

**RAPPORT N° 2021/3-46
au Conseil de la Communauté
en séance du jeudi 27 mai 2021**

OBJET :

AUTORISATION DONNEE AU PRESIDENT POUR REpondre A LA COMMISSION NATIONALE DE DEBAT PUBLIC SUR LE RAPPORT PRODUIT PAR LA CNDP SUR LE PROJET EN COMAITRISE D'OUVRAGE NEO – COMMUNE DE SAINT DENIS

Sur le projet de Nouvelle Entrée Ouest (NEO) à Saint Denis, lors des différents échanges entre l'Etat et la Ville, la Région et la CINOR, il a été convenu que le meilleur montage possible en termes d'efficacité opérationnelle pour NEO était celui d'une co-maîtrise d'ouvrage sous pilotage de la Région Réunion. Cela a été rappelé en comité de pilotage du 24 août 2016 puis lors du comité de pilotage du 26 juin 2019 et du 18 novembre 2019.

Le dossier NEO a été autorisé en débat public national, seconde procédure entamée pour un projet important sur l'île, depuis la création de la Commission nationale de débat public, du fait du montant estimé du projet supérieur à 300 M€ et de sa complexité particulière. La décision du 1^{er} juillet 2020 a permis de préparer ce débat avec les représentants désignés d'une commission particulière de suivi. Le dossier des co maîtres d'ouvrage CINOR ville de Saint Denis et Région Réunion a été déclaré complet par décision de la CNDP du 29 juillet 2020.

Entamé le 15 septembre dernier, le débat public national sur le projet de la Nouvelle Entrée Ouest (NEO) de Saint-Denis et le réaménagement du Barachois est achevé. Début mars 2021, un compte rendu a été exposé par la commission nationale du débat public (CNDP) et la représentation territoriale ayant animé le débat, la Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Selon les représentants de la CPDP qui se sont exprimés, de nombreuses propositions ont été faites par le public pour aménager ou réaménager le Barachois pour plus d'activités, et plus d'attractivité pour la jeunesse. Les Réunionnais selon la Commission, tiennent à ce lieu emblématique et historique et voudraient en faire un lieu plus vert, avec plus d'espaces de respiration naturels et piétons. La Commission a reçu de nombreuses propositions liées à la nature, l'Histoire et l'animation du Barachois, des suggestions mais aussi des critiques et des remises en cause des propositions définies.

Le Débat s'est déroulé sur trois mois et demi pour s'achever le 31 décembre. Une information de l'état des discussions et orientations, pour les cinq scénarios proposés par la co maîtrise d'ouvrage, a été déjà présentée au Bureau Communautaire du 28 octobre 2020.

Trois axes de réflexions ont forgé les objectifs du projet de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO) :

1. Fluidifier la traversée de la Ville par les transports en commun afin de favoriser leur ancrage et leur essor.
2. Aménager des espaces publics et un front de mer urbain en cohérence avec un système routier amélioré.
3. Favoriser la fréquentation et l'appropriation du site.

Sur les cinq scénarios de tracés : les tracés en tunnels (deux tunnels constitués de deux tubes de 2x1 voies) haut et bas à proximité de la rue de Nice se révèlent complexes et onéreux à réaliser et difficilement finançables pour des coûts dépassant les 450 M€ HT. Les solutions semblent désormais plus intéressantes, et également soulignées dans la presse par la ville de Saint Denis, s'orientent plus vers le tracé dit 'MER', moins onéreux, et moins complexes à réaliser. C'est ce tracé qui a été également plébiscité par le public lors du Débat Public qui s'est tenu au dernier trimestre 2020.

La CNDP déclare à la Presse que près de 8 000 personnes ont participé activement au débat. De nombreuses personnes se sont rendues à la maison du débat qui a été positionnée provisoirement sur le Barachois ces derniers mois. Au total, plus de 3 000 contributions écrites argumentées ont été recueillies y compris et surtout sur supports numérique. Une plateforme avait été mise en place à cet effet.

Dans ce cadre de concertation et échanges, la population du Nord et de toute l'île a aussi demandé un renforcement des transports en commun dans l'île. Les encombrements et congestions routières (embouteillages) ont aussi été fortement évoqués dans le débat public. "La question centrale était celle de la mobilité, des embouteillages présentés comme une souffrance quotidienne", si l'on cite Chantal Jouanno, présidente de la Commission Nationale Débat Public (CNDP).

La CNDP indique que selon eux le projet NEO ne peut évidemment résoudre l'ensemble des contraintes vécues de mobilités circulatoire, et il est proposé l'organisation, selon un encadrement à définir, « d'états généraux de la mobilité à l'échelle de l'île », en s'appuyant sur ce projet important et emblématique du Nord. Cette recommandation est faite dans le rapport produit aux co maîtres d'ouvrage.

La CNDP ayant produit un compte rendu de la Présidente, la co maîtrise d'ouvrage doit y apporter réglementairement réponse dans les trois mois, délai de rigueur à compter du 1^{er} mars 2021. La réponse doit tenir à plusieurs points : réponse aux questions posées par la population à ce stade du projet, préciser les orientations du projet NEO et surtout formuler une orientation sur le choix privilégié de scénario d'aménagement et de réalisation d'infrastructure.

La CNDP indique que les mobilités font consensus mais les tracés définis et proposés ont entraîné un débat logique au vu des enjeux annoncés. Sur les différents tracés, ceux définis sur la mer, en ouvrage (tranchées ouvertes et couvertes de voirie) avec protection maritime, demeurent les plus attractifs.

La page de consultation internet est : <https://neo.debatpublic.fr/>
Le compte rendu complet du débat public national est disponible à l'adresse : <https://neo.debatpublic.fr/wp-content/uploads/NEO-compterendu-debat.pdf>
une synthèse est produite en annexe à la présente.

Dans la suite à donner à l'échelle de la co maîtrise d'ouvrage et donc de la CINOR également, qui participe activement à ce projet majeur, il convient de valider la nature et les éléments de réponse à formuler à la Commission nationale CNDP, ainsi que la réponse au compte rendu établi par la Présidente de la CNDP.

Par conséquent, il est vous est demandé de bien vouloir :

- Prendre acte du rapport produit par la Commission nationale de Débat Public et joint en synthèse au rapport ;
- Autoriser Monsieur le Président à répondre à la CNDP en coordination avec les autres maîtres d'ouvrage Région Réunion et ville de Saint Denis sur le compte rendu produit par sa Présidente, Chantal Jouanno, dans le délai imparti soit avant le début du mois de juin 2021 ;
- Approuver l'orientation issue du débat public national sur un tracé de projet NEO dit 'MER' souhaité par le public, ainsi que sur la tenue des 'état généraux de la mobilité à l'échelle de l'île' ;
- Autoriser Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches d'études et de représentations aux instances administratives et techniques de ce projet majeur en termes d'aménagements et de mobilités.

**Le Président,
Maurice GIRONCEL**

**PROJET DE DELIBERATION N° 2021/3-46
du Conseil de la Communauté
en séance du 27 mai 2021**

OBJET :

AUTORISATION DONNEE AU PRESIDENT POUR REpondre A LA COMMISSION NATIONALE DE DEBAT PUBLIC SUR LE RAPPORT PRODUIT PAR LA CNDP SUR LE PROJET EN COMAITRISE D'OUVRAGE NEO – COMMUNE DE SAINT DENIS

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTE

Vu les dispositions du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 1320/SG/DRCT/3 en date du 20 juin 1997 fixant le périmètre du projet de communauté comprenant les Communes de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 2686/SG/DRCT/3 en date du 22 octobre 1997 créant la Communauté de Communes C.I.N.O.R ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 4462/SG/DRCT/3 en date du 28 décembre 2000 transformant la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR) en Communauté d'Agglomération ;

Vu l'avis des Commissions ;

Vu le rapport N°2021/3-46 du Président ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article 1 :

- prend acte du rapport produit par la Commission nationale de Débat Public et joint en synthèse au rapport ;

Article 2 :

- autorise Monsieur le Président à répondre à la CNDP en coordination avec les autres maîtres d'ouvrage Région Réunion et ville de Saint Denis sur le compte rendu produit par sa Présidente, Chantal Jouanno, dans le délai imparti soit avant le début du mois de juin 2021 ;

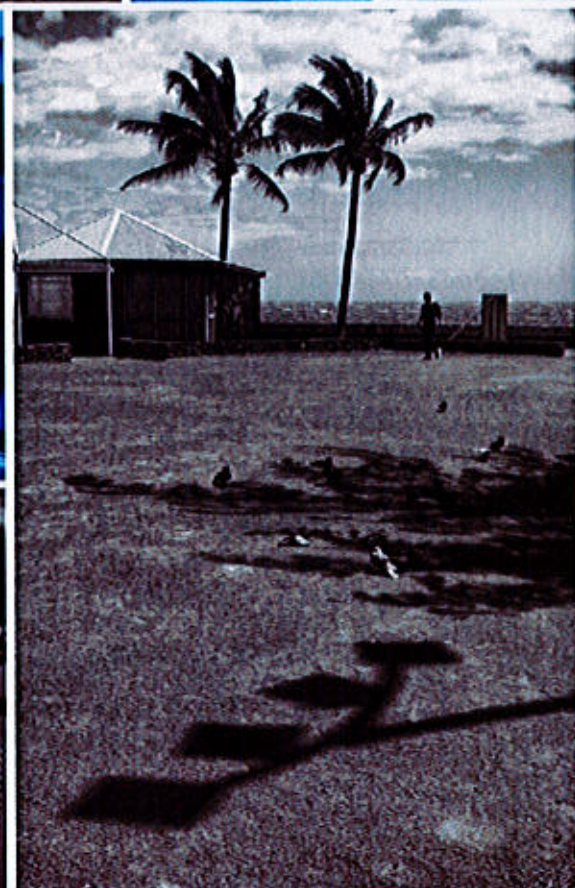
Article 3

- approuve l'orientation issue du débat public national sur un tracé de projet NEO dit 'MER' souhaité par le public, ainsi que sur la tenue des 'état généraux de la mobilité à l'échelle de l'île' ;

Article 4 :

- autorise Monsieur le Président à poursuivre toutes les démarches d'études et de représentations aux instances administratives et techniques de ce projet majeur en termes d'aménagements et de mobilités.

**Le Président,
Maurice GIRONCEL**



SYNTHÈSE DU DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST DE SAINT-DENIS

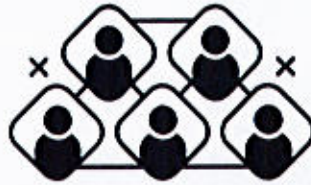
du 15 septembre au 31 décembre 2020



Marqué par une forte dynamique, le débat public sur la Nouvelle entrée ouest a été l'occasion pour le public d'établir son diagnostic sans ambiguïté : sa priorité est la recherche de solutions à la saturation du trafic et au développement des transports en commun. Le projet NEO est ainsi interrogé quant aux objectifs qu'il poursuit et sur ses conséquences sur l'évolution du trafic. Un choix clair et transparent est attendu sur la politique de mobilité à La Réunion : pour lutter contre la saturation du trafic et développer les transports en commun, faut-il « privilégier la voiture » en augmentant les capacités routières ou engager une réduction du trafic automobile ?

La procédure de démocratie participative, organisée par la Commission nationale du débat public sur le projet de Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis porté par la Région Réunion, la ville de Saint-Denis et la CINOR, s'est déroulée du 15 septembre au 31 décembre 2020.

LES CHIFFRES DU DÉBAT



PLUS DE **120 000** PERSONNES

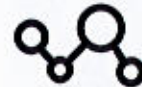
ont suivi les principaux événements du débat en présentiel, devant un écran ou en écoutant la radio. Ce chiffre additionne uniquement les personnes qui ont suivi les échanges lors des événements publics : auditeurs des 8 événements radiodiffusés, du débat télévisé, des live Facebook et des événements en présentiel comme les ateliers et les balades urbaines.



8 000

personnes ont participé activement au débat.

Il s'agit du public qui est intervenu pendant les différents événements organisés ou qui a participé à travers une contribution écrite, en ligne ou à la Maison du débat.



+ de

500

familles différentes d'arguments échangés ont été analysées



+ DE **1 200**

personnes ont expérimenté et échangé autour de la simulation 3D



+ de

3 200

abonnés à la page Facebook du débat



3 217

contributions écrites argumentées ont été recueillies, soit :

2406 contributions Neo an kamarad

429 réponses (individuelles ou en groupe) au questionnaire qualitatif

223 avis en ligne sur la plateforme

137 questions à la maîtrise d'ouvrage sur la plateforme

22 avis d'acteurs



7 115

visiteurs uniques sur le site internet (au 31 décembre 2020)

1. AVANT LE DÉBAT

UN CONTEXTE D'INCERTITUDE :

- Une situation sanitaire compliquant la tenue de dispositifs en présentiel ;
- Des incertitudes constantes sur les échéances électorales concernant les trois collectivités responsables du projet.

LA SATURATION DU TRAFIC EN TOILE DE FOND

- Le débat intervient dans un contexte territorial où de nombreuses procédures participatives sur des projets d'infrastructure de transport se sont tenues, toutes ayant soulevé les difficultés de mobilité sur l'île et la nécessité de réponses coordonnées.



UN DÉBAT PRÉPARÉ PAR LE PUBLIC

- Fait inédit, ce débat a été préparé par le public lui-même, à travers une conférence citoyenne en février 2020 qui a conduit à des modalités adaptées, innovantes et dynamiques.

« La Réunion confirme son statut de territoire particulièrement actif et inspirant en termes de démocratie participative. »

Une forte participation

La dynamique participative se traduit dans les chiffres : Plus de 120 000 personnes ont suivi les principaux événements du débat. Plus de 8 000 personnes sont intervenues dans le débat. 3 217 contributions écrites argumentées ont été recueillies, contenant plus de 500 familles différentes d'arguments.

Forte de nombreuses instances participatives actives qui ont soutenu le débat de sa préparation jusqu'à ses conclusions, La Réunion confirme son statut de territoire particulièrement actif et inspirant en termes de démocratie participative.

Pour rappel, le projet NEO qui a été soumis au débat est un projet d'aménagement de la bande côtière. Il repose sur un projet d'infrastructure routière visant à séparer les flux de circulation et à enfouir le trafic de la RN2 sur le Barachois, en tranchées couvertes ou en tunnel, en 2x2 voies.

2. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

› La priorité pour le public : traiter les problèmes de mobilité

C'est l'enseignement majeur de cette procédure participative : le public a utilisé l'arène du débat pour poser un diagnostic sans ambiguïté sur sa priorité qui est de traiter le problème de saturation du trafic et la nécessité absolue de développer les transports en commun.

Une impatience se manifeste même à cet égard.

DES INTERROGATIONS SUR LES CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LA SITUATION DU TRAFIC

L'analyse des contributions montre que de nombreux.euses participant.e.s s'attendent à ce que le projet NEO apporte une réponse à cette lutte prioritaire contre les embouteillages. Or, la fluidification du trafic sur le front de mer ne fait pas partie des objectifs du projet NEO.

De fait, une crainte s'exprime sur les conséquences du projet sur la situation du trafic et le développement des transports en commun : l'augmentation des capacités routières ne risque-t-elle pas de provoquer un « appel d'air » et de renforcer l'usage de l'automobile individuelle au détriment des modes de transports alternatifs ? Par ailleurs, les investissements nécessaires pour le développement de ces derniers ne seront-ils pas mis à mal par le coût de l'infrastructure routière ? Des contributions proposent alors de consacrer intégralement le budget prévu pour NEO au développement des transports en commun.

UN CHOIX DE MOBILITÉ À FAIRE

L'utilité du débat, la réelle prise en compte de la parole du public par les décideurs, a souvent été mise en doute. « De toute façon les décisions sont déjà prises » a été une affirmation récurrente. L'analyse montre que cette critique ne s'adresse pas tant aux décisions concernant le projet de Nouvelle entrée ouest lui-même qu'aux décisions concernant les grandes orientations de la politique de mobilité en amont et dont ce projet découle.



En effet, en augmentant les capacités routières (passage de 1x2 voies à 2x2 voies) le projet semble avoir tranché une question de fond : faut-il accompagner l'augmentation du trafic automobile ou faut-il réduire son volume ? Le débat sur les alternatives au projet a illustré la polarisation autour de cette question. De même que les enjeux en lien avec le climat : les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne semblent pas, aujourd'hui, compatibles avec une augmentation du trafic.

« Faut-il accompagner l'augmentation du trafic automobile ou faut-il réduire son volume ? »

En revanche, si la réduction du trafic automobile ne figure pas dans les objectifs du projet NEO, ce dernier ambitionne de repenser la mobilité sur le Barchois et de développer les transports alternatifs. Là réside l'ambiguïté : en ne tranchant pas la question de fond et en s'orientant dans deux directions qui peuvent apparaître contradictoires - développer les transports alternatifs et augmenter les capacités routières - le projet semble favoriser de facto la voiture.

Ce point a pu apparaître comme une contradiction qu'il conviendrait d'éclaircir.

Le public a témoigné tout au long du débat de l'urgence de s'emparer de cette question, d'y apporter des réponses coordonnées et cohérentes, à une échelle qui dépasse le périmètre du projet NEO.



› Le réaménagement du Barchois : de multiples propositions pour renforcer son dynamisme

L'analyse des contributions du public fait apparaître une division sur la nécessité de réaménager le Barchois comme sur le degré de réaménagement souhaitable.

Cependant, le public a manifesté un grand intérêt pour les questions d'aménagement de ce lieu, et a fait preuve de créativité en formulant de très nombreuses propositions : ces propositions traduisent une volonté de renforcer le dynamisme du Barchois, son attractivité, notamment pour la jeunesse, en mettant en valeur l'histoire, la mémoire, le lien à la mer et l'environnement.

L'analyse révèle que c'est ce besoin de dynamisme qui explique l'attrait d'une partie du public pour le tracé en tranchées couvertes sur la mer : parce qu'il agrandit la surface du Barchois, cette option permet d'imaginer de nouveaux espaces, de nouveaux aménagements et de nouvelles activités (tout en soulevant des interrogations d'ordre environnemental, d'approvisionnement en roche ou encore sur le fait que la voiture ne "disparaît" pas complètement).

Toutefois, les multiples propositions d'aménagement du Barchois retranscrites dans le compte-rendu ne sont pas liées à un tracé en particulier : le public a décorrélé ses propositions

d'aménagement de la question des tracés automobiles (ou des alternatives pour libérer le Barchois de la voiture), mais il s'est parfois interrogé sur la nécessité de construire une nouvelle infrastructure routière pour le réaménager.

Comment ont été analysées les données ?

L'ensemble des contributions a fait l'objet d'une double analyse argumentative et lexicométrique. Tous les détails méthodologiques ainsi que l'ensemble des contributions figurent dans le compte-rendu du débat ou sur le site du débat NEO.

Cette synthèse a vocation à en présenter les principaux enseignements.

3. APRÈS LE DÉBAT

› Les porteurs de projet doivent prendre des décisions sur NEO et apporter des réponses au public

À la lumière de ces enseignements, la co-maîtrise d'ouvrage doit désormais décider quelle suite elle compte donner au projet NEO.

Si le projet est poursuivi, la co-maîtrise d'ouvrage précisera comment seront pris en compte les enseignements du

public dans son élaboration. Elle répondra à l'ensemble des demandes de précisions figurant dans le compte-rendu du débat. Ces réponses seront publiques afin que toutes les personnes qui ont participé puissent connaître en toute transparence la prise en compte qui est faite de leur parole et les raisons de ces décisions.

› Des états généraux de la mobilité ?

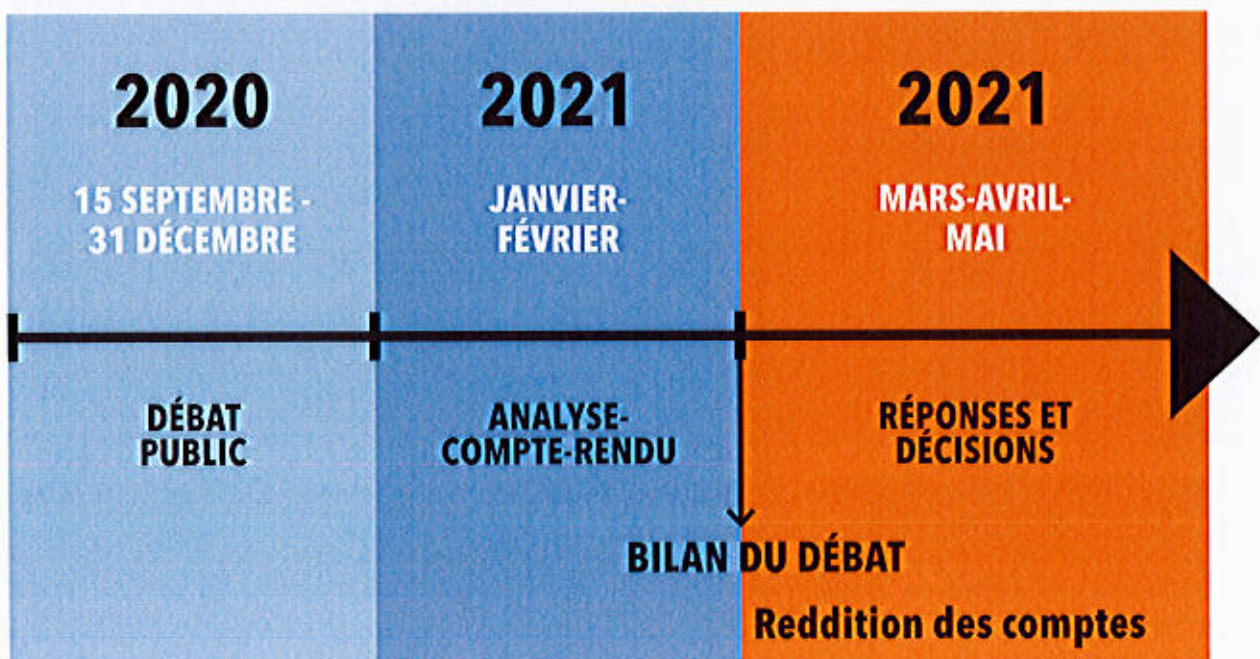
Quelles que soient les suites données au projet NEO, il est ainsi essentiel de ne pas refermer le débat sur la mobilité. C'est pourquoi la commission propose de poursuivre la dynamique participative par la mise en place des états généraux de la mobilité à La Réunion associant les acteurs et le public.

La CNDP peut proposer une méthode ou accompagner le territoire dans ce dispositif participatif.

« La commission propose de poursuivre la dynamique participative par la mise en place des états généraux de la mobilité à La Réunion associant les acteurs et le public. »

Consultez le compte-rendu : <https://neo.debatpublic.fr/resultats-du-debat/>

› Calendrier de la procédure et de la suite





La CNDP

La **Commission nationale du débat public** est l'autorité indépendante garante depuis 1995 du droit de toute personne d'être informée et de participer aux décisions qui impactent l'environnement.

La procédure de débat public intervient au début du processus décisionnel lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

Cette procédure doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Le débat permet de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Il porte également sur les modalités d'information et de participation du public après sa clôture. (L121-1 du code de l'environnement).

cndp Commission nationale
du débat public

244 boulevard Saint-Germain
75007 Paris - France
T +33 (0)1 44 49 85 60
contact@debatpublic.fr

UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE
Retrouvez-nous sur : www.debatpublic.fr

Suivez-nous sur :      

Mise en page
Euro2C

Crédits photographiques
Sébastien Marchal



Synthèse du Rapport de la co-maîtrise d'ouvrage suite au débat public

NEO en bref

Le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO) a pour objectif de réaménager le Barachois afin de le rendre à la population tout en rétablissant l'accès à l'océan, de préserver et valoriser l'environnement de ce site emblématique, et d'en faire un atout du développement économique et touristique de La Réunion.

NEO vise à la fois à aménager la bande côtière avec des aménagements récréatifs, des espaces sportifs, un bassin de baignade naturel, des bars et restaurants, des esplanades et places publiques, à favoriser la connexion avec la Nouvelle Route du Littoral (2 solutions proposées) et à repenser la traversée du Barachois (5 tracés proposés).

NEO est porté par une maîtrise d'ouvrage partagée entre la Région Réunion, la CINOR et la commune de Saint-Denis. Son coût est estimé entre 217 et 618 M€ HT selon les options

3 mois et demi de débat public

Du 15 septembre au 31 décembre 2020, la population réunionnaise a pu s'exprimer sur le projet selon les modalités mises en place par la Commission Nationale du Débat public (CNDP), via les médias, un ensemble de supports digitaux ou en présentiel.

Pour documenter, alimenter et engager le débat avec la population, la co-maîtrise d'ouvrage (co-MOA) a produit des supports d'information et de communication permettant de comprendre le projet, ses enjeux, ses objectifs et les différents scénarios proposés.

120 000 auditeurs et téléspectateurs cumulés sur l'ensemble des émissions et sujets liés au projet

8 000 participants actifs au débat

3 217 contributeurs

137 questions soulevées, auxquelles la co-maîtrise a pu répondre tout au long du débat

147 920 habitants en 2016 à St-Denis, ville la plus peuplée de l'île qui compte **850 000** habitants

Le public ayant participé au débat juge très défavorablement le Barchois actuel, au travers de 3 aspects : l'aménagement, la vie sociale et la mobilité. **Un constat qui vient conforter la nécessité de procéder à un réaménagement et une amélioration du Barchois et de la bande côtière entre la caserne Lambert et l'actuelle gare routière.**

Une réponse aux enjeux identifiés par le public

Lors du débat public, les participants ont pu émettre des recommandations et identifier des enjeux liés à l'aménagement du Barchois ou aux différentes propositions de tracés. Certains éléments avaient déjà été exprimés et pris en compte par la co-MOA lors de l'élaboration du projet, d'autres ont directement guidé ses choix.

Ces diverses contributions de la population permettront d'ajuster les composantes du projet. La Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis s'engagent à en tenir compte dans les décisions qui seront prises.

5 enjeux majeurs identifiés :	Les réponses de la co-MOA au travers du projet
Respecter la mémoire du site au travers d'un réaménagement de qualité	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en valeur et préservation du patrimoine (remarquable, historique, végétal, etc.) • Effacement de la voiture et suppression de la coupure urbaine • Repenser le Barchois
Limiter les impacts environnementaux du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Développement des transports en commun et des modes actifs • Conserver les arbres classés et renforcer la trame végétale • Limiter l'impact du projet et l'évaluer précisément (études à venir) selon le scénario retenu
Maîtriser les aspects socio-économiques du projet	<ul style="list-style-type: none"> • Recherche du meilleur rapport-qualité prix • Sollicitation de co-financements • Recours maximal à l'emploi local (selon le tracé retenu)
Améliorer la circulation automobile	<p><i>Rappelons que NEO n'a pas vocation à résoudre tous les problèmes de trafic de la ville de St-Denis mais à améliorer l'entrée et la sortie dans le centre-ville depuis l'Ouest, et à éviter de faire transiter les véhicules sur le front de mer ou les voies communales.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Amélioration des échanges entre l'Ouest et St-Denis • Amélioration de la desserte du centre-ville • Accompagnement vers une baisse du trafic • Apaisement de la circulation des voies du bas de la ville

<p>Trouver des alternatives au « tout voiture » et favoriser les transports en commune et les modes actifs</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Connexion aux projets de transports en commun portés par les collectivités (RRTG RunRail et tramway TAO) • Création d'une voie en site propre pour les transports en commun • Réalisation d'un pôle d'échange multimodal • Mise à disposition de l'espace public aux piétons, vélos et mobilités non-motorisées • Aménagements et équipements visant à renforcer l'accessibilité et l'attractivité des modes actifs
--	---

Les orientations retenues pour NEO

Des solutions alternatives écartées

Des variantes aux propositions exprimées dans le dossier du maître d'ouvrage ont été proposées et étudiées lors du débat public. Après analyse par la co-MOA, aucune n'a pu être retenue. De même, après étude par les participants au débat public, aucune autre alternative proposée par la co-MOA n'est apparue satisfaisante.

Un consensus existe en revanche pour dire que le statu quo n'est pas envisageable. Et le projet NEO apparaît en mesure de répondre aux enjeux identifiés par les participants au débat pour repenser l'entrée de ville et le Barachois.

Un choix éclairé

Le débat et les arguments exprimés ont permis de vérifier comment chacun des scénarios de requalification du site répondait aux enjeux exprimés par la population. Certaines attentes et inquiétudes ont également été soulevées, en termes d'aménagement, de mobilité ou de budget.

Ainsi, l'ensemble des éléments soumis au débat public ont permis de guider la co-MOA dans ses choix. Ses orientations ont été décidées à la lumière des contributions du débat public, avec la prise en compte de près de 90 % des propositions issues du débat.

Les solutions retenues :

- En entrée de ville : la solution « court terme », avec un giratoire pour réguler le trafic entrant dans Saint-Denis
- Pour la requalification de la RN : le tracé mer permettant de faire disparaître la circulation routière en souterrain alternant tranchées couvertes et tranchées ouvertes

Mais aussi :

- la création d'un bassin de baignade et d'une vaste esplanade publique, la végétalisation du Barachois, la valorisation de son patrimoine et la création d'un tiers lieu (76 % des 110 propositions d'aménagement partiellement ou totalement intégrées au projet)

- une voie réservée aux transports en commun et le développement et la sécurisation des déplacements actifs (100 % des propositions concernant le développement des transports alternatifs et le report modal partiellement ou totalement intégrées au projet)
- la limitation de l'impact du projet sur la biodiversité et la mise en œuvre de protections maritimes pour préserver le littoral
- une RN 2x2 voies adaptée au trafic actuel et à venir (6 propositions d'aménagement partiellement ou totalement intégrées au projet) et des parkings 100 % souterrains

(Détail à retrouver dans le « Rapport de la co-maîtrise d'ouvrage site au débat public » d'avril 2021)

Des collectivités qui restent engagées pour la participation citoyenne

Engagement n°1 : lever les doutes et dissiper la défiance

La décision de la co-MOA n'a pas été prise préalablement au débat mais à la suite de la participation citoyenne, qui est venue nourrir ses réflexions et orienter ses choix. Pour cette étape comme pour les suivantes, les 3 collectivités s'engagent à rendre des comptes de manière transparente et publique sur l'évolution du projet

Engagement n°2 : poursuivre la participation citoyenne

3 outils seront mis en place pour prolonger cette participation citoyenne :

- une transparence maximale : la co-MOA s'engage à tenir la population informée des suites du projet NEO et à l'associer aux prochaines étapes clés de l'opération
- la constitution d'un comité de suivi pouvant intégrer des citoyens, des parties prenantes, etc.
- un outil d'information à jour : le site <https://www.neo-saintdenis.re/> sera pérennisé et actualisé pour permettre à chacun de suivre les avancées du projet

Engagement n°3 : envisager des états généraux de la mobilité

Bien au-delà du projet NEO, de son périmètre et de son influence, la CPDP a souhaité que soit discutée la question des déplacements à l'échelle de l'île. Cette volonté fait suite aux questions exprimées au cours du débat mais aussi au cours de concertations menées sur les récents projets de transport en commun ferré sur le territoire de St-Denis (RUN RAIL, TAO).

Les 3 collectivités sont favorables à la tenue d'états généraux de la mobilité, tel que préconisé par la CPDP. Elles s'engagent à consulter sur ce point les autres acteurs concernés de l'île, parallèlement au déroulement

Le choix final sera collectif et porté par la Région, chef de file en matière de transports et d'intermodalité.