

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

Synthèse
Réunion thématique
du mardi 13 mars 2018 à Plaine des Cafres

SALLE / ADRESSE :	La Cité du Volcan RN3 Bourg-Murat – Le Tampon – 97418 Plaine des Cafres
PARTICIPANTS :	71 personnes
DÉBUT > FIN :	18 h 15 à 22 h
QUESTIONS-RÉPONSES :	13 questions

En tribune

CNDP

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

M. Bernard VITRY, membre de la Commission particulière du débat public

M. Daniel GUERIN, 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

Intervenants

M. Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt, la Réunion

M. Jean-Pierre LEGRAS, Directeur des Affaires Économiques de la Région

Mme Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre

M. Jean-Bernard GONTHIER, Président de la Chambre d'Agriculture de la Réunion

M. Gérard ARGIEU, Président de la Fédération Réunionnaise de Tourisme

La séance est ouverte à 18 h 15.

Laurent PAVARD rappelle les objectifs, les principes et les modalités du Débat Public et détaille le programme de cette réunion thématique consacrée aux enjeux socio-économiques, agricoles et touristiques liés à ce projet de Route des Géraniums.

Mme SEVARI, directrice de la Cité du Volcan, souhaite la bienvenue à tous les participants à ce troisième rendez-vous du débat public, et souligne l'importance du projet de Route des Géraniums, quelle qu'en soit l'issue, pour l'économie de l'île.

Félix LACPATIA présente les attendus du projet, déjà présentés en détail lors des deux premières réunions d'information générale, en s'attardant sur les trois tracés envisageables, Est, Est-Ouest et Ouest, et leurs spécificités. Le coût des travaux est estimé entre 400 M€ et 600 M€ en fonction du tracé retenu. La route devrait être livrée pour 2035 au plus tard.

La Route des Géraniums permettrait plus d'accessibilité aux zones d'activités et aux zones touristiques de la microrégion Sud de l'île. Par exemple, les livraisons sur Saint-Denis depuis Le Tampon pourront être plus nombreuses. La qualité de vie serait améliorée, car certaines zones pourraient devenir piétonnes, le trafic routier quotidien étant reporté des routes actuelles vers la nouvelle route.

Impacts socio-économiques du projet

L'usage de la nouvelle route est évidemment lié à la population : 250 000 personnes dans la microrégion Sud, un tiers de tous les transports de l'île, une population très jeune avec une typologie de logements très étalée et dispersée. Il devient nécessaire d'avoir une véritable « colonne vertébrale » des trafics pour organiser les circuits de circulation de manière plus rationnelle et plus fluide. À l'heure actuelle, les situations d'embouteillage sont nombreuses sur les différentes communes de la microrégion. En termes de créations d'emplois, les prévisions réalisées par un économiste annoncent 3 800 à 4 000 emplois « indirects » (après construction de la route), en fonction du tracé finalement choisi.

Impacts sur l'agriculture

Le haut de la microrégion Sud est occupé par des élevages, le bas est plutôt consacré à la culture de la canne à sucre. En réalité, l'agriculture est très diversifiée, avec du maraîchage, des fruits, des légumes. Le grand Sud accueille pratiquement la moitié des élevages de La Réunion et 40 % de la culture de la canne à sucre. Beaucoup d'investissements ont été réalisés sur cette zone.

Beaucoup de mesures pourront être appliquées lors de la réalisation de la nouvelle route pour préserver les terres agricoles et d'élevage : redonner de nouvelles terres aux agriculteurs, mécanisation et travaux pour améliorer certaines terres, cofinancement d'aménagements de serres, réfection de réseaux d'irrigation, création de chemins d'exploitation, etc.

Impacts sur le tourisme

Les sites touristiques seront plus accessibles, y compris l'accès au centre de l'île et au piton des neiges. La microrégion Sud deviendrait une porte d'entrée vers divers lieux touristiques de l'île, avec des allers-retours plus nombreux chaque jour, donc plus de chiffre d'affaires pour les opérateurs touristiques. Et le tourisme ne concerne évidemment pas que le volcan : bars, discothèques, restaurants, sports-aventures, randonnées, etc., pourront se développer grâce à la nouvelle route.

*

Premier débat avec les participants

Une habitante s'inquiète du peu de communication autour de ce débat public, elle-même n'en ayant entendu parler que par hasard. Concernant les embouteillages, qui concernent d'abord Saint-Pierre et Le Tampon, les responsables du projet ont-ils réalisé des études pour comprendre qui étaient les usagers qui se retrouvaient dans ces situations ? Par ailleurs, le coût de ce projet est important, mais un tel budget aurait pu être investi plutôt dans le développement des transports en commun sur l'île. Enfin, que deviendront les habitants qui vont perdre leur maison à cause de la construction de cette nouvelle route ?

La commission particulière pour le débat public est consciente que la communication peut encore être améliorée autour de ce projet, des annonces sont d'ailleurs prévues sur les radios locales pour essayer de toucher plus de monde.

Sur la RN3, il y a entre 50 000 et 60 000 véhicules par jour, entre Saint-Pierre et Le Tampon, puis 20 000 par jour après Le Tampon et environ 5 000 au Col de Bellevue, avant de revenir à 15 000 en arrivant à Saint-Benoît. La congestion de la RN3, de la Plaine des Cafres jusqu'à Saint-Pierre, est vraiment générée par les usagers locaux. Le besoin d'infrastructures de déplacement (route ou transports collectifs) est donc une réponse aux besoins de déplacement locaux.

En matière d'expropriation, les personnes concernées doivent pouvoir se reloger grâce aux indemnités qui leur sont versées. Il y a des cas particuliers à traiter, comme sur la route des Tamarins : des personnes qui habitent sur place sans être propriétaires, pour qui des solutions de relogement adaptées à leur situation sont envisagées.

Le projet décongestionnerait la traversée des zones habitées du Tampon, les modèles de trafic ne mettent pas en avant une forte induction du trafic par rapport au projet de déviation. Aujourd'hui, pour les principaux déplacements de transit, entre le Sud et le Nord, une grosse part du grand trafic de transit emprunte plutôt le grand réseau disponible à l'Ouest et au Nord de l'île.

Un intervenant s'inquiète de constater que les présentations du projet n'abordent pas la politique des transports à la Réunion. L'île semble aller à contre-courant par rapport à ce qui se passe dans les pays développés, en favorisant l'usage de la voiture, comme s'il n'y avait pas d'alternative possible. Même avec des voitures électriques, des questions se posent, en particulier comment produire l'électricité nécessaire ?

Concernant la culture de la canne à sucre, étant donné la politique de l'Union Européenne et le comportement de l'unique producteur de sucre de La Réunion, rien n'assure qu'il y aura encore des exploitations de canne à sucre sur l'île d'ici vingt ans !

Les acteurs de l'économie réunionnaise, concernés par cette nouvelle route, ont-ils été consultés ? Par exemple les importateurs et vendeurs de voitures ? Pas moins de 23 000 voitures sont vendues chaque année sur l'île, contre 11 000 il y a une dizaine d'années.

Dans tout ce qui est présenté sur ce projet, rien ne permet d'espérer une réelle avancée en matière économique pour La Réunion.

(Applaudissements.)

L'ADEFAR (Association de DEFense des Agriculteurs de La Réunion) annonce son opposition au projet. Le dossier de présentation parle de « soulager le cœur de la ville du Tampon », alors qu'il serait plus important de « soulager le cœur des Réunionnais » : cette route va engendrer encore une fois un maximum de voitures. Et toutes ces voitures n'arrivent pas à la Réunion sans qu'il y ait une politique volontariste de développement de ce type de transport, au détriment des transports en commun.

Concernant le tourisme, la logique économique semble être de vouloir aller plus vite et de faire consommer encore plus, alors que la Réunion est une île qui permet de respirer, de s'arrêter, d'admirer. Un touriste ne se rend pas sur l'île pour aller plus vite et consommer plus, mais plutôt pour découvrir une prairie en bonne santé, des animaux sains, une manière d'habiter différente.

La nouvelle route va empiéter sur des espaces agricoles, or il n'y a pas de schéma d'aménagement agricole et il faudra encore pouvoir nourrir les habitants. Il y a déjà une monoculture de la canne à sucre sur l'île, la nouvelle route ne fera que renforcer ce problème.

Enfin, on parle de plus en plus de problèmes d'environnement et de santé à la Réunion, quel sera l'impact de la route sur ces questions ?

(Applaudissements nourris.)

Un agriculteur, membre de l'ADEFAR, s'étonne du discours suggérant que la nouvelle route pourrait aider de jeunes agriculteurs à s'installer. Reprendre encore des terres agricoles n'est pas une bonne solution pour développer l'agriculture locale. Les responsables

politiques continuent à penser comme il y a 50 ans, alors que ce sont les transports en commun qu'il faudrait principalement développer.

(Applaudissements.)

Philippe BERNE, ancien vice-président de la Région, remarque que lors de l'élaboration du SAR, afin de protéger les terres agricoles et concentrer les habitations, le travail s'était fait par agglomérations de communes, et non par communes. Si les éléments du SAR avaient été repris, la vision des impacts du projet serait beaucoup plus claire et évidente. Les investissements devraient soutenir en priorité le développement des transports en commun, avec notamment le projet de liaison côté mer, entre Saint-Benoît, Saint-Denis, Saint-Pierre et Saint-Joseph, qui a été abandonné il y a quelques années, tout comme le projet de rocade pour la commune du Tampon (110 M€ dont 20 M€ financés par la Région), arrêté sans justification.

(Applaudissements.)

Un intervenant interroge la commission sur le caractère opposable du débat public ; il s'étonne du fait que le projet de nouvelle route, et l'initiative actuelle de débat public, se déroulent hors de l'épuration du SAR. Beaucoup de gens ont souligné les problèmes de circulation, qui sont dus à un urbanisme mal maîtrisé, notamment la question de la densité et de la diffusion de l'habitat. Prévoir un tel projet sans tenir compte de la cohérence de l'urbanisme, détaillée dans le SAR, reviendra à créer encore une fois des habitats diffus, sans doute dans l'espoir d'augmenter artificiellement les zones constructibles.

L'Association pour l'Accompagnement des Familles (PAF) souligne que nombre de maisons particulières vont être détruites par le chantier de la route, or les différentes hypothèses de tracés ne mentionnent pas le nombre exact de maisons concernées, ni les familles qui y résident et qui vont certainement perdre leur maison et devoir changer radicalement de vie.

(Applaudissements.)

Un jeune habitant de la microrégion Sud avoue être encore moins convaincu par le projet après l'exposé de ce soir : les maillages des différentes agglomérations ne sont pas pris en compte, le dossier ne précise pas qui va être impacté par le chantier, rien ne prouve que la circulation entre Saint-Pierre et Le Tampon pourra s'améliorer... Au niveau économique, c'est la Région qui devrait s'emparer de la question des zones d'activités, afin de réfléchir au mieux aux flux de circulation et aux opportunités de développement des transports en commun. Les Réunionnais ont-ils vraiment envie de soutenir un projet qui aura pour effet de détériorer l'environnement et la qualité de vie ? La plupart des habitations impactées sont situées dans des zones péri-urbaines ou rurales, donc plutôt des villages. Cette route n'est qu'une étape supplémentaire dans l'urbanisation chaotique du Sud de l'île.

La commission du débat public doit rendre un compte-rendu, mais n'a pas à donner un avis sur l'opportunité du projet, il s'agit seulement pour elle de rendre compte des avis des uns et des autres. Le rapport sera présenté officiellement et remis au maître d'ouvrage qui devra prendre ensuite une décision dans un délai de trois mois. Un certain nombre de problématiques évoquées ce soir seront traitées dans les réunions thématiques à venir, en particulier sur les politiques de mobilités dans l'île (réunion thématique prévue à Saint-Pierre le 4 avril).

Jean-Pierre LEGRAS, directeur des affaires économiques et du tourisme à la Région, répond à certaines thématiques soulevées par les participants :

Il y a environ 800 000 habitants à La Réunion, et la démographie ne cesse d'évoluer, l'attractivité économique est primordiale pour les générations à venir. Beaucoup de touristes apprécient aussi l'île, de même que des natifs qui reviennent régulièrement dans l'île. Ce sont toutes ces populations qui font vivre l'économie de l'île, et à qui il faut proposer des activités et des structures, notamment les touristes qui sont une source très importante de recettes et de revenus.

La question se pose du désenclavement des différents sites de La Réunion et de la fluidification des transports, pour arriver à son travail ou se rendre facilement sur un site touristique. Mais il s'agit aussi de sécuriser les déplacements quotidiens, de les rendre plus simples.

Il y a quatre microrégions à La Réunion à l'heure actuelle et le développement du cinquième dans les Hauts de la Réunion doit être pris en compte pour l'attractivité de l'île.

La Région a beaucoup travaillé sur l'environnement économique et touristique, sur les filières agricoles et les structures agro-industrielles, sur les zones d'activités économiques qui doivent être densifiées. Les subventions de la Région concernent aussi bien l'industrie, l'artisanat et la pêche, que l'économie sociale et solidaire (10 % des emplois à la Réunion), avec une économie de proximité qui permet de retisser des liens sociaux entre les habitants, et bien entendu le tourisme. Les aides de la Région ont trois priorités : le secteur du numérique (accès à un réseau numérique à haut débit partout sur l'île), le secteur touristique et le secteur agro-alimentaire.

Nicolas MORBÉ précise que concernant les terres agricoles, l'action publique est inféodée à une charte dont le premier principe de compensation est de retrouver de nouvelles terres agricoles à mettre en culture : récupération de terrains en friche, épierreage, etc.

Sur la question du tout-voiture, c'est loin d'être le cas à la Réunion aujourd'hui (*contestations dans la salle*). Lors de projets routiers, la dimension des transports collectifs est toujours prise en compte, ce qui fut le cas récemment par exemple avec le projet de route du littoral, qui intègre une emprise pour transport collectif et une autre pour des voies cyclables.

Tout un ensemble de politiques se retrouve dans le schéma régional des infrastructures de transport (SRIT), qui décline les grandes orientations en matière de politique, de mobilités et de transports. Sur l'axe Saint-Benoît – Saint-Pierre qui passe par Le Tampon, il n'y a pas de projet à long terme de transports collectifs, les grands projets de transports collectifs concernant plutôt la couronne littorale.

Concernant le SAR, il n'y a aucune incompatibilité avec le projet de Route des Géraniums, en aucun cas l'existence d'un SAR n'empêche la tenue d'un débat public sur un projet de nouvelle route, d'autant plus que le SAR sera amené à évoluer encore dans les années à venir.

Concernant les impacts consécutifs au projet, notamment en matière d'expropriation, ils ne pourront être vraiment précisés qu'une fois qu'aura été décidé le tracé définitif de la nouvelle route. Les zones d'activités à implanter vont dépendre des communes et de leurs Plans Locaux d'Urbanisation (PLU). Des concertations sont en cours entre collectivités territoriales pour élaborer des projets communs, souvent sans intervention de la Région.

Félix LACPATIA précise que, concernant les récupérations de terrain, le principe est de racheter les terres concernées par le chantier à venir, et la valeur de ces terres est évaluée par France Domaines, sans aucune intervention de la Région. Il peut être proposé des maisons ou des logements équivalents, voire des cofinancements de lotissements pour lutter contre l'habitat insalubre, comme ce fut le cas sur le projet de route des Tamarins. Dans le cas de la Route des Géraniums, entre 30 hectares et 50 hectares de zone urbanisée seront concernés, en fonction du tracé qui sera retenu. La route sera équipée de murs anti-bruit près des habitations. Mais il n'y a pas encore d'estimation du nombre de maisons potentiellement impactées.

M. Albert GUEZELLO, Chef du pôle Protection des terres agricoles à la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt de la Réunion

Un outil réglementaire permet de régir la consommation des terres agricoles de la Réunion, la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF). La CDPENAF est composée d'un collège État, d'un collège Associations de l'environnement, d'un collège Élus et d'un collège Agricole. Ce dernier est composé de la Chambre d'Agriculture, de la SAFER et d'un représentant des propriétaires.

La carte de la Réunion montre environ 42 000 hectares de culture de canne et d'élevage, après une baisse conséquente des terres cultivées entre 1989 et 2000, et une baisse légère de 2 % en moyenne chaque année depuis 2000. Depuis 2010, une commission départementale de la *consommation* des espaces agricoles émettait des avis, mais cette commission a été remplacée, en décembre 2016, par la commission départementale de *préservation* des espaces naturels, agricoles et forestiers. Cette commission émet notamment des avis sur les déclarations préalables de permis de construire et sur les permis d'aménager. Environ 450 dossiers sont passés en commission depuis 2016, surtout des projets situés en zone agricole et touristique.

Tout projet est soumis à étude préalable de compensation agricole : éviter l'impact sur les terres agricoles, le réduire au maximum, et en cas d'impossibilité à éviter des impacts négatifs, compenser la perte des terres agricoles, c'est le principe ERC pour « Éviter, Réduire, Compenser ».

L'objectif de la commission est de préserver les paysages, d'éviter le mitage, et de permettre la pérennité des activités de production.

Il revient au maître d'ouvrage de proposer lui-même des mesures de compensation, mais cela est rendu difficile à la Réunion, car le foncier est rare et le foncier restant disponible est coûteux à la remise en état. Un dispositif d'accompagnement a donc été mis en place pour accompagner les MO « perturbateurs », dans la recherche de mesures compensatoires. Les fonds de compensation, sur une année, peuvent aller de 150 000 € à 240 000 €.

Les terres prélevées sur le littoral sont de plus grande valeur que celles dans les hauts de l'île, on estime en général que pour un hectare consommé sur le littoral, il faut compenser avec deux hectares et demi dans les hauts. Donc, si le MO estime que 50 hectares de terres vont être consommés pour la Route des Géraniums, alors il faudrait retrouver 125 hectares ailleurs, dans une terre de moins bonne qualité, et financer les travaux et les difficultés qui iront avec.

Il est clair que le grand défi avec ce projet consistera à réussir des opérations permettant de retrouver des surfaces agricoles en compensation, en particulier via des terres en friche à récupérer.

Contrairement à la commission précédente, la commission actuelle rend un avis dit « conforme » et non pas un avis « simple », cet avis engage donc les maîtres d'ouvrages.

(Applaudissements.)

Aurore BURY, représentante du Syndicat du Sucre, présente les enjeux de la filière canne à sucre et sa projection d'ici 30 ans.

La Réunion dispose de terres agricoles réparties entre culture de la canne, maraîchers et élevages. Le modèle agricole est très diversifié, la Réunion est sans doute le département français d'outre-mer le plus autosuffisant en produits frais.

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

L'objectif de la filière dans le temps a toujours été de s'inscrire dans une valorisation de la ressource sur le territoire, la Réunion est citée aujourd'hui comme un exemple de bioéconomie et d'économie circulaire. 100 % des co-produits issus de l'industrie sucrière retournent aux sols ou sont utilisés dans d'autres filières : écumes, cendres retournées aux champs, paille de canne, mélasse pour la production de rhum et d'électricité locale, etc.

Des études ont montré que les sols volcaniques de la Réunion sont parmi les plus riches, notamment en stabilisation de stockage carbone, le retournement de sol ne s'opère que tous les dix ans.

L'objectif est de continuer à faire mieux, en diminuant encore plus l'impact sur l'environnement en réduisant les intrants chimiques (actuellement : zéro herbicide, zéro insecticide) et en développant les co-produits de la culture de la canne à sucre. Sur la partie Recherche et Développement, la Réunion est un des cinq centres mondiaux reconnus en sélection variétale et *process* industriel.

Le modèle de culture est familial et agricole, chaque exploitation fait en moyenne 7 à 8 hectares, donc chaque hectare est important et la réduction d'un ou deux hectares peut s'avérer très impactante, en termes d'emplois notamment. En termes de filière, le cumul peut être très vite déstabilisant. Au-delà de la surface consacrée à la canne à sucre, les différentes filières sont entremêlées sur le territoire, avec un certain équilibre.

(Applaudissements.)

Jean-Bernard GONTHIER, Président de la Chambre d'Agriculture de la Réunion

Les différents tracés de la nouvelle route vont empiéter sur une surface de 28 hectares à 55 hectares, mais sans que le dossier de présentation ne précise quelles terres vont être impactées il s'agit principalement de terres agricoles, et c'est plutôt une moyenne de 124 hectares qui risque d'être concernée par le projet. La commission Territoire et Environnement de la chambre d'agriculture travaille sur ce projet : sur les deux tracés Ouest, ce sont essentiellement les terres d'élevage qui seront touchées et un peu de maraîchage, ainsi que les terres de canne à sucre. Pour l'agriculture, la nouvelle route pourra sans doute apporter de nouvelles facilités pour le transport et la livraison des produits, ainsi qu'une meilleure accessibilité aux sites touristiques.

Mais sur ces tracés, a-t-on pensé à l'enclavement des parcelles, à la pérennité des exploitations de maraîchage et d'élevage ? A-t-on mesuré le risque de limiter les pratiques agricoles ? Il s'agit de

petites exploitations, de terrains déjà morcelés, qui risquent de souffrir du chantier de la route, sans parler de la pression foncière engendrée par la nouvelle route. Autre question d'importance pour les agriculteurs : la protection de l'identité rurale de ces zones.

Il faudrait enfin clarifier, en fonction des tracés, les bénéfices potentiels pour l'activité agricole : amélioration des temps de parcours, renouvellement des parcelles et meilleure desserte des exploitations, ainsi que la nature des prestations compensatoires proposées.

La CDPENAF devra rester vigilante sur ces questions, très importantes pour le monde agricole.

(Applaudissements.)

Gérard ARGIEU, Président de la Fédération Réunionnaise de Tourisme

La FRT est une petite association qui regroupe les professionnels du secteur, qui gèrent essentiellement l'accueil de la clientèle, qui est à la fois extérieure et locale. Les Réunionnais sont aussi des consommateurs et des touristes en puissance, fiers de leur île et de ses atouts.

Le souci aujourd'hui à la Réunion en matière de tourisme est le manque de structuration. La FRT n'est pas là pour se prononcer pour ou contre le projet, c'est d'abord un débat de société, qui doit prendre en compte la démographie locale. Et une chose est certaine : le touriste, quel qu'il soit, déteste passer des heures dans des embouteillages. Un touriste n'a pas forcément besoin d'aller vite, mais les embouteillages ne donnent certainement pas une bonne image de la Réunion.

La première destination touristique à la Réunion est le volcan, c'est le point le plus attractif de l'île, et surtout lorsqu'il est en crise éruptive. Des spots de parkings seraient souhaitables pour permettre de rassembler ensuite les gens venus visiter le site. Sans maîtrise du foncier aujourd'hui, la situation est catastrophique lorsque les touristes s'amassent pour visiter le volcan. Lors d'une crise volcanique, il peut y avoir jusqu'à 10 000 personnes se déplaçant sur le site, il faut pouvoir garantir leur sécurité et améliorer la qualité de la prestation proposée. C'est dès la Plaine des Cafres qu'il faut réfléchir aux aménagements nécessaires.

L'hélicoptère est l'une des premières sources de recettes en termes de produits. Si l'on avait une zone pour hélicoptère au niveau de la gare maritime, les croisiéristes seraient plus nombreux à proposer des activités touristiques autour du volcan. Personne ne peut rejeter l'idée d'avoir des recettes économiques issues du tourisme pour le développement de l'île.

La première pratique touristique sur l'île reste la randonnée, et cette pratique n'est pas incompatible avec une nouvelle route. Beaucoup de randonneurs traversent la route nationale, près du Col de Bellevue notamment, sans que leur activité n'y soit vraiment prise en compte. Pourtant des dizaines voire des centaines de randonneurs déambulent dans cette zone. Quel que soit le tracé retenu, il faut réfléchir en termes de pratiques et de loisirs, qui concernent aussi bien les Réunionnais que la clientèle extérieure.

La zone concernée par le projet accueille également une dizaine de structures équestres, c'est une activité essentielle, avec des tracés équestres qu'il faut absolument préserver. L'impact négatif des différents tracés de la route sur cette activité doit faire l'objet d'une étude, les liaisons équestres doivent être préservées.

S'il y a des ouvrages d'art, la composante touristique doit être prise en compte. Une réalité, désagréable à entendre, est que certains ouvrages d'art existants sont devenus des *spots* pour les candidats au suicide. Dans certains pays, au contraire, les ouvrages d'art sont devenus des occasions de rencontres et d'activités touristiques, comme le saut à l'élastique par exemple.

Il y a très peu d'endroits à la Réunion qui proposent des zones d'arrêt pour les cars de touristes, ce qui favorise d'abord l'usage de la voiture, alors que les paysages de la Réunion sont une des composantes du tourisme.

Enfin, la pratique du vélo pourra être développée sur l'ancienne route si celle-ci est moins fréquentée du fait de l'ouverture de la Route des Géraniums.

Une dimension très importante est celle de l'ambiance des routes. Sur la route de Saint-Pierre, en novembre, lorsque les jacarandas sont en fleurs, l'envie de s'arrêter pour les prendre en photo est contrariée par l'aménagement qui ne permet pas de prendre le temps et de profiter des paysages.

En revanche, le nom de « Route des Géraniums » pose question. Il faut y réfléchir, car cette dénomination laisse libre cours à la rêverie, alors que dans la réalité, il n'est pas certain qu'il y ait

tant de géraniums que cela... L'intitulé « Route des Plaines » paraîtrait plus réaliste, et pourrait être cohérent avec d'autres dénominations envisagées par ailleurs sur l'île : Route des Plages, Route des Laves, etc.

Par ailleurs, la production de miel de tan rouge pourrait être développée grâce à l'installation de zones d'apiculture près de la nouvelle route. C'est typiquement un produit que le touriste apprécie comme souvenir de la Réunion.

L'hébergement touristique dans la microrégion Sud est essentiellement à caractère rural et familial, la solidarité doit aussi s'appliquer auprès des familles qui ont investi depuis des décennies dans cet accueil touristique, en prenant en compte leur situation géographique dans le tracé de la nouvelle route.

(Applaudissements.)

*

Deuxième débat avec les participants

Un citoyen du Tampon, contribuable et usager de la route, souligne les désagréments des embouteillages de plus en plus nombreux autour de Saint-Pierre et jusqu'au Tampon. Si la Route des Géraniums devait se faire, entre variantes Est et Ouest, beaucoup d'expropriations seraient nécessaires, notamment du côté Ouest. L'élément humain doit être pris en compte, des familles installées depuis des générations devront quitter leurs propriétés, et les mesures compensatoires ne suffiront pas à pallier l'arrachement sentimental de ces familles de leurs terres. Si la route devait être réalisée, la variante Est paraît beaucoup plus souhaitable, parce qu'elle provoquerait bien moins d'expropriations de familles.

Un ancien syndicaliste et agriculteur estime que les arguments sur le développement du tourisme sont faux. L'ancien projet de parc national, heureusement abandonné, avait pour objet de vendre le patrimoine de la Réunion aux investisseurs étrangers, ce nouveau projet de Route des Géraniums n'est qu'une manière de continuer cet ancien projet. Il serait plus judicieux de réaliser une route afin de désenclaver les hauts de l'île, une « Route des Hauts » permettrait de développer notamment l'élevage, qui a été réduit par les grands projets récents tels que la route des Tamarins.

Comme souvent, ce projet de tourisme est un projet de consommation, pour les grands, pour les importateurs, pour les spéculateurs, alors que la richesse de la Réunion réside d'abord dans son économie locale, et notamment l'exploitation de la canne à sucre.

Les embouteillages sont dus en grande partie aux exploitations agricoles situées loin des zones d'habitation des agriculteurs, justement parce que les routes et les grands immeubles ont produit des distances nouvelles, et aussi parce que les centres-villes regroupent désormais la majorité des emplois. Le véritable problème de la Réunion aujourd'hui est que l'île est peu à peu dépouillée au profit des spéculateurs et des investisseurs étrangers, au profit d'un tourisme de luxe !

(Applaudissements.)

Un acteur agricole et touristique de la Plaine des Cafres estime que le projet est intéressant, de plusieurs manières, notamment en desservant Saint-Pierre, zone d'emplois, depuis Le Tampon, zone d'habitations. Mais cela pose la question du fonctionnement du tripôle Sud entre Saint-Pierre, Le Tampon et Saint-Louis : la route arrive à Saint-Pierre puis à la Plaine des Cafres, mais sans être reliée au désenclavement des hauts de Saint-Louis et sans rejoindre la route à quatre voies entre Saint-Louis et Étang-Salé. Il aurait été intéressant de désenclaver la Plaine des Cafres, pour lui permettre un développement endogène. Pour assurer la pérennité des capacités d'hébergement et des débouchés agricoles, il faut que les gens de Saint-Denis puissent venir facilement jusqu'à la Plaine des Cafres.

Vers le Sud, un autre projet de déviation est à l'étude, alors qu'en est-il du projet de deuxième pont, sur le bras de Cilaos, avant de redescendre sur Étang-Salé et Saint-Louis ? Tout l'emploi et le développement sont concentrés sur Saint-Pierre, un plan de développement économique et de localisation des emplois est nécessaire, dans l'optique de limiter les déplacements.

(Applaudissements.)

Le projet de liaison RN1-RN5 est aussi effectivement à l'étude, dans le but d'améliorer la continuité des trajets sans avoir à passer par le centre-ville de Saint-Louis. Mais ce projet, qui est porté par la Région, n'est pas connecté à un éventuel deuxième pont.

Sur la localisation des emplois, aujourd'hui les acteurs économiques se développent là où ils ont des conditions favorables, les gens qui cherchent un emploi peuvent aussi décider de se rapprocher des zones où ils savent pouvoir être embauchés.

Une intervenante regrette la complexité du projet et le peu d'informations concrètes sur les risques d'expropriation, les propriétaires se retrouvent seuls face à un dossier difficile et plusieurs scénarios de tracés. Concernant l'agriculture, il n'a pas été fait mention des tonnes d'insecticides et d'herbicides qui sont déversés dans les cours d'eau alors que les productions de fruits et légumes sont supposées être de très bonne qualité ! Les animaux d'élevage souffrent de nouvelles maladies, comme la BVD ou la chlamydie. Une fois ces animaux et ces agricultures déplacées, quel sera l'impact sur les nouvelles terres exploitées ?

Un intervenant remarque que des millions d'euros ont été investis pour le développement des Hauts, mais la DAAF a souligné tout à l'heure que le premier frein au projet est la difficulté à trouver des surfaces agricoles pour l'élevage, notamment la filière bovine. Il est tout de même regrettable qu'un projet vienne en détruire un autre. Si les communes avaient les moyens d'entretenir les routes existantes et de les élargir, l'expérience serait bien plus agréable pour les touristes comme pour les habitants. Goudronner la Réunion n'est pas une solution !

(Applaudissements.)

Laurent PAVARD remercie les participants pour leurs contributions au débat de ce soir, il constate que les questions relatives à l'agriculture deviennent très vite particulièrement mobilisantes. Il clôt la réunion en citant l'écrivain Mark TWAIN : « *Achetez de la terre, achetez de la terre, on n'en fabrique plus !* ».

La séance est levée à 22 h.