

cndp

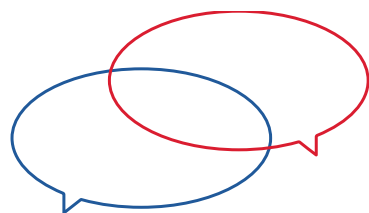
Commission nationale
du **débat public**

BILAN DES GARANTES

RUN RAIL – Saint Denis La
Réunion
Concertation préalable

27 mai – 6 Juillet 2019

Noms des garantes :
Renée Aupetit et Dominique de Lauzières
Désignées par la Commission nationale
du débat public



cndp Commission nationale
du **débat public**

Le 30 Juillet 2019

Bilan des garantes

Run Rail – Saint Denis de La Réunion

27 MAI – 6 JUILLET 2019

SOMMAIRE

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET.....	4
LA GENÈSE ET LE CONTEXTE DU PROJET.....	4
LA GENÈSE.....	4
LE CONTEXTE.....	4
CARTE DU PROJET.....	5
CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE, les prochaines étapes :.....	6
LA SAISINE DE LA CNDP ET LA NOMINATION DES GARANTES.....	6
LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION.....	6
Les rencontres avec les acteurs.....	6
Le constat.....	7
La position des acteurs par rapport au projet.....	7
Les attentes des acteurs par rapport à la concertation.....	7
Les rencontres avec le Maître d'Ouvrage.....	7
LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	8
Les documents de la concertation.....	9
Les évènements publics.....	10
LA CONCERTATION.....	11
Les principales questions abordées.....	11
Les chiffres-clé de la concertation.....	14
La qualité du processus de concertation.....	14
LES RECOMMANDATIONS DES GARANTES.....	14

FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

LA GENÈSE ET LE CONTEXTE DU PROJET

Depuis 1995, le SAR de la Réunion a acté le principe d'une liaison de Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) entre St Benoît dans l'est et St Joseph dans le sud, soit sur 150 km environ en passant par Saint-Denis. La Région Réunion, chef de file de l'intermodalité, a approuvé la révision de son Schéma d'Aménagement Régional (SAR) en 2012.

En 2014, elle valide son Schéma Régional des Infrastructures des Transports (SRIT) qui précise les objectifs du SAR dans son volet déplacements/transports à l'horizon 2030. Le RRTG est inscrit dans le programme d'actions dont le tracé de référence est validé le 30 août 2016. Elle élabore son PRI.

Le Schéma Régional Climat, Air et Energie (SRCAE) de la Région Réunion prévoit dans un de ses objectifs « une mutation du secteur des transports avec d'une part le développement des transports collectifs, des modes doux, des plans de déplacements d'entreprise, et d'autre part le fort développement des véhicules alternatifs (dont les voitures électriques alimentées par les Energies Renouvelables et/ou les biocarburants) ».

LA GENÈSE

Sur ces bases, les études de faisabilité du RRTG entre St Denis et Ste Marie, et les études d'opportunité entre St Benoit et St Denis ont été lancées. Plusieurs modes de transport seront étudiés et comparés : le monorail, le fer léger au sol et le mode routier.

Le choix de réaliser un premier tronçon du RRTG se dessine en Août 2018, la priorité étant de désengorger les voies de circulation depuis St Denis jusqu'à l'entrée de Ste Marie dans les deux sens. Les études préliminaires sont menées pour aboutir au projet Run Rail qui a été rendu public en Mars 2019. Le projet est estimé à 300 M€, toutes dépenses confondues, son fonctionnement représentant un budget annuel de 8 M€.

LE CONTEXTE

Le trafic routier à la Réunion est en croissance constante depuis plusieurs années. Les dernières études montrent une augmentation de +12,5 % dans l'est et de + de 14% sur le territoire nord, taux le plus important sur l'île. Il est constaté que 2 trajets sur 3 se font en voiture et le taux de motorisation des ménages est inférieur à celui de la métropole. La progression des ventes de voitures particulières se poursuit même si l'on a observé un ralentissement en 2018.

La congestion routière de la RN1, aux entrées de Saint Denis, est largement évoquée par tous (usagers de la route, professionnels, transporteurs, AOT). Les plages horaires d'embouteillages s'élargissent et s'accroissent aux périodes « départs et arrivées » des avions.

La morphologie du territoire de la Réunion restreint les limites de l'urbanisation et les emprises foncières des infrastructures routières. Le choix de développer les transports en commun s'impose aujourd'hui à toutes les autorités organisatrices de transports (AOT).

Le projet Run Rail consiste en la réalisation d'un nouveau mode de transport interurbain entre St Denis et Ste Marie, soit sur 10 kms en mode « fer léger au sol ». Situé principalement sur le boulevard sud, le parcours dessert les équipements d'intérêts régionaux (l'Aéroport, l'Université, l'Hôtel de Région, le pôle d'activités Technor, la Caisse Générale de Sécurité Sociale et le centre d'affaires Doret, ainsi que le centre hospitalier Félix Guyon) et compte 10 stations.

L'ambition du Run Rail est également de faciliter l'intermodalité avec la connexion aux autres modes de transport existants ou à venir (le tramway de la CINOR, les futurs téléphériques, le réseau de bus CITALIS...).

Ce projet s'inscrit dans un contexte particulier d'une double réalisation de transport en commun sur le même territoire de la commune de St Denis. La CINOR (EPCI du Nord de l'île) s'est engagée dans la révision de son PDU et y intègre la réalisation d'un tramway urbain. La CINOR a dans le même temps consulté la CNDP pour engager également une concertation. Cette situation est inédite d'une double concertation sur un même territoire avec des projets de cette ampleur.

Dans sa démarche de concertation, la Région s'était engagée dans l'élaboration d'un contrat d'axe avec les partenaires concernés par la réalisation du Run Rail (les communes de St Denis et de Ste Marie, la société aéroportuaire, la CINOR, le conseil départemental). Elle a mandaté l'agence d'urbanisme AGORAH pour animer les différentes rencontres, qui ont démarré en mars 2017, pour identifier les zones d'intérêts à partager. Ce contrat est un outil de coordination de l'urbanisme et des transports sur un territoire. Il est une étape dans la démarche de suivi du Run Rail jusqu'à sa mise en service en 2024.

CARTE DU PROJET

Les études ont défini plusieurs variantes de tracé, celle présentée dans le projet Run Rail, selon le maître d'ouvrage, offre des atouts en termes de desserte des équipements de portée régionale et de sa complémentarité avec le réseau local de transports en commun, de sa liaison avec les futurs projets de câble.



Le projet est porté par la Région Réunion et a été discuté avec ses différents partenaires associés dans une démarche d'élaboration d'un contrat cadre toujours en cours.

CALENDRIER DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE, LES PROCHAINES ÉTAPES :

Août 2019	Bilan garantes de la concertation
Septembre 2019	Décision de poursuivre le projet – délibération du Conseil Régional
Septembre 2019	Lancement de la consultation marché de conception réalisation-exploitation-maintenance
Mi 2020	Désignation du titulaire du marché
2020	Finalisation des études, enquête publique et obtention des autorisations
Début 2021	Début des travaux
Début 2024	Mise en service

LA SAISINE DE LA CNDP ET LA NOMINATION DES GARANTES

La Région a sollicité la CNDP le 28 Février 2019 et la décision de réaliser une concertation préalable s'est faite le 9 mars avec la nomination de deux garantes : Mesdames Aupetit et de Lauzières.

Le dossier de concertation et les modalités de la concertation ont été présentés à la CNDP, en présence d'une garante, et validés en séance plénière, le 7 Mai 2019.

L'équipe du maître d'ouvrage s'est mobilisée pour démarrer la concertation préalable du 27 mai au 6 juillet 2019.

LA PRÉPARATION DE LA CONCERTATION

Afin d'être en mesure d'accompagner efficacement le Maître d'Ouvrage (MO) dans la définition des modalités de la concertation qu'il s'apprêtait à organiser, il nous a semblé important, en amont, de :

- rencontrer les acteurs potentiellement concernés par le projet afin d'en évaluer les enjeux et repérer les publics à mobiliser
- être en contact régulier avec le MO et le conseiller sur :
 - les cibles à mobiliser
 - la communication à mettre en œuvre sur la concertation
 - les type, format et nombre de réunions publiques à organiser
 - le dispositif de participation en ligne

pour tenter d'aboutir à un dispositif de concertation adapté aux enjeux du projet.

LES RENCONTRES AVEC LES ACTEURS

Entre le 12 avril et le 9 mai, nous avons rencontré ou interviewé une quinzaine d'acteurs.

Nous avons peu de temps pour cette phase amont, pourtant essentielle pour bien dimensionner le dispositif de concertation et nous n'avons malheureusement pas pu rencontrer tous les acteurs repérés. Malgré tout, ces rencontres nous ont permis de dresser un état des lieux des positions des acteurs par rapport au projet, leurs attentes en termes de concertation et d'anticiper sur les thématiques à aborder pendant la concertation.

LE CONSTAT

A ce stade, le constat est unanimement partagé : la congestion automobile devient insupportable, particulièrement aux abords de Saint-Denis, que l'on vienne de l'est ou de l'ouest. Au rythme actuel d'équipement des ménages en voitures, on peut craindre que la congestion ne s'amplifie tout comme le nombre d'heures perdues en embouteillages. L'absence d'alternative – transports en commun – fiable et efficace n'est plus acceptable, La Réunion affiche un retard en ce domaine qui n'est pas compatible avec ses ambitions de modernité et de développement durable.

LA POSITION DES ACTEURS PAR RAPPORT AU PROJET

Globalement, tous les acteurs attendent de leurs vœux le réseau guidé prévu au SAR – RRTG - et sa portion traversant Saint-Denis – le RunRail. L'opportunité d'un mode de transport en commun ferré qui traverse Saint-Denis n'est jamais contestée.

Si certains acteurs se demandent si ce projet répondra aux enjeux d'engorgement aux entrées de ville et sur le boulevard sud, quasiment tous appellent le MO à étudier finement les besoins en interconnexions avec le réseau de bus (Citalis, car jaune), le câble, les parking-relais, les modes doux... et à travailler avec les citoyens concernés pour espérer aboutir au report modal escompté. Certains considèrent que l'enjeu principal de ce projet n'est ni technique, ni financier mais lié à l'aménagement urbain autour de cet axe structurant : re-conception des ronds-points, des accès piétons, du stationnement, des modes de traversée de l'axe, de l'aménagement paysager autour des stations...

LES ATTENTES DES ACTEURS PAR RAPPORT À LA CONCERTATION

- Sur le format et les modalités : une concertation la plus large possible était attendue des acteurs.
Pour eux, les riverains devraient être sensibilisés très tôt au travers d'ateliers thématiques sectorisés, par pôles, afin de faire émerger des propositions sur le fonctionnement de chaque station.
- Sur les thèmes à aborder : la concertation doit aborder le thème de l'aménagement et des fonctionnalités (accès, traversée, piétonisation, aspects paysagers...)
- Sur la cohabitation des deux projets d'infrastructure : la concertation doit être menée en coordination avec la CINOR afin que les deux projets d'infrastructure sur le même territoire soient discutés ensemble

Les questions principales à soumettre à concertation :

- Etes-vous prêt à abandonner votre voiture pour prendre le tramway et à quelles conditions ?
- Quels aménagements souhaitez-vous pour chaque station ?
- Deux projets à l'intérieur de la commune de Saint-Denis sont-ils vraiment nécessaires (remplissage, desserte) et faisables (financement) ?

LES RENCONTRES AVEC LE MAÎTRE D'OUVRAGE

Le Maître d'ouvrage s'est montré extrêmement disponible, nous a associées à toutes les étapes de cette phase de préparation, les échanges étaient fréquents, les réponses à nos questions quasi

instantanées. La volonté affichée par les élus de mener une concertation « exemplaire » et la mobilisation d'une équipe dédiée conséquente – au niveau de la Région et de son cabinet d'assistance - ont permis cette réactivité. Trois réunions de travail ont eu lieu avec le MO (1/04, 11/04 et 18/04).

Ce dernier a ainsi accepté, sur nos recommandations, de mobiliser les conseils citoyens et les conseils de quartier, d'ajouter une exposition mobile, ainsi que nos suggestions d'amélioration sur les documents de communication (dossier, affiches etc.).

Nous avons seulement regretté que le MO n'accepte pas de cibler d'autres publics que les seuls Dyonisiens, puisque le RunRail, bien qu'il soit une portion du futur réseau ferré guidé exclusivement implantée sur le territoire de la commune de Saint-Denis, est un tramway express qui traverse la ville de Saint-Denis et destiné à relier les habitants de l'est (jusqu'à Saint-Benoît) à ceux de l'ouest et du sud (jusqu'à Saint-Joseph).

Il était donc pertinent, pour nous, d'inclure les futurs utilisateurs de ce tramway régional, qu'ils soient de l'Est ou de l'Ouest, dans la concertation sur un de ses tronçons.

De son côté, entre autres réserves, le MO craignait de créer une confusion et que le public soit tenté de concerter sur le projet final de RRTG, alors que la concertation ne devait porter que sur la portion RunRail (sur le territoire de Saint-Denis).

Cette ouverture à d'autres publics n'a donc au final pas été retenue. C'est d'autant plus regrettable que cela aurait permis au MO de mettre plus facilement en évidence la différence de vocation du projet par rapport à celui de tramway de la Cinor, qui a émergé en cours de concertation, et qui vise à desservir finement le nord de l'agglomération, plus particulièrement le centre de St Denis. Cela lui aurait également permis de démontrer la complémentarité des deux projets et de démonter l'argument d'un éventuel conflit de fonctionnalités entre un projet interurbain et une desserte urbaine, bien vite brandi par les détracteurs du RunRail.

LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Dans sa volonté de réaliser une concertation exemplaire et ambitieuse, le maître d'ouvrage a mis tous les moyens nécessaires à sa mise en œuvre. Il a signé la charte de participation du public édictée par le ministère de l'Environnement et proposée par la CNDP.

Dès que le dossier de concertation et ses modalités ont été validés par la CNDP, l'équipe du maître d'ouvrage et son Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) se sont engagées dans la mise en œuvre des actions prévues. Il est à noter que l'AMO était composée d'un groupement de différentes compétences, outre du bureau d'études spécialisé dans les mobilités et les transports, d'une expertise en communication et en participation du public. Cette forme d'accompagnement a facilité et simplifié l'élaboration des documents de communication et l'organisation de la concertation.

Les étapes de la concertation prévues par le maître d'ouvrage ont été présentées en trois temps :

- La collecte des avis et des contributions au cours des réunions publiques, des ateliers, des balades urbaines, des débats mobiles ou depuis le site internet ;
- L'analyse des informations recueillies et la restitution auprès du public ayant participé ou contribué à la concertation ;
- Un accompagnement du projet post concertation tout au long de son élaboration jusqu'à la future enquête publique.

LES DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

Suffisamment clairs et accessibles, les documents, mis à la disposition du public, ont permis une bonne lisibilité du projet et de ses caractéristiques.

- Le dossier de concertation présentait les objectifs de la concertation ainsi que les avantages d'un tramway et les questions souvent soulevées lors de ce type de réalisation. Les points particuliers soumis à concertation étaient également listés. Le dossier comprenait en page centrale un plan complet du projet avec indication de toutes les futures stations du Run Rail. Chaque station a fait l'objet d'une page indiquant les enjeux d'aménagement, accompagnés de photos d'insertion dans l'espace urbain et d'un zoom sur le tracé du tram express.

Edités à une cinquantaine d'exemplaires, ces dossiers ont été transmis officiellement aux communes de St Denis et de Ste Marie. Ils ont été mis à disposition de la population lors des réunions publiques, des ateliers, des expositions permanentes...

- Un cahier de communication, synthèse du dossier de concertation de 12 pages, a été édité en 10 250 exemplaires et diffusé largement lors des différents événements.
- La participation sous forme de cahier d'acteur a été proposée aux partenaires, aux associations, aux organismes publics. L'Aéroport et l'association de cyclistes « Vélovie » ont répondu à cette proposition.

Soucieux d'élargir la concertation au plus grand nombre, le maître d'ouvrage a utilisé de nombreux outils médias. Outre les articles de presse volontaires des journalistes, :

- Vingt cinq encarts publicitaires (pleine ou quart de page) ont été insérés dans les journaux et magazines locaux.
- Une campagne d'information sur les sites web de Clicanoo et Zinfos974 a également permis une sensibilisation du public.
- Sept panneaux 4x3, bien placés aux entrées de ville, le long du Boulevard Sud et du Boulevard Lancastel, ont ponctué le trajet du Run Rail. Très visibles, ils annonçaient la concertation en invitant le public à y participer.
- Des annonces visuelles à l'arrière des bus ont été réalisées sur les cars jaunes.
- 700 affiches ont été posées dans les lieux de vie, dans les quartiers adjacents au projet, chez les commerçants..., 25 500 flyers sont venus compléter cette communication auprès des passants ou lors des débats mobiles, dans les résidences longeant le tracé du projet.
- Une centaine de T-shirts ont été confectionnés à l'image du RunRail et portés par les animateurs,
- La communication par les médias représente : 516 spots TV de 20s et 320 en radios. Une campagne sur les réseaux sociaux a également été lancée sur toute la période de la concertation.
- Le site Internet : <https://capcitoyenreunion.re/project/runrail-lexpress-reunionnais>. Ce site dédié a été mis en place au démarrage de la concertation et jusqu'à sa fin. Il est encore consultable mais n'est plus actif. Il était relayé par la plateforme « cap citoyen » et a été visité par 558 visiteurs. Ceux-ci pouvaient :
 - Télécharger les documents de la concertation ou les études du Run Rail, le programme et le planning des événements, les verbatims des différentes rencontres ;

- Déposer une contribution ou émettre un avis à partir d'un questionnaire en ligne, émettre des interrogations ou suggestions.

Certains visiteurs ont regretté que le site ne soit pas plus direct d'accès, le passage par une plateforme a peut-être freiné l'entrée au site.

LES ÉVÈNEMENT PUBLICS

En préalable à chaque rencontre, les objectifs de la concertation et les règles de fonctionnement ont été rappelés : courtoisie et respect mutuel, prise de paroles argumentée... A l'issue des rencontres, une fiche d'évaluation était remplie par les participants qui pouvaient à cette occasion émettre des avis écrits.

- **Deux réunions publiques**, chacune d'une durée de 3 heures, ont accueilli une soixantaine de personnes lors des séances du Jeudi 6 juin au Lycée Leconte Delisle et le Lundi 17 juin à la salle municipale de Duparc. Elles se sont déroulées en deux parties : une introduction au projet avec ses caractéristiques, puis une approche par l'aménagement des quartiers, les usages et les services à développer.

Après la diffusion du film présentant le projet, un temps d'échanges questions/réponses a permis de nombreuses questions pertinentes du public plutôt averti et intéressé.

Les réunions se sont déroulées dans un climat serein et respectueux.

- **Cinq ateliers** ont été organisés les samedi 8 juin - mardi 18 juin – vendredi 5 juillet, journée de trois ateliers. Les inscriptions aux ateliers pouvaient se faire sur le site Internet, ils ont été ouverts également aux personnes informées par le bouche à oreille ou par les documents distribués.

Au-delà des ateliers prévus initialement sur des thèmes choisis, d'autres ont été ajoutés au cours de la concertation pour viser plus spécifiquement des publics directement concernés (habitants riverains, conseils citoyens, salariés des entreprises du centre d'affaires Doret, jeunes de la mission locale...). Réalisés en groupes d'une dizaine de personnes maximum dans des lieux plus confidentiels, les échanges étaient plus directs.

Après une rapide présentation du projet, ils permettaient d'approfondir les sujets souhaités par les participants. Sur un mode actif, chacun était amené pour l'atelier « carte sur table » de retracer ses différents tracés du quotidien sur les plans avec les modes de transport utilisés (bus, marche, automobile...), puis avec le Run Rail et/ou les futurs téléphériques... une estimation de temps de trajet pouvait être donnée. Des réponses immédiates aux préoccupations des habitants étaient faites par le maître d'ouvrage ou l'animateur de l'atelier.

- **Deux balades urbaines** (une piétonne, une en vélo) se sont déroulées les samedi matin 8 juin et 15 juin. Elles étaient l'occasion de présenter le projet de manière plus ludique, d'aborder des questions plus précises sur les passages de voies et carrefours, sur les difficultés perçues pour relier les parkings relais, les connexions entre mode de transports existants et le Run Rail, la circulation vélo et piétonne... Les difficultés pour circuler.

De nombreux commentaires et suggestions ont été émis pour améliorer la mobilité au quotidien. Les participants ont apprécié ce mode actif et vivant de concertation.

- **Quatorze débats mobiles** se sont tenus entre le 5 Juin et le 5 Juillet sur des lieux de vie (marchés, centre commercial, gare routière, aéroport...). La distribution de flyers, par des jeunes recrutés pour l'occasion, était un moyen d'aborder le public pour discuter du projet, des avis ont ainsi pu être émis.
- **Six lieux d'exposition** dans lesquels ont été installés plusieurs kakémonos, (roll'up) annonçant et décrivant les caractéristiques du projet et ses enjeux... Les lieux ont été choisis pour le passage important du public (hall d'accueil de la Région, Bibliothèque Universitaire lettres et droits, Centre Hospitalier Félix Guyon, centre d'affaires Cadjee, Caisse Générale de Sécurité Sociale, Mission Locale Nord).

LA CONCERTATION

LES PRINCIPALES QUESTIONS ABORDÉES

Que ce soit au cours des ateliers, des réunions publiques, dans les contributions sur le site de la concertation, voici les principales questions et craintes évoquées par les participants à la concertation :

SUR L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

- La plupart des participants applaudissent l'initiative et demandent que le projet se réalise vite, excédés des encombrements en entrée de Saint-Denis, que ce soit de l'est ou de l'ouest, même si certains expriment un certain scepticisme sur la capacité du Run Rail à absorber le trafic routier
- Mais très rapidement la question se pose de comprendre pourquoi deux projets sont à l'étude sur le territoire de la commune de Saint-Denis. Pourquoi ne pas mutualiser les efforts et se concentrer sur un seul « bon » projet ? Même si les objectifs de chacun des projets de tramway – Run Rail en tant que tronçon dionysien du projet régional de réseau de transport guidé à vocation interurbaine et Tao en tant que projet intercommunal à vocation de desserte urbaine – sont clairement explicités par les techniciens de la Région, la question est posée de la capacité financière des collectivités à les réaliser. Il est demandé aux collectivités, a minima, de se concerter pour aboutir à une optimisation dans la coordination de la mise en œuvre de ces projets, à défaut de l'avoir fait au niveau de leur conception et d'avoir prévu une concertation commune.
- Le troisième volet des interrogations primordiales concerne l'interconnexion de ce projet avec les autres moyens de transports : pour beaucoup de participants, la réussite de ce projet ne réside ni dans son tracé, ni dans ses caractéristiques techniques mais essentiellement dans la capacité qu'il aura à s'interconnecter avec les lignes de bus, les axes routiers, les téléphériques, les axes piétons, les pistes vélo etc. d'où la nécessité de penser aux interconnexions, aux parkings vélo/trottinette, aux parkings relais, dans un objectif de maillage fin.
- Certains se demandent pourquoi tous les projets ne concernent que le nord de l'île (Route des Tamarins, Nouvelle Route du Littoral, Run Rail) et pourquoi on priorise les Dyonisiens avec deux projets sur Saint-Denis (Run Rail et TAO)? Pourquoi ne pas privilégier l'est, si celui-ci est le plus encombré ? Ou l'ouest où l'accès à Saint-Denis s'avère également délicat ?

En corollaire, la question est souvent posée de l'horizon auquel le projet de réseau guidé (RRTG) dans son ensemble sera mis en œuvre – de Saint-Benoît à Saint-Joseph.

- Enfin, plusieurs personnes s'interrogent sur la suite qui sera donnée au projet en cas de changement d'équipe à La Région en 2021, craignant le renouvellement d'un scénario déjà connu d'abandon de projet de transport en commun structurant pour l'île.

SUR LES PROBLÉMATIQUES DE PROXIMITÉ

Des craintes sont exprimées, notamment sur :

- Les interconnexions au niveau des ronds-points du boulevard sud : comment le Run Rail va-t-il croiser les voies qui descendent des hauts ? Cette succession de ronds-points sur le boulevard sud est déjà un problème aujourd'hui, sans tramway, comment le nouveau projet ne ralentirait-il pas encore plus la circulation ?
- La question de l'aménagement du territoire : certains craignent que le développement des quartiers autour des stations ne fasse monter le prix du terrain (notamment au Chaudron) et transforme de manière radicale le paysage social de ces quartiers, en particulier en chassant les familles aux revenus les plus faibles.

SUR LES SUGGESTIONS DANS LES USAGES

Beaucoup de suggestions ont émergé, particulièrement dans les ateliers, pour encourager le report modal, faciliter l'appropriation du tramway par les usagers et le rendre attractif :

- Animer les stations en fonction de leur identité : chaque station devrait avoir une identité visuelle qui rappelle l'histoire du quartier dans lequel il s'inscrit - cela permettrait aux gens de mieux s'approprier les stations, sans vivre la nouvelle infrastructure comme éradicatrice de leur culture et leur histoire
- Prévoir un dispositif de sécurité efficace (vidéosurveillance?) dans le tramway
- Prévoir l'accessibilité aux PMR
- Faciliter la possibilité de mettre son vélo dans le tram et dans la même idée, prévoir des parkings à vélo sécurisés (accès par badge ? Géolocalisation?), accessibles financièrement et équipés de bornes de recharge pour les vélos électriques
- Uniformiser la tarification sur les différents transports (cars jaunes, Run Rail, TAO...), voire rendre les transports en commun gratuits sur l'île
- Prévoir des services à bord : prise USB, Wifi, coin toilette, coin à langer, poste secours, poubelles, accueil dans le tram (carte de l'île pour les touristes). Prévoir des services spécifiques pour les enfants - espace enfants avec banquettes, jeux sonores, tactiles – et les ados - film, documentaire, prévention...
- Prévoir des produits annexes, par exemple la location de trottinettes

Toutes ces suggestions ont été notées par le maître d'ouvrage qui a répondu sur certains points (la gratuité des transports en commun fait déjà l'objet d'une réflexion au niveau de la Région, par exemple).

SUR LES QUESTIONS TRANSVERSALES AU PROJET

- la formation : les 80 emplois pérennes seront-ils locaux ?

- prévoir des modalités pour inciter les gens à changer de comportement, en accompagnement de l'infrastructure
- au plan environnemental : un participant pose la question de savoir si on ne va pas aggraver le bilan énergétique de l'île avec ce projet, l'énergie ici étant majoritairement fossile ? d'autres demandent si l'on va détruire les plantations en milieu du boulevard sud (section Bertin-La Source).

Là encore, le maître d'ouvrage a apporté certains éléments de réponse (sur le recrutement en local, par exemple, la Région indique que ce sera un critère de choix pour le marché qui sera lancé).

SUR LES DISPOSITIONS À PRENDRE PARTICULIÈREMENT EN PHASE TRAVAUX

Deux thèmes émergent en priorité pour cette phase : la sécurité et l'accompagnement.

- Bon nombre de participants sont inquiets de la manière dont on accédera au boulevard sud et dont on pourra le traverser, en phase travaux, et appellent le maître d'ouvrage à prendre toutes les mesures nécessaires pour prioriser la sécurité des piétons comme des automobilistes. La sécurité en phase d'exploitation est également un sujet de crainte : comment traversera-t-on l'axe du tramway en toute sécurité, sachant que sa vitesse atteindra 25 km/h entre deux stations ?
- Tous les participants réclament une information des riverains et des commerces pour les problèmes de circulation inévitablement liés à la construction de l'infrastructure ; certains rappellent qu'il s'agit de gros enjeux pour les commerçants. L'information est essentielle pour rendre plus supportable les nuisances liées aux futurs travaux : information sur les lieux de vie (marché forain, stations service...), pas seulement sur le site de la Région ; l'importance de la considération et la prise en compte des riverains est soulignée, ainsi que la nécessité de privilégier la relation humaine.
- Il est suggéré au porteur de projet de créer un comité d'usagers.

LES CHIFFRES-CLÉ DE LA CONCERTATION

Le dispositif a évolué en cours de concertation, pour répondre au plus près aux attentes et préoccupations.

Au final, il s'est composé de :

Type de réunion	Nombre	Fréquentation
Réunions publiques	2	50 personnes
Ateliers	5	31
Balades urbaines	2	22
Débats mobiles	14	568 avis collectés
Site Internet		566 contributions
Expositions permanentes	6 lieux d'exposition	Sans objet

LA QUALITÉ DU PROCESSUS DE CONCERTATION

Même si les chiffres de fréquentation des différents types de réunions peuvent paraître faibles, la qualité des interventions et des suggestions, la diversité des avis exprimés, le climat de sérénité qui a régné pendant les débats sont autant d'éléments qui confèrent à cette concertation une qualité indéniable. Le maître d'ouvrage avait à cœur de mettre en place un processus transparent et de favoriser une participation importante. De notre point de vue, il a réussi à mobiliser un certain nombre de publics concernés en organisant des réunions adaptées, au plus près de leurs lieux d'activités ou de vie.

LES RECOMMANDATIONS DES GARANTES

Si la concertation a bien été menée dans un climat serein et si la qualité des débats et des arguments, suggestions et contributions est indéniable, l'opportunité du projet dans le contexte dyonisien a été quelque peu malmenée.

Plusieurs projets concernant la problématique des transports et de l'aménagement sur le même territoire de la commune de Saint-Denis ont, au cours de la concertation, fait l'objet de saisines successives de la Commission nationale du débat public : le projet de tramway intra-urbain de la CINOR, la révision du PDU (Plan de déplacements urbains) qui est corrélée à ce projet, et enfin le projet NEO (Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis) qui concerne l'aménagement de l'entrée Ouest dans Saint-Denis depuis la Nouvelle Route du Littoral.

La succession de ces saisines, l'urgence dans laquelle elles ont été soumises, ont posé question au cours des débats sur le Run Rail. L'assurance par la Région que les deux projets de tramway n'étaient pas concurrents et avaient fait l'objet d'une concertation commune n'a pas convaincu tous les participants. Il était difficile, dans ce contexte, d'identifier une vision globale et à long terme d'une politique de transports efficace pour la commune de Saint-Denis. D'autant que, loin de faire l'objet d'une concertation commune, ces 3 projets (Run Rail/TAO-PDU/NEO) suscitent, chacun, une concertation séparée.

Dès lors, la lisibilité pour le public, qui est aussi l'utilisateur (et le payeur...) n'est pas chose aisée.

Notre principale recommandation se base sur ce constat.

Il nous paraît indispensable et urgent de mettre en place une instance pertinente d'organisation des différentes maîtrises d'ouvrage qui coordonnerait de manière globale les différents projets sur la commune de Saint-Denis pour bâtir un plan de développement de transports harmonieux et efficace.

A minima et afin que sa représentativité ne soit pas contestable, cette instance devrait réunir la Commune, la Région et la CINOR qui portent les projets des deux tramways, ainsi que l'aéroport de Saint-Denis et la SODIAC qui sont directement concernés par leurs projets respectifs (schéma de composition générales, pôle océan...). Elle devrait accueillir également un comité des usagers et les instances telles que le CESER et/ou le CCEE.

Elle devrait avoir pour mission d'étudier les différents projets déjà existants, interroger (peut-être mener des études complémentaires pour en apprécier la pertinence) leur complémentarité en tenant compte exclusivement des besoins des usagers, les rendre compatibles pour une efficacité maximale, au besoin en infléchissant certaines de leurs caractéristiques, voire leur concept-même, dans une logique globale d'aménagement et une vision réaliste au plan budgétaire (le financement prévisionnel de tous ces projets cumulés frôle le milliard d'euros...).

Mais surtout, cette instance devrait se donner le temps d'étudier suffisamment les différents éléments de ce dossier pour aboutir à une solution durable, sans répondre à quelque urgence imposée que ce soit : la précipitation dans laquelle les projets ont été soumis ne permet pas une réflexion sereine et globale. Si La Réunion a effectivement pris dix ans de retard dans son développement des transports en commun, comme il est fréquemment annoncé, elle doit pouvoir prendre six ou neuf mois pour décider d'aménagements stratégiques, impliquants et onéreux qui conditionnent la vie de tous ceux qui habitent et/ou travaillent dans la principale commune de l'île pour les cinquante prochaines années.

En outre, nous invitons le maître d'ouvrage à annoncer un dispositif d'accompagnement efficace de l'évolution du projet, s'il décidait de le poursuivre, jusqu'à l'enquête publique.



244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T. +33 (0)1 44 49 85 50
contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr