum d'infrastructures qui leur seront dédiées.

Une cartographie un peu dense, mais qui permet de voir les temporalités du projet. Nous allons nous attaquer d'abord sur l'armature littorale, que vous voyez en traits pleins. Nous allons ensuite travailler sur l'axe vers les Hauts, vers Le Tampon. Il y a une infrastructure extrêmement importante dans le cas du débat.

Désignation sur la carte.

Ici, c'est la liaison RN 2 – RN 3, qui est en projet par la Région. Là, j'ai schématiquement dessiné la suite, mais ce qui est vraiment important pour nous d'un point de vue transports en commun, c'est que vous avez une armature ici, qui ne sera pratiquement faite que d'infrastructures dédiées aux bus. Vous avez vu que sur Saint-Pierre, nous avons déjà sorti une première partie. En jaune, ici, nous en avons sorti une deuxième, qui est la ZAC Roland Hoarau. Nous avons déjà prévu le passage des bus sur le franchissement de la Rivière Saint-Étienne. Ici, nous avons une opération que nous espérons sortir en traversée de Saint-Louis. Vous voyez, tout se met bout à bout pour créer une liaison très performante entre Le Gol et Saint-Pierre. Et puis, on a la partie des Hauts. Là, l'idée est de commencer à préparer cette liaison Le Tampon – Saint-Pierre. Ce sera une liaison essentiellement dédiée aux transports collectifs, mais il y aura également *a priori*, deux voies VL.

L'idée est de commencer à mailler les choses de manière plus fine, avec un axe TC (transports collectifs) extrêmement fort et performant ici, un axe littoral très performant également, et un axe médian qui sera également performant. Voilà quelque part les autoroutes en transports en commun que nous prévoyons sur le territoire de la CIVIS.

Je ne vais pas être plus long, parce qu'après, ce sont les bénéfices attendus du projet. Nous avons fait toute une série de prospectives qui montrent que tout ce que nous allons faire là va nous amener à ce que, dans les dix prochaines années, nous devrions doubler pratiquement la fréquentation du réseau Alternéo et Car Jaune puisque la prospective vaut pour les deux. Mais surtout, nous devrions commencer à stopper enfin la progression de la part modale de l'automobile au profit des transports en commun. C'est un défi énorme que nous nous donnons. Tout à l'heure, on parlait d'une part modale de 15 % pour les transports en commun dans les dix prochaines années. Il restera bien entendu 85 % de part modale pour les voitures. Je pense que ce projet est parfaitement complémentaire au réseau routier, mais il est nécessaire, parce que demain, quand tout sera congestionné dans la micro-région Sud, ce sera peut-être une des seules alternatives à moyen terme pour se déplacer dans le Sud.

Sur les coûts induits, je passe très vite. Des coûts importants. Juste pour dire que nous aurons besoin de financements. C'est toujours le nerf de la guerre.

Un ensemble de chiffres qui montre que nous aurons une meilleure performance, mais qu'il y aura besoin aussi à la fois d'investir, mais d'avoir des moyens en termes de fonctionnement. Les charges d'exploitation vont forcément augmenter. Pourquoi y a-t-il des fréquences de l'ordre de deux heures ? Parce que cela coûte cher. Il a donc des choix à faire.

Je vais terminer par des images qui illustrent ce que nous allons faire. Nous avons également un site internet. Là, c'est sur Saint-Louis, sur L'Étang-Salé. Je passe très rapidement. D'autres projets. Et un site internet si vous voulez en savoir plus sur le projet Néo. Il est détaillé en dernière page. Voilà, je ne voudrais pas être plus long.

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

Merci beaucoup. Madame, voulez-vous prendre la parole ? Vous avez un micro sur votre droite.

Nous ne vous entendons pas. Mettez le micro devant la bouche.

Marie-Claudine LAURET

Effectivement, c'est un débat public. Pour un débat public, franchement, chapeau ! Nous n'avons pas grand-chose à dire, mais on ne veut pas nous écouter. Je ne comprends pas ce genre de débat. Franchement, cela m'écœure.

Ensuite, j'ai plusieurs petites questions. On parle de construction. D'accord. C'est-à-dire ? Qu'on va détruire nos maisons. Où vont aller les personnes âgées ? Dans des cités ? Dans des immeubles ? Dans des cages lapins ? C'est cela ?

Ensuite, on nous parle de préserver la faune et la flore. Pour construire, il faut détruire. Vous appelez cela « préserver la faune et la flore » ?

L'argent, c'est pour faire quoi ? C'est pour mettre dans vos poches ? C'est cela ? Pour vous enrichir encore deux fois plus ?

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

Je voudrais répondre...

Marie-Claudine LAURET

Oui, bien sûr, vous voulez encore me couper la parole ! Coupez-moi. De toute façon, on sait ce que vous avez à faire !

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

D'abord, la Commission particulière n'a rien à voir avec la Région...

Je vous réponds, Madame. Vous m'écoutez ? Je vous réponds, Madame. Madame ?

La Commission particulière du débat public n'a rien à voir avec la Région. Elle est chargée d'organiser le débat. Ce n'est pas notre projet, c'est le projet de la Région.

... Vous parlez de notre argent. Ce n'est pas notre argent à nous. Adressez-vous à la Région. C'est la première chose.

Ensuite, est-ce que la Région veut réagir par rapport à cela ou est-ce que c'est juste un point de vue ? C'est juste un point de vue. Très bien. Est-ce que Monsieur veut s'exprimer ?

Serge BESSON

Je vous écoute depuis le début et je pense qu'on marche un peu sur la tête. On a présenté différents projets qui structurent la Réunion au niveau des transports, parce qu'on parle des transports. J'ai vu que le territoire de la côte Ouest allait faire un tramway, que de l'autre côté, on allait faire un train suspendu, alors qu'à l'époque, comme disait Monsieur BERNE, il y avait un projet qui était bien ficelé et il suffisait de le mener à bien.

Dans le Sud, quand on parle des transports et quand on parle des moyens de locomotion, là aussi, il y aurait quelque chose à dire. Effectivement, 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.

Maintenant la traversée, quand on parle du Sud, ce qui bloque, c'est l'axe Saint-Louis – Saint-Pierre. Au fur et à mesure des embouteillages de plus en plus gros sont là et bloquent les transports. Ce que je vois aussi, c'est la traversée de Saint-Pierre depuis la Ravine Blanche jusqu'à la route pour aller sur Saint-Joseph. Nous n'avons qu'un axe qui est le boulevard Banks. Cela ne suffit pas. C'est fini. C'est dépassé. Il y avait un autre projet qui passait plus haut. Je pense que c'est là-dessus qu'il faut le faire. Je pense qu'on doit revenir à des choses plus terre-à-terre et moins dépenser d'argent dans n'importe quoi. C'est là qu'il faudrait faire attention.

Ce que je voudrais vous dire, c'est que les travaux que vous nous présentez, c'est en 2035, mais moi, j'ai vécu la période de 2010 où il y avait tous ces projets ficelés. Tous ces projets ont été abandonnés. Pourquoi ? Pas parce qu'ils n'étaient pas bons, c'est parce que la majorité régionale a changé. Croyez-vous que d'ici 2035 il n'y aura pas des changements ? Alors, la Région a du courage, mais d'ici 2035, il y aura des changements politiques et rien ne se fera, comme d'habitude.

Et en plus, je vais vous dire quelque chose. À la Réunion, quand on compare à Maurice, qui est notre voisine – qui est indépendante, c'est vrai – ici on est bloqué par des structures administratives, bureaucratiques, et par un mode de fonctionnement, et par un blocage qui vient de

métropole, parce que cela aussi, il faut le dire. On ne pourra pas réaliser les travaux rapidement. À Maurice, ils ont décidé de faire un métro. Bien ou mal. Décidé : deux ans et demi après, ils attaquaient les travaux. Voilà la réalité. Le port de Maurice, c'est pareil. Ils sont venus voir comment on mettait des cavaliers. Ils sont compris. Maintenant, ils ont un port plus grand que le nôtre, plus efficace. Tout est là ! Il faut prendre les choses en main ici, à la Réunion. Il faut qu'on se décide.

Pour les transports, quand on parle de la CIVIS, de la CASUD, j'aimerais poser une question. Comment sont payés les transporteurs, ceux qui ont des bus qu'ils mettent à la CIVIS ? Est-ce que c'est vrai qu'ils sont payés aux rotations, non pas au nombre de personnes qu'il y a dans le bus ? Et combien gagnent-ils par les rotations ?

Je vous remercie.

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

Merci. Est-ce que vous voulez répondre ?

Mathieu CHICHERY, Directeur SEMITTEL

Je voudrais apporter une réponse sur la question du financement des transports publics. Ce n'est pas propre à la CIVIS ou à la CASUD, c'est un modèle national. Globalement, il faut savoir que l'usager paie en gros 25 % du transport selon les réseaux. Les meilleurs réseaux métropolitains qui sont dans les grandes métropoles atteignent péniblement le seuil de 50 %, mais la moyenne nationale est entre 20 et 25 %. Le réseau CAR SUD est un peu en dessous de 20 %. Le réseau Alternéo, comme je le disais tout à l'heure, un peu plus dense, est à un peu plus de 25 %. On est dans la moyenne. Le reste est payé par les impôts, les contribuables, c'est incontestable. Mais il faut savoir que si on devait faire payer le transport à l'usager, malheureusement, ce serait encore plus contraignant.

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

Merci beaucoup. Est-ce que vous avez eu votre réponse ? Ah ! Nous allons passer la parole à Monsieur MORBÉ qui va compléter.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je voulais répondre sur quelques points que j'ai relevés sur les projets, Monsieur a dit qu'il n'y avait pas besoin de projet et cela répondait aussi à la question de Madame DIJOUX « pourquoi on étudie une déviation aussi large et qui monte aussi haut ? » C'est parce que si, certes, nous avons 50 000 véhicules en bas jusqu'à Plaine des Cafres, on a 20 000 véhicules/jour sur une route à 2 voies. En termes de débit, cela ne peut plus passer. C'est cela aussi qui justifie la déviation par une voie hors agglomération, sans accès riverain tous les cinq mètres. C'est cela qui donne de la capacité et qui justifie que l'on étudie une déviation.

Je ne sais pas si nous allons la faire. Nous sommes là pour écouter ce que disent les gens et voir l'opportunité du projet.

Aujourd'hui, ce qui justifie que l'on mette à l'étude, c'est bien ce niveau de trafic sur La Plaine des Cafres, qui s'arrête à La Plaine des Cafres. Cela prouve aussi que le trafic est bien généré par les gens qui habitent sur le secteur et pas uniquement par des touristes qui traversent pour aller au volcan puisqu'après, le trafic tombe à 5 000 véhicules/jour. Cela répond donc au trafic local entre Le Tampon et Saint-Pierre principalement puisque le trafic de transit de Saint-Benoît à Saint-Pierre est quasi inexistant.

Ensuite, sur le projet de déviation Est de Saint-Pierre, vous dites que c'est celui-là qu'il faut faire en priorité. Nous avons fait une concertation publique. Je peux vous dire que là aussi beaucoup de gens sont contre, des agriculteurs qui sont traversés par le projet et qui ne veulent pas non plus entendre parler de ce projet-là.

Chacun voit donc midi à sa porte, mais c'est un peu facile de renvoyer vers les projets prioritaires qui seront chez les autres et pas chez soi.

Tous ces projets-là répondent à un schéma cohérent qui permet à long terme d'avoir un schéma, entre les transports collectifs et les voitures, qui permet à chacun de se déplacer dans une situation non congestionnée. On disait que l'objectif du Schéma régional des infrastructures de transports était de tendre vers une part modale de 15 % vers les transports collectifs. Vous voyez

qu'avec tous ces investissements, la CIVIS ambitionne de monter à 7 % de part modale, en considérant que ce sera déjà pour eux une grande victoire d'arriver à ce niveau-là.

Autre point, Monsieur a parlé du métro mauricien. Je serai un peu taquin, Monsieur PAVARD, je dirais qu'on a peut-être décidé de faire le métro mauricien en deux ans. Ce ne sont pas les informations que j'ai, parce que c'est un projet vieux de vingt ans. Mais il a souffert d'un gros déficit de débat public et je peux vous dire qu'en ce moment, il rencontre énormément de difficultés avec tous les gens qui sont expropriés sur le tracé, qui bloquent à chaque point sur la consommation d'équipements publics, d'espaces publics, de maisons d'expropriation. Même si nous faisons un train, un train aussi a des emprises. Un train aussi consomme de l'espace. Avec un train aussi, on exproprie du monde. Un train aussi fait du bruit, et peut-être plus quand on monte des pentes à 10 %.

Faire des infrastructures, cela consomme de l'espace. On ne peut très bien dire que l'on ne fait rien. Nous avons pour beaucoup de centaines de millions de projets un peu partout dans l'île. Il faut les hiérarchiser. Ils répondent tous à un besoin. Nous ne les étudions pas pour embêter les gens. Nous les étudions pour voir ce qui est faisable, pour les soumettre au débat, et après, effectivement, des priorités seront établies, par la Région actuelle. Monsieur a dit qu'en 2035, d'autres choix seront peut-être faits. C'est très possible. Nous, nous préparons l'avenir. Les projets ont été étudiés. Ensuite, ce sont les élus qui décident de programmer après avoir écouté la population.

Cela me renvoie à une dernière explication peut-être. Pourquoi est-il marqué « 2035 » ? En fait, ce n'est pas que le projet est un horizon, c'est la possibilité. Vous voyez qu'après le débat public, suivant les suites qui seront données à ce débat par la Région, les décisions seront prises sur comment on poursuit les études, comment on poursuit la concertation avec vous. Derrière, nous estimons pouvoir avoir des études bouclées en 2021, des procédures d'enquête publique un peu après, dans l'année qui suit, et ensuite, lancer des appels d'offres travaux pour un projet phasé. Un projet qui pourrait s'étaler jusqu'en 2035, mais cela peut aller plus vite, cela peut aller moins vite.

Après, il arrive effectivement que l'on étudie des projets et au bout du processus, cela capote. Je ferais référence, là aussi de manière un peu taquine, au projet tram train avec Monsieur BERNE. Des fois, on monte un projet sous une forme financière, par exemple de partenariat public/privé et au bout d'un processus de plusieurs années, on arrive dans une impasse financière. Les PPP, c'est bien reconnu par la Cour des comptes que c'est une calamité pour les collectivités locales au plan financier. C'est ce qui a conduit à l'annulation de la DUP sur le défaut de visibilité financière par le financement par cette méthode-là.

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

Merci beaucoup. Madame, qui a demandé la parole, ensuite Monsieur, juste à sa droite.

Marie FONTAINE, C.MAC

Je voulais demander au monsieur s'il prend souvent le bus. Prenez-vous souvent le bus ?

Là, si je monte au Tampon, que je veux un bus. Il y en a ? Il n'y en a pas ! On fait des grands trottoirs à l'heure actuelle. Les bus montent dessus. On ne peut même pas... Venez un de ces quatre avec moi une demi-journée, je vous emmène voir. Vous allez voir. C'est facile à dire !

Avec tous ces projets, où est-ce que les gens vont habiter ? Est-ce que vous avez réfléchi à tout cela ? Pourquoi on ne fait pas la route de Cilaos ? Les pauvres gens de Cilaos qui étaient en train de mourir là haut. Terminez notre route sur la mer. Il y a plein de choses à terminer avant de parler de ce projet-là. Où va-t-on encore reprendre de l'argent ? On n'en a plus, nous ! Vous parlez de la Région, la Région. C'est notre argent. On augmente tout. À un moment donné, nous allons finir sous les ponts nous-mêmes. Il faut réfléchir. Si les Réunionnais ne bougent pas, on est bien foutus ici.

On rit de Mayotte, regardez chez nous... On est bien fichus aussi par des solutions extérieures

Merci.

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

Merci, Madame. Monsieur.

Emmanuel DOULOUMA, Habitant de Saint-Pierre

Je souhaitais réagir sur les transports en commun. Je souhaitais rappeler aux personnes de la CIVIS qui sont ici présentes qu'au dernier conseil communautaire, vous avez quand même augmenté le prix du ticket de bus. C'est la deuxième augmentation depuis 2015. Comment peut-on parler de transport, emmener les Réunionnais vers du transport si à chaque fois on est en train d'augmenter les tarifs de bus.

Deuxièmement, concernant l'aménagement des Hauts, si j'ai bien compris, à l'horizon 2020, on va avoir la grande intercommunalité du Sud, qui va rassembler dix communes au total alors que la CIVIS n'en compte que cinq. Sauf que c'est un projet que je vois à l'horizon 2025 et il n'y a aucune liaison prévue sur Saint-Joseph, Saint-Philippe, la CASUD. Après, le deuxième truc, c'est que vous privilégiez l'échange entre Saint-Louis et Saint-Pierre. Saint-Pierre, c'est 80 000 habitants. Le Tampon, c'est 80 000 habitants. Cela fait 160 000 habitants entre Le Tampon et Saint-Pierre. Est-ce qu'il n'est pas plus utile, dans le cas de cette route des Géraniums, de mettre en place un réseau de transport en commun pour les 160 000 habitants que comptent Saint-Pierre et Le Tampon en priorité avant de calculer un axe sur Saint-Louis, même si Saint-Louis a aussi une part très importante de la population.

Troisièmement, les moyens que vous utilisez. Je souhaitais rappeler à cette assemblée que la CIVIS a investi en 2013 dans dix petits bus électriques. Est-ce que vous savez le coût de ces bus électriques ? 530 000 euros. 530 000 euros le bus électrique. Comment voulez-vous d'un côté emmener les gens vers le transport en commun, leur dire qu'il faut prendre le transport en commun si d'un autre côté, il y a une, entre guillemets, « mauvaise » gestion des budgets en achetant des bus qui sont la plupart du temps en panne. On les voit plus souvent sur les camions de dépannage que sur les routes. Comment voulez-vous emmener les Réunionnais à prendre les transports en commun si vous n'émettez pas aussi des tickets de bus beaucoup moins chers ?

Troisième chose qui est un petit peu fautive dans ce que vous avez déclaré tout à l'heure. Je me pose la question : TCO peut calculer un transport tramway et CIVIS ne peut pas le faire ?

Mathieu CHICHERY, Directeur SEMITTEL

Je vais essayer de répondre aux différentes questions que vous avez pu soulever.

Tout d'abord, sur la question des bus électriques, les chiffres que vous donnez ne sont pas tout à fait exacts. Le véhicule à l'unité coûte 250 000 euros. La CIVIS a souhaité forfaitiser la maintenance pendant six ans. Aujourd'hui, un véhicule coûte effectivement en exploitation. Ce sont des véhicules dont le jeu de batteries coûte relativement cher. Mais les 500 000 euros dont vous parlez incluent six ans de totale maintenance. D'ailleurs, vous l'avez dit, ce sont des véhicules qui ont été en panne. Je ne vais pas dire le contraire. La CIVIS a malheureusement fait les frais de véhicules qui sont arrivés à la Réunion et qui n'étaient peut-être pas au départ tout à fait adaptés. Mais c'est vrai qu'aujourd'hui, nous sommes quand même dans un processus qui s'améliore. Les retours d'expérience que nous avons maintenant sur nos véhicules électriques sont quand même nettement meilleurs.

Par rapport à la tarification du réseau, en 2015, effectivement, il y a eu une augmentation. Il faut savoir qu'entre 2005 et 2015, il n'y avait pas eu du tout d'évolution des tarifs. Cela faisait plus de dix ans que les tarifs n'avaient pas du tout évolué sur le réseau Alternéo. À un moment, la collectivité doit faire l'équation de l'équilibre, c'est ce que je disais tout à l'heure. Il faut savoir que le tarif payé par l'utilisateur ne représente même pas 25 % du tarif global du service. Il faut trouver ce point d'équilibre. Nous avons essayé d'augmenter le tarif unitaire tout en préservant les tarifs des abonnements, des carnets de 10, pour deux raisons. La première est que moins on a de ventes à bord et plus la vitesse commerciale et le réseau sont performants. Si le client achète des tickets ou des abonnements, la fidélisation fait que finalement son coût au voyage est moins important.

Aujourd'hui, quand vous regardez la gamme tarifaire du réseau Alternéo – mais vous avez la même chose sur le réseau CAR SUD – si le client se reporte vers le carnet de 10, vers l'abonnement, son coût unitaire est même plus performant. D'ailleurs, entre 2015 et cette année, nous avons eu un très fort report de ventes vers ces tarifs moins chers. Je pense que tout le monde a fait son calcul. Aujourd'hui, tout le monde est gagnant, le client, et même nous puisque nous avons une meilleure vitesse commerciale. Je pense que ce sont des éléments qu'il faut avoir en perspective.

Tout à l'heure, on me faisait remarquer que j'avais un peu répondu à côté de la question. Pour préciser par rapport à la façon dont sont rémunérés les transporteurs, je disais : les deux, mon

colonel. À la fois sur le nombre de rotations, mais aussi au nombre de voyageurs, puisque les contrats que nous avons sont rémunérés pour partie par l'argent que nous percevons auprès des usagers, et pour partie par le kilométrage qui est effectué à la demande des collectivités. Heureusement que c'est comme cela, sinon, vous pourriez être sûrs que les opérateurs privés n'iraient que dans les endroits où il y a des gens, et dans toutes les zones entre guillemets « vraiment pas rentables », on n'aurait plus aucun bus.

Aujourd'hui, notre mission de service public est alimentée par cela. Il faut trouver le juste milieu entre d'une part, mettre des moyens sur les secteurs où on est assez performant et les secteurs où on a une vraie logique de réponse au droit au déplacement. Il faut savoir qu'historiquement à la Réunion, les réseaux de transports en commun ont été construits comme cela. Comme le disait tout à l'heure Monsieur LACPATIA, nous avons un taux de motorisation qui progresse, mais qui, malheureusement, part de loin. Au départ, quand on a créé les réseaux de transports à la Réunion, on s'est dit qu'il fallait passer partout parce que malheureusement, beaucoup de familles n'ont pas d'autres moyens pour se déplacer.

C'est la raison pour laquelle nous avons beaucoup de bus, avec des fréquences faibles, mais par contre, pour ceux qui connaissent bien la métropole, vous avez des villages en métropole où il n'y a pas un bus. À la Réunion, les endroits où pas un seul bus ne passe sont quand même très rares. Nous avons des bus, effectivement avec des fréquences qui ne sont pas satisfaisantes, mais nous réfléchissons à des nouveaux modèles, avec des systèmes de transport à la demande, justement pour être plus efficace, notamment pour ce que disait une dame tout à l'heure « il y a des bus où vous avez deux personnes dedans ». L'idée est d'essayer de basculer sur du transport à la demande pour être plus efficace, reporter les kilomètres qui seraient ainsi économisés sur les secteurs sur lesquels on a une offre insuffisante. Parce que c'est tout le paradoxe : il faut que l'on continue à desservir au mieux le territoire, et augmenter la fréquence sur les axes forts du réseau. On parlait tout à l'heure de la ligne 2. Très souvent, j'ai des clients des concessions me disent : « Votre bus quitte la gare du Tampon, il est déjà plein, donc on ne peut plus le prendre ». Je le reconnais, Madame, je sais que le réseau est loin d'être parfait.

Intervention hors micro.

Oui, mais le « avant », comme vous dites, c'était quand à la Réunion, il y avait 500 000, 600 000 habitants. Aujourd'hui, à la Réunion, il y a plus de 800 000 habitants. Il faut que l'on fasse évoluer le réseau. C'est l'une des difficultés.

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

Merci beaucoup, Monsieur, pour vos explications. Madame, une question.

Danielle SOAVI, Habitante Plaine des Cafres

Bonsoir. Monsieur, je vais continuer avec vous. Je paie 250 euros par an parce que je suis avec la CASUD. Je prends la 2, celle qui part de la mairie du Vingt-troisième et qui va à la gare. Pour moi, vous mettez deux poignées au bus et c'est une poubelle ! Je suis désolée. Encore là, j'ai vu un chauffeur – je les connais tous – qui m'a dit : « Ce bus, il y a quinze ans qu'il est réformé et il roule toujours ». Deux fois par jour, à la gare, je prends le bus pour descendre et pour monter parce que je travaille au Tampon. Hier, j'ai voulu prendre la 2, en panne, il a fallu que je prenne la 11 et que j'appelle mon mari pour qu'il vienne me chercher à côté de Leclerc pour remonter chez moi au Vingt-quatrième. Vous avez dit : il faut des routes pour mettre des bus. Moi, je vous dirais plutôt : il faudrait des bus pour mettre sur la route. Merci.

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

Merci, Madame. Merci beaucoup. Je ne sais pas si vous voulez réagir. Non. Monsieur.

Aristide MOREAU

Rebonjour. J'espère être un peu moins stressé que tout à l'heure. Je suis juste un petit peu contrarié par Monsieur LACPATIA qui a dit que la route aspirait. Non, la route n'aspire pas, la route génère.

Nous n'allons pas faire un débat là-dessus, mais plus vous mettez de routes, plus il y a de voitures, plus, de toute façon, il y a de populations. Vos constats étaient bons sur : plus il y aura de jeunes qui auront le permis, donc plus de potentiels acheteurs de voitures, donc plus de voitures. Mais la

route va aspirer des choses, non, cela va surtout en générer. Vous avez fait des constats sur l'augmentation de la population et les 30 % de jeunes.

C'est pour mettre en adéquation les vrais débats de société. Tout à l'heure, j'ai entendu parler d'autonomie alimentaire. Je pense que les quelques années, on va être optimiste, il y aura un vrai débat d'autonomie alimentaire, je pense, parce que l'importation aura ses limites quand on voit le bassin sur lequel on est. Oui, l'agriculture me paraît plus importante que l'acheminement de 5 000 voitures au Col de Bellevue.

Pour vous, Monsieur MORBÉ, j'ai trouvé un petit chouia arrogante l'expression de « projet cohérent ». Là, du coup, il n'y a pas de débat, votre projet va être lancé. Je saurai vous rappeler qu'il y a des projets qui étaient cohérents au départ et qui ont été annulés par la suite, dernièrement. Des aéroports par exemple. Parce que oui, ils ont été vendus comme des supers façades d'aménagement du territoire, qui permettaient des développements, etc. Au final, on va faire avec de l'existant quelque chose qui répond aussi à ces problématiques-là.

Il y a quelque chose qu'on n'a pas abordé, hormis les messieurs de la CIVIS et de la SEMITTEL. Je n'ai pas retenu vos noms, pardonnez-moi, mais il n'y a pas vos chevaux. Vous prenez la route pendant les vacances scolaires ? Oui ou non ?

Bon. À ce stade-là et pour ce soir, personne n'a parlé de ce que j'identifie comme une vraie problématique de saturation du réseau, ce ne sont pas tant les gens qui travaillent pendant les périodes de vacances scolaires, ou des personnes qui travaillent toute l'année, mais dès que nous sommes en vacances, bizarrement, on peut diviser des trajets par trois. Je suis d'accord sur le fait que cela ne fait qu'un an et demi que la Région a son portefeuille. Je peux comprendre que sur les délais, c'est un peu court pour certaines organisations, mais peut-être que le vrai dossier à bosser est peut-être la prestation de service qu'on apportera aux parents ou le changement de mentalité à mettre aux parents sur : comment les enfants doivent être emmenés à l'école et du coup, désengorger le réseau routier. Combien de personnes passent dix minutes devant l'école à bloquer tous les centres-villes, à bloquer tous les axes parce qu'il faut déposer sa marmaille devant l'école ? Cela, on n'en parle pas. Pourtant, c'est une voiture pour un enfant et cela sature.

Je voudrais juste intervenir parce que tout à l'heure, on parlait de débat public, et après, je vais conclure. Vu comment c'est présenté, ce n'est pas de l'ordre du débat, c'est vendu le projet. Le projet est vendu. Passer 45 minutes pour un projet à 500 millions, pour une prise de décision qui est censée être au mois d'octobre 2018, cela ne ressemble pas à un débat. Cela ne ressemble pas à un débat.

Je suis partisan des personnes qui sont venues, parce que, oui, grosso modo Alternéo fait plutôt du bon boulot. J'ai connu les transports en commun il y a dix ans ; cela évolue. Mais vous nous vendez le projet. Il n'y a pas de débat. Je ne veux pas vous attaquer vous, mais c'est plus la communication, le format. On nous vend de la démocratie, on nous vend de la participation citoyenne. Je suis citoyen, je suis contribuable. La Région ne finance pas la route. Ce sont les contribuables. Il faudrait que vous soyez aussi super précis avec le vocabulaire que vous employez parce que moi, avec 19 000 euros de net imposable et 4 000 euros d'impôts, je finance aussi des projets. Non, ce n'est pas la Région qui sort... Bref, l'argent n'est pas généré gratuitement. Vous êtes d'accord avec ce constat ou pas ? Oui ? Il n'y a pas de planche à billets à la Région. Juste pour le rappeler.

Domage que Madame l'élue ne soit pas là, sur le particularisme réunionnais. Ce que font toutes les grandes métropoles du monde : désengorgement des circulations à New York, à Paris. Même les Chinois qui n'ont pas été un modèle d'écologie et de développement durable commencent à mettre en place des choses avec une certaine audace, à Shanghai, etc., des politiques d'aménagement. À la Réunion, parce que soi-disant il y a des micro-régions, il y a des particularités de communes, la RATP gère je ne sais pas combien de départements en région parisienne.

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. C'est un petit peu comme on veut, ce débat-là. Le côté particularités territoires : oui, les Alpes sont aussi montagneuses, dans les Pyrénées, ils vont réussir à faire Lyon-Turin. Je ne suis pas sûr non plus que ce soit cela. Cela dénote juste qu'il y a un vrai manque d'audace, de prise d'initiative et même un vrai problème d'infantilisation des gens, genre « vous avez besoin de la route ». Non, je n'ai pas besoin de la route. Je vais vous dire – et cela, c'est mon point de vue personnel, et uniquement personnel – je

vous ai dit que je venais d'où tout à l'heure ? Avez-vous retenu ? Rivière Saint-Louis. Une heure parfois pour descendre Rivière pour atteindre la 4 voies. Vous savez quoi ? J'en ai marre que tout soit défiguré. Je préfère faire une heure de transport, qu'il y ait des solutions pour désengorger un petit peu, plutôt que d'avoir des rocades partout et de se retrouver sur le périphérique parisien. Ce n'est pas comme cela que j'envisage l'avenir. J'ai des enfants.

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

Merci beaucoup pour cet avis dont nous allons tenir compte.

Sur la partie concertation et forme de la concertation, nous serions intéressés que vous nous donniez vos suggestions puisque visiblement ce n'est pas le type de concertation qui vous convient. Nous sommes intéressés. Vous pouvez l'écrire. Nous sommes preneurs.

Vous n'avez plus de micro. Si vous voulez, je vous redonne un micro, mais je ne sais pas si la Région veut réagir sur les autres points ou pas.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Il n'y avait pas vraiment de question en fait.

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

Non, il n'y avait pas de question, je suis d'accord. Y a-t-il d'autres questions ?

Daniel GUERIN, membre de la Commission particulière du débat public [intervention en créole]

Excusez-moi, monsieur qui a fait l'étude. La route aspire, la route génère. La route aspire l'auto ou la route amène l'auto ? Est-ce que vous pouvez dire votre point de vue en tant que technicien ? Vous êtes assis à la table, il faut causer un peu.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Si on faisait plus de routes à la Réunion, les gens continueraient à acheter des voitures. OK ? On arrête de faire des routes, la génération des voitures continue simplement, avec l'augmentation de la population et le rattrapage du niveau d'équipement vis-à-vis de la métropole. Ce que l'on voit plutôt quand on fait de nouvelles routes, c'est qu'il y a un pic d'utilisation des nouvelles routes dans les premières années de livraison. Ce n'est pas parce que tout d'un coup parce qu'il y a une route, les gens vont aller vers les concessionnaires automobiles et vont acheter de nouvelles voitures, vont acheter, vont acheter. C'est simplement que les gens se déplaçaient beaucoup moins avant parce qu'il y avait des congestions, et tout d'un coup, ils ont la possibilité de se déplacer, et ils vont le faire. Mais ce ne sont pas des gens qui vont acheter des voitures. Ce sont des gens qui ont déjà des voitures et qui se déplacent plus.

Intervention hors micro de la salle.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Si vous me permettez de compléter, puisque j'étais ce matin à la présentation par le Syndicat mixte des transports routiers de l'enquête Ménages-déplacements globale à l'échelle du territoire. Une petite analyse assez amusante a été faite. Ils comparaient la façon dont se déplacent les jeunes de 11 à 25 ans. De 11 à 17 ans, les jeunes se déplacent à pied, en bus, en vélo en grande majorité, et à partir de 18 ans, en voiture.

... Je ne suis pas sûr que les jeunes aspirent à aller se promener, à aller s'amuser, à aller rencontrer leurs copains et leurs copines en rail, mais plutôt avec la liberté qu'offre la voiture.

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

Nous allons prendre encore deux questions. Pouvez-vous passer le micro à Monsieur ?

Mathieu RAFFINI

Bonsoir. Je vais peut-être me présenter déjà. Mathieu RAFFINI. Juste pour vous répondre, je suis jeune, donc je peux vous dire que cela me fait plaisir d'avoir l'idée de pouvoir prendre le rail pour sortir avec ma copine. Franchement, j'adorerais. Quand j'ai fait mes études en métropole, à Lyon, avoir le rail, d'avoir un métro, d'avoir un tram, d'avoir le train pour pouvoir sortir, pour ne pas avoir besoin d'une voiture, à payer du coût, de me mettre un crédit. Donc, acheter une voiture neuve.

Non pas neuve, elle sera d'occasion. Donc, on va la payer 5 000, 6 000 euros. On fait le crédit dessus. On va payer l'essence, donc 45, 50 euros toutes les deux, trois semaines, et encore, si on ne roule pas beaucoup. Alors que je pourrais avoir mon abonnement pour 30 euros par mois ? Non, franchement, je préférerais partir en transport en commun.

Le problème que vous avez actuellement à la Région, comme le disait très bien le monsieur qui est juste en bas de moi, j'ai l'impression que vraiment, vous nous infantilisez. Vous trouvez les solutions à notre place. Les gens auraient besoin de prendre la voiture. Non, excusez-nous. Nous n'avons pas besoin de voiture. Ce que nous voulons, c'est justement pouvoir nous déplacer plus simplement.

Quand on veut aller à Saint-Denis, il y a le Car jaune. Très bien. Sauf que dès qu'il y a un bouchon, comment fait-on ? Après 18 heures, on attend pendant deux, trois heures dans les bouchons avant de pouvoir aller à Saint-Denis.

C'est cela en fait, mettre un transport en commun efficace, durable. Surtout, quand on part à une heure et que l'on est sûr d'arriver à l'autre l'heure, là, bien sûr que tout le monde va prendre cela. C'est tout ce que j'avais à dire.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Juste une remarque : 50 euros par an pour un jeune pour se déplacer sur les réseaux de transports collectifs de toute l'île. Ce que je disais sur les jeunes de 18 à 25 ans, je ne dis pas que c'est bien, c'est juste un constat de ce qui a été relevé dans l'enquête Ménages en questionnant les gens. Après, je ne sais pas où vous étiez étudiant, si vous étiez dans une grande ville ou dans la campagne métropolitaine, mais je pense que vous étiez plutôt dans une grande ville pour avoir un réseau de transports collectifs développé.

Gérald SEURIN

Bonjour. Les gens ont l'impression que la décision est déjà prise et que cette route se fera quoi qu'il en soit. J'ai l'impression que c'est ce que pensent les gens. Vous dites plutôt que non, que ce n'est pas vrai. Essayez de prouver le contraire.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je ne vois pas comment je pourrais vous prouver le contraire. Tout ce que je sais, c'est qu'il est prévu, par les lois en vigueur, quand on a un projet de ces caractéristiques-là, l'obligation d'organiser un débat public. Ce débat public se tient sous la houlette d'une commission indépendante qui va rendre un rapport sur les conditions du débat, de la participation du public, qui sera porté à la connaissance de la Région qui, en fonction des résultats de ce débat public, va décider de continuer ou pas, de continuer dans la même voie ou de continuer dans une autre voie, et également des modalités d'association du public à la poursuite du projet s'il n'est pas abandonné. C'est la loi, c'est comme cela. Après, je ne suis pas élu. Ce n'est pas moi qui vote, ce n'est pas moi qui prends les décisions. Mais il n'y a pas aujourd'hui de décision prise de faire puisqu'une décision de faire, c'est pris par l'assemblée délibérante de la Région et qu'il n'y en a pas eu.

Daniel GUERIN, Membre de la commission particulière du débat public [intervention en créole]

Excusez-moi, je n'ai pas du tout parlé jusqu'à maintenant. J'ai entendu ce monsieur dire que c'était une comédie. C'est le 3 octobre que vous devez rendre un avis, c'est cela ? Attendez au moins le 3 mai, la fin du débat. S'il faut prolonger le débat, on le prolonge. S'il faut rajouter des réunions, on rajoute des réunions. On rend un rapport le 3 juillet. On le donne à la Région, et le 3 octobre, elle donne sa décision. Attendons ce moment-là pour dire si c'était une vaste fumisterie, si c'était une comédie ou non.

On essaie de porter l'information le plus possible aux gens et on essaie d'écouter ce qui se dit. On essaie de le retranscrire dans un rapport.

Faites-nous un minimum confiance ainsi qu'aux personnes de la Région venues vous apporter des informations, venues écouter. Et si on décide de faire la route malgré les oppositions, à ce moment là je pense que l'on pourra dire que c'est une comédie. Jusqu'à maintenant, j'ai envie de dire que l'on essaie de faire ce que l'on peut.

Là on est largement en avance.

Guillaume BEGUE

Bonjour. J'étais au précédent débat du mois de février. J'avais posé quelques questions concernant le sujet d'aujourd'hui qui est les transports en commun. Je vous avais demandé ce que vous nous apportiez d'autre que la route et les voitures. Aujourd'hui, ce que j'ai eu en réponse, c'est du bus, du bus et du bus. Donc, expliquez-moi ce que cela apporte de très différent par rapport à ce que l'on a aujourd'hui. Une personne tout à l'heure, Madame, je crois, a dit que le bus ressemblait à une poubelle.

Monsieur MORBÉ, vous avez posé la question la dernière fois lorsque nous avons échangé tous les deux. Pourquoi les transports en commun existent aujourd'hui à la Réunion et que les Créoles ne prennent pas le bus ?

[passage créole]

Il a une dame, une métropolitaine pas une créole, qui vous a répondu que le bus aujourd'hui ressemble à une vieille poubelle. Vous venez de Sainte-Marie en vélo, vous allez travailler en vélo, vous ne prenez pas le bus. Je vous propose d'essayer le bus qui ressemble à une poubelle et venez constater par vous même si vous avez envie d'y retourner. Et en plus quand on doit attendre 2 heures pour reprendre le bus et aller travailler, tout le monde n'a pas le luxe d'habiter pas très loin Saint-Denis et prendre son vélo électrique ou d'en acheter. Vous n'en avez pas ! C'est tant mieux. Cela veut dire que vous pédalez, vos mollets doivent être bien costauds. Mais pour l'instant Monsieur Morbé, tous n'ont pas la possibilité d'investir. Quand une personne habite à la Plaine des Cafres, quelle solution a-t-elle ? Prendre un vélo pour retourner chez elle ? Si elle n'a pas de vélo électrique, je ne la vois pas arriver là haut.

En attendant qu'est-ce que vous proposez de plus aujourd'hui ? Concrètement, je m'attendais à avoir aujourd'hui au travers de ce débat, des réponses dans les transports en commun à la Réunion. Qu'est-ce que vous nous proposez ? Rien de ce qui ne se fait déjà à la Réunion. Du bus, du bus, du bus. Super, messieurs en bas, à la CIVIS et compagnie. Excusez-moi, je n'ai pas retenu ni les organismes ni les noms.

Concrètement, excusez-moi, mais quand je vois ce que vous nous proposez, je m'en fous parce que je ne le prendrai pas. Qu'est-ce que vous nous proposez ? Du bus, du bus, du bus. C'est bien, quand cela vous arrange, on a des exemples de la métropole, de ce qui se fait dans les grosses agglomérations en métropole et : « regardez ce qui se fait là bas, c'est très bien », par contre, à la Réunion, qu'est-ce que vous nous proposez ? Du bus. C'est cela vos propositions d'avenir pour la Réunion ? Vous nous parlez d'engorgement des routes, vous nous mettez des bus, vous allez dégager des voies dédiées aux bus. Qu'est-ce que cela va apporter ? En quoi cela répond à l'engorgement qu'il y a sur les routes actuellement ? Rien.

La dernière fois, je vous ai également posé cette question : qu'est-ce que votre route des Géraniums apporte aux usagers de la route dans le désengorgement ? Que dalle ! Une merde ! Cela n'apporte rien !

Vous avez des problèmes de tous les côtés. Tout le monde l'a dit. Je n'ai pas pris la parole volontairement du début de ce débat jusqu'à la fin. Madame allait clôturer, c'est pour cela que j'ai vite pris la parole. Qu'est-ce que cela apporte, votre route des Géraniums ? Rien du tout ! On va rester engorgé de tous les côtés.

Les autres personnes ont eu le même avis que moi. Vous avez des problèmes sur Saint-Denis, vous avez des problèmes sur Saint-Joseph, vous avez des problèmes sur Saint-Pierre. Qu'est-ce que votre route apporte de plus ? Une merde ! C'est cela que la Région propose aujourd'hui aux Réunionnais. C'est encore sortir de l'argent. Monsieur a bien dit que quand vous prenez dans les caisses de la Région, c'est l'argent des citoyens réunionnais et des citoyens de métropole qui, eux aussi, gueulent parce qu'ils en ont marre que leur argent... Le FEDER, il faut savoir que c'est l'Europe qui finance. Demain, lorsque le FEDER aura terminé de verser des fonds à la Réunion, parce que cela peut arriver aussi, à ce moment-là, où est-ce que vous allez prendre l'argent pour finir tous vos chantiers, petits chantiers engagés à droite et à gauche ? Parce que tous les chantiers enclenchés et qui derrière ne désengorgent en rien la circulation à la Réunion, comment allez-vous les terminer ? Quand est-ce que vous allez nous proposer de réelles propositions qui nous permettent, à nous, usagers de la route... ? Vous, messieurs les experts, depuis tout à l'heure, vous causez, vous causez. Cela part dans tous les sens, mais en attendant, nous n'avons pas les réponses aux questions.

Vous voulez exproprier des personnes et de nombreux Réunionnais à la Réunion. Vous voulez bouffer des terres agricoles alors qu'on parle justement à la Réunion d'autosuffisance alimentaire. On fait quoi à la Réunion ?

[passage en créole]

Dans ce cas, prenons chacun un bulldozer, partons du sommet de la montagne et faisons des terrasses en bétonnant partout jusqu'en bas. Nous verrons qui entre les Réunionnais et les Malgaches auront le plus à manger. Quand on aura mis des maisons et du goudron partout, on verra où l'on vivra ensuite.

Merci et bonne continuation.

Estelle HOARAU

Merci. Pour rebondir sur ce qui a été dit tout à l'heure sur « laisser parler, c'est le but du débat », comment faire pour allonger la durée du débat ? Si on arrive effectivement à la fin, on se rend compte qu'on n'a pas écouté notre avis, comment faire pour rajouter, allonger cette durée ? Si ce n'est pas le cas, qu'est-ce qu'on fait ? Si on n'est pas d'accord avec la décision qui est rendue, que fait-on ? J'aimerais bien connaître la suite. Deux mois sur un projet pour 2035, la hiérarchie des choix sur le temps que l'on fait est assez étonnante.

Pour rejoindre ce qui a été dit sur le choix des jeunes, est-ce qu'on a le choix de se dire à 18 ans : est-ce que je peux faire autre chose si aujourd'hui, je décide de sortir ou pas ? Qu'est-ce qu'on peut faire si on habite les Hauts, comment s'organiser ? Nous n'avons pas le choix.

Vous évoquez le service public et le fait de prendre des décisions sur des projets à long terme, en quoi une route des Géraniums va pouvoir améliorer notre quotidien, répondre au diagnostic qui a été posé aujourd'hui ? 6 % d'augmentation de fréquentation, la route aspire, génère, ou ce que vous voulez, les voitures. En quoi, en 2035, on est capable d'anticiper combien de voitures il y aura, combien d'habitants il y aura, combien de logements nous aurons ou pas ? J'aimerais bien savoir en quoi cela répond à tout cela, et le rôle de service public que la Région joue à travers la route des Géraniums.

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

Je vais laisser la Région répondre sur les derniers points. Je voudrais juste répondre sur le premier. Si le projet est poursuivi, c'est-à-dire s'il n'est pas abandonné à la suite de ce débat, une concertation va être mise en place obligatoirement pour accompagner toute la vie du projet jusqu'à l'enquête publique. Vous aurez encore la possibilité de vous exprimer si jamais vous n'avez pas pu vous exprimer avant la fin du débat, que ce soit par internet, en venant aux réunions, en envoyant des contributions écrites, etc. Je pense que sur ce point-là, vous pouvez être à peu près rassurés.

Sur les autres points, je ne sais pas si la Région veut répondre.

Intervention dans la salle.

... Oui, si on veut rajouter une réunion, nous prendrons la décision d'en rajouter une, bien sûr.

... Nous, puisque c'est nous qui organisons le débat. À ce moment-là, nous prendrons la décision de rajouter une réunion d'information générale où il n'y aura pas autant d'interventions d'experts et où vous aurez la possibilité de poser encore plus de questions. C'est ce type de réunions thématiques qui réduit un peu plus le temps puisque nous avons des interventions. Et c'est notre rôle d'apporter de l'information. C'est aussi dans ce but là que nous faisons intervenir des gens comme vous avez eus pendant le débat.

Madame, derrière, vous vouliez poser une question, je crois.

Sylvie BRUNO, C.MAC

Tout à l'heure, Monsieur LACPATIA parlait du tronçon Saint-Pierre à Saint-Benoît, ce qui veut dire que cela va arrêter au Col de Bellevue en 2035. Après, vous comptez continuer, d'après le tracé. C'est ce que j'ai pu constater sur la carte. Mais là, on va passer dans le parc national. Avez-vous déjà les accords ? À un moment donné, il faudrait peut-être demander d'abord au parc national si c'est autorisé ou pas, de façon qu'on ne gaspille pas l'argent entre Saint-Pierre et Col de Bellevue, et à ce moment-là, on irait vers un transport en commun propre, tramway, câble, de Saint-Pierre voire jusqu'à Saint-Benoît. À ce moment-là, on serait dans du transport en commun propre. C'était ma question.

Pour Monsieur de la CASUD, combien de temps y a-t-il que le Floribus est effectif ?

C'est récent. D'accord. C'est très bien déjà, je pense, un remplissage de 50 %. Cela passe toutes les 15 minutes. Je pense qu'il faudrait peut-être partir sur ce point-là. Si cela passe toutes les 15 minutes, je suis sûre que tous les Réunionnais sont prêts à prendre les transports en commun autres que les bus, on peut améliorer aussi, avec le rail.

Intervention hors micro de la salle.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Pour répondre à la première question « quel est le rôle de la Région en matière de service public ? », les compétences de la Région sont définies par la loi. La Région est compétente en matière de développement économique, dont le tourisme, en matière d'environnement, en matière de formation professionnelle. Depuis le 1^{er} janvier 2008, c'est elle qui est compétente sur les routes nationales. Avant, c'était une compétence de l'État, même si avant, la Région, au travers du Fonds d'investissement des routes et des transports, finançait déjà les routes et les transports. Depuis le 1^{er} janvier 2017, en transports collectifs routiers interurbains au travers du réseau Car jaune. Voilà la mission de service public de la Région.

Il y a les missions en matière de planification des transports, d'aménagement du territoire, de Schéma d'aménagement régional. La Région est donc effectivement un peu la collectivité qui chapeaute et qui, quoi qu'on en dise et quoi qu'on critique parce qu'on n'est pas forcément d'accord avec le projet, essaie de proposer une planification d'un projet de territoire cohérent à long terme, ensuite décliné par des schémas de cohérence territoriaux, par les plans locaux d'urbanisme, et qui se déclinent en projets sur le terrain.

La Région, comme le département, comme les communes, comme l'État, travaille à partir de recettes qui proviennent souvent de l'impôt, de taxes, des impôts sur le revenu. Ce qui finance les routes et les transports, c'est principalement les taxes sur les carburants, la consommation des carburants. Par rapport à la mise en œuvre des projets, on a plus de projets que de ressources pour les financer. Après, est-ce que les projets que l'on propose s'inscrivent dans un schéma cohérent qui est le SAR ? On peut juger que chaque projet indépendamment n'est pas un projet cohérent. On peut faire référence au projet de Notre Dame des Landes, ce qui prouve que des fois, des projets qui ont pu être cohérents à une époque ne sont plus jugés comme cela plusieurs dizaines d'années plus tard. Je ne connais pas le dossier, je ne peux donc pas tellement en juger. Après, il y a des projets qui peuvent être annulés pour des considérations de politique, sans forcément ôter la cohérence du projet qui a été étudié à une époque. On parlait du Lyon-Turin. Il est fortement décrié aussi, même si c'est un projet de train qui traverse des montagnes, comme un grand projet inutile par certains.

On peut toujours avoir son opinion personnelle. Après, on ne fait pas les projets par référendum, c'est-à-dire qu'on élit des assemblées, on élit un gouvernement, on élit un conseil régional, on élit un conseil départemental, on élit des communes, qui sont chargés de mettre en œuvre des projets. Je n'ai pas à en dire plus par rapport à la façon dont les choses se déroulent en France. C'est comme cela. Ensuite, les projets sont étudiés, soumis à l'avis du public, et on les fait, on ne les fait pas, on les refait, on les défait, on les améliore, on change de façon de voir les choses en fonction de l'évolution d'un contexte. Oui, c'est la vie d'un projet, c'est tout à fait normal.

Intervention hors micro.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

La liaison entre Saint-Pierre et Saint-Benoît a fait l'objet d'une première étude il y a quelques années maintenant qui s'appelle l'avant-projet sommaire d'itinéraire. On avait donc déjà une idée de ce que l'on pouvait faire sur tout le trajet. Il n'y avait pas que la déviation de Saint-Benoît à l'époque, il n'y avait pas que la rocade du Tampon à l'époque, il y avait toutes les liaisons sur tout le trajet.

Cette étude a été faite avant la création du parc national. Quand le parc national a été créé, une route nationale traversait déjà le parc, qui est la RN 3. Dans les statuts du parc, cette RN 3 a un côté sanctuarisé qui nous permet d'améliorer la liaison. Cela ne veut pas dire que nous pouvons faire n'importe quoi, que nous pouvons défigurer le parc national et le patrimoine mondial. Ce n'est pas totalement interdit. Il faudra qu'il y ait des discussions avec le parc.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Si vous permettez, je complète la réponse de mon collègue. J'aurais tendance à dire : parc national, pas parc national, cela rajoute une couche administrative. En fait, les enjeux existaient avant la création du parc national. Le cœur de parc est traversé par la RN 3 en deux endroits, au Col de Bellevue et aux Rampes de l'Écho. Les enjeux environnementaux étaient déjà très forts et majeurs bien avant la création du parc national. Cela est plus important qu'une autorisation administrative du parc de faire ou de ne pas faire.

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

Merci beaucoup. Nous allons prendre une dernière question et après, nous allons lever la séance si vous êtes d'accord. Monsieur.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Je n'ai pas du tout dit que nous irions à l'encontre de l'avis du parc. J'ai dit que sur le fond, ce qui est important, ce sont les enjeux de protection de l'environnement. Ce n'est pas le parc qui va nous les apprendre ; nous les connaissons déjà.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Qu'est-il advenu du tracé la Croix du Sud ? Cela devait être la première tranche de la rocade du Tampon. Maintenant que la rocade change un peu de trajectoire, apparemment, c'est la variante Est qui semble être retenue si j'ai bien compris.

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

Non, il n'y a pas de variante retenue.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Cela en a bien l'air. Si la variante Est est retenue, est-ce que la Croix du Sud se fera toujours ou pas ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Il y a eu la Croix du Sud dans la présentation de la CIVIS tout à l'heure. La Croix du Sud n'est pas une voie qui est créée par la Région. Cela va être créé par la CIVIS, en boulevard urbain en bas et ensuite en voie TCSP vers Le Tampon. C'est un projet qui n'est pas lié, qui n'est pas dépendant de la route nationale.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Je suis impacté par la Croix du Sud d'environ 5 000 mètres carrés.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Nous sommes d'accord, ce n'est pas de la Région. La Région ne fait pas de Croix du Sud. C'est la CIVIS qui s'en occupe.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Si c'est la variante Ouest qui est retenue, la jonction va se faire sur ma parcelle. Donc, cela va être 5 000 plus je ne sais pas combien.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

J'ai eu des discussions avec la CIVIS. Si on prenait la variante Ouest, il n'y aurait pas de jonction entre la Croix du Sud et la route nationale. La Croix du Sud passerait dessous par une espèce de petit pont.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Mais cela va se faire au niveau du CD 28 et à mon avis, même en passant au-dessus, il va falloir de la place.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je n'ai pas cette information aussi précise sur la Croix du Sud. Je ne pense pas qu'elle soit aussi précise que cela et qu'on commence déjà les expropriations.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Quand est-ce que nous pourrions avoir vraiment l'affinage du plan, s'il vous plaît ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Si les élus décidaient de continuer les études et de choisir une option, pour être vraiment précis, il faut terminer ce que l'on appelle un avant-projet. Cela prendra deux ans et demi, trois ans. Dans trois ans, de toute façon, on lance quelque chose qui s'appelle une enquête publique. Vous aurez beaucoup plus d'informations que maintenant parce qu'on aura fait des études très précises.

Gilbert BAFINAL, agriculteur

Nous aurons ces informations, mais vraiment au dernier moment. Nous n'aurons plus le temps de réagir.

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Non. Une enquête publique va se passer. Vous pourrez réagir.

Marie FONTAINE, C.MAC [intervention créole]

On a un aéroport qui n'est même pas utilisé : prenons-le ! Prenons-le pour les touristes, prenons la mer. Pourquoi expulser les personnes de leur habitation ? Pourquoi vouloir faire autant d'HLM pour nous mettre dedans ? Vous êtes en train de pousser les Réunionnais à bout.

Isabelle DIJOUX

Vous étiez en train de dire, Monsieur, que nos élus vont décider. Où sont-ils ? Vous travaillez pour la Région, nous l'entendons, mais ceux qui vont prendre les décisions sont nos élus. Où sont-ils ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Les élus sont assez nombreux. Ils sont une quarantaine. Monsieur BERNE pourrait vous dire comment fonctionne le Conseil régional. Il connaît cela par cœur.

Isabelle DIJOUX

Le théâtre Luc Donat peut accueillir ce nombre de personnes.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Les élus ne participent pas tous aux réunions publiques. Cela ne fonctionne pas comme cela.

Isabelle DIJOUX

Ah ! Ils sont intouchables. Pourtant, nous les avons élus.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Cela ne fonctionne pas comme cela. Vous avez des élus qui sont venus à deux réunions, mais ils ne viennent pas tous en permanence à toutes les réunions.

Sylvie BRUNO, C.MAC

Je disais encore tout à l'heure, le Président de la commission particulière, la première fois qu'il était là, a été surpris de ne voir aucun élu, en dehors de Monsieur FOURNEL. Aucun élu n'était présent. Il a été très surpris. Je vous le rappelle si vous ne vous le rappelez pas. Vérifiez sur les films.

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

Nous le regrettons aussi.

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Oui, tout à fait. Nous regrettons à l'époque qu'il n'y ait pas d'élu représentant les communes, les EPCI concernés par le projet. Oui, c'est effectivement ce qui a été dit, Monsieur PAVARD.

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Le Conseil régional était représenté avec la présence de Monsieur FOURNEL, ce qui était parfaitement normal, et le suppléant de Madame BASSIRE. Nous avons invité les sénateurs, les députés et les maires. Nous ne les avons pas eus, mais je ne suis pas maître de leur agenda.

Isabelle DIJOUX

Justement, vous menez un débat public, et je pense que quand même...

Laurent PAVARD, Président de la Commission particulière du débat public

Ne me demandez pas de commenter, s'il vous plait.

Isabelle DIJOUX

Nous avons bien compris qu'ils ne veulent pas venir. Justement, qu'ils prennent leurs responsabilités. Monsieur MORBÉ, pouvez-vous leur transmettre ce message, pour qu'ils puissent venir ?

Nicolas MORBÉ, Directeur général adjoint Grands chantiers transports déplacements

Vous aviez une élue qui était là ce soir. Vous avez pu échanger avec elle.

Isabelle DIJOUX

Elle a bien dit qu'elle était en charge des transports. Elle, la route...

Oui, je l'ai bien vue, c'est vrai.

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

Avez-vous d'autres questions ? Vous avez encore une question, Madame. Nous vous écoutons.

Laurence GRONDIN

Bonsoir. Je m'appelle Laurence GRONDIN. Je suis agricultrice également. Je pense que le débat est bientôt terminé. En ce résumé, ce soir, je rentre chez moi. Je dis à mes enfants : Papa n'aura plus de travail, parce que nous sommes agriculteurs et qu'un morceau de chemin passe chez nous. Avec un petit peu de chance, nous n'aurons plus de maison non plus parce que cela passe au Piton Hyacinthe. Qu'est-ce que je peux leur répondre comme le projet n'est pas vendu ?

Félix LACPATIA, Chargé d'opérations

Je sais que le problème qu'il y a en ce moment est que l'on a beaucoup de variantes et que l'on ne sait pas par où on passe. Donc on tope beaucoup de personnes. À partir du moment où on connaîtra la variante, cela ne veut pas dire qu'on met tous les gens sur la paille. Ce n'est pas le but. Le principe est de ne pas vous mettre sur la paille, de ne pas vous mettre au chômage et de ne pas vous mettre à la rue. Par exemple, si vous avez une maison et vous êtes capable de retrouver une maison par vous-mêmes, nous vous achetons votre maison ; si vous n'en êtes pas capables, nous allons vous trouver une maison. Typiquement, c'est ce que nous faisons à chaque fois sur toutes les routes. Quand nous avons fait la route des Tamarins, nous avons carrément fait des lotissements entiers.

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

Nous vous remercions beaucoup d'être venus et d'avoir posé autant de questions. Toutes vos questions vont être prises en compte. Les prochaines réunions sont affichées sur l'écran. Peut-être à une autre réunion. Merci beaucoup.

Fin d'enregistrement.