

BILAN DU GARANT

***Plan de Déplacements Urbains Révisé**

***Tram Aéroport entrée Ouest CINOR**

Concertation préalable

2 MOIS – du 21/8 au 31/10/2019

Renée AUPETIT et Daniel GUERIN
Désignés par la Commission nationale
du débat public

Le 30 Novembre 2019

Bilan du garant

PDU Révisé et Tram Nord CINOR

21 AOUT – 31 OCTOBRE 2019

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET PDU et Tramway	4
MAÎTRE D'OUVRAGE	4
GENESE DU PROJET	4
LE CONTEXTE	5
PRINCIPALES ORIENTATIONS DU PDU REVISE	6
OBJECTIFS DU PDU REVISE.....	6
BUDGET PREVISIONNEL DU PDU	7
Le Tramway nord - TAO.....	7
CARACTERISTIQUES.....	7
COÛT.....	8
CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE	8
DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION	9
saisine de la CNDP, La nomination des garants et leur lettre de mission	9
La préparation de la concertation.....	10
Les rencontres avec le maître d'ouvrage	10
Les acteurs rencontrés et leurs positions sur la concertation.....	10
ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	13
Le périmètre de la concertation.....	13
Les documents de la concertation.....	13
Les évènements publics	14
Les chiffres de la concertation	15
Évolution des modalités résultant de la concertation.....	16
LES SUJETS ABORDES AU COURS DE LA CONCERTATION.....	16
Synthèse des observations et propositions émergées pendant la concertation.....	16
Sur la révision du PDU	17
Sur l'opportunité du projet de tramway et sa complémentarité avec le Run Rail.....	17
Sur l'ensemble des thèmes soulevés.....	18
Évolution du projet résultant de la concertation.....	22

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION	23
Sur la complémentarité et le rapprochement des mo	24
Les chiffres.....	25
La qualité du processus de la concertation.....	25
NOS RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE	26

PREAMBULE

Il est rappelé, conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, son absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation des habitants.

Elle n'est pas un référendum (pour ou contre un projet), ni une enquête d'opinion.

Sur ces bases a été engagée la concertation préalable du PDU (Plan de Déplacements Urbains) révisé de la CINOR et du projet de tramway nord.

Les deux projets font l'objet d'une concertation conjointe à la demande du maître d'ouvrage compte tenu des délais de réserve imposés par le contexte électoral d'une part et ceux de la mise à l'enquête publique conjointe d'autre part. Le calendrier est donc très serré pour une mise en chantier voulue et annoncée en 2020.

La concertation préalable des deux sujets PDU/TAO est singulière et pose les questions d'une vraie consultation publique sur des enjeux d'aménagement du territoire à travers les mobilités. Pour autant, elle se déroule dans un contexte politique délicat d'avant municipales et de conquête communale.

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET PDU ET TRAMWAY

MAÎTRE D'OUVRAGE

La CINOR (Communauté Intercommunale du Nord) s'étale sur une superficie de 29 000 hectares regroupant les communes de Saint Denis, Sainte Marie et Sainte Suzanne et représente un poids de population de 201 400 habitants (soit environ un quart de la population de La Réunion). La commune de St Denis, capitale de la Réunion, accueille la grande majorité des emplois de l'île, elle regroupe les administrations importantes et l'aéroport de Roland Garros.

Les communes membres lui ont délégué la compétence mobilités et transports ce qui lui confère le titre d'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM). Le maître d'ouvrage s'est fait accompagner par un AMO (assistant à maîtrise d'ouvrage) dans la réalisation des études, le pilotage et la mise en œuvre de la concertation préalable des deux projets.

GENESE DU PROJET

Les ateliers du territoire, organisés en 2015 par la CINOR, avaient préconisé la réalisation d'une étude sur l'accessibilité intermodale de l'aéroport Roland Garros. Celle-ci, en 2017, a mis en avant la question de l'opportunité d'un tramway urbain qui a été acté dans le schéma des mobilités réalisé en 2017/2018.

La CINOR a validé, par délibération du 21 février 2019, son schéma des mobilités qui a servi de base à la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU). Le projet de PDU révisé présente l'état de la mobilité sur le territoire de la CINOR, les enjeux et les défis à relever d'ici 2030 et définit les grandes orientations. Il est accompagné d'un plan d'actions pour répondre aux différentes problématiques soulevées et atteindre les objectifs fixés. Parmi ceux-ci, la réduction de l'utilisation de la voiture particulière est l'enjeu prioritaire et correspond à la réalisation d'un tramway TAO, à la construction de téléphériques pour faciliter la circulation des mi-pentes et à la restructuration du réseau de bus Citalis.

La révision du PDU a été décidée par le conseil communautaire de la CINOR le 21 février 2019, intégrant les actions définies par le schéma des mobilités. Le projet de PDU révisé, accompagné d'une évaluation environnementale, a été arrêté par une délibération du conseil communautaire en date du 26 Septembre 2019, soit après le démarrage de la concertation.

En juin 2018, la CINOR a engagé les études de faisabilité d'un tramway intra-urbain reliant le Barachois (Entrée Ouest) à l'Aéroport/zone Duparc en empruntant une partie du tracé de la ligne historique de TCSP bus centre-ville, aujourd'hui saturée à 42 000 passagers/jour. Fin avril 2019, les conclusions des études ont démontré la faisabilité du tramway nommé TAO, à l'appui d'études socioéconomiques et d'une étude d'impact.

LE CONTEXTE

Le dossier du Maître d'ouvrage fait état d'un contexte « *d'asphyxie du territoire par la voiture, proche du coma circulatoire* » aux heures de pointe en indiquant que :

- *60% des 633 488 déplacements par jour s'effectuent en voiture dans l'agglomération pour 27% de marche à pied, seulement 9% de transports en commun et 2% en deux roues motorisés ou non*
- *32 000 déplacements venant de l'Ouest s'arrêtent à St Denis alors que 35% des 45 000 déplacements venant de l'Est s'arrêtent au chef-lieu.*
Ces mouvements passent majoritairement par le boulevard Lancastel (RN2 à 85 000 véhicules/jour) et le boulevard Sud (RN6 à 50 000 véhicules/jour).

La congestion routière et les embouteillages sont le lot quotidien des automobilistes, des professionnels et des transporteurs sur ces boulevards en heure de pointe du matin et du soir.

Au niveau de l'aéroport, la congestion routière atteint des trafics de 100 000 véhicules journaliers dans les deux sens de circulation en particulier aux heures des départs et d'arrivées des avions, particulièrement aux périodes de vacances.

Il y a donc une urgence à mettre en place des alternatives à la circulation automobile.

La concertation s'inscrit également dans le contexte de déploiement du RRTG¹ avec le choix par la Région de réaliser un premier tronçon sur la ville de St Denis, motivé et annoncé comme une réponse à l'urgence de la congestion sur ce territoire. Le RRTG est inscrit dans le PDU initial, ce tronçon interurbain appelé « Run Rail » a fait l'objet d'études présentées en comités techniques ou de pilotage initiés par la Région.

Bien que les présidents des deux collectivités concernées aient fait une annonce de rapprochement des équipes, en parlant de co-maitrise d'ouvrage, la mise en

¹ Réseau Régional de Transport Guidé

coordination des projets ne s'est pas faite. Au cours de cette concertation préalable du Run Rail, qui s'est terminée le 6 Juillet 2019, les participants ont également abordé cette question de la complémentarité et de la mutualisation des projets.

La CNDP a également insisté, dans sa décision de réaliser une concertation préalable, sur le rapprochement des deux collectivités en souhaitant la mise en place d'un travail de coopération et de coordination entre les différents projets de mobilités.

Comme pour les communes et les personnes publiques associées, le projet de PDU révisé n'a pas fait l'objet de rencontres préparatoires avec les parties directement concernées comme le Conseil Régional, pourtant chef de file des mobilités à la Réunion. Pour autant des orientations sont mentionnées mais non validées par la Région Réunion « *le PDU projette la connexion entre le réseau RRTG qui passerait par le boulevard sud et le TCSP tram par l'avenue Gasparin* ».

PRINCIPALES ORIENTATIONS DU PDU REVISE

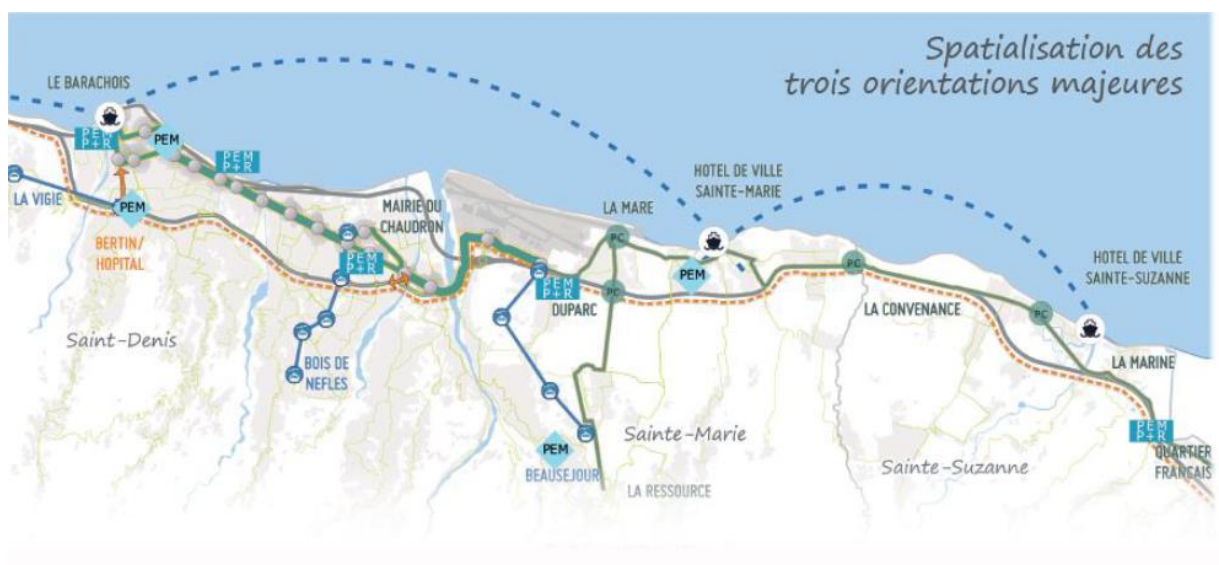
Le PDU est un document de planification obligatoire pour toute agglomération de plus de 100 000 habitants. Il définit une approche globale et cohérente des services de mobilité pour le territoire sur une durée de 10 ans. La réglementation permet sa révision dans les 5 ans après approbation du document

Le PDU 2013-2023 de la CINOR ne prévoyant pas la réalisation d'un tramway, ni le transport par câble et les liaisons maritimes, la CINOR a décidé d'engager une procédure de révision à mi-parcours.

OBJECTIFS DU PDU REVISE

Les trois grandes ambitions du PDU sont de :

1. Réduire l'usage et la dépendance de la voiture sur le territoire, en augmentant les déplacements en transport en commune de 50 %, et en réduisant ceux de la voiture particulière de 10 000/an ;
2. Favoriser et accompagner le changement des pratiques de mobilité ;
3. Garantir les conditions d'un cadre de vie de qualité².



² Source PDU révisé

Elles ont été déclinées en 5 axes stratégiques et 19 actions :

1. Développer une offre de transport collective et cohérente pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable
2. Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation maîtrisée
3. Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite
4. Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire
5. Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le Grand Maritime

L'évaluation du PDU initial portant sur les 5 premières années n'est pas jointe au PDU révisé. Néanmoins, il est annoncé que peu d'actions ont été réalisées.

BUDGET PREVISIONNEL DU PDU

Celui-ci n'était pas complètement arrêté au moment de la concertation, seuls ont été annoncés l'estimation du transport par câble du chaudron/bois de Nèfles pour 53,4 M€ et celle du tramway TAO pour 400 M€. La CINOR souhaite, à budget constant total de fonctionnement du transport en commun (TC), augmenter de 50 % le nombre de déplacements en TC et réduire de 10 000/an ceux des voitures particulières.

LE TRAMWAY NORD - TAO

CARACTERISTIQUES

Le projet TAO (Tram Aéroport entrée Ouest de St Denis) qui consiste en la réalisation d'un mode de transport ferré léger au sol de 13,3 Kms sur la commune de St Denis entre le barachois (entrée ouest de la ville) et la zone de Duparc (partie aéroport sur Ste Marie). Il prévoit 18 stations et 4 pôles d'échanges multimodaux. Avec une vitesse commerciale de 20 km/h, une fréquence moyenne de passage de 6 minutes, la durée du trajet entre l'aéroport et le centre-ville avait été annoncée à 33 minutes dans le dossier de la saisine.

L'alimentation électrique est prévue par le sol et en itinérant.



Source : dossier de saisine MO

Le tramway sera connecté au THNS³ par bus entre Quartier Français à Ste Suzanne et Duparc à Ste Marie. La capacité du tramway, envisagée à sa mise en service, serait de 60 000 passagers par jour avec une évolution possible par ajout de trame.

Le projet TAO coexiste avec le projet porté par la Région Réunion qui constitue le premier tronçon Nord du RRTG (Réseau Régional de Transport Guidé) appelé Run Rail. La concertation préalable de ce projet s'est terminée en Juillet 2019.

Selon le maître d'ouvrage, le projet TAO pourrait permettre, à termes, la création de 300 emplois en phase exploitation et 2000 en période de travaux.

COÛT

Le budget prévisionnel, indiqué dans le dossier de PDU révisé, est en nette augmentation, il est estimé à 668 M€ pour la période 2013/2023 comprenant :

- Le tramway (THNS) pour un montant de 410 M€⁴
- Le développement du Transport Par Câble (TPC) pour un montant 185 M€.

Ce budget n'est pas achevé, des études complémentaires devant être réalisées. Il devrait faire appel à des financements de l'Europe et de la Région Réunion.

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE

Le calendrier annoncé lors de la concertation Le calendrier initial a été construit pour une validation avant la période électorale, il apparaît ambitieux avec des délais très courts.

A l'issue de la concertation, le planning est d'ores et déjà modifié avec une consultation des PPA en octobre et une enquête publique décalée de 2 mois minimum, un arrêt du PDU révisé et de la DUP (déclaration d'utilité publique) seront reportés également. L'étape de l'enquête publique conjointe (PDU/Tramway), étant préalable à la réalisation du tramway, le décalage des délais s'applique donc aux deux procédures.

Par ailleurs, l'appel d'offres, lancé en Juillet dernier, relatif à la désignation d'un conducteur d'opération du projet TAO (approfondissement des études de faisabilité,



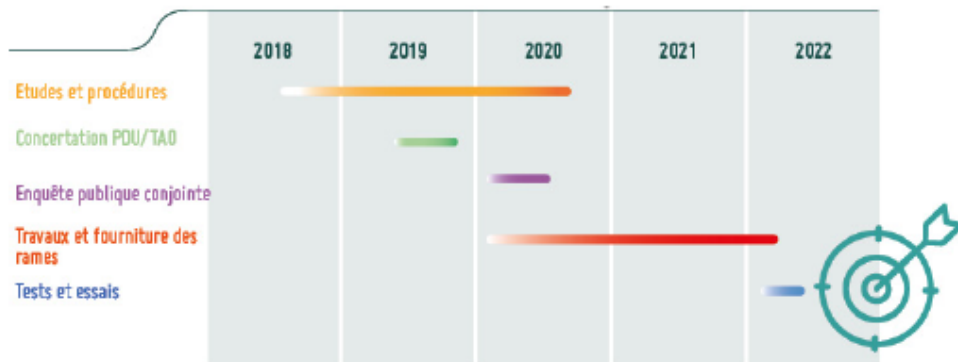
Source : dossier de concertation CINOR

³ Très Haut Niveau de Service

⁴ 400 M€ annoncé dans le dossier de concertation

assistance pour la consultation du Marché Global de Performance...) a été classé sans suite en octobre dernier.

Selon le dossier de la concertation préalable, la mise en service du tramway est prévue en 2022.



Source : dossier de concertation CINOR

DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

La CNDP est une autorité administrative indépendante, créée en 1995, pour veiller au respect des droits à l'information et à la participation du public au processus d'élaboration des projets, plans et programmes qui ont un impact sur l'environnement ou présentent de forts enjeux socio-économiques. La CNDP ne prend pas position sur l'opportunité du projet, plan ou programme, mais éclaire le décideur sur ses conditions de faisabilité. Instance collégiale de 25 membres (élu, magistrats, représentants de la société civile organisée) sa diversité est une garantie d'indépendance et d'impartialité. Les valeurs de la CNDP sont l'indépendance, la transparence, l'égalité de traitement des opinions et l'exigence d'argumentation.

SAISINE DE LA CNDP, LA NOMINATION DES GARANTS ET LEUR LETTRE DE MISSION

Le budget du projet de tramway ayant été évalué à 400 M€ HT, la CINOR a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) fin avril 2019, pour la mise en révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) et pour son projet de tramway, appelé TAO.

Lors de la séance plénière du 7 Mai dernier, la CNDP a décidé l'organisation d'une concertation préalable conjointe pour les deux dossiers. Elle a désigné deux garants Mme Aupetit et M. Guérin. Les garants ont adhéré à la charte de la CNDP et en respectent les principes et les valeurs.

Dans sa décision, la CNDP insiste sur l'articulation parfaite entre les deux procédures (PDU/TAO).

Les lettres de mission de la CNDP aux garants ont posé les points d'attention sur :

- La complémentarité entre les deux projets et l'articulation entre les procédures pour une meilleure lisibilité du public
- La concertation du PDU peut-elle poser les bases d'un aménagement du territoire ?
- La garantie de débattre sur l'opportunité du projet et de son utilité sociale

Les modalités de la concertation ont été validées par la CNDP dans sa séance plénière du 31 Juillet dernier. Initialement prévue du 21 Août au 31 Octobre, la concertation préalable a démarré le 26 Août 2019.

Réglementairement, les garants doivent rédiger, dans un délai d'un mois à compter de la date de fin de la concertation préalable, un bilan de ce qui a été évoqué au cours de la concertation : lors des réunions publiques ou ateliers, dans les outils mis à disposition du public au sein de la caravane du projet (questionnaires, kossa ou pens ?), le site Internet, les réseaux sociaux...

LA PREPARATION DE LA CONCERTATION

Dans le cadre de la concertation préalable et de notre rôle de garants, nous avons rencontré les acteurs concernés par la révision du PDU et du projet de tramway porté par la CINOR. Cette démarche préalable est destinée à rédiger une note de contexte qui est transmise à la CNDP afin qu'elle puisse prendre connaissance du contexte local et d'être éclairée sur sa décision de réaliser une concertation préalable ou un débat public.

De cette période de prise de connaissance des enjeux et des problématiques du territoire, il en ressort une nécessité de trouver les solutions aux embouteillages journaliers aux heures de pointe et de développer les transports en commun.

LES RENCONTRES AVEC LE MAITRE D'OUVRAGE

En amont de la concertation, plusieurs rencontres ont eu lieu avec le maître d'ouvrage et leur AMO pour l'organisation de la concertation. Ces rencontres ont permis aux garants d'apporter les conseils attendus pour la concertation, notamment dans les documents d'information et leurs déclinaisons en termes de communication.

La volonté du maître d'ouvrage était d'avoir une concertation innovante, avec peu de réunions publiques classiques, mais plutôt d'aller chercher le public là où il se trouve. C'est ainsi que très tôt l'idée de customiser en tramway un bus et de le faire circuler dans différents lieux du territoire a été émise. Cette solution du bus-tramway, utilisée comme une maison de projet mobile ou dite aussi « caravane du projet », a été accompagnée d'une animation autour du bus pour inviter les passants à venir découvrir le projet à travers les outils et les informations mis à disposition du public. Après avoir donné son avis, chaque visiteur recevait stylo, porte-clé, casquette, tee-shirt....

La rédaction des documents de la concertation s'est faite dans des délais très courts. Les garants ont contribué à les rendre plus lisibles (aération des textes et des images), plus faciles d'accès à la compréhension des enjeux, par le public, du PDU et du tramway (mots moins techniques...).

LES ACTEURS RENCONTRES ET LEURS POSITIONS SUR LA CONCERTATION

Au cours du mois de Juillet, une trentaine d'acteurs ont été rencontrés. Ces rencontres avaient pour objectif de recueillir les points de vue sur la situation routière et les transports en commun, sur la révision du PDU et le projet de tramway. Notre questionnement portait aussi sur les outils ou moyens à mettre en œuvre pour toucher un public large. Il s'agissait également de rechercher des points de rapprochement entre les équipes des deux projets de tramway (Run Rail/TAO).

Nombreux partagent le constat de congestion routière, qualifiée par le maître d'ouvrage, de « coma circulatoire ». La circulation aux entrées est et ouest de St Denis en heures de pointe se traduit par les usagers de la route par « *c'est devenu insupportable* », en particulier pour les personnes en situation de travail ou de formation ainsi que pour les transporteurs routiers ou de voyageurs.

Sur le PDU révisé

Les acteurs rencontrés parlent plus facilement du TAO que du PDU révisé qui apparaît au deuxième plan.

Ceux directement concernés par cette procédure s'étonnent et évoquent le manque d'information et de travail collaboratif pour cette révision en signalant le peu d'échanges permettant de donner un avis sur le projet avant la mise en concertation.

Les communes de Ste Marie et de Ste Suzanne considèrent, bien que des élus soient présents au conseil communautaire, n'avoir pas été associées à cette révision, une simple présentation en commune devant les élus apparaît insuffisante. Elles s'étonnent de la rapidité de mise en concertation alors que les discussions sur le fond n'ont pas eu lieu avec l'équipe municipale.

L'axe visant à développer un réseau de TCSP maritime, reliant les trois communes du territoire, affiché dans le PDU révisé, apparaît pour certains comme irréaliste et peu sérieux.

Les services de l'état rappellent la non-obligation d'une procédure de concertation préalable pour un PDU. Le PDU actuel ne prévoit pas la réalisation du tramway, par conséquent la concertation préalable conjointe apparaît indispensable. La DEAL s'interroge sur la prise en compte des observations qui pourraient être faites au cours de la concertation alors que le dossier du PDU révisé sera transmis aux personnes publiques associées avant la fin de celle-ci.

Sur l'opportunité du projet du TAO

Même si certains se rappellent le tracé de l'ancien tram-train, qui était intégré dans l'ancien PDU et abandonné en 2010, l'opportunité du projet de tramway n'est pas mise en cause par les acteurs rencontrés, ni par le public touché par la concertation.

Certains acteurs professionnels considèrent que le tracé TAO, sur la partie du centre-ville, « *n'est pas assez abouti et mériterait d'être plus étudié, certains choix apparaissent techniquement peu réalistes* » et pointent des insuffisances comme :

- « *La liaison entre l'hôtel de ville et le CHU Félix Guyon* ».
- Le passage du tramway, dans « *certaines rues du centre-ville, ne permettrait plus le stationnement, ou réduirait parfois le passage des piétons sur les trottoirs...* »
- *L'entrée et la sortie du TAO ou du Run Rail mériteraient des études approfondies et communes (CR/CINOR), en co-maitrise d'ouvrage pour un réel travail collaboratif.*

Pour certains acteurs, TAO apparaît comme « *le tramway de St Denis* », alors que le TCSP de l'est, en partie réalisé, est considéré comme « *un couloir de bus sur les bandes d'arrêt d'urgence* ».

De même plusieurs personnes s'interrogent sur la connexion TAO avec le projet NEO, dans sa partie mobilité et aménagement du barachois « *est ce que le tramway va passer par le barachois* ».

Sur la complémentarité des projets

Sur l'opportunité de réaliser deux tramways qui finalement ne sont pas si éloignés l'un de l'autre, quelques-uns auraient préféré qu'ils soient étudiés en commun pour envisager une véritable mutualisation des projets. De même la question du démarrage du Run Rail sur St Denis, plutôt que sur l'est de l'île, a été posée, certains se prononçant clairement pour un choix urbain.

Un acteur rappelle que le défi de la Réunion c'est le développement économique : deux projets sur un territoire compliqué devraient s'articuler et jouer la complémentarité... « *au risque que l'un déshabille l'autre* », ce constat est partagé par d'autres acteurs.

Ces mêmes personnes regrettent que la complémentarité des projets n'ait pas été discutée avec les professionnels du transport. Cette complémentarité s'impose pour les aspects financiers, pour l'intérêt général et celui du public...

Citée à plusieurs reprises, la connexion des différents projets de tramway et les transports par câble n'apparaît pas clairement. Certains acteurs pensent que les études d'aménagement des stations de téléphériques « départ/arrivée » pourraient être une bonne opportunité de discussion entre les équipes de la Région et de la CINOR.

Les acteurs, ayant suivi la réalisation de la route des tamarins, nous rappellent et signalent que, voulue pour désengorger la RN1 et faciliter les trajets vers St Denis, sa mise en service a eu pour conséquence de renforcer la résidentialisation de l'ouest et par effet cumulé le sud. Les professionnels, qui travaillaient sur St Denis, sont venus résider dans ces microrégions et augmenter le trafic routier sur cette partie de l'île. Cela a eu pour conséquence un allongement du trajet aux heures de pointe.

Les attentes des acteurs par rapport à la concertation

Pour les acteurs, outre de toucher toutes les catégories de public, ils jugent essentiel d'associer les commerçants et les riverains à la concertation.

Un acteur estime que l'on ne sait pas poser les questions importantes : veut-on générer la circulation sur le boulevard sud et préserver le barachois (centre-ville), quelles seraient les conséquences ? quel choix d'aménagement pour vivre en ville ? Est-ce utile d'ouvrir les lignes de bus tous les jours jusqu'à la nuit, le week-end ? Quid de l'incitation au co-voiturage, à l'autopartage ? Quelle est la réalité des flux des touristes et leurs destinations à la sortie de l'avion ?

La question des deux projets sur le même territoire devrait être soulevée et discutée au cours de la concertation : est-il possible de les réaliser ? dans quelle temporalité ? sont-ils complémentaires ? les collectivités supporteront-elles les coûts financiers ?

ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

L'organisation et le déroulement de la concertation préalable est sous la responsabilité du maître d'ouvrage. Elle est encadrée par l'article L121-16 du code de l'environnement. Les garants ont œuvré pour qu'elle puisse toucher un public large, pour garantir l'accès à l'information et faciliter la lisibilité des projets de PDU et de tramway.

LE PERIMETRE DE LA CONCERTATION

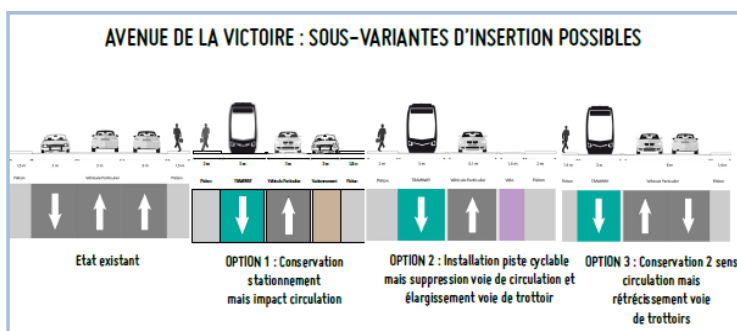
Le périmètre de la concertation du PDU concerne les trois communes du territoire nord (CINOR) : Saint Denis, Sainte Marie et Sainte Suzanne avec ses projets de transports en commun.

Néanmoins dans la réalité du quotidien, la congestion routière et ses embouteillages aux heures de pointe ne se situent pas seulement sur le territoire du nord et à St Denis, mais sur la RN1, à l'ouest et dans le sud, et sur la RN2 à l'est.

La concertation s'est donc limitée au territoire de la CINOR même si le public n'a pas manqué de réagir en pointant « *les embouteillages au-delà de la ville de St Denis* ».

Si le tracé du tramway n'a pas été mis au débat, les propositions de sous-variantes d'insertion, possibles dans certaines rues ou avenues avec une, deux ou trois options selon les voies, ont été soumises à l'aide du questionnaire. Elles permettaient soit :

- De favoriser la piétonnisation,
- De supprimer le stationnement
- D'installer une piste cyclable
- De limiter la voie de circulation
- De réduire les trottoirs....



Exemple proposé d'insertion, source dossier de concertation

LES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

- 500 exemplaires du dossier de concertation (43 pages) ont été distribués lors des rencontres publiques, à la presse,
- 20 000 brochures « livret de communication » (16 pages) ont été distribuées
- 180 brochures « les modalités de la concertation » (16 pages) ont été distribuées
- 3 documents de sensibilisation pour tous publics : passeport-mobilité, calendrier et coloriage ont été distribués à 5000 exemplaires chacun (3000 pour le coloriage)
- Différents goodies ont été offerts aux visiteurs de la caravane et aux participants aux ateliers (9 500 stylos, 3 800 casquettes, 1250 porte-clés, 2 à 300 t-shirts, polos, chapeaux et gobelets...)
- 1 film du projet en réalité virtuelle 3D a été produit, en français et en créole, et diffusé dans la caravane au moyen de lunettes spéciales
- Vidéo mathon au sein de la caravane, 53 vidéos d'une minute environ ont été faites mais peu sont utilisables

- 1 jeu de société « Ti somin, Gran somin » a été conçu pour montrer le trajet le plus rapide entre le tram et la voiture particulière. Il a été pratiqué par 500 personnes au sein de la caravane, particulièrement par les jeunes et les enfants. La CINOR projette de le distribuer à toutes les écoles de son territoire avant la fin 2019.
- 40 000 flyers ont été diffusés dans les lieux publics et dans la zone du projet pour inviter le public aux différents événements autour de la caravane.
- Des kakémonos (5) ont été placés dans chaque lieu d'exposition. Ils présentaient les enjeux de mobilité, les actions du futur PDU et décrivaient le projet.
- 8 panneaux 4m x 3m ont été implantés sur les 3 communes de la CINOR pour informer les usagers sur la concertation en cours.
- 1 site internet : www.tao-pdu-cinor.re a été ouvert, il permettait d'accéder à l'ensemble de l'information mise à disposition du public. Il offrait la possibilité de répondre à deux questionnaires portant sur les mobilités et sur le tramway. Selon le maître d'ouvrage, il y aurait reçu 1874 visites et une quinzaine de contributions déposées.
- De façon complémentaire les réseaux sociaux ont permis de toucher un public nombreux, avec la création de comptes Facebook, Instagram et Twitter. L'assistance à maîtrise d'ouvrage annonce 20 000 interactions, que nous n'avons pas pu vérifier et dans lesquelles sont comptabilisés les questions posées par l'AMO, les annonces des événements, etc....
- 4 enquêtes d'opinion ont été réalisées auprès de 3357 personnes soit : sur le site internet, lors d'un passage dans la caravane en utilisant les tablettes mises à disposition, ou directement sur place à l'aéroport. Les thèmes étaient : la pratique des mobilités, l'insertion du TAO, l'attractivité des commerces, la mobilité des seniors et l'accessibilité à l'aéroport.
- Une boîte à idées a été placée dans les lieux d'exposition permanente et en accompagnement de la caravane. Elle a permis de recueillir 1615 avis écrits sur des formulaires « Kossa ou pens ? » à travers la question « *faut-il faire le tramway ?* »
- La couverture médiatique du projet avant et pendant la période de concertation a été assurée grâce à :
 - 1 communiqué d'annonce de la concertation le 3 août
 - 10 encarts presse publicitaires ont annoncé les événements de la concertation (Hackathon, marché nocturne...) dans les principaux journaux
 - 10 articles de presse non rémunérés ont traité du projet
 - 3 émissions de radio ont été consacrées à la thématique des embouteillages, des déplacements collectifs et des conséquences du projet TAO pour les commerçants par Réunion première : le 26 août, le 9 et le 30 Octobre
 - 5 sujets TV : Présentation de la caravane TAO par clicanoo le 5 Septembre, Dyonicité sur Antenne Réunion le 18 Octobre, le JT de 19H sur Antenne Réunion le 1er Novembre ainsi qu'une émission « Bonne route » non encore diffusée.
- Utilisation d'un jeu de cartes imagées, au démarrage des ateliers pour faciliter la prise de parole des participants. Après avoir fait le choix d'une carte, chaque personne est invitée à dire pourquoi ce choix, sa représentation au regard de la mobilité.

LES EVENEMENTS PUBLICS

- **Une exposition permanente** a été installée dans les communes de la CINOR : Mairie de Saint-Denis, de Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne ainsi qu'au siège de la CINOR. Sur ces sites, des kakémonos, une boîte à idées, des questionnaires et tous les documents de communication ont été mis à disposition du public.
- **La maison de projet mobile dite « caravane mobilités/TAO »** a été l'élément phare

du dispositif mis en place par le MO. Il s'agit d'un bus transformé en Tram et aménagé selon la charte du projet. Il a accueilli le public et mis à sa disposition différents types d'outils pour s'informer, donner son avis et s'impliquer. Ce bus s'est déplacé sur les trois communes de la CINOR, dans des lieux de forte fréquentation avec un choix de dates calées sur les événementiels locaux (marché de nuit, journée bleue...). 5 médiateurs, recrutés par la Maison de l'Emploi, Pôle emploi et les associations de quartiers, ainsi qu'une équipe d'encadrement ont accompagné les visiteurs de la caravane. Selon le maître d'ouvrage, près de 29 000 visiteurs dont 9000 scolaires sont passés dans la caravane.

- **1 Hackathon** a été organisé avec la Technopole : des spécialistes se sont réunis plusieurs fois autour d'un projet collaboratif de programmation informatique ou de création numérique avec SIMPLON. 3 groupes de lauréats ont été récompensés pour leurs solutions en termes d'applicatifs à la question « *quels services pour améliorer la mobilité sur le territoire CINOR ?* » et bénéficieront d'un accompagnement à leur projet.

LES CHIFFRES DE LA CONCERTATION⁵

Réunion ou atelier	Date	Participants
Réunion plénière	26/08/2019	80
Atelier 1 : Applicatifs mobilités	27/08/2019	10
Atelier 2 : Insertion urbaine	29/08/2019	15
Atelier 3 : Renouveau urbain	05/09/2019	5
Atelier 4 : Commerces et mobilités	17/09/2019	60
Atelier 5 : Tarifications et mobilités	19/09/2019	4
Atelier 6 : Restructuration TC	24/09/2019	60
Atelier 7 : Insertion urbaine	30/09/2019	8
Atelier PDU & Restructuration TC Ste Suzanne	03/09/2019	8
Atelier PDU & Restructuration TC Ste Marie	10/09/2019	7
Atelier PDU & Restructuration TC Ste Denis	13/09/2019	9
Réunion lycée Bel Air	26/09/2019	24
Réunion lycée Geoffroy	01/10/19	31
Réunion lycée Bellepierre	10/10/2019	33
Réunion plénière à mi-parcours	03/10/2019	40
Atelier 8 : Métiers de la mobilité	16/10/2019	20
Atelier 9 : Offres culturelles et mobilités	17/10/2019	11
Réunion commerces et mobilités	18/10/2019	52
Atelier 10 : Mobilités alternatives	22/10/2019	6
Réunion de complémentarité Run rail/TAO	29/10/2019	8
Evènement Hackathon	24/10/2019	-
Sport et mobilités	29 et 30/10/2019	-
Réunion de clôture	31/10/2019	125
TOTAL		616

⁵ Chiffres du maître d'ouvrage et de son AMO

Questionnaire TAO/PDU	1753
Questionnaire commerces et attractivités	1123
Questionnaire seniors&mobilités	296
Questionnaire aéroport	185
QUESTIONNAIRES	3357
KOSSA OU PENS	1650
TEMOIGNAGES ECRITS OU CONTRIBUTIONS	7
AVIS FACEBOOK	77
AVIS INTERNET	11
FIL DES ENGAGEMENTS	17
VIDEOMATHONS	53
AVIS	1815

Les vidéos mathons d'une minute ne permettaient pas aux personnes de s'exprimer et sont, mis à part quelques-unes, inexploitable en termes d'avis.

ÉVOLUTION DES MODALITES RESULTANT DE LA CONCERTATION

Au cours de la concertation l'AMO a su adapter ces outils aux demandes exprimées :

- Traduction du film 3D en créole,
- Recomposition des écrans au sein de la caravane et nombre de photomatons diminués pour laisser plus de place à l'accueil du public...
- Avec les questionnaires et mots croisés pour les séniors afin de toucher cette catégorie d'âge lors de « la marche bleue »
- Des lieux de passages supplémentaires de la caravane (marche bleue...)
- Les avis laissés lors du passage dans la caravane « kossa ou pens », non prévus initialement, mais intéressants même si parfois la difficulté d'écrire était présente.

Compte tenu du succès de la caravane, le maître d'ouvrage a du se réapprovisionner assez rapidement en produits de communication.

LES SUJETS ABORDES AU COURS DE LA CONCERTATION

Les sujets abordés ont porté principalement sur le tramway et peu sur la révision du PDU.

SYNTHESE DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EMERGEES PENDANT LA CONCERTATION

Les observations, propositions et thèmes évoqués au cours de la concertation sont liés à :

- La révision du PDU
- L'opportunité du projet de tramway et sa complémentarité avec le Run Rail
- L'utilité sociale et économique
- La maîtrise foncière
- L'accueil touristique
- Les tracés, les phases de chantier.

SUR LA REVISION DU PDU

La prépondérance du projet de tramway TAO n'a pas permis d'aborder les sujets de l'aménagement du territoire de la CINOR.

Considérant l'article 28-2 alinéa 1 de la LOTI dispose que « *les services de l'État de même que les régions et les départements, sont associés à l'élaboration du PDU* » plusieurs acteurs ont signalé le manque de collaboration, de consultation et d'information en amont de l'élaboration du projet de PDU révisé et s'étonnent de la précipitation d'engager une concertation préalable.

Compte tenu des objectifs ambitieux annoncés, engageant le territoire jusqu'en 2023, certains s'interrogent sur la capacité financière de la CINOR a porté ses projets dans les délais annoncés et les coûts reportés sur les communes, donc les citoyens. Sur ce point des coûts plusieurs citoyens demandent de la transparence, un personne s'interroge sur sa réalisation « *est-ce qu'il y a des garanties de réaliser s'il y a un changement politique ?* »

Les questionnaires sur les pratiques de mobilités seront plus à exploiter comme une enquête sur les usages de déplacements, les plages horaires, les tarifs, les services à prévoir... ou comme un sondage d'opinion « *faut-il faire le TAO ?* », que sur le fond du PDU « *comment les mobilités structurent-elles le territoire ? quelle attractivité pour le territoire du nord ? quelle articulation avec les projets d'aménagement ou de constructions : le pôle océan, les téléphériques, la Nouvelle Entrée Ouest de St Denis, le PRU nord est littoral (PRUnel) ou le développement de la zone industrielle du chaudron, la réalisation du Centre Indoor de Primat ?* »

Les liaisons maritimes sont vues par quelques participants, ayant répondu par écrit comme « *une bonne chose pour le transport des marchandises et pour les voyageurs* ». D'autres participants considèrent que « *cette proposition n'est pas sérieuse compte tenu du contexte maritime, des contraintes et des risques, des conditions liées à la houle et aux cyclones* ».

Une contribution porte sur le développement du co-voiturage comme complément des futurs réseaux de transports en commun à intégrer dans le plan de développements urbains.

SUR L'OPPORTUNITE DU PROJET DE TRAMWAY ET SA COMPLEMENTARITE AVEC LE RUN RAIL

L'opportunité du projet est évidente pour la plupart des participants et n'est absolument pas remise en cause. Une nouvelle alternative de transport en commun rapide, régulier, efficace est désirée dans des délais rapides. De nombreux participants souhaitent qu'une solution aux embouteillages soit trouvée et pensent que le tramway répondra à cet objectif. Dans les ateliers le système du choix d'une carte a permis à des personnes de s'exprimer « *J'ai choisi cette carte : c'est deux personnes avec des valises qui attendent. J'ai pris cette carte parce que dans les transports dans Saint-Denis que ce soit en voiture ou en bus, on attend.* » ou encore « *J'ai choisi cette carte, elle représente pour moi l'embouteillage, dans tous les coins, sur toutes les routes au niveau de Saint-Denis, donc j'ai pris cette carte, car je me sens étouffée. Quand je pars, il y a tout le temps des encombrements sur les routes* ».

Les réactions sont plutôt positives mais sont évoqués, par les participants aux réunions publiques ou dans les contribution, la faisabilité du projet, les coûts financiers et la

réalité financière des collectivités « *Faut-il en faire deux en même temps ? est-ce que les collectivités pourront réaliser les deux projets ?* » c'est aussi la complémentarité des projets ou leur mutualisation » qui interrogent certains participants.

Certains professionnels ne sont pas complètement convaincus par cette solution considérant que « *les embouteillages aux entrées ouest et est de la ville ne seront pas résolus par le tramway qui, en fait, dessert principalement la ville de St Denis* ». De nombreuses demandes du public vont dans ce sens, un internaute indique que le tramway « *gagnerait à pousser jusqu'à Ste Suzanne* » une autre personne souhaite « *qu'il aille jusqu'à, quartier français* » un autre internaute invite à « *un prolongement vers l'ouest* ».

Plusieurs participants considèrent que « *les projets d'alternative à la voiture particulière sont insuffisants et peu fiables* », la modernisation du réseau de transport en centre-ville est bien accueillie mais quelques-uns considèrent qu'« *elle ne résoudra pas la congestion des routes aux entrées de la ville* ».

Cependant d'autres participants estiment que « *l'alternative à la voiture est représentée par le tramway* ». Ils font remarquer l'importance de concilier le tramway avec les modes doux, le vélo, la marche... il contribue pour certains à « *rendre la ville aux habitants* ». D'autres proposent « *que les taxes soient augmentées pour réduire l'achat des voitures* » ou de « *limiter les accords de crédits* ».

Mis en avant comme un souhait pour faciliter et apaiser les déplacements du quotidien, les interconnexions, entre les différents modes de transport (tramway nord, Run Rail, réseau de bus Citalis, les téléphériques, les cheminements piétonniers, le vélo) et les équipements (gare routière, stations des téléphériques), sont apparues comme une nécessité, une évidence et une urgence.

Le tracé du tram train est resté dans les mémoires et c'est parfois avec regret que certains évoquent ce projet qui a été abandonné, considérant que « *le tram c'est la modernité mais on a perdu 10 ans* » et s'adressant aux élus « *arrête de faire la guerre des clochers* » évoquant « *l'île Maurice qui est plus avancée* » avec la mise en service récente de son tramway.

Les personnes, qui travaillent en dehors de St Denis, souhaitent une avancée rapide du futur RRTG qui permettra de faire le tour de l'île de St Benoit à St Joseph dans de meilleures conditions de trafic. Le Run Rail étant une première étape du RRTG, il n'est pas considéré comme un concurrent au TAO, mais comme un besoin de déplacement rapide interurbain de ville en ville. Quelques-uns s'expriment contre le TAO avec des propos politisés. D'autres considèrent que ces deux projets « *ne doivent pas être opposés mais sont complémentaires, il faut prévoir des connexions entre les deux avec des navettes* ».

Les pratiquants réguliers des transports en commun s'agacent sur cette question de la complémentarité en indiquant « *qu'elle ne doit pas être posée au contraire on a besoin de plusieurs tramways qui n'ont pas la même fonction* », la seule question serait « *celle des financements* » donc de la temporalité.

SUR L'ENSEMBLE DES THEMES SOULEVES

Plusieurs thèmes sont apparus au cours des débats ou dans les contributions écrites. Les thèmes sont liés à :

L'environnement et à la santé

Quelques personnes ont été sensibles à l'intérêt écologique d'une solution de tramway « *source d'économie d'énergie, de réduction de CO² et de la pollution* ». Le maintien et la préservation des espaces végétalisés sont également évoqués.

Les impacts sur la santé ont été abordés à travers la réduction souhaitée des embouteillages qui produiraient selon une personne « *moins de pollution de l'air, moins de stress, moins de bruit* ».

Une proposition est faite au maître d'ouvrage de prévoir dans le marché de conception du tramway « *d'utiliser une pile à hydrogène pour être encore plus écologique* ».

Un riverain pose clairement la question « *quels effets sur la santé suite à l'arrivée du tramway, des études ont-elles été faites sur ce sujet* ».

L'utilité sociale et économique

L'accessibilité des personnes à mobilité réduite, les déplacements du quotidien des personnes âgées, ces sujets ont été abordés et partagés par les participants à la journée bleue. Il ressort une demande :

- D'aménager, dans les différentes stations, les plateformes d'accès au tramway.
- D'assurer la continuité avec les autres modes de transports dans les zones d'interconnexion.

Le tramway représente « *la modernité et la liberté de circuler* » pour les jeunes. Pour ceux qui travaillent ou se forment, ce mode de transport « *permet un gain de temps* », avec la rapidité et la régularité dans les horaires.

L'élargissement des plages horaires est souhaité par un public nombreux pour les sorties nocturnes et culturelles, pour les travailleurs matinaux. C'est aussi pour ceux qui, au chômage, recherchent un emploi qu'ils pourraient accepter si les transports en commun étaient fiables, avec des tarifs abordables pour les petits budgets.

La tarification des billets a été évoquée à la fois par le public « *comme une nécessité évidente pour les moins favorisés de limiter les prix* », mais également par les commerçants « *de mutualiser le prix du trajet entre modes de transport et stationnement dans les parkings relais* ». La billetterie unique et numérisée apparaît comme un moyen facilitateur du déplacement « *ce serait génial d'avoir un billet unique pour tous les réseaux de transports en commun sur l'île* » « *il me faut une carte Navigo qui me permette de passer d'un moyen de transport à un autre sans difficulté* »

Déjà effective pour les scolaires, la gratuité est souhaitée pour certaines catégories sociales comme les étudiants et les personnes âgées, d'autres estiment qu'il faudrait « *la tarification en fonction des revenus plus tôt que par statut* » ou proposent d'« *associer le billet du tramway à un spectacle* » ou « *d'accorder la gratuité pour une manifestation commerciale* ».

Les commerçants indiquent que « *le tramway apparaît comme une opportunité à la redynamisation du centre-ville et son développement économique* » en rappelant la fuite des clients vers les grandes surfaces ».

Il a été évoqué également la problématique des poids lourds et des transports de livraison notamment avec les besoins en stationnement pour les commerçants.

La sécurité et l'insécurité

L'insécurité et les incivilités sont des préoccupations abordées pour une prise en compte dès la mise en service du tramway avec des contrôleurs, voire des caméras à bord des rames. Certaines personnes craignent une montée de la délinquance en évoquant la facilité de se déplacer et d'accéder aux commerces. Elles font référence aux constats faits dans les villes de métropole où l'arrivée des bus ou tramways ont favorisé la délinquance sur les trajets. Une personne indique *« les premiers mois de déploiement de TAO devra donc comprendre un volet sécurité spécifique, pour poser les bases d'usages, des comportements et décourager la délinquance et la mauvaise fréquentation »*.

Le coût et le financement du projet

Ils sont évoqués par plusieurs personnes avec la question *« est-ce que le projet se fera ? ira-t-il jusqu'au bout ? »* et pour certains le projet provoque du scepticisme *« après chaque élection les projets tombent à l'eau, on n'y croit pas, trop politisé... »*. D'autres sont opposés *« ce n'est pas la priorité, il faudrait d'abord finir la NRL, entretenir les routes existantes »*. La demande de *« transparence des coûts et des marchés »* est citée également.

Le tourisme

Une personne propose qu'un plan d'intérêt touristique, rédigé en plusieurs langues, soit élaboré intégrant les tracés du réseau des transports en commun et pourrait être diffusé par les structures d'accueil des touristes. Considérant l'attractivité touristique de la ville, il pourrait être envisagé la création d'un week-pass et d'un day-pass de circulation.

Le foncier

Alors que le maître d'ouvrage annonce qu'il n'y aura pas d'expropriation pour la réalisation du projet TAO, la question de la maîtrise du foncier est exposée par un acteur *« aucun projet de cette envergure ne se fait sans problème d'acquisitions foncières, elles peuvent ralentir le planning d'intervention »* du maître d'ouvrage.

La CAPEB s'interroge sur les conséquences de l'arrivée du tramway, considérant que *« la spéculation foncière plane sur ce projet et peut handicaper voir immobiliser la dynamique du renouvellement urbain »*. Souhaitant que cette possible *« augmentation de la charge foncière ne se fasse pas au détriment des artisans, premiers acteurs économique de la construction sur le territoire du département »*, la CAPEB veut donc *« participer à la construction d'une vraie stratégie de maîtrise foncière publique »*.

Au report modal et au tracé du TAO

L'importance de restructurer le réseau des bus Citalis avec le futur tramway a été évoquée plusieurs fois au cours de l'atelier prévu sur ce sujet. La connexion avec les autres modes de transport est apparue comme indispensable entre les transports par câble, les bus et la gare routière Car Jaune, le Run Rail...

Pour renforcer l'utilisation des transports en commun au quotidien, une personne suggère qu'une offre spécifique, pour les salariés des entreprises concernées par le tramway, pourrait faciliter son usage.

Un internaute propose *« des voies sécurisées pour les deux roues, voilà une solution pour désengorger la circulation... »*.

C'est également une demande forte de prévoir les pistes cyclables et les cheminements piétons par plusieurs participants assidus de la concertation. Une contribution écrite très détaillée est déposée par une association de vélo. Elle fait des propositions très concrètes :

- *Revoir le plan de circulation vélo, en liaison avec les usagers pour repérer les points délicats, et de le réaliser dans le cadre du PDU*
- *De prévoir un système d'accroche verticale à l'entrée d'une rame*
- *Un système de location unique (vélo, parking vélo et parking voiture)*
- *Équipements des zones cyclables, leurs signalétiques et signalisation*

Enfin pour favoriser l'usage et le développement du vélo, l'association préconise un accompagnement (*aide à l'achat, campagne de sensibilisation, application smartphone sur le statut d'accueil des rames et horaires*). Une balade urbaine avait été proposée mais n'a pas eu lieu au cours de la concertation.

La desserte des quartiers

Les usagers des transports en commun considèrent que le tramway devrait désengorger le centre-ville et le barchois. D'autres usagers font remarquer *que le tracé prévu ne dessert pas tous les quartiers ou équipements importants et que certaines connexions manquantes mériteraient d'être envisagées : l'Université, le Moufia, les mi-pentes, la liaison hôtel de ville/CHU Bertin, l'accès aux archives départementales, le Tribunal de Grande Instance* ». Un internaute signale un manque important de St Denis « *le jardin de l'Etat* ».

Le stationnement

Les commerçants souhaitent « *que les rues étroites comme « Issop Ravate, Alexis de Villeneuve et Félix Guyon conservent des passages mixtes (tram/voitures)* ». Ils font le constat *d'une insuffisance de place de parkings avec un déficit de 900 places, les parkings relais ne suffiront pas* et proposent des lieux potentiels (*espace Reydellet, bas de la rivière...*). Ils leur semblent *primordial de réaliser les parkings relais avant les travaux pour éviter une évasion commerciale vers les grandes surfaces* ».

Aux usages

Plusieurs suggestions de confort dans les rames sont proposées par le public participant : *plus de places assises, de propreté et un système pour éviter les odeurs... le wifi pour se connecter et utiliser les applications pour une meilleure adaptation de son parcours en transport en commun...*

La possibilité d'entrer les vélos dans la rame et les poussettes revient dans la concertation. Une personne signale un souhait de « *créer des sanitaires dans certaines stations ou gare routière...* »

Au phasage des travaux et aux dispositions à prendre

Les commerçants sont très sensibilisés au phasage des travaux et à leurs réalisations. Ils souhaitent « *qu'un plan de circulation avant travaux soit réalisé, discuté et partagé avec les services de la CINOR et de la ville pour assurer « le maillage, voiture, travaux* ». Ils proposent « *qu'une commission de suivi des travaux soit créée et elle pourrait comprendre des commerçants, des usagers, des riverains et autres services de la CINOR* ».

L'information et la communication auprès de riverains, des commerçants devraient se faire en amont et régulièrement avant les travaux. Elles se posent à travers des questions « *Quelles seront les conditions de circulation pendant les travaux, en particulier pour les personnes handicapées, pour accéder à son logement, pour accéder au parking privé...* ». Certains insistent sur la nécessaire rigueur dans les délais, la précision et la

transparence dans la relation aux habitants et commerçants qui apparaissent comme la base de confiance avec le chantier, la CINOR et la ville

Les commerçants proposent « *la création d'un fonds d'indemnisation pour les pertes de chiffres d'affaires avec la constitution d'une commission dont le rôle et la composition devrait être réfléchi en amont du démarrage des travaux* ».

Le propriétaire du futur hôtel Pierre Loti rappelle son besoin « *d'un espace de livraison et de circulation dans la rue Issop Ravate pour les futurs clients, d'un dépose minute* ». La concertation préalable proposait au public des choix de nom des stations d'arrêt du tramway. La station de la CINOR ayant été nommée « Pierre Loti », l'hôtelier demande « *que ce nom soit attribué à la station prévue près de l'hôtel et de renommer l'autre* ».

Certains riverains s'interrogent de manière très concrète sur l'arrivée du tramway dans leurs espaces de vie et des conséquences pour l'accès à leurs logements ou leurs commerces :

- *Les nuisances et les perturbations des bâtiments (vibrations, impact acoustique...), comment seront-elles réduites ou compensées ?*
- *Le dévoiement des réseaux, qu'en sera-t-il des raccordements des réseaux existants (eaux pluviales, eau potable, coffrets électriques...) ?*
- *Le stationnement et dépose minute à respecter, l'accès au parking privé,*
- *La durée des travaux est évoquée et pendant la phase chantier, comment s'effectuera la circulation piétonne pour les personnes à mobilité réduite, pour accéder au parking privé ?*

Les riverains directement concernés souhaitent être associés aux réflexions et au suivi des travaux.

Des contributions ont été déposées avec des questions très précises auxquelles le maître d'ouvrage a apporté des réponses écrites et à envisager des solutions qui devraient être prises en compte lors des études de réalisation par le futur concepteur et exploitant du tramway.

ÉVOLUTION DU PROJET RESULTANT DE LA CONCERTATION

A ce stade de fin de concertation, il est difficile de préjuger d'une évolution du projet. Si tel devait en être le cas, elle devrait être annoncée lors du bilan du maître d'ouvrage qui pourrait tenir compte des observations du public.

Sans lien direct avec la concertation mais avec le projet de tramway, l'appel d'offres, lancé en Juillet dernier pour la conduite d'opération du tramway, a été classé sans suite en Septembre dernier par la commission des marchés publics de la CINOR. Cette décision décale de fait le calendrier du projet initialement prévu.

AVIS DU GARANT SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

La concertation préalable a bien été organisée avec un public nombreux, elle a été intense avec de nombreuses rencontres avec le public, pas loin d'une quarantaine de stations de la caravane, de 23 réunions ou ateliers... un large public touché de toutes catégories sociales et d'âge. La concertation a bénéficié d'une très forte communication en termes de déploiement d'outils, de distribution de plaquettes, de flyers, de feuilles d'information, de rédactionnels presse, de diffusion médias

Les contributions, émises par les participants aux réunions ou ateliers, marquent une évolution par rapport à d'autres débats dans les discours sur la réduction de la voiture, sur l'utilisation des transports en commun. Dans le même temps de nombreux participants pensent qu'il faudra encore du temps pour que le Réunionnais laisse sa voiture pour se déplacer en bus, en tram ou à vélo. La concertation du public a permis d'évoquer l'impact sur l'environnement avec un mode de transport plus écologique, sur la santé avec moins « de stress, de pollution, de frustration... », sujets à mettre au bénéfice de la discussion.

Un investissement important de l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage a été montré tant dans sa capacité à réagir, à s'adapter et qu'à porter cette concertation.

Cependant, nous regrettons le manque de disponibilité du maître d'ouvrage qui a, de fait, délégué cette mission à son AMO, groupement de bureaux d'études parmi lesquels aucun n'avait de spécialisation dans la concertation et n'avaient que peu de connaissances dans le rôle des garants de la CNDP. Il a donc fallu un temps d'apprentissage chemin faisant pour que chacun trouve sa place et que les principes de la concertation soient mieux compris.

La date d'ouverture de la concertation le 21/8/2019 a été annoncée par voie de presse dans les délais légaux. Un décalage de cinq jours a été observé par le maître d'ouvrage faute de mise en ligne de l'ensemble des documents utiles à l'information du public.

L'AMO, au cours de la concertation, faisait référence à différentes études et de chiffres, qui n'étaient pas forcément mis à disposition du public. La totalité des documents d'informations aurait mérité que les études de faisabilité du tramway soient fournies.

Nous aurions souhaité que le thème de la complémentarité des deux projets de transports soit évoqué en début de concertation, dans l'esprit de ce qui était explicitement demandé par la CNDP, alors saisie séparément par les deux maîtres d'ouvrage pour des projets proches. Le maître d'ouvrage et son AMO n'ont pourtant pas écouté notre exigence, considérant que la concertation portait principalement sur la réalisation du tramway nord. Nous considérons cette lecture très restreinte dans la mesure où le public se trouve consulté au moins trois fois sur la même problématique des déplacements dans le Nord-Réunion. Une séance publique a donc été fixée en fin de concertation préalable, mais malgré nos demandes, aucune réunion de préparation entre les deux équipes (Région et CINOR) n'a été organisée.

Sachant que la compréhension d'un PDU par le public est difficile, la concertation conjointe des deux procédures TAO/PDU n'a pas facilité la lisibilité des deux projets.

Il nous a fallu insister, auprès du maître d'ouvrage et de son AMO, pour rappeler l'importance de la révision du PDU qui conditionne la réalisation du projet de tramway. Sans persévérance, la concertation aurait porté essentiellement sur le TAO. Nous avons obtenu que les initiales PDU soient plus visibles dans le titre de la concertation. Même si le PDU est resté en second plan, le tramway a été le moteur de la concertation.

Sans cette concertation préalable, le PDU aurait dû faire l'objet d'une déclaration d'intention suivie de quatre mois sans consulter le public (article L.121-18 du Code de l'environnement).

Le choix de la concertation préalable pourrait donc être considéré par certains comme un évitement de procédure pour le PDU.

Les étapes préalables à l'élaboration du PLU révisé 2013/2023, prévues par la réglementation, notamment d'associer les personnes publiques associées dans le cadre de comités techniques et de pilotage, ont été ignorées et décalées en fin de concertation préalable. Ceci démontre une précipitation du maître d'ouvrage qui pourrait être de nature à fragiliser le document dans ces étapes ultérieures de constitution.

Le temps forcé pour valider les projets avant la fin de l'année n'a pas permis la réflexion sur les enjeux de mobilités du territoire pour les années à venir. Il n'a pas été suffisant pour affiner le budget prévisionnel de 668 M€, « *le budget d'investissement du PDU est assujéti à des études de faisabilité non encore abouties comme les transports maritimes ou les deux lignes TPC Beauséjour, Duparc et la Vigie-Bertin...* » (source dossier de concertation). Il nous apparaît important que ce budget soit finalisé, de s'assurer de sa faisabilité financière et des financements attendus. Pour mémoire, nous rappelons que le PDU initial (2013/2023) avait un budget prévisionnel de 250 M€, très peu d'actions ont été réalisées en 6 ans (cf. dossier PDU révisé).

SUR LA COMPLEMENTARITE ET LE RAPPROCHEMENT DES MO

A la question « *est-ce que les deux projets de réseau ferré sont-ils en concurrence ?* », certains pratiquants des transports en commun répondent clairement : « *non il n'y a pas de concurrence* » au contraire l'un dessert la ville, l'autre dessert les villes. Les observations sont plutôt de l'ordre des coûts et des financements potentiels, de la réelle volonté de faire dans la continuité de l'intérêt général pour la population et non sur l'effet de communication.

La complémentarité a été plusieurs fois évoquée au cours de la concertation à travers les propos de quelques participants sur le « *coût des projets, deux projets sur un même territoire pas très éloigné, les maîtres d'ouvrage devraient se coordonner pour n'en faire qu'un seul, quelles connexions du TAO avec le Run Rail...* ».

Cette demande de rapprochement des maîtres d'ouvrage des deux projets de transport (Run Rail et TAO), posée par la CNDP dans la lettre de mission des garants, n'a pu se faire malgré nos multiples tentatives restées vaines.

Bien qu'annoncé par les deux présidents (CINOR/REGION) d'une co-maitrise d'ouvrage, ce rapprochement entre les équipes de projet nous semble très insuffisamment mis en œuvre. La DEAL a également souhaité ce rapprochement et a missionné, spécialement en Juillet dernier, l'équipe du CEREMA (spécialiste des mobilités) sur ce sujet de la coordination des deux projets. Une réunion de travail avec le CEREMA, les équipes des collectivités et les garants a eu lieu mais n'a pas abouti à un réel rapprochement. Depuis, la Région poursuit ses rencontres régulières dans l'objectif de signer un contrat d'axe avec tous les partenaires concernés par la mobilité.

La complémentarité des deux projets n'a pas été réellement débattue ou abordée au cours de la concertation. Cela est en partie dû à l'absence de rapprochement de l'équipe du TAO/PDU avec celle du Run Rail faisant ainsi montre de peu de coopération en vue de garantir le droit à toute l'information du public.

Pour exemple, la rencontre entre les équipes, souhaitée par les garants, pour l'organisation de la réunion publique sur la complémentarité des projets de tramways, a été programmée le 29 Octobre, soit 2 jours avant la fin de la concertation. Nonobstant nos relances, cette réunion publique n'a pas fait l'objet de rencontres préalables pour la mise au point du contenu, de la répartition des rôles, de l'ordre du jour.... De plus, le déroulé de la séance a été connu très

tardivement ne laissant pas de temps à la prise de connaissance par les garants ni par le conseil régional ni par le public d'une étude délivrée par la CINOR en cours de réunion publique. Or, cette étude de la CINOR est une proposition qui revisite fortement le projet du Run Rail, alors qu'elle n'a pas été évoquée, ni discutée avec l'équipe de projet de la Région. Il aurait été opportun, avant de publier cette étude de prévenir les garants et le maître d'ouvrage concerné. Nous considérons que la réalité de transparence vis-à-vis du public n'a pas été présente.

Cet exemple démontre non seulement un manque évident de coopération de la CINOR, pourtant soumise légalement à la définition des modalités de participation par la CNDP, mais également un besoin de coordination et de recherche de complémentarité annoncés par les maîtres d'ouvrage.

LES CHIFFRES

La démarche du maître d'ouvrage a été innovante et un succès en termes de publics touchés. Cependant nous nous interrogeons sur ce que recouvre les chiffres de cette participation du public et sur son mode de calcul. Dans les 50 000 contacts participatifs affichés, plusieurs choses sont à distinguer :

- 50 000 est en fait un public touché ou sensibilisé, pas forcément participant, par exemple 28 626 autour de la caravane, lors d'un évènement, d'un marché...
- 19 126 interactions des réseaux sociaux pour 77 avis
- 1874 visites sur le site pour 11 avis déposés.
- 3357 questionnaires, sachant qu'une même personne a pu répondre à un ou plusieurs questionnaires (mobilités, commerces...) soumis dans la caravane, a pu participer à plusieurs rencontres ou a pu faire plusieurs passages dans la caravane
- Le calcul du nombre de personnes par exemple à une réunion plénière englobe la participation des services techniques et autres, alors qu'un quinzaine de citoyens sont présents.

Pour une future concertation, il y aura lieu de veiller plus précisément au calcul des participants, des personnes répondant aux questionnaires et à différencier les publics touchés selon qu'ils sont informés, assistent, participent, ou sont simplement de passage.

La concertation préalable est un succès indéniable en matière de mobilisation et d'information des publics. Pour la prochaine fois, le côté délibératif (débat entre les participants) devra être développé. En effet, les arguments énoncés au cours de la concertation n'ont pas été confrontés ou discutés entre les participants. La pratique de réponse aux questionnaires ne permettait pas un échange entre personnes, il aurait, peut-être, été utile de prévoir des mini-débats à l'issue du passage dans la caravane.

LA QUALITE DU PROCESSUS DE LA CONCERTATION.

La concertation a été innovante et elle a touché un large public de toutes catégories socio-professionnelles, de toutes catégories d'âge alors qu'il est souvent très difficile de toucher les publics jeunes.

La démarche volontairement peu classique pour toucher le public a permis d'inverser les codes « faire participer, faire venir le public » en allant à la rencontre du public là où il se trouvait en profitant des événements organisés au sein des villes : comme les marchés nocturnes ou pas, la marche bleue des séniors, les activités scolaires, les ateliers de lycéens, etc....

Les animateurs au sein et autour de la caravane ont su très bien sensibiliser le public et l'inviter à entrer dans l'espace mobile au sein duquel l'accès à l'information sur le PDU/TAO était fourni, les questionnaires étaient remplis, le film 3D visualisé.... puis les convier à rédiger quelques mots rapides sous forme d'avis à donner, appelé en créole « kossa ou pens » plutôt apparenté à un sondage d'opinion avec « *pensez-vous que le tramway doit être réalisé O/N* ». Quelques écrits complémentaires ont toutefois été ajoutés.

Comme mentionné plus haut, le point à améliorer serait d'organiser plus de débats au sein des participants, ne les laissant dans une posture de réception d'information ou de réponse à un questionnaire. Pour ce faire il serait intéressant de prévoir un processus participatif en interaction avec le maître d'ouvrage ou ses représentants dans lequel les arguments et les controverses sont développés et discutés.

NOS RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La concertation préalable a été innovante et s'est bien déroulée dans un climat d'animation festive autour de la caravane. Toutes les catégories d'âge (en particulier les scolaires, lycéens et jeunes) ont été touchées et sensibilisées à la nécessité d'utiliser les transports en commun pour résoudre les embouteillages qui ont un impact sur l'environnement, sur la santé, sur le climat.... Cet objectif du maître d'ouvrage a été atteint. Nous l'invitons à poursuivre la démarche au-delà de cette concertation préalable.

Des remarques et des suggestions très concrètes ont été faites au cours de la concertation, il appartient au maître d'ouvrage de les prendre en compte et de dire, dans son bilan, s'il les retient ou pas en justifiant ses choix. Il est rappelé que le maître d'ouvrage a deux mois à partir de la date de fin de la concertation pour produire son bilan et de le restituer au public qui s'est largement mobilisé.

Le territoire de la CINOR fait l'objet de plusieurs grands projets de mobilités et d'aménagement. De nombreux projets vont, sur le moyen, long terme, transformer profondément le territoire : les transports en commun avec le tramway nord et le TCSP de l'est, le Run Rail, les programmes immobiliers et équipements commerciaux, le développement de la zone industrielle du chaudron, le passage de la voie des hauts de l'est et son débouché à la rivière des pluies, le projet de la Nouvelle Entrée Ouest (NEO) de Saint Denis qui fera l'objet d'un débat public au cours du 2^{ème} trimestre 2020, etc....

Informé et prendre l'avis du public est devenu indispensable, la concertation a démontré cette demande forte de transparence, d'être associé aux décisions, de participer au devenir du quotidien. Dès lors, il nous semble essentiel de poursuivre cette démarche, en collaboration avec tous ceux qui contribuent à cette transformation du territoire dans l'intérêt général de la population. Par conséquent, la coordination maintes fois évoquée doit pouvoir s'organiser afin que ces changements qui vont impacter le quotidien soient intelligibles dans leur ensemble

pour tous les citoyens et les publics. Il semble évident à ce stade que l'absence de coordination entre les acteurs du territoire pèsera sur les discussions pendant le débat public sur le projet NEO : comment en effet se prononcer pour une option d'aménagement sans savoir si les deux projets Run Rail et TAO seront réalisés, ou si seulement l'un des deux verra le jour ?

Nous recommandons au maître d'ouvrage de poursuivre et d'intensifier l'information et la sensibilisation du public, y compris les jeunes et les scolaires, sur les différents projets qu'ils portent au titre de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Pour aller plus loin dans l'affichage de la co-maitrise d'ouvrage, il pourrait être envisagé de construire une véritable coordination de projets et de suivi à l'échelle du territoire. Pour cela nous invitons le maître d'ouvrage à collaborer pour :

1 - Constituer une instance de coordination de projets et de procédures participatives. Celle-ci pourrait avoir plusieurs missions :

- Mettre en œuvre une réelle collaboration entre les équipes de projet CINOR/REGION/VILLE, dans la transparence pour les projets de mobilités en cours et à venir. Cet exercice devrait permettre d'informer régulièrement les citoyens tout au long de la post-concertation jusqu'à l'enquête publique et de démontrer une volonté forte d'intelligence collective à résoudre les problèmes de congestion routière et d'embouteillages.
- S'assurer de la mise en relation de tous les projets du territoire : Tramways et TCSP, restructuration du réseau de bus, programmes de constructions immobilières, le développement de la zone industrielle du Chaudron et de la zone commerciale, centre Indor plan vélo et chemins piétonniers, etc...

Cette instance, quel que soit son statut ou son leadership, aurait à charge d'animer cette coordination globale. Elle pourrait associer, aux discussions et aux réflexions, les instances participatives existantes (conseils citoyens, OPMR, conseil consultatif citoyen, etc.), les comités d'usagers ainsi que les instances consultatives (CCER, CCCE...). Elle aurait à charge de rendre compte à la population des réflexions, de l'avancée et de l'exécution des projets.

L'ensemble de ces projets ont un coût financier substantiel qui appellent à une meilleure incarnation de la démocratie participative, à répondre à la transparence souhaitée, à aider à la priorisation des réalisations, à assurer l'information et le suivi des chantiers.

2 - Répondre à la demande de lisibilité et de facilitation, exprimée par de nombreuses personnes au cours de la concertation sur la restructuration des réseaux de bus (Citalis, Car jaune), sur les interconnexions avec les autres modes de transports (câble, vélo, marche, etc.). Cette réponse pourrait être coconstruite avec les partenaires ou gestionnaires concernés, avec les comités d'usagers. En liaison avec le Conseil Régional, cette réflexion pourrait prendre en compte la continuité des réseaux de transports au-delà du territoire nord vers l'est et vers l'ouest, plusieurs fois évoquée par les participants.

3 - Assurer le suivi des chantiers avec une commission composée des habitants et des commerçants directement concernés. En amont, répondre à la demande de constitution d'un fonds de garantie pour l'indemnisation des commerçants au regard de leur perte de chiffre d'affaires.

4 - Communiquer régulièrement sur l'avancée et la réalisation du Plan de Déplacements Urbains, notamment sur la réflexion des liaisons maritimes.