



Réunions publiques

des 6 et 17 juin 2019

Verbatim intégral



www.regionreunion.com

La Région vous emmène plus loin !



Verbatim intégral

Réunion publique de Saint-Denis, 6 juin 2019

Pascal NICOLLE : Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes ensemble pour la concertation préalable concernant le projet RunRail, projet d'aménagement du réseau régional de transport guidé entre les communes de Saint-Denis et Sainte-Marie. Je vais tout de suite passer la parole à Fabienne COUAPEL SAURET, conseillère régionale déléguée aux transports et aux déplacements de la région Réunion pour un mot d'introduction sur ce projet et ce que vous attendez de cette concertation.

Fabienne COUAPEL SAURET : Merci. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Je suis ravie d'être avec vous ce soir, parmi vous et de pouvoir, avec toutes les équipes qui vont se présenter, être disponible pour vous et pour vous parler de transport, déplacement et vous parler bien sûr du projet RunRail. Nous savons tous que les transports et les déplacements sont un enjeu essentiel pour le territoire de La Réunion. Nous subissons tous au quotidien des problèmes de congestion routière, d'embouteillages et nous nous devons de porter des politiques publiques qui soient exemplaires justement pour protéger notre île, réduire la congestion routière, réduire la pollution et nous amener vers des modes de déplacement plus vertueux. Nous avons agi sur l'ensemble de la chaîne des déplacements à travers le Transeco Express, le réseau Car Jaunes -qui est de la compétence de la Région depuis le 1er janvier 2017- le covoiturage, le plan régional vélo, qui est en action et qui, tous les ans, nous permet la livraison de 5 à 10 kilomètres d'itinéraires réservés au vélo. Il nous est apparu absolument essentiel aussi de pouvoir offrir aux Réunionnais un réseau de transport collectif performant de type ferré léger.

C'est la raison pour laquelle, dès 2012, nous avons lancé les premières études — mais je pense qu'on y reviendra un peu plus tard peut-être dans la genèse et si vous souhaitez avoir plus d'informations sur tout l'historique de ce projet RunRail. Aujourd'hui, nous sommes là pour vous présenter ce projet qui rentre en phase opérationnelle. Nous avons la chance d'avoir des équipes qui sont extrêmement mobilisées, une AMO qui l'est tout autant. En plus, aujourd'hui, nous accueillons deux garantes qui sont là pour vérifier que le débat public se passe dans de bonnes conditions et que surtout, tous les éléments utiles à votre compréhension vous soient fournis et que les réponses à toutes les questions que vous avez envie de poser vous soient données.

Nous sommes vraiment dans une logique de transparence, une logique d'information. Nous sommes dans une logique de concertation. Le RunRail, c'est votre projet. Il vous appartient. C'est à vous, aussi, de vous l'approprier et, bien entendu, de l'alimenter, parce que nous allons vous présenter le projet dans ses grandes lignes, il a fait l'objet d'études techniques depuis plusieurs années,

mais là nous sommes vraiment sur le point maintenant de rentrer, si tout le monde est d'accord, dans une phase beaucoup plus opérationnelle, beaucoup plus travaux. Et donc il vous appartient aussi de donner votre avis sur un certain nombre de sujets qui vous seront présentés, notamment les gares, par exemple, les pôles d'échange, et sur certains itinéraires. Nous attendons beaucoup et la Région Réunion et son Président Didier Robert souhaitent que cette concertation soit exemplaire.

Je salue aussi la présence de mon collègue Dominique FURNEL, qui a porté et qui porte encore ce projet de nouvelle route du littoral. On ne dit pas « un projet » d'ailleurs, c'est un chantier. Comme vous le savez, il ne saurait y avoir de transport collectif performant sans nouvelle route du littoral, parce que la nouvelle route est dimensionnée pour accueillir du ferré léger. C'est bien cet axe majeur pour relier le nord à l'ouest qui nous permettra demain de développer un mode de transport collectif performant. Le Président de Région, Didier Robert, a choisi maintenant de développer une politique de transport déplacement qui soit à la hauteur des enjeux du territoire de La Réunion.

C'est la raison pour laquelle le projet RunRail... Je ne vais pas être trop longue, c'est vrai que je suis bavarde, n'hésitez pas à m'arrêter, c'est vous qui êtes le modérateur, c'est vous qui êtes le Monsieur Loyal, c'est vous qui êtes le chef d'orchestre. Ce projet RunRail va vous être présenté et c'est à vous de poser les questions que vous souhaitez et de formuler les observations que vous souhaitez. C'est comme cela que nous allons avancer. Nous souhaitons vraiment une concertation exemplaire. Merci de m'avoir écoutée.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup, Madame COUPEL. Vous êtes effectivement accompagnée de votre équipe technique, qui est là. Vous avez présenté les garantes. Elles vont préciser leur rôle dans un instant, mais nous sommes également accompagnés de Karim LECHLECH, qui est le directeur des transports de la Région Réunion et d'Antoine RAYNAUD, qui est le fameux cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage. «AMO», ça veut dire ça. Antoine RAYNAUD du cabinet ARTELIA. Les présentations sont faites. Quant à moi, je suis Pascal NICOLLE, du cabinet La Suite Dans les Idées Océan indien.

Nous sommes là pour accompagner méthodologiquement le Conseil régional dans la conduite de cette concertation. Nous sommes là aussi pour faire en sorte qu'elle soit exemplaire. C'est une concertation qui va être de longue durée, en fait, parce qu'elle rentre dans le dispositif de concertation réglementaire qui oblige les porteurs de projets à mener cette concertation sur toute la durée du projet. C'est le début de cette concertation, qui va nous emmener jusqu'à la mise en service du RunRail. À la fin mai, le 27 mai exactement, on a lancé la concertation préalable. Vous avez peut-être vu ça dans les médias. Si vous êtes là, c'est sans doute aussi pour ça. On a jusqu'au 5 juillet et en septembre la Région Réunion devra dire si elle poursuit ou pas ce projet. Dans le cas où elle poursuivrait ce projet, on aurait, pendant encore à peu près deux ans, un certain nombre d'études à mener avant le début des travaux.

Pour ce qui concerne la concertation préalable, jusqu'au 6 juillet, on va multiplier les réunions publiques, les ateliers, les balades urbaines, bien sûr on a mis aussi à disposition une plateforme Internet. On va y revenir pendant la soirée, évidemment. Puis, après cette concertation, il y aura deux bilans : d'abord le bilan des garantes de la concertation et le bilan de la Région, avec sa décision argumentée de poursuivre ou pas le projet. Voilà dans quelle perspective on se situe.

On va pouvoir démarrer cette soirée en rappelant un certain nombre de principes qu'on va appliquer, qui sont ceux de la Charte de la participation du public, puisque la région Réunion a adhéré à cette Charte de la participation du public qui a été édictée par le ministère de l'Environnement il y a maintenant deux ans et demi.

Ces principes sont assez simples. Ils reposent sur l'idée qu'il faut que chacun s'investisse avec un bon état d'esprit. On vous a mis d'ailleurs à disposition cette charte sur les chaises, quelques extraits de cette charte. L'état d'esprit est de faire en sorte qu'on soit à l'écoute les uns des autres, qu'on ait un minimum de bienveillance, de respect, d'ouverture, de la sincérité et de la loyauté des deux côtés. Vous l'avez dit aussi, il faut qu'on puisse aussi accepter les divergences, que vos arguments soient le plus développés possible. Toutes les possibilités qu'on met à disposition vont dans ce sens. On essaye d'aller vers des publics les plus diversifiés, vers des points de vue

diversifiés. On est là aussi pour entendre tous les points de vue. C'est bien le sens de notre travail de faire en sorte que vous soyez à la fois nombreux à vous exprimer, mais aussi avec des points de vue différents.

Je précise également que les débats vont être enregistrés. Chaque point de vue sera traité et analysé, pour que vous soyez bien conscients de l'importance qu'on va accorder à la parole de chacun.

On va s'intéresser à plusieurs questions pendant cette concertation. La première, c'est tout simplement «est-ce que ce projet est utile ? » «est-ce qu'il vous paraît opportun ? ». Question évidemment préalable. On va d'ailleurs commencer ce soir par cette question une fois qu'on aura présenté le projet. Puis on va aussi s'intéresser à l'insertion de ce tramway express dans la ville. On est à Saint-Denis, ce tramway express va traverser de multiples quartiers (Bellepierre, La Source, Les Camélias, Sainte-Clotilde, Foucherolles, etc., jusqu'à Sainte-Marie). Il est intéressant de savoir comment vous imaginez son insertion dans la ville. On va aussi examiner quels nouveaux services, quels nouveaux usages on pourrait développer, notamment autour des stations et pourquoi pas aussi dans ce tram, à l'intérieur. Puis on a aussi une petite question, qui n'est pas mince, qui est aussi l'insertion de ce tramway dans un secteur précis, celui de Bertin La Source, c'est-à-dire celui du terminus vers l'ouest du tram. Dans un instant, on va vous faire découvrir le tracé.

On aura deux parties dans cette soirée, une première qui va vous permettre de découvrir ce projet, en tout cas de rentrer dans les détails avec l'aide de l'équipe technique et une deuxième partie, qui va être davantage tournée sur le lien avec les quartiers et puis les usages, les services qu'on pourrait développer, puisqu'il y a beaucoup déjà de questions, d'interrogations, de suggestions, d'observations qui sont déjà arrivées sur Internet grâce à la plateforme numérique qui a été mise en place depuis maintenant dix jours. On va pouvoir ici aussi développer vos arguments.

Je précise que vous pouvez parler en créole comme en français, que nous comprenons toutes les expressions. J'ajoute même que si vous avez un accent étranger, on va aussi essayer de vous comprendre, il n'y a pas de souci. On va faire en sorte aussi que tout ce qui va être dit soit pris en compte, donc je vous demanderai d'avoir des interventions relativement courtes, mais de bien les faire dans le micro, puisque comme on enregistre, on va surtout prendre en compte ce qui se sera dit dans le micro. Il y aura une personne qui va vous passer le micro dans un instant.

Mais tout de suite, je vais passer la parole aux garantes pour qu'elles nous précisent leur rôle. Madame de Lauzières, allez-y.

Verbatim intégral

Dominique de LAUZIERES : Je nous présente, Renée Aupetit et Dominique de Lauzieres, nous sommes les co-garantes nommées par la commission nationale de débat public pour accompagner cette concertation voulue par la Région, qui a saisi la CNDP, la commission nationale de débat public. La commission nationale de débat public a décidé de faire une concertation.

En fait, la commission nationale de débat public, c'est une autorité administrative indépendante, qui a été créée en 1995 avec la loi Barnier et qui est devenue une autorité administrative indépendante en 2002. Son rôle, c'est de donner la parole aux citoyens sur tous les projets d'aménagement qui ont un impact socio-économique ou environnemental et de faire respecter et d'assurer la mise en place des procédures de concertation qui sont prévues par la loi ou qui sont voulues par des collectivités, comme c'est le cas ici. Les missions de la commission nationale de débat public sont d'organiser des débats publics, des concertations, c'est aussi de conseiller les maîtres d'ouvrage sur le type de concertation qu'il faut mener, qu'il serait bien de mener par rapport à la mise en place de grands projets d'aménagement de territoire, qui ont un impact sur l'environnement. Ils sont aussi consultés pour la réglementation autour de la concertation.

Les objectifs de la concertation, c'est ce que disait Madame COUAPEL SAURET tout à l'heure, c'est de favoriser l'expression des citoyens sur les projets et les politiques publiques à fort enjeu, puisqu'il y a aussi des concertations sur des politiques, pas simplement sur des projets. Par exemple, en ce moment, il y a un débat public sur le plan national de gestion des déchets nucléaires.

Le deuxième objectif est de permettre aux décideurs d'être éclairés par les contributions et par l'expression du grand public, c'est-à-dire que ce qu'attend le maître d'ouvrage, pardon, c'est d'être éclairé sur son projet. C'est une co-construction pour que ce projet soit effectivement le vôtre.

Notre rôle, donc : on est neutres et indépendantes, c'est-à-dire qu'on ne travaille pas pour la Région, on travaille avec eux, mais on est complètement indépendantes de la Région. On est vraiment là pour garantir que la concertation se passe dans de bonnes conditions et surtout qu'elle respecte les règles qui sont les trois principales pour la commission nationale de débat public, c'est la transparence, c'est-à-dire que l'information qui est donnée au public soit complète et claire et accessible par tous ; l'équivalence : tout le monde a le droit de s'exprimer, tout le monde a le droit de contribuer, quel que soit son statut, du simple citoyen à l' élu ; et l'argumentation. Effectivement, on va tenir compte du point de vue de tout le monde à partir du moment où il va être argumenté.

Ensuite, notre rôle aussi est de rendre compte des arguments exprimés et du déroulement de la concertation, des deux aspects, par la rédaction d'un bilan qui sera rendu public et qui portera sur la concertation, pas sur le projet et qui sera obligatoirement joint ensuite au dossier d'enquête publique, c'est-à-dire que ce bilan va accompagner toute la vie du projet.

Enfin, on va faire un petit rappel du calendrier. Concertation en ce moment, du 27 mai au 6 juillet. À la fin de cette concertation, nous avons un mois pour publier le bilan de la concertation. En l'occurrence, ça va être un petit peu plus d'un mois, puisqu'on doit d'abord porter ce bilan à la connaissance de la commission nationale de débat public, qui ne travaille pas du 5 au 18 août, donc on va tomber dans une période un peu compliquée où on risque de glisser un tout petit peu. Mais par contre, le maître d'ouvrage, lui, a deux mois plus un mois. En fait, il a trois mois pour rendre publique sa décision. Donc il aura jusqu'au 6 octobre pour rendre publique la décision sur son projet : est-ce qu'il le poursuit ? Est-ce qu'il le modifie ? Ou est-ce qu'il renonce ? En cas de poursuite du projet, il devra annoncer le 6 octobre au maximum donc, il devra dire quelles sont les conditions de participation qu'il compte mettre pour accompagner le projet jusqu'à l'enquête publique. C'est la concertation post-débat. Voilà.

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup pour ces précisions. Les règles sont donc posées. On va donc lancer la première partie avec un film, d'abord, qui va vous faire découvrir le projet et puis Karim LECHLECH nous donnera quelques précisions.

Un film est projeté.

Pascal NICOLLE : Voilà donc ce film que vous aviez peut-être déjà vu, puisqu'il est déjà sur le site Internet depuis quelques jours. Karim LECHLECH, on est sur un projet qui vient de loin. À quel besoin répond-il aujourd'hui dans le contexte des différentes perturbations des déplacements à La Réunion et plus particulièrement dans l'agglomération ?

Verbatim intégral

Karim LECHLECH : Effectivement, ce projet ne débarque pas comme ça de l'inconnu, c'est un projet qui fait suite à une série d'études que nous avons menées dans un premier temps en étude opérationnelle, puis en étude de faisabilité sur un secteur qui va de Saint-Benoît à la sortie ouest de Saint-Denis, donc au pied des rampes de Bellepierre. Ces études nous ont conduits à traiter dans un premier lieu la partie qui était prioritaire, puisque c'est celle qui regroupait le plus grand nombre de déplacements, qui est la partie qu'on voit aujourd'hui, c'est-à-dire la partie de Sainte-Marie jusqu'à Bertin au pied des rampes de Bellepierre, à l'extrémité du pont.

On s'est fixés, pour réaliser ce nouveau projet, quatre objectifs majeurs.

Avoir un réseau efficace et pertinent qui réponde aux besoins de l'ensemble de la population, qui réponde aux besoins du plus grand nombre ; un investissement à un coût raisonnable. Aujourd'hui, on parle d'un projet qui coûte 300 millions d'euros tous investissements confondus, donc y compris les aspects de maîtrise d'ouvrage, d'acquisition foncière, de fourniture du matériel roulant, de travaux et un coût de fonctionnement estimé aujourd'hui à un petit peu plus de 8 millions d'euros par an.

Une forte exigence environnementale, puisque dans le cahier des charges qui va être soumis à l'ensemble des groupements qui vont concevoir et construire le projet, on leur demande de pouvoir faire des économies d'énergie importantes et notamment à travers deux pistes, la première qui est celle de la récupération de l'énergie au freinage du matériel roulant et la deuxième à la mise en place de panneaux photovoltaïques partout où se sera possible, donc notamment sur les différentes stations et sur le système de maintenance et de remisage qu'on va vous présenter un peu plus tard.

Le réseau utile et novateur, c'est simplement pour vous dire, et on a essayé de vous faire comprendre à travers le film qu'on n'est pas sur un tramway classique, mais on est sur un tramway express, puisque contrairement aux tramways usuels que vous avez peut-être déjà rencontrés lors de vos divers déplacements, on est sur un système qui peut rouler à 70 voire 80 kilomètres/heure, alors que d'habitude, on est dans des vitesses bien inférieures.

Le tramway tel qu'il est envisagé est réalisé en site propre, c'est-à-dire qu'il ne roule pas sur la chaussée en commun avec les autres véhicules, c'est-à-dire que les rails sont à part des routes. Dix stations sur dix kilomètres. Là aussi, c'est ce qui en fait un projet un peu particulier parce qu'habituellement, pour des tramways urbains, la distance entre les stations est plutôt de l'ordre de 500 mètres. Notre vocation expresse, puisque la Région a compétence pour réaliser le transport interurbain, le transport destiné à aller

de ville en ville. Là on parle de Saint-Denis à Sainte-Marie, mais le projet est conçu, dès le départ, pour être prolongé vers l'est et vers l'ouest et pour aller de ville en ville. Ce n'est pas un projet qui a vocation à desservir finement un centre-ville avec des distances d'inter-stations qui sont plutôt d'habitude de 500 mètres. C'est ce qui explique ce nombre de stations.

Comme je vous le disais, une vitesse commerciale de 25 kilomètres/heure. Une vitesse commerciale, c'est la vitesse quand on tient compte de l'ensemble du temps que l'on passe à ralentir, à s'arrêter pour les montées et descentes des passagers et à redémarrer, mais la vitesse à laquelle le véhicule est capable de rouler entre les stations, c'est bien 70 kilomètres/heure, voire 80 quand on sera dans des distances bien plus importantes, par exemple sur la nouvelle route du littoral.

L'amplitude de service telle qu'elle est envisagée aujourd'hui, c'est de 5 heures du matin à minuit, avec une fréquence de 7 minutes et demie aux heures de pointe, qui va jusqu'à 15 minutes en heures creuses. Le temps de parcours estimé aux deux extrémités est de 20 minutes. Comme vous le savez, comme vous le pratiquez comme moi, aujourd'hui, en période congestionnée, on est plutôt de l'ordre de 40-45 minutes pour faire Bellepierre-Duparc aux heures de pointe.

La fréquentation à la livraison est de 30 000 voyageurs par jour et les projections sur les modèles qu'on a utilisés montrent qu'on peut aller bien plus loin, jusqu'à 50 000 d'ici 2035. L'investissement : 300 millions d'euros tout confondu, avec un coût de fonctionnement de 8 millions d'euros annuels.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Très bien, merci beaucoup. Vous avez aussi sur vos chaises ce petit document qui vous donne l'essentiel du projet, avec notamment le tracé. On va commencer un premier tour dans la salle : d'abord sur est-ce que ce projet, globalement, vous semble utile et opportun ? Est-ce qu'il pourrait répondre à vos besoins de déplacements ?

Madame, bonsoir. Vous pouvez peut-être vous lever et vous présenter, qu'on vous voie bien. Un prénom et où vous habitez, cela va nous permettre de faire connaissance aussi.

Une femme : J'habite Sainte-Clotilde résidence Mercurial. Je suis hyper enchantée. J'ai eu la chance de pouvoir lire les panneaux, de prendre connaissance avec le projet. Vraiment, franchement, j'estime que pour le moment, de ce que j'ai vu, vous avez bien bossé !

Pascal NICOLLE : Vous vivez des difficultés de déplacement dans votre vie quotidienne ?

Une femme : Oui. J'ai bien aimé l'intervention quand ils ont dit que ça avait pris en compte là où c'est congestionné au niveau des passagers, c'est-à-dire que quand on est dans le bus, on est serrés comme ça, quoi. C'est vrai que le parcours est très bien choisi, parce que ça permettra effectivement qu'on ne soit plus serré comme ça. Après, je pense que c'est très pertinent au niveau des choix qui ont été mis en place pour développer ce système, parce que les stations sont..., il y a vraiment un intérêt économique et écologique ensemble. Ça, c'est vraiment appréciable. Après, voilà, je crois que j'ai tout dit, à part merci.

Pascal NICOLLE : C'est déjà pas mal. Vous pourrez reprendre la parole après, parce qu'on a une deuxième partie aussi. Sur l'opportunité, qui d'autre ? Vous pouvez être d'accord ou pas avec la première intervention. D'abord, est-ce que tout le monde est de Saint-Denis ? Est-ce qu'il a des gens d'ailleurs ? Tout le monde est de Saint-Denis ? Ah, Saint-Louis ! Et vous, Monsieur ? Sainte-Suzanne. On a quand même des gens de l'extérieur. C'est un projet réunionnais d'abord ! Quels quartiers de Saint-Denis sont là, à part Sainte-Clotilde qui vient d'être cité ? Le bas de la rivière ? Ah oui, vous n'êtes pas tout près d'ici, ça fait déjà un petit bout de chemin. Saint-François. Vauban. Vous êtes vraiment concernés par le tracé, Vauban. La Montagne, aussi. Montgaillard, vous êtes vraiment tout près du tracé aussi. Il y a des gens d'un peu partout.

Peut-être, Mesdames, donnez-nous votre avis. Vous êtes venues en groupe, j'ai l'impression. On va se rapprocher. Est-ce que comme Madame vous utilisez par exemple déjà les bus ou est-ce que vous êtes plutôt automobilistes ou marcheuses ou cyclistes ?

Une femme : Je suis dans les rampes de Saint-François à La

Chaumière. Ce serait bien si ça passe là-haut, parce que des fois pour aller sur Carrefour ou à l'aéroport et tout ça, il faut facilement une heure dans les heures d'embouteillages, des fois, sans exagérer. Ce serait parfait s'il y a ça, mais je pense que c'est long, ce projet. Ce n'est pas demain.

Pascal NICOLLE : Ce n'est pas tout à fait demain. On a dit à peu près deux ans avant les premiers travaux.

Une femme : Il se peut que quand je donne mon avis là, j'y sois plus à ce moment-là ! C'est fort possible. Si ce n'est pas pour moi, ce sera pour les enfants et les petits-enfants et puis pour tout le monde. Merci.

Pascal NICOLLE : Le tramway aussi pour les générations futures !

Une femme : Bien sûr, il faut penser à eux aussi.

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup, Madame. Qui d'autre ? Maintenant, on va donner la parole aux messieurs. On va donner la parole aux hommes, s'ils ne sont pas trop timides. Allez, jeune homme là-bas ! Dites-nous un peu ce que vous en pensez. Vous êtes venu en couple. C'est vous qui êtes du bas de la rivière.

Un homme : Oui, c'est ça. Je suis du bas de la rivière. Effectivement, je pense que c'est un projet qui est très intéressant, qui va répondre à pas mal de problèmes de congestion notamment et de déplacements sur Saint-Denis. Nous, par exemple, quand on veut aller du bas de la rivière... Je vais prendre l'exemple de Carrefour Sainte-Clotilde, il nous faut une heure.

Pascal NICOLLE : Une heure aller et une heure retour. Il ne vous reste plus beaucoup de temps pour faire les courses.

Un homme : Du coup, maintenant, aujourd'hui, nous on fait le choix d'aller à Jumbo Score, au Port. C'est plus rapide.

C'est assez fou. On est dans la même ville, mais non, on préfère aller de l'autre côté, parce que c'est plus rapide pour nous. Voilà, j'espère que ce projet il va réellement sortir et qu'il nous permettra de nous déplacer un peu plus rapidement sur Saint-Denis.

Pascal NICOLLE : Cela veut dire que vous seriez prêts à lâcher la voiture ?

Un homme : Oui, oui oui, évidemment, parce que déjà se garer... Même dans les centres commerciaux, se garer, c'est une galère en fait aujourd'hui. Ils sont pleins tout le temps. Pour me déplacer, oui, je serais prêt à abandonner la voiture et à prendre les transports en commun, bien évidemment. Aujourd'hui, je ne le fais pas, mais avec un tram, oui. Voilà.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Et le trajet domicile-travail, vous allez d'où à où ?

Un homme : Je vais principalement du Bas de la rivière à Technor.

Pascal NICOLLE : Vous êtes assez concerné, effectivement.

Un homme : Oui, parce que j'évite le boulevard Sud le soir, c'est plus facile en rentrant par le front de mer et puis le matin j'ai la chance d'être relativement tôt pour éviter... Mais si j'avais un transport en commun, ce genre de choses, de manière très spontanée.

Pascal NICOLLE : N'hésitez pas si vous avez des précisions à demander aussi aux techniciens. Ils sont là pour répondre à une série de questions avant qu'on rentre vraiment dans les propositions-contributions.

Un homme : Bonjour, j'habite colline des Camélias et ben évidemment, comme beaucoup de personnes, je trouve que c'est un bon début, on va dire, un bon premier ouvrage pour déposer la voiture, comme on le dit depuis un quart d'heure maintenant. Mais Saint-Denis est faite de telle manière qu'on est nombreux à venir des collines depuis Domenjod jusqu'à Bellepierre, voire même La Montagne. Aujourd'hui, il y a deux téléphériques en cours de projet. Moi, ma vision des choses : je ne vois pas comment, habitant dans les hauts ailleurs que là où il y aura les deux téléphériques, on pourrait descendre à pied ou remonter. Je me dis que c'est effectivement inévitable. Il faut ce tramway, mais le mixer peut-être avec un autre moyen de déplacement et je pense au vélo, comme on a dans toutes les grandes villes, avec des stations où on peut prendre et poser son vélo.

Parce que vous l'avez dit, les stations sont éloignées de par la vocation de la Région, qui n'a pas matière à ultra mailler le réseau en ville, mais je pense qu'il y a quand même une échelle un peu plus fine à avoir en ville pour pouvoir finaliser ses déplacements réellement sans voiture. Peut-être le vélo, peut-être un réseau de bus deux fois plus développé ou un autre tram ailleurs, je ne sais pas, mais seul, je ne vois pas comment ça pourra répondre aux besoins des gens qui habitent on va dire à partir de 150 mètres d'altitude. La dame, tout à l'heure, parlait de La Chaumière : déjà, descendre de là-bas à pied n'est déjà pas évident. On comprend bien que le tram ne va pas y monter. Comment monter et descendre de là-bas ? On ne va pas mettre un téléphérique par colline. Voilà. Simplement cette petite ouverture sur le « et après, quand on descend ? »

Pascal NICOLLE : On va parler tout à l'heure de cet aspect des choses, tout ce qui concerne les usages. On rentre dans vos pratiques quotidiennes, mais si vous avez d'autres questions techniques sur tout ce qu'on a dit, le coût, la vitesse, le tracé, n'hésitez pas. Ça va. Un petit mot, Karim LECHLECH ou Madame COUAPPEL sur cette idée-là :

est-ce que ce projet, c'est la solution ou est-ce qu'il y a une multitude de solutions qu'on peut mettre ensemble, comme on dit ici ?

Fabienne COUAPPEL SAURET : La chaîne des transports est composée de plusieurs modes qui sont complémentaires. Vous l'avez très bien dit. Vous avez posé la bonne question. Vous avez parlé du vélo. En fait, nous, dans notre jargon un peu plus technique, on parle d'intermodalités ou de multimodalités. Il est évident que tous les modes de transport ont leur utilité et doivent être complémentaires les uns des autres. Vous avez évoqué le téléphérique. C'est pour ça qu'on vous a montré les pôles d'échanges, qui permettront aux Réunionnais qui descendent des hauts d'arriver à un pôle d'échange et ensuite de modifier leur mode de déplacement, soit le vélo parce qu'il est évident que le RunRail — on en parlera un petit peu plus tard aussi — va intégrer d'autres modes de déplacement comme le vélo.

Il y a également l'autre projet aussi porté par la CINOR, puisque c'est la CINOR qui porte les projets de téléphérique, mais elle porte également le projet de Tram Nord. Vous l'avez vu sur la vidéo : le Tram Nord part du Barachois jusqu'à la Technor. Le RunRail partira de Bertin, boulevard Sud, jusqu'à la Technor. À la Technor, ils se rejoignent et jusqu'à l'aéroport et jusqu'à Duparc. Nous travaillons bien évidemment en bonne intelligence avec les élus de la CINOR et les techniciens de la CINOR pour qu'on soit dans la mutualisation de certains équipements. Mais tous ces pôles d'échange seront équipés de stations vélo, d'aires de covoiturage aussi, pourquoi pas, comme les Duparc. Duparc a été le premier pôle régional à être livré. Il comprend une aire de covoiturage, une aire vélo et bien sûr des arrêts pour les bus.

Ce qu'il faut comprendre aussi, c'est que le RunRail est vraiment une colonne vertébrale. C'est un réseau express armature sur lequel viendront se connecter d'autres modes de transport de type tramway, de type de bus, de type téléphérique, y compris le vélo, la trottinette et bien sûr la marche à pied.



Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Il faut aussi penser à marcher, même si ce n'est pas toujours facile par grande chaleur, mais c'est important. On a fait le tour des questions sur l'opportunité ou vous voulez ajouter encore un mot ? Est-ce qu'il y a des gens qui sont plus réservés, qui ont des nuances ? Bon, écoutez, on va essayer d'entrer un peu plus dans les détails dans la deuxième partie, avec Antoine RAYNAUD sur le sujet de la pénétration du projet RunRail dans les quartiers. On va essayer de détailler chaque quartier, puisque vous venez presque de chacun des quartiers qui vont être cités.

Antoine RAYNAUD : Bonsoir, Antoine RAYNAUD, je représente le groupement qui assiste la Région, qui accompagne la Région pour mettre en place ce projet et suivre sa réalisation. Avant de rentrer dans le détail des quartiers, je voulais quand même aborder un certain nombre de sujets un petit peu plus transversaux pour vous faire comprendre que c'est un sujet, bien sûr, qui va permettre de développer le territoire autour des stations, mais il y a un certain nombre d'enjeux beaucoup plus globaux, dont certains viennent d'être abordés par Monsieur sur l'intermodalité, qui sont essentiels. Rappeler très brièvement ces enjeux un petit peu transversaux.

Le premier, c'est qu'on parle de tramway, mais on parle assez peu de trafic automobile. Une des volontés de la Région, et le projet va être conçu comme ça, c'est de ne pas perturber plus qu'il ne l'est aujourd'hui le trafic du boulevard Sud, de ne pas augmenter la congestion sur le boulevard Sud. C'est une façon de stabiliser les bouchons que vous vivez aujourd'hui, mais le projet n'est pas là pour augmenter cette congestion routière.

Pascal NICOLLE : Donc le boulevard Sud va garder le nombre de voies qui sont aujourd'hui en place.

Antoine RAYNAUD : C'est ça, en deux mots. Le boulevard Sud va rester à deux fois deux voies et la capacité du boulevard Sud va rester intacte.

Deuxièmes objectifs transversaux, je pense qu'on en a beaucoup parlé, c'est la connexion. Ce projet, s'il arrivait tout seul, effectivement, il ne serait pas efficace. Il n'arrive pas tout seul ce projet et il se connecte, il se maille avec l'ensemble des réseaux urbains, je pense en particulier au réseau Citalis. Chaque station du projet RunRail est connectée avec une ou plusieurs lignes du réseau Citalis. Le projet RunRail s'accompagne d'une modification des lignes du réseau Citalis de manière à rabattre notamment les gens des hauts sur les stations du RunRail. On pourra y revenir un peu plus en détail. J'ai parlé du réseau Citalis. Évidemment, le réseau Car Jaune. Aujourd'hui, le réseau, Car Jaune rentre dans Saint-Denis et arrive au niveau de la gare routière. Dans le futur, certaines lignes du réseau, Car Jaune arriveront aux deux extrémités du réseau RunRail à Bertin en venant de l'ouest ou à Duparc en venant de l'est.

Le troisième point, c'est que c'est un projet d'aménagement du territoire. Un projet de tramway permet d'aménager la ville, en particulier l'aménagement paysager. Vous connaissez tous le boulevard Sud. Il y a une qualité paysagère indéniable sur sa partie ouest, une qualité paysagère un petit peu plus faible sur sa partie est. L'objet du projet, un des enjeux du projet, ce sera d'uniformiser, de rendre cohérent cet aménagement du début jusqu'à la fin, de l'extrémité est jusqu'à l'extrémité ouest. De Bellepierre jusqu'à la Tranchée couverte, on a beaucoup de vert autour de nous, beaucoup d'arbres, beaucoup de plantations. Ensuite, plus on arrive vers Sainte-Clotilde, plus on a de grands murs.

Pascal NICOLLE : C'est un peu plus minéral.

Antoine RAYNAUD : C'est un peu plus minéral, exactement. Le projet s'accompagne donc d'un vrai travail sur l'espace arboré, l'espace paysager, et dans l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage, il y a des architectes, il y a des paysagistes qui travaillent avec nous.

Le quatrième point. On a parlé de vélo. Ça aussi, c'est une façon de mailer les réseaux. L'ensemble de l'itinéraire, les dix kilomètres de l'itinéraire seront associés avec une piste cyclable bidirectionnelle, confortable, sécurisée, qui permettra effectivement de partir de Duparc et d'arriver à Bertin dans de bonnes conditions. Là aussi, aujourd'hui, sur le boulevard Sud, on a des sections qui sont bien aménagées et il y a des sections qui sont un peu plus compliquées à passer quand on est en vélo.

Pascal NICOLLE : Les ronds-points ne sont pas faciles à passer.

Antoine RAYNAUD : Les ronds-points en particulier, mais il n'y a pas que les ronds-points. Même en section droite, ce n'est pas sécurisé.

Le dernier point, c'est bien sûr les stations, le nœud urbain de ce projet ce sont vraiment les stations. On va peut-être les balayer rapidement pour vous en broser les principaux enjeux. Je ne voudrais pas faire doublon avec ce qui a été dit dans le film. Vous avez des panneaux aussi derrière vous. Il y a un dossier de concertation qui donne un petit peu plus de détails, mais on va balayer d'est en ouest les principaux emplacements qui sont envisagés pour ces stations.

Pascal NICOLLE : Donc on part de Sainte-Marie.

Verbatim intégral

Antoine RAYNAUD : On est à Sainte-Marie, on est à Duparc. Vous avez les deux stations, les deux carrés qui figurent les emplacements où on imagine les stations. Une à Duparc, une à l'aéroport. Celle de Duparc a un enjeu énorme. C'est le terminus de la ligne RunRail, c'est là où vont arriver les lignes de réseau Car Jaune, donc il y a un enjeu important de maillage et d'interconnexion d'un réseau à l'autre. Il faudra trouver un aménagement qui permette aux gens de passer très rapidement d'un réseau à l'autre. On essaye de rapprocher les stations, Car Jaune des stations RunRail. Un enjeu fondamental. C'est là aussi qu'on voit arriver 90 000 véhicules/jour entrées et sorties sur la RN2 à cet endroit, donc il y a un enjeu circulatorio important. Cette station terminus est aussi là pour capter un maximum de véhicules routiers et c'est pour ça qu'à cet endroit vous avez installé un parc relais, qui sera suffisamment dimensionné pour que les gens venant de l'est ou de Sainte-Marie ou de l'est de l'agglomération puissent amener leur véhicule à proximité de la station, puissent garer leur véhicule et monter dans le RunRail pour traverser l'agglomération.

Pascal NICOLLE : De Sainte-Suzanne ou de Sainte-Marie, parce qu'il y a un Monsieur de Sainte-Suzanne qui est là, qu'on n'oublie pas.

Antoine RAYNAUD : De Sainte-Suzanne, bien sûr. Tout l'est.

Autre enjeu sur cette station, évidemment, c'est le terminus. C'est là qu'on va implanter l'atelier. L'atelier c'est quoi, c'est un... ça permet déjà de remettre les rames la nuit. Il y a une quinzaine de rames qu'il faut remettre, donc il faut un petit peu de place. Et ça permet de réparer les rames, donc c'est un garage. C'est à cet endroit-là que sera disposé ce garage-atelier. Vous avez une petite image sur la photo. Je ne sais pas si on distingue très très bien. Vraiment, cette station Duparc, elle est vraiment fondamentale dans la structuration et l'organisation du projet RunRail.

La deuxième station est aussi très importante : c'est l'aéroport. Là, un enjeu effectivement majeur de maillage, de connexion avec l'aérogare passagers et la volonté est de pouvoir positionner cette station au plus près de l'aérogare. Les études qui ont été menées jusqu'à maintenant nous montrent qu'effectivement plus on éloigne la station de l'aérogare, moins les gens vont être intéressés à prendre ce RunRail, donc tout le travail qui est à faire est d'optimiser l'implantation de la station RunRail à proximité immédiate de l'aérogare dans un environnement, vous l'avez vu sur le film, qui est en plein développement. L'aéroport a énormément de projets. Un chantier va démarrer incessamment pour reconfigurer tous les accès, tous les parkings qui sont devant l'aéroport. Il y a une nouvelle aérogare passagers qui fait l'objet d'études actuellement qui va aussi démarrer. Vous avez aussi toute la zone Lagourgue qui est en train de se développer. Un territoire en mutation et une station éminemment stratégique.

Pascal NICOLLE : Alors on poursuit vers l'ouest.

Antoine RAYNAUD : On poursuit vers l'ouest, la station Technor. Un petit peu plus loin, la station Foucherolles. La station Technor, je vous dis il y a 90 000 véhicules sur la RN2 côté est en entrées et sorties. À peu près 30 à 40 % viennent se déverser sur le boulevard Sud. Là aussi, on a un enjeu circulatorio important. Ce carrefour d'entrée doit être bien pensé, de manière à absorber ce flux de trafic. La station Technor a aussi un autre enjeu, un enjeu d'interconnexion, peut-être plus fort que sur les autres stations, puisqu'on se rend compte dans le plan de restructuration du réseau bus que l'on a monté, qu'il y a énormément de lignes qui passent par cet endroit-là. La connexion entre la station RunRail et les lignes du réseau Citalis, là aussi, il ne faudra pas se loupier. Dans ces lignes du réseau Citalis, il y en a une en particulier, c'est le Tram Nord, le projet porté par la CINOR de Tram Nord, qui se connecte à cet endroit-là.

Pascal NICOLLE : C'est en rouge.

Antoine RAYNAUD : Il figure en pointillés rouges sur la carte, effectivement. Au-delà, c'est une station qui a vocation à desservir la zone Technor, donc une zone d'activité économique, le quartier Prima, qui est un petit plus au nord. Une station aussi importante du réseau.

La station Foucherolles a peut-être un intérêt moindre en termes d'interconnexions. Malgré tout, elle va se connecter avec l'une des lignes fortes du réseau Citalis, c'est la ligne 8. Là aussi, il y a un enjeu de maillage important entre les deux stations, dans un environnement qui est assez contraint. On rentre sur la partie du boulevard Sud, on va dire, qui est la plus compliquée, la plus minérale, la plus « dure ». Un enjeu d'insertion assez fort.

Les stations suivantes : Université et Finette. À droite de la carte, vous avez l'université. Là, l'enjeu est évident : c'est la station qui dessert tout le pôle universitaire, le CROUS, le rectorat, les collèges, les lycées qui sont dans le périmètre. C'est la station qui dessert l'hôtel de région aussi, à très faible distance. C'est la station qui sera en connexion avec la ligne de téléphérique, dont les travaux devraient démarrer incessamment. Là aussi, une connexion majeure : elle n'a pas été positionnée là par hasard et elle a été positionnée justement en coordination étroite avec la CINOR en termes d'implantation et en termes de connectivité entre les deux objets.

La station suivante, Finette, c'est un enjeu de territoire urbain. On sent que c'est un territoire qui évolue très vite, qui se développe beaucoup, population, beaucoup d'emplois nouveaux. Donc un enjeu fort à ce niveau-là, une fréquentation élevée. C'est une station qui va se connecter aussi avec une autre ligne forte du réseau Citalis, la ligne 7. Là aussi, sa position n'a pas été choisie au hasard.

Verbatim intégral

Si on passe à la suivante, la station Cœur Vert, qui est le poumon vert de Saint-Denis, c'est une station qui dessert tous les équipements ludiques, sportifs associés à ce Cœur Vert familial. C'est une station qui n'est pas loin de l'Aquanor. C'est une station qui n'est pas loin de tout le secteur des lycées, notamment le lycée dans lequel on se trouve ce soir. Donc une connexion aussi importante et un rabattement important au niveau de ce nœud de circulation.

La suivante, c'est Camélias. Celle-ci aussi se trouve dans un territoire qui évolue beaucoup. Je ne vais pas revenir sur PRUNEL. Vous connaissez tous PRUNEL. Vous connaissez Camélias. Le quartier Vauban. Tous ces quartiers sont pleine mutation, des zones de renouvellement urbain. C'est une station qui est à proximité aussi de la Tranchée couverte Mazagran, avec un potentiel de population aussi très important. Une station à côté d'équipements régionaux, le théâtre du Champ Fleuri, par exemple. La Sécurité sociale, excusez-moi, au pied de la Sécurité sociale. Une station aussi majeure du dispositif.

Chacune des stations, de toute façon, Karim LECHLECH en a parlé, il y en a finalement peu, dix stations pour dix kilomètres, mais chaque station a vraiment une fonction et une implantation qui a été pensée finement.

Si on poursuit, on arrive à l'extrémité ouest de la ligne avec la station La Source et la station Bertin. Avant d'arriver à la station La Source, on a quand même un point dur sur la ligne, ce sont les Tranchées couvertes Mazagran. C'est un point dur technique. Là, on a un enjeu technique pour pouvoir passer ce point dur. Aujourd'hui, le tramway express ne passera pas sous la Tranchée. On ne peut pas passer où passent les véhicules. Il va devoir passer forcément au-dessus. Et même plus précisément que ça, il va devoir passer sur la partie côté montagne. Pour ceux qui visualisent un petit peu l'espace, il est assez restreint. Là, il faut qu'on soit imaginatifs et qu'on arrive à trouver des solutions techniques pour passer ce point dur. Un véritable enjeu technique.

Ensuite, les stations La Source et Bertin. On va en parler un petit peu, parce que c'est la zone, comme on vous l'a dit, qui fait l'objet d'une variante d'insertion. Je n'en ai pas parlé beaucoup sur les slides précédentes, mais même si on ne fait pas de conception détaillée à ce stade, on a quand même une idée assez précise de l'emplacement de la plateforme. En gros, de Technor, même du Pont de la rivière des pluies, jusqu'à Camélias, le tramway express sera positionné latéralement au boulevard Sud, plutôt côté mer. Entre la station Camélias et la station La Source, il sera forcément positionné latéralement côté montagne en raison du point dur que je vous ai exposé.

Et on a une question. On a juste une interrogation entre la station La Source et la station Bertin, deux variantes d'insertion. Soit on reste implanté latéralement côté sud et on va voir les impacts que ça peut avoir sur la vie de tous les jours, soit on repositionne en position axiale à l'emplacement des jardins centraux que je vais évoquer tout à l'heure.

Pascal NICOLLE : Au centre du boulevard Sud.

Antoine RAYNAUD : On va faire un petit focus là-dessus. Pour finir sur cette partie ouest du tracé, la station Bertin est le terminus ouest de la ligne. Comme la première station Duparc, c'est une station importante, puisqu'elle va accueillir un parc relais. On a un petit peu moins de trafic qui arrive sur la NRL, 65 000 véhicules/jour, mais c'est quand même énorme. En gros, 40 % de ce trafic se déverse sur le boulevard. Il y a un véritable enjeu de trafic routier

et un enjeu pour capter les véhicules routiers, les installer dans un parc relais — donc à cet endroit-là il y aura aussi un parc relais — et faire en sorte qu'ils prennent le RunRail. On a aussi un enjeu de connexion. Là aussi, il y a un projet de téléphérique porté par la CINOR, le projet qui monte la montagne, donc un enjeu de connexion la plus optimisée possible entre les deux stations évidemment, pour perdre le moins de temps possible.

Au-delà de cette ligne de téléphérique, on a aussi pas mal de lignes de bus qui vont passer par cette station, donc il faut organiser tous ces échanges dans un espace qui est relativement contraint. C'est une station qui est à proximité immédiate d'équipements majeurs de la ville. Le CHU Bellepierre, bien évidemment, le Conseil général, les jardins de l'État. C'est une station majeure du dispositif dans un secteur. On parle de NEO, la nouvelle entrée ouest de la ville de Saint-Denis. Ici aussi, on a une entrée de ville. On peut donc penser que c'est un secteur qui, dans les années qui viennent, devrait évoluer.

Pascal NICOLLE : Pour ceux qui sont disponibles, on ira sur place samedi matin de 9 heures à 11 heures. On va essayer de se promener entre Bertin et la Sécurité sociale pour regarder ça de plus près.

Verbatim intégral

Antoine RAYNAUD : Petit focus sur la variante qui vous est soumise, la variante d'insertion. La première possibilité d'insérer le tramway, voyez, ce sont des plans un petit peu plus détaillés, mais ce ne sont pas des études de conception détaillée, il faut bien faire attention. On est en train de rédiger un programme pour savoir quelle est la meilleure solution à imposer dans un cahier des charges que le concepteur devra appliquer. La première solution, c'est une insertion axiale. Pour ceux qui visualisent le boulevard Sud, on positionne la plateforme tramway dans les jardins centraux. On ne touche pas du tout à la géométrie du boulevard Sud. Il reste à deux fois deux voies des deux côtés. On ne touche pas du tout aux accès situés au nord et au sud. C'est une variante, on va dire, qui a un avantage important en matière de coût, c'est la variante qui coûte le moins cher, parce qu'on ne vient pas restructurer le boulevard à proprement parler. On ne vient pas dévier de réseau. On ne modifie pas finalement les fonctionnalités actuelles. Un avantage important en termes de coût. Un avantage aussi fonctionnel. Quand on implante une plateforme de ce type, une plateforme tramway en position axiale, en général, ça se passe mieux en termes de gestion des carrefours. Voyez, cette plateforme va quand même croiser un certain nombre d'axes nord-sud, donc il faut bien gérer des intersections et quand on a une plateforme axiale comme ça, en général ça se passe beaucoup mieux. Donc voilà, c'est une variante qui a des avantages de coût, qui a des avantages fonctionnels.

Elle a un inconvénient cette variante, j'en ai parlé, c'est qu'on est dans un espace paysager remarquable, avec un large espace situé au centre des deux voies du boulevard Sud, donc cette variante impacte environ un tiers de cet espace paysager. Voilà l'inconvénient majeur. Vous avez sur la partie gauche de la carte la position de la station téléphérique telle qu'elle est envisagée aujourd'hui par la CINOR. Et vous avez le petit carré orange : la position du parc relais et du pôle d'échange, de ce pôle d'échange dont je vous ai parlé, avec les bus du réseau Citalis. Cela donne un pôle d'échange un petit peu dispersé, mais dans des distances relativement faibles, donc qui nous semble fonctionner pas trop mal.

La deuxième variante consiste à positionner le tramway express, le RunRail, dans la contre-allée. Aujourd'hui, sur cette partie du boulevard Sud, vous avez une contre-allée qui sert à desservir les riverains qui sont situés sur le côté montagne, qui sert aussi à du stationnement, donc c'est une variante où on positionnerait la plateforme sur cette contre-allée. Là on pourrait penser aussi qu'il y a un avantage en termes de coût. Alors il est moins marqué que la précédente, que la variante A que je vous ai présentée. Pourquoi ? C'est ce que même si on ne touche pas à la géométrie du boulevard, il faut savoir que tous les réseaux des concessionnaires se situent actuellement sous la contre-allée. Et ça, c'est quelque chose qui est incompatible avec une plateforme de tramway, donc ça nous

obligerait à dévier tous les réseaux, donc à générer un certain nombre de travaux. Donc en matière de coûts, on va dire qu'elle est moins performante que la précédente.

Pascal NICOLLE : Vous voulez dire les réseaux d'eau, d'électricité, de téléphone, etc.

Antoine RAYNAUD : Tout à fait. Exactement. Son principal avantage, on le voit tout de suite, c'est qu'elle n'impacte pas du tout les espaces paysagers centraux, puisqu'on se met sur la contre-allée, donc elle va impacter du stationnement et de l'accessibilité véhicule, mais elle ne va pas impacter les espaces paysagers. Par contre, elle présente un certain nombre d'inconvénients. Deux inconvénients majeurs, que je vais citer. Vous aurez plus de détail dans le dossier. Le premier inconvénient, c'est que vous voyez qu'il y a un certain nombre de sens interdits sur la carte. Le fait de positionner la plateforme sur cette contre-allée va nous obliger à couper les accès qui sont situés côté montagne. Il y a un certain nombre de voiries qui permettent de desservir les quartiers. Ça ne sera pas compatible avec la plateforme à cet endroit. Cette variante, si elle était retenue, obligerait à revoir tout le plan de circulation pour que les gens qui habitent dans ce secteur puissent accéder, mais plus par les axes qu'ils utilisent certainement aujourd'hui, mais plutôt par d'autres axes au niveau de la rue Gibert des Molières, au niveau de la rue de la Source, voilà. Cela obligerait à reconfigurer le plan de circulation de toute la zone.

Le deuxième inconvénient de cette variante, ça se passe sur la partie gauche de la carte, c'est que c'est une variante qui a des impacts fonciers. On ne voit pas très bien sur la carte, mais aujourd'hui, on voit quand même qu'il y a un pavé orange assez important, il y a des bâtiments. Aujourd'hui, c'est un espace qui n'est pas maîtrisé par la Région, donc c'est une variante qui amènerait certainement des impacts fonciers qui n'ont pas lieu d'être dans le cadre de la première solution. Voilà.

Ces deux variantes sont détaillées dans le dossier. Il faut savoir que vous pouvez télécharger aussi sur le site de la Région l'analyse multicritères. Là, je vous fais une synthèse très rapide. Il y a un dossier plus conséquent, plus détaillé, qui est téléchargeable sur le site de la Région, qui vous permettra de voir effectivement sur tous les critères comment on a analysé ça, comment on les a notés et comment on en est arrivés à vous présenter ces deux insertions.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup. Maintenant qu'on est entré dans plus de détails, j'imagine qu'il va y avoir d'autres questions peut-être, mais peut-être aussi des contributions sur ce que vous voulez faire avec ce tramway. C'est les différents usages qu'on a déjà un peu évoqués : l'intermodalité et peut-être aussi quelques services qui sont nécessaires pour justement que ça fonctionne bien. Alors, Monsieur, allez-y.

Un homme : Je suis habitant de Moufia. Je ne suis pas intervenu sur l'opportunité, mais j'ai quand même pas mal de remarques à faire. J'attendais justement la présentation. Vous n'avez pas parlé du croisement avec les voies descendantes, puisqu'il ne faut pas que la Région fasse les mêmes erreurs que sur le boulevard Sud. Le boulevard Sud, qu'est-ce qu'il y a eu comme effets ? C'est de parquer les gens qui descendent par exemple du Moufia, de Sainte-Clotilde, d'être bloqués quand on arrive au rond-point. Le rond-point, c'est bien, mais quand il y a 3 ou 4 voitures qui arrivent en même temps... Mais quand vous avez 400 voitures qui descendent et que vous avez 500 voitures qui arrivent de l'autre côté, et comme les Réunionnais ne savent pas comment prendre un rond-point, donc on est bloqués.

Voyez, pour sortir du Moufia, pour descendre, pour aller à SOS Médecins, par exemple, vous êtes obligés d'aller vers la salle Candin, d'essayer de passer au rond-point pour essayer de revenir. Vous ne descendez pas, parce que le boulevard Sud est bloqué au rond-point. Donc ne faites pas les mêmes erreurs, c'est-à-dire que là, quand vous avez présenté le tramway, vous n'avez pas dit comme ils vont se croiser avec les voies traversantes, parce qu'ils ne sont pas comme en métropole à 40 mètres de haut, je ne pense pas, donc il faut bien, à moment donné, qu'on croise avec des voitures. Donc là vous n'avez pas donné les possibilités de croisement. Ce seront des feux tricolores, j'imagine. Des feux tricolores. À quel moment ? Au rond-point ? Pas au rond-point ? On a déjà du mal à descendre. On est coupés.

C'est un peu comme quand le maire n'a pas voulu couper le Barachois. On n'a pas voulu faire de gros travaux sur le Barachois. Nous, les habitants de Moufia, on est coupés de Saint-Denis. Vous allez du côté de Sainte-Clotilde, vous êtes bloqués. Vous revenez vers le rectorat, vous êtes bloqués. Vous repartez vers Moufia sur l'avenue Marcel Hoarau, vous êtes bloqués, etc. Vous comprenez ?

Je veux bien qu'on essaye de faire... Mais réfléchissez quand même, parce qu'à l'époque, le boulevard Sud, on aurait dû faire des ronds-points... Non, pas des ronds-points, mais de faire des passages souterrains, comme en métropole. C'est évident qu'il fallait faire des passages souterrains. Je me souviens, j'avais assisté à une réunion. Moi je m'étais fait rire par l'ensemble de la salle quand j'ai avancé justement cet argument. J'ai dit non aux ronds-points pour ne pas

être bloqué. À l'heure actuelle, tout le monde est bloqué sur la route de Moufia. L'avenue Marcel Hoarau... Vous savez, l'embouteillage arrive jusqu'à l'église de Moufia. Les gens essaient de trouver des solutions, des subterfuges pour essayer de passer et d'arriver sur le boulevard Sud. Voyez. Essayez de réfléchir, effectivement, n'implantez pas un blocage supplémentaire aux gens qui habitent dans les hauts, parce que là, effectivement, le téléphonique va peut-être...

Mais comme je dis toujours, revoyez un peu votre affiche, parce que moi, quand j'ai vu cette affiche, je pensais que ça me concernait. C'est ma sœur qui m'a appelé pour me dire « viens à la réunion », etc. Quand j'ai vu le tram avec trois personnes dessus, je me suis dit « est-ce que ça me concerne ? Ça ne me concerne pas ? C'est pour cette famille-là uniquement ? » Déjà, quand vous présentez une affiche, mettez 50 ou 60 personnes autour du tram pour montrer quand même qu'il y a un afflux et mettez différentes personnes : mettez quelqu'un avec un costume-cravate et un attaché-case, etc., pour montrer quand même... Vous rigolez, mais c'est évident. Cette affiche-là ne me parlait pas, voyez. Quand vous dites « gagner du temps », non. Gagner du temps et de l'argent également, puisque les gens qui vont faire des économies au niveau de l'essence et être bloqués... Et puis ciblez les gens. Ne partialisez pas l'information. Ça, ça doit concerner tout le monde. Sur une affiche, vous ne pouvez pas mettre une famille avec deux personnes, avec un bébé. Je ne comprends pas celui qui a validé cette affiche, manifestement, il n'a jamais pris un tram en métropole. Il n'a pas vu la diversité de la population qui utilise un tram en métropole, voyez ?

Je suis peut-être un peu trop critique, mais je suis pour le projet. Je suis pour le projet, mais je veux dire, si on veut faire avancer le projet à La Réunion, moi quand j'arrive à la métropole, je prends tout de suite un ticket de bus, je prends un carnet de bus, de métro, etc. Quand je suis à La Réunion, depuis quinze ans, il y a que la semaine dernière que j'ai acheté un carnet de bus, parce que j'ai posé ma voiture et j'ai dit aux copains « ne venez pas me chercher, je vais prendre le bus pour voir ce que ça fait d'être dans un bus ». Vous vous rendez compte ? J'ai plus de soixante ans à La Réunion. Ça ne me parle pas, le truc de bus. Ça ne me parle pas. Là, le tram, ça va être quelque chose de très intéressant. Essayez effectivement de vendre le projet, de bien vendre le projet, parce que si vous ne vendez pas le projet, les Réunionnais, on ne l'utilisera pas. C'est ça qui est le gros défaut, parce que si vous vous mettez dans votre bulle en vous disant « pour nous, c'est bon », sans aller vers la population pour savoir, voyez déjà...

Verbatim intégral

C'est pareil, j'ai ma collègue qui travaille au Butor. Elle travaille ici au Butor, c'est moi qui lui ai dit qu'il y avait cette réunion ce soir. Au Butor, vous avez quand même la cité scolaire et plus de 3000 élèves, étudiants et lycéens. Personne n'a eu l'information, qui a été invité. Quand vous faites une invitation généraliste, souvent les gens ne savent pas... Moi, je ne savais pas que ça m'intéressait moi. Si ma sœur ne m'avait pas dit de venir, je ne serais pas venu ce soir, voyez ? Et je serais passé à côté de quelque chose de très important, parce que la présentation a été très bien faite, etc. Et puis là quand vous dites aussi que le tram ne pas empiéter sur le boulevard Sud, je ne vois pas comment vous allez faire sans réduire les voies du boulevard Sud. Vous pouvez nous expliquer ? Parce que pour moi, avec la présentation qui est faite, pour moi vous êtes obligés d'aller un peu sur le boulevard Sud. Excusez-moi d'avoir été trop long et trop critique, mais j'aime bien exprimer mon point de vue.

Pascal NICOLLE : Critique constructive, ne vous inquiétez pas, on les prend en compte, évidemment. Je précise, par exemple, qu'hier on était avec notre équipe de débat mobile, là, dans le quartier, à Floréal, sur les snacks qui sont devant le lycée. On a interrogé des gens. On leur a soumis le questionnaire, voyez. Ce n'est sûrement pas suffisant, mais Ophélie qui est là peut en témoigner : elle était avec sa tablette dans le quartier et on va continuer de le faire, bien entendu.

Alors, qui d'autre ? Soit demande de précisions, soit contribution. Allez-y, Monsieur.

Un homme : Sur la zone Bertin, l'espace où les bus vont arriver... Comment vous l'appellez ? Le carré de dégagement ?

Pascal NICOLLE : On va regarder Bertin. On va vous remettre l'image.

Un homme : Voilà, le carré orange. C'est le dégagement, c'est ça ? Là où vont arriver les bus. Si j'arrive de l'ouest avec ma voiture et que je veux m'arrêter là pour éviter les embouteillages urbains, je ne serais pas le seul, mais où est-ce qu'on va mettre ces voitures ?

Pascal NICOLLE : Vous imaginez quoi, vous ?

Un homme : Je me gare et après je continue avec le tram pour éviter d'être dans le trafic, mais où est le parking de dégagement ou est-ce qu'il y a de l'espace ?

Pascal NICOLLE : Le parking qui est ici se retrouve ici le long de la rue Gibert des Molières. Il existe déjà en partie, puisqu'il y a déjà des voitures qui sont garées de manière sauvage, mais ça existe.

Un homme : Autre chose, c'est peut-être à l'élué... Qui dit projet, est-ce qu'il va y avoir des expulsions, des choses qui vont freiner le projet ? Et est-ce que ce projet a toutes les garanties de démarrer

quelle que soit l'échéance électorale, pour ne pas qu'on se retrouve dans deux ans avec tout ce travail et notre soirée de perdue parce qu'on nous dirait non. Est-ce que vous avez des garanties que ce projet-là ira au bout ?

Pascal NICOLLE : On va reprendre vos questions techniques et politiques. D'autres points de vue avant qu'on passe la parole justement aux techniciens et à l'élué ? Monsieur, vous n'avez pas encore pris la parole, allez-y. Monsieur de Saint-Louis, c'est courageux de venir jusque-là.

Un homme : Je viens de Saint-Louis, j'ai mon bus Car Jaune au 1. Est-ce qu'il va arriver à cet endroit-là ou est-ce qu'il va continuer à arriver à la gare routière ?

Pascal NICOLLE : Votre souhait, évidemment, c'est que ce soit connecté avec le tram, j'imagine.

Un homme : Ben oui !

Pascal NICOLLE : On prend une dernière intervention pour ce tour de parole.

Un homme : Tout à l'heure, on parlait d'intermodalité. Je me pose la question : est-ce qu'il y aura des modalités d'accompagnement à ces nouvelles pratiques, notamment je viens de l'ouest, donc en Car Jaune. J'arrive à Bertin, donc je prends le tram. Et ensuite je repars en tram ou sinon je repars en vélo. Mais bon, on sait qu'à La Réunion, ce n'est pas inné ce genre de comportement. Et donc voilà, la question, c'est : est-ce qu'il y aura des modalités d'accompagnement à de nouvelles pratiques ? Je ne sais pas, des journées tram gratuit ou venez faire du vélo, je ne sais quoi, des modalités pour inciter les gens à changer d'usages et à se rendre compte aussi que ces nouvelles pratiques sont plus intéressantes que la voiture. En tout cas, on l'espère !

Pascal NICOLLE : Vous sentez que le changement de mentalité n'est pas si simple.

Un homme : Ah c'est sûr, je suis convaincu que même si ce projet sort et qu'il sera très très bien, s'il n'y a pas une communication assez forte et des modalités vraiment d'accompagnement, les gens continueront à prendre leur voiture. Je pense que c'est le point le plus important. Apporter une infrastructure, mais aussi faire comprendre aux gens et les aider à changer de pratiques et aussi le bénéfice de cette pratique, bien entendu. Voilà.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : C'est pour ça qu'on pose la question dans cette concertation des usages voire des services qu'on pourrait offrir en stations ou dans le tram pour faciliter la mobilité.

Déjà, peut-être les techniciens sur les différentes questions.

Antoine RAYNAUD : Peut-être une première réponse à Monsieur. Je ne sais pas si ça va vous rassurer, mais les giratoires que vous avez actuellement sur le boulevard Sud vont être supprimés. Le projet va réorganiser le fonctionnement des carrefours, avec des carrefours classiques, en croix, avec des feux tricolores.

Pascal NICOLLE : Ces feux interviendront quand le tram va passer, bien sûr, pour laisser passer le tram prioritairement.

Antoine RAYNAUD : Le feu passe au rouge quand le tram passe et repasse au vert quand le tram est passé. C'est le même principe, effectivement, qu'un transport en commun en site propre, comme celui que vous avez devant. Je ne sais pas exactement comment fonctionnent les carrefours, mais c'est le même principe.

Un homme : ... (inaudible ; sans micro)

Antoine RAYNAUD : Non, ce sera plus organisé que cela. Quand le tramway va passer, les véhicules qui ne peuvent pas passer en même temps se mettront au rouge et inversement quand le tram est passé, le feu est rendu au vert pour les véhicules. Pour vous donner un ordre d'idée, le temps de passage d'un tramway, le temps de blocage au rouge pour les véhicules, c'est dix secondes, le temps de passage d'un tram, toutes les sept minutes cinq, vous avez le feu qui est bloqué dix secondes. C'est l'ordre d'idée aujourd'hui sur lequel on travaille.

Un homme : Par sens !

Antoine RAYNAUD : Sept minutes cinq par sens, vous avez raison.

Un homme : ... Le tramway va prendre de la place... (inaudible ; sans micro)

Antoine RAYNAUD : Je voulais faire une réponse en deux temps. La première réponse, c'était de dire à Monsieur qu'effectivement, les carrefours giratoires, il n'y en aura plus. On va revenir à des carrefours classiques. La deuxième réponse que je peux faire, c'est qu'aujourd'hui, la modélisation qu'on a montée montre que le trafic sur le boulevard Sud va baisser. Il y a, en gros, 250 à 300 véhicules par heure en moins sur le boulevard Sud. Cela va aller dans le sens, je ne dirai pas d'une amélioration de la situation, parce qu'on rajoute la contrainte du tramway, mais avec cette baisse du trafic et la contrainte du tramway, on pense que ça va se jumeler et que vous n'aurez aujourd'hui pas moins de bouchons. L'objectif est de ne pas

perturber plus le boulevard Sud.

Pascal NICOLLE : Par rapport au changement de mentalités, il y a une part des gens qui vont lâcher la voiture pour prendre le tram, c'est ça ?

Antoine RAYNAUD : Théoriquement, parce qu'aujourd'hui, le boulevard Sud est quand même très bouché. Donc les gens qui sont dans leur voiture et qui vont passer trois-quarts d'heure ou une heure à traverser la ville vont voir passer des RunRail qui eux mettront vingt minutes, donc dans la mentalité, c'est certain, c'est quelque chose qui n'est pas inné aujourd'hui, mais les gens vont, je pense, assez rapidement voir que ça fait gagner du temps à l'heure de pointe.

Pascal NICOLLE : Et de l'argent, comme on disait ? Du coup, on est moins dans les embouteillages, on pollue moins, on consomme moins de carburant et d'énergie.

Antoine RAYNAUD : Voilà, on fera très attention à ce fonctionnement des circulations et notamment des gens qui arrivent des hauts.

Pascal NICOLLE : Ensuite, sur la préservation des fameuses voies du boulevard Sud actuel, est-ce qu'il est certain que le tram ne va pas manger une voie ici ou là ?

Antoine RAYNAUD : Aujourd'hui, non. Les deux fois deux voies du boulevard Sud sont maintenues. Sur la majorité du parcours, on a de la place. Il y a certains endroits qui sont des points un petit peu plus compliqués, sur lesquels il faut qu'on trouve des solutions techniques, mais dans tous les cas, on maintiendra deux fois deux voies sur le boulevard Sud.

Pascal NICOLLE : OK. Il y avait ensuite des questions sur les expropriations, les expulsions. Est-ce qu'il y a des situations à régler de ce point de vue ?

Antoine RAYNAUD : Je vais peut-être laisser la parole à la Région pour les questions de cet ordre. Je voulais répondre à une autre question technique très précise sur la ligne, Car Jaune 01 : aujourd'hui, dans le plan de restructuration du réseau, la ligne, Car Jaune 01 arrive à Bertin.

Karim LECHLECH : Pour compléter sur ce sujet, effectivement, ce qui est prévu, c'est que l'ensemble des lignes express venant de l'est et de l'ouest arrivent aux terminus du RunRail, c'est-à-dire soit à Bertin venant de l'ouest, soit à Duparc en venant de l'est, et les lignes qui font un peu plus de cabotage continueraient, dans un premier temps, à arriver à la gare routière.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Un mot sur la question des expropriations et expulsions. Est-ce qu'il y a des situations que vous devez régler ? De quelle manière vous le ferez ? Est-ce que ça peut ralentir le projet ? C'est aussi la question de Monsieur.

Karim LECHLECH : Tout à fait. Aujourd'hui, comme l'expliquait Monsieur RAYNAUD, on n'a pas de gros problèmes fonciers sur ce projet, puisque les emprises du boulevard Sud sont suffisamment confortables pour pouvoir mettre l'emprise du RunRail le long du boulevard Sud.

Pascal NICOLLE : Les emprises sont gérées par la Région ?

Karim LECHLECH : Les emprises sont déjà contrôlées et appartiennent déjà à la Région. Il faut tout de même préciser qu'il y a certains secteurs où, même en utilisant cette emprise, on se retrouve très proche de certaines habitations. Je pense notamment à la rue Tessan, pas très loin de la résidence Oiseau de Paradis.

Pascal NICOLLE : En bas de Sainte-Clotilde.

Karim LECHLECH : Il y a des maisons qui sont très proches. On pourrait effectivement passer en limite de propriété sans toucher les maisons. On ne rendrait pas service, à mon avis, aux habitants. L'idée, c'est plutôt de commencer à discuter avec eux. C'est ce qu'on a fait, on a commencé déjà à les rencontrer, et de voir avec eux la meilleure façon, le meilleur compromis à trouver pour les reloger à un endroit de leur convenance pour éviter que demain, ils se retrouvent avec un système ferroviaire qui passe sous leurs fenêtres.

On a quelques projets — suivez mon regard ! — qui sont déjà recensés aujourd'hui le long du boulevard Sud. Là aussi, on a déjà pris les devants pour rencontrer les porteurs de projets, de façon à pouvoir en tenir compte et intégrer les contraintes mutuelles de ces projets, de notre projet, pour qu'on se dérange mutuellement le moins possible. Voilà. Mais à proprement parler d'expropriation, on n'en a pas à faire. Tu me confirmes, Antoine ? Il n'y a pas de bâti qu'on a besoin d'exproprier pour réaliser le projet.

Il y avait la question, effectivement, au moment de la mise en service, de l'incitation à l'usage, de l'accompagnement. Bien évidemment, on mettra en œuvre tous les moyens. Je dirais, en étant un petit peu vénal : c'est de notre intérêt. C'est-à-dire que plus il y aura de monde dans le tram, mieux financièrement la collectivité se portera. C'est tout notre intérêt, je dirais, au départ, de donner l'élan pour que les gens aillent vers le tram. Naturellement, on le fera et c'est de notre intérêt. Faites-nous confiance, on consacrera les moyens qu'il faut pour que les gens utilisent ce système.

Je reviens juste sur la question sur les P+R. Vous parliez du parking de votre voiture en arrivant de l'ouest à Bertin. Que ce soit à Bertin

ou à Duparc, il est prévu des parcs relais, ce qu'on appelle des P+R. Vous pouvez garer votre voiture et ensuite prendre le transport en commun. Ces ouvrages sont dimensionnés de façon suffisante. On s'est aperçu, compte tenu de l'évolutivité du système, qu'on partira sur des systèmes en silo, donc des ouvrages, pour multiplier la capacité de ces structures.

Pascal NICOLLE : Des parkings à étages.

Karim LECHLECH : Des parkings à étages, tout à fait, mais transformables. On imagine bien et on comprend tous qu'aujourd'hui, l'extrémité de la ligne, c'est Bertin. Demain, lorsqu'on continuera vers l'ouest, l'extrémité de la ligne sera plutôt du côté de Saint-Paul. Donc le parc relais qu'on aura fait à Bertin il aura une utilité bien moindre. À ce moment-là, l'idée est de pouvoir transformer cette structure soit en bureaux, soit en logements pour l'adapter aux besoins réels. Dès le départ, ces structures seront conçues pour pouvoir évoluer dans le temps.

Pascal NICOLLE : Fabienne COUAPEL sur les échéances politiques, puisqu'il y a des élections, effectivement, en 2020 et en 2021.

Fabienne COUAPEL SAURET : Nous avons un calendrier électoral qui est très fourni et qui impacte en effet l'activité économique et l'activité des grands projets. Sur ce projet, je pense que nous l'avons démontré, y compris sur le plan technique, nous avons énormément anticipé et nous avons beaucoup concerté. Je me souviens d'une conférence de presse que nous avons donnée au mois de mars pour annoncer la décision de la commission nationale de débat public de nous autoriser à faire cette concertation et de désigner les deux garantes. Certains journalistes m'indiquaient qu'ils voulaient absolument avoir des visuels. Tout de suite ils voulaient des photos, des films, des vidéos, des visuels. Je leur expliquais que nous avons travaillé de manière différente de celle qui avait pu être faite auparavant, c'est-à-dire que nous avons d'abord travaillé sur le projet, sur la technicité, sur la faisabilité, sur le budget, sur la concertation avec tous les acteurs concernés.

On vous a dit tout à l'heure qu'il n'y aurait pas d'expropriation, mais nous avons effectivement engagé des discussions. La société aéroportuaire, nous travaillons avec la société aéroportuaire de manière très rapprochée. Nous sommes dans une logique où on travaille finement, bien en amont et ensuite, on présente des visuels, ensuite on présente des vidéos, quand on sait que notre projet est structuré, il est organisé et il est financé.

Verbatim intégral

Donc oui, nous avons pensé autrement. Il y avait d'autres projets dans le passé où on faisait d'abord des vidéos, mais on en oubliait le financement. D'ailleurs, la justice ne s'y est pas trompée, parce que le tribunal administratif et la Cour d'appel administrative de Bordeaux ont annulé l'ancien projet, qui n'était absolument pas financé et qui présentait des risques géologiques très importants. Je ne veux même pas le nommer, parce qu'il est mort et enterré. La justice l'a vraiment écarté, parce que c'est un mauvais projet, pas financé et qui comportait énormément de risques.

Aujourd'hui, on est sur autre chose. On est d'abord sur un projet dont le tracé est totalement différent et c'est un projet beaucoup plus ambitieux, parce qu'il touche l'ensemble du territoire. Nous sommes sur 150 kilomètres et nous sommes sur un tracé, pour le premier tronçon, les 10 kilomètres dont on parle particulièrement ce soir, qui ne pose pas de difficulté majeure. Vous avez vu, les seuls points de réflexion d'ailleurs, on vous en fait part et on vous demande votre avis. C'est ça, la concertation et c'est pour ça qu'on veut qu'elle soit exemplaire.

Alors ce que nous faisons aujourd'hui avec la population, nous l'avons fait également avec d'autres décideurs, des décideurs qui peuvent ne pas partager les mêmes idéologies politiques, on va dire, mais s'il y a bien un sujet qui transcende les clivages politiques, c'est les transports déplacements. Depuis des années, je suis déléguée à cette mission et je remercie le Président Didier Robert de m'avoir confié justement cette délégation, nous travaillons en bonne intelligence avec les élus et on ne regarde pas l'étiquette politique. Ce projet RunRail fait déjà consensus, y compris au niveau de la classe politique, donc je ne pense pas que demain, les élus iraient à l'encontre de l'intérêt général. Je crois que tout le monde a compris que le RunRail, qui s'inscrivait dans le réseau régional de transport guidé, était un projet d'envergure, d'un projet pour le territoire de La Réunion, un projet qui va dans le sens de l'intérêt général.

Je terminerai en vous disant que le Président de Région, Didier Robert, nous a passé une commande bien précise, n'est-ce pas, Monsieur LECHLECH ? Nous travaillons ensemble déjà depuis quelque temps. C'était de pouvoir, en effet, proposer aux Réunionnais un projet qui soit construit et structuré, un projet qui soit maîtrisé sur le plan des coûts. Imaginez que ce n'est pas toujours un exercice très facile et un projet qui puisse être mis en œuvre rapidement. Et un projet qui soit consensuel et dans lequel la concertation a une place très importante. Concertation avec les élus. Vous avez vu que les mairies de Saint-Denis et de Sainte-Marie sont concernées. Nous sommes déjà en co-maîtrise d'ouvrage avec le TCO pour l'extension vers l'ouest et bien entendu la connexion avec le Tram Ouest. Nous travaillons également avec les élus de la CINOR sur le projet de Tram Nord avec une bonne connexion complémentaire avec le RunRail. Donc nous avons eu une commande politique du Président de Région

qui était très claire et nous nous y tenons. Nous voulons un réseau de transport collectif performant et qui soit exemplaire dans toutes ses dimensions. Merci.

Pascal NICOLLE : Merci. Est-ce qu'il y a encore des questions ou contributions ? Vous avez peut-être des idées à nous donner pour améliorer ce projet et l'enrichir.

Un homme : J'avais une question pour la maîtrise d'œuvre concernant ces carrefours. Je rejoins la problématique de Monsieur, j'avais envie de la poser. En métropole, je viens de Montpellier. Quand ils ont mis le tramway, on s'est retrouvés avec un réseau routier absolument paralysé, parce que là-bas, ce n'est pas toutes les sept minutes trente, mais c'est toutes les deux minutes et ils ne se croisent pas en même temps, c'est pour ça que j'ai fait la remarque, donc on est à l'arrêt complet en voiture sur Montpellier avec maintenant cinq lignes de tramway. Je reviens sur cette question : 1. Oui ou non des feux intelligents ? Quand on descend de nos collines, il y a peut-être un afflux différent de ce qu'il y a sur le boulevard Sud. La deuxième question : vous avez dit qu'il y avait un certain nombre de véhicules en moins sur ce boulevard Sud. Cette observation a été faite à l'instant T ou est-ce qu'elle prend en compte l'évolution e la population de la ville de Saint-Denis, qui ne fait que croître ?

Antoine RAYNAUD : Juste une précision, on n'est pas maître d'œuvre. On est l'AMO. Le maître d'œuvre sera désigné dans quelques mois et c'est lui qui fera cette conception détaillée. Aujourd'hui, on a mis des études de faisabilité préliminaires qui montrent que les carrefours fonctionnent bien suivant les principes que j'ai exposés (suppression des giratoires, carrefours à feux avec une fréquence tram sept minutes cinq à l'heure de pointe). Les prévisions de trafic que l'on fait bien sûr se projettent. Horizon 2025, horizon 2035 : on a deux horizons de calcul, qui intègrent l'évolution socio-économique du territoire, évidemment. Aujourd'hui, les résultats qu'on a sur le fonctionnement de ces carrefours sont bons. En tout cas, il n'est pas pire que ce qui existe aujourd'hui, puisque la baisse du trafic qu'on observe sur le boulevard à proprement parler, les 250 à 300... C'est 10 % du trafic du boulevard quand même. Ils sont absorbés par le fait qu'on aura effectivement un tramway toutes les sept minutes cinq, qui va, lui, apporter une contrainte supplémentaire que l'on n'a pas aujourd'hui sur le boulevard Sud. Les deux effets ne se cumulent pas, mais s'annihilent et le fonctionnement des carrefours aujourd'hui est plutôt satisfaisant. Dans le pire des cas, on fonctionne aussi bien que ce que vous avez aujourd'hui, mais en général, le fonctionnement des carrefours est amélioré.

Verbatim intégral

Maintenant, le maître d'œuvre, dans quelques mois, quand il va commencer à regarder précisément le fonctionnement des carrefours, là il entrera dans le détail, mais il aura un objectif. On n'en a peut-être pas trop parlé aujourd'hui. Le marché qui va être lancé dans plusieurs mois, c'est un marché de conception-réalisation-exploitation-maintenance. C'est un marché qu'on appelle un marché global de performance. C'est-à-dire qu'on va fixer des performances au travers de ce marché, que le maître d'œuvre, le futur entrepreneur, le futur exploitant devront tenir. Sur le fonctionnement des carrefours, il y aura des performances à atteindre ; sur la vitesse commerciale du tramway, il y aura des performances à atteindre ; sur le temps de parcours, il y aura des performances à atteindre. Qui dit performances dit pénalités si elles ne sont pas atteintes. On va responsabiliser les acteurs sur ces questions de fonctionnement et de moindre perturbation de la circulation automobile.

Pascal NICOLLE : Et vous êtes allés voir, je suppose, dans les villes comme Montpellier, comment les choses se passent ?

Antoine RAYNAUD : Oui. Alors évidemment, il y a une tradition du tramway depuis pas mal d'années, en particulier sur Montpellier, avec cinq lignes, sur Grenoble, sur Nantes, sur Paris. Donc effectivement, on a beaucoup de retours d'expérience. Dans le groupement d'assistance à maîtrise d'ouvrage, le cabinet Artelia que je représente est un gros bureau qui travaille sur tous ces sujets, donc on a suffisamment d'éléments de retours d'expérience pour vous dire ce qu'on vous dit ce soir.

Pascal NICOLLE : Pour éviter les erreurs du passé, voilà. Alors, un dernier mot, notamment ceux qui n'ont pas encore parlé. Allez-y, Monsieur. Tous ceux qui n'ont pas encore parlé, c'est le moment de nous dire un dernier mot. Et puis bien sûr, je passerai la parole aux garantes.

Un homme : J'aimerais savoir : est-ce qu'il y aura une billetterie unique pour tous les réseaux de transports en commun ?

Pascal NICOLLE : Très bonne question. Votre souhait ? Vous, vous aimeriez ?

Un homme : Oui.

Pascal NICOLLE : Et à quel tarif ?

Un homme : C'est à vous de décider.

Pascal NICOLLE : C'est la concertation ! Vous pouvez très bien dire votre souhait.

Un homme : 1,20 euro le ticket.

Pascal NICOLLE : On ne va pas faire les enchères, mais c'est vrai qu'on peut avoir aussi ce débat. Qui d'autre pour le petit mot avant qu'on termine, pour qu'il n'y ait aucune frustration ? On vous redonne la parole, Monsieur. Vous aussi. Vous voyez, quand on pousse.

Un homme : C'est-à-dire que j'ai quatre questions.

Pascal NICOLLE : Allez-y.

Un homme : La première c'est qu'il faudrait absolument une liaison entre le départ rue Bertin et l'hôtel de ville, où il y a tous les bus Citalis. Cette liaison est importante.

Pascal NICOLLE : Rue Lucien Gasparin ou rue Gibert des Molières, il faut qu'il y ait une liaison.

Un homme : Voilà.

Pascal NICOLLE : Quand vous parlez d'une liaison, c'est une liaison tram, une liaison bus ?

Un homme : Non, une liaison bus pour rejoindre l'hôtel de ville de manière à pouvoir prendre tous les bus. Tous les bus sont là-bas, à vrai dire, le Citalis.

Ensuite, il ne faut pas oublier les passagers handicapés, fauteuils et malvoyants au niveau de la conception, avec les trottoirs qui vont bien.

Pascal NICOLLE : Tout doit être adapté, bien sûr.

Un homme : Ensuite, il y a le facteur sécurité pour les passagers et la sécurité lors des travaux. Le zéro accident, il faut le maintenir.

Pascal NICOLLE : Très important.

Un homme : Et puis la dernière question, c'est que le projet doit permettre le développement de la formation et de l'emploi au niveau de la conduite et de l'entretien du matériel.

Pascal NICOLLE : Une question qu'il faut absolument qu'on traite : combien d'emplois le projet génère et quel impact il peut avoir aussi sur l'économie des quartiers. Monsieur, juste derrière, vous n'avez pas encore pris la parole. Monsieur aussi.

Un homme : Bonsoir, moi j'habite à Sainte-Clotilde. Moi, le projet, il ne me touche pas personnellement, parce que je travaille dans l'ouest. Pour moi, à partir de là, il n'y a pas d'intérêt à utiliser cette voie.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Pour le moment, vous prenez la voiture, c'est ça ?

Un homme : Ben je ne vois pas comment je vais aller au port en m'arrêter à Bertin et à Bertin je vais prendre le Car Jaune qui me déposera pas devant mon travail. Le réseau de bus, à La Réunion, en général, il est mauvais. Il ne nous dépose pas là où on veut, il faut faire plusieurs changements partout. À partir de là, moi je vois que vous nous avez parlé que d'un morceau. Moi, ce qui m'intéresse, c'est justement, ça, c'était, on va dire, moi ce que j'estimais le morceau facile. À travers le parc, bon, c'est vrai, ça prend un peu de verdure, mais comme vous avez dit, c'est le plus facile. Ce qui m'intéresse, c'est jusqu'à la fin, là où justement ça va devenir compliqué. Sur vos schémas, c'est des gros traits, on ne sait pas vraiment de quel côté ça va. Quel est vraiment... Vous dites « ça va impacter des logements », mais on ne sait pas où et on ne sait pas comment.

Pour moi, cette ligne, je veux dire, c'est intéressant pour des gens qui habitent Saint-Denis ou comme le Monsieur disait tout à l'heure, ça va intéresser les lycéens qui habitent sur les hauts pour ne pas prendre le bus en bas, mais combien de personnes habitent Saint-Denis et travaillent à Saint-Denis ? Moi, je fais le littoral tous les jours, aller-retour le matin le soir. Ça fait plus de quinze ans. Ben tous les soirs, Lancastel c'est bouché depuis sous le pont. En haut, maintenant, c'est bouché. Moi, le Monsieur il nous dit « il y aura moins de véhicules ». Comme je vous dis, ceux qui travaillent dans l'ouest, c'est ces véhicules qui viennent de l'ouest qui bloquent en plus des autres véhicules. Je ne vois pas comment il y aura moins de véhicules mise à part la nouvelle entrée en bas qu'ils vont faire.

Mais comme vous dites, c'est beaucoup de projets de Saint-Denis. Comme vous dites, c'est un projet que vous avez, c'est des suppositions. Vous nous parlez d'un 300 millions, c'est ça ? Pour 10 kilomètres. Désolée, Madame, vous nous avez parlé du Tram-Train. Quand on fait le compte... De Saint-Benoît à Saint-Joseph, je ne compte même pas Saint-Benoît, je compte de Sainte-Marie jusqu'à Saint-Pierre. Ça fait 100 kilomètres. Faites le calcul. C'est beaucoup plus que le projet Tram-train. On a beau dire ce qu'on veut, c'est des projets... Je vois que dans vos dates, c'est qu'en 2020 qu'il y a une étude de marché. C'est qu'un projet. Je veux dire, vous nous vendez du rêve. Saint-Denis, moi j'habite Saint-Denis, je ne vois pas où c'est que vous allez faire les gares. Ne serait-ce qu'une gare. Qu'est-ce que vous estimez une gare ? Une gare comme à Sainte-Clotilde à côté de l'église ? Ça va être cette dimension ?

Y aura vraiment des gens qui arrivent à cette gare pour prendre... Je ne vois pas comment à Saint-Denis, sur le boulevard Sud, sans exproprier des gens ou sans construire le train côte à côte avec eux, comment vous allez faire ? On fait le compte, vous avez fait un schéma, il y en a pour plus de pratiquement 20 mètres en comptant les voies de trains plus les voies des vélos et les piétons. Mais les

20 mètres, vous les prenez où ? Sur le boulevard Sud, je vous donne un exemple, vous parlez de la complexité de comment ça s'appelle.

Pascal NICOLLE : La Tranchée couverte.

Fabrice : L'HLMR. Mais on va où, on va sur le côté ? On mange le Cœur Vert que vous avez fait ? Vous passez le pont qui arrive après... Où est-ce que vous faites des gares ? Où est-ce que vous passez ? C'est ça qu'on veut savoir. Parce qu'à l'heure d'aujourd'hui, Saint-Denis, sur le boulevard Sud, comment vous pouvez attraper 20 mètres ? En comptant les gares et en comptant toutes les connexions, que les gens disaient : le Monsieur il veut un parking là-bas à Bertin, mais moi, par exemple, comme le Monsieur, je sors du Moufia, bah je descends Foucherolles, j'ai besoin d'aller en ville, je dépose ma voiture à Foucherolles. À Foucherolles, vous le faites où le parking ? Vous le faites où aux Camélias ? Vous le faites où... Je veux, vous n'allez pas nous dire que vous allez faire aux Camélias sur le parking où il y a le marché forain ? Le marché forain, on va le faire où après ? Et ainsi de suite, ainsi de suite.

À Saint-Denis, comment vous pouvez nous dire que ce projet il peut coûter que ça ou qu'il est vraiment réellement déjà faisable ? Faisable.

Pascal NICOLLE : On va voir la réponse des techniciens. En tout cas, je vous invite samedi 8 juin, après-demain, à venir sur le terrain, puisqu'on sera à pied. Rendez-vous à l'angle de la rue Gibert des Molières et du boulevard Sud pour regarder toute la partie Bertin, La Source, jusqu'à la Sécurité sociale. Puis le 15, on fera, toujours à 9 heures, mais au départ du vélodrome, on fera un petit tour en vélo sur la totalité du tracé pour ceux qui pourront nous accompagner. Voyez, on sera sur le terrain. Mais après, encore une fois, je vais donner la parole aux techniciens pour qu'ils vous répondent, ce n'est pas pour... Allez, on vous repasse le micro pour la dernière.

Un homme : Ma dernière question. Dans le même schéma que vous avez montré de Bertin, est-ce que vous avez le schéma comme Google Maps ? Le tracé, il est jusqu'à la fin de Sainte-Marie à l'heure actuelle ? Ou ça s'arrête à ce que vous nous avez montré pour l'instant ? Vous avez imaginé, vous avez dit verbalement pour la sèche LMR, mais est-ce que vous avez ne serait-ce qu'un dessin pour nous montrer ça, pour le après, où est-ce que... Voilà, c'est ça que je veux savoir, est-ce que vous avez des images pour nous dire au moins à peu près où le Tram-train, ou le train, comme vous voulez, pourrait passer ?

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Alors on continue. Monsieur, qui n'avez pas pris la parole encore, si ça ne vous embête pas. J'aime bien faire comme ça, merci.

Un homme : Thierry, j'habite à la Trinité. En fait, moi je suis plus piéton que transports, soit en skate-board, soit en trottinette.

Pascal NICOLLE : Oui, la trottinette commence à arriver aussi.

Un homme : Je suis encore sur les trottoirs. On m'interdit de rouler sur le trottoir, on m'interdit aussi sur la voiture. Donc je roule sur les traits. La photo affichée derrière avec le petit Tram-Train, etc., il se trouve... Donc moi je roule en skate-board ou en trottinette, donc les trottoirs, quand je traverse le trottoir devant l'université, c'est un peu interdit entre le trottoir et le vélo, sur la quatre voies, ce n'est pas facile. Le matin, je vois beaucoup de gens, je circule entre 4 heures et 5 heures, des sportifs sur ces trottoirs de vélo ou de piétons, qui ne sont pas très pratiques. C'est bien pensé, mais ce n'est pas très bien fait. Sur les quatre voies, là, il y a deux voies de voitures et deux voies de chaque côté montante et descendante, on va fabriquer sûrement, là comme je vois, deux voies pour le train. Ça ferait six voies. Dans cette histoire-là, il y a aussi, au niveau piétons et sportifs, qui circulent devant l'université, on a des gens de l'université qui traversent, qui font le sport, qui font le tour. Ça, ce n'est pas terrible.

C'est quand même assez bouché sur le boulevard, les urgences ont un peu de mal à circuler. Le trottoir il est à, je ne sais pas, 40 centimètres de haut pour que les voitures puissent monter et laisser passer, Donc il y a quelque chose à penser quelque part là, peut-être pas tout casser tout machin. La surface a l'air suffisante pour que tout le monde ait un morceau pour circuler correctement.

Pascal NICOLLE : D'après vous, vous dites qu'il y a suffisamment de place pour caser les voies de tram, les piétons et les cyclistes. Alors, on va essayer de trancher le sujet tout à l'heure. Allez-y, Monsieur.

Un homme : Je voudrais profiter de la présence de Madame COUAPÉL pour demander, au niveau compétences, qui est compétent pour la construction d'une gare ? Moi, habitant Saint-Denis, j'ai honte quand je passe devant la gare routière et comme je sais que maintenant la compétence transport a été donnée à la Région et c'était au Conseil départemental. J'ai appelé la mairie, j'ai appelé la Région, personne ne peut me dire qui est responsable de la construction d'une gare. Vous vous rendez bien compte, à Saint-Denis, c'est indigne d'avoir une gare avec des... C'était provisoire à l'époque. Qui ne s'entend pas avec qui ? Mais en tous les cas, il faut quand même qu'il y ait une gare digne de ce nom, il faut quand même respecter les passagers. Ceux qui utilisent le Car Jaune, je pense qu'ils ont droit à une gare digne de ce nom, avec des toilettes dignes de ce nom, avec un accueil, etc., mais une gare avec un hall fermé, etc. protégé du vent.

À chaque fois que je passe devant cette gare, j'ai honte d'être Dionysien.

Pascal NICOLLE : On va vous répondre, même si on est un peu hors sujet. Toutes les questions sont à traiter ce soir. C'est bon ? Alors on fait les réponses et je crois que ça va être la fin. Les réponses techniques.

Antoine RAYNAUD : Pour essayer de répondre à Monsieur, ce n'est pas évident. Je vous dis, un maître d'œuvre sera désigné dans quelques mois. Le travail que l'on mène au jour d'aujourd'hui, c'est de bâtir un programme, de lui dire « vous allez réaliser ce projet dans telles conditions, avec des largeurs de voies, de pistes cyclables, etc. » Il est évident qu'aujourd'hui, même si on n'est pas maître d'œuvre, on a des plans beaucoup plus détaillés. Ce qu'on vous dit, c'est qu'aujourd'hui, sur le boulevard Sud, on sait faire passer une plateforme tramway qui fait 6-7 mètres de large, on sait faire passer à côté de cette plateforme une piste cyclable qui va faire 3 mètres. On sait faire passer des trottoirs dans les emprises actuelles du boulevard Sud.

Monsieur LECHLECH dit qu'il n'y a pas d'impact sur les bâtiments. Il n'y a pas d'impact sur les bâtiments. On sait passer sans toucher les bâtiments. Il y a certains endroits, il y a certains points durs, je vous en ai cité un, c'est la Tranchée Mazagran. On voit très bien : la Tranchée Mazagran aujourd'hui, quand on regarde son emprise, si je vous dis aujourd'hui la plateforme tramway c'est 6-7 mètres, vous rajoutez des piétons et des vélos, vous arrivez tout de suite à 12-15 mètres. Aujourd'hui, on ne passe pas.

Pascal NICOLLE : C'est plutôt 12-15 que 20 mètres, c'est déjà ça.

Antoine RAYNAUD : Oui, ce n'est pas 20 mètres, c'est 12-15. Aujourd'hui, sur ces points durs, on a des solutions techniques qui permettent de faire passer le système. Alors aujourd'hui, on a un peu de mal à rentrer dans tous ces sujets techniques. Je ne sais pas si la Région veut mettre à disposition les plans, mais sur la Tranchée Mazagran, par exemple, il est proposé non plus de passer avec voies, mais de passer avec une seule voie de tramway, c'est-à-dire qu'on réduit la plateforme de moitié, déjà, et on gagne la place qui nous manquait, justement. Tous les sujets comme ça, toute la ligne a été balayée, a été dessinée, pour s'assurer que la faisabilité du projet qui est présenté ce soir est bonne, que le projet est faisable et je vous assure, sans toucher le bâtiment. Il y a des endroits où on va prendre un petit peu sur le jardin, notamment sur le parc Cœur Vert, c'est sûr. Il y a des endroits où on va prendre un petit peu sur des parcelles, sans toucher le bâtiment, donc il y a des négociations qui sont déjà lancées, mais le boulevard Sud aujourd'hui offre une configuration qui permet, je vous assure, de faire passer ce système de projet sans impact majeur.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Il faut vraiment venir avec nous samedi matin.

Antoine RAYNAUD : Après, sur les stations, je ne sais pas quelle idée on peut avoir d'une station, mais une station de tramway, c'est une station de bus en termes d'emprise. Un quai de tramway, c'est 3 mètres de large. Ce n'est pas un ouvrage. C'est 3 mètres de large sur 30 mètres de long. Donc ce ne sont pas des objets qui sont très très impactants pour l'environnement urbain. Une station de tramway, c'est un quai bus, ça peut être un trottoir. On peut avoir un trottoir qui sert aussi de quai. En termes d'insertion, c'est assez souple et je ne peux que vous assurer que le projet aujourd'hui est faisable sans impact sur l'environnement, sur le foncier, sur la circulation.

Pascal NICOLLE : Pour Monsieur, les stations, le tram seront accessibles aux personnes en mobilité réduite ?

Antoine RAYNAUD : Bien sûr. Il y a tout un tas de normes et de réglementations qui seront appliquées pour l'ensemble des stations, pour les parcs relais, évidemment. Tout ça se sera intégré dans le cahier des charges du futur marché qui va être lancé, bien sûr.

Pascal NICOLLE : Les questions de sécurité également, vont être traitées ? Monsieur disait pendant les travaux, sécurité aussi quand le tram va fonctionner. Le tram qui est rapide, donc forcément, on se pose la question aussi de la sécurité de ce tram, j'imagine.

Antoine RAYNAUD : Sur la sécurité sur ce type de projet de transport, il y a une réglementation très stricte. Il y a tout un processus qui est mis en œuvre, avec des dossiers de sécurité à monter à certaines étapes du projet, avec des services de l'État, qui vont viser ces dossiers de sécurité. On rentre vraiment dans un processus très très strict pour s'assurer qu'à chaque étape de l'évolution des études et de la réalisation du projet et en tout cas avant la mise en service, toutes ces questions de sécurité seront traitées par le projet.

Donc aujourd'hui on n'est pas capable de vous dire, parce qu'on n'a pas encore le retour des services de l'État qui s'occupe de ces questions, mais évidemment, ce sera une composante très forte du projet, parce que ce n'est pas commun de voir circuler des tramways à 60 kilomètres/heure dans la ville, donc il y a un certain nombre de sujets qui seront pilotés et qui seront contrôlés pas uniquement par la Région, mais pas des services de l'État.

Pascal NICOLLE : Sur le tarif ?

Karim LECHLECH : Le tarif, c'est un autre débat. La question était surtout sur l'aspect billetterie unique. Le terme n'est pas forcément le mieux choisi. En fait, on préfère parler de — je vais vous expliquer — d'interopérabilité des titres. C'est-à-dire qu'un titre que vous allez prendre sur un réseau pourra fonctionner sur un autre réseau. Ça ne veut pas dire qu'on aura forcément la billettique, mais ça veut

dire que les deux systèmes, parce que par exemple prenons le téléphérique, sauront lire les titres unitaires ou abonnements, les cartes. Aujourd'hui, on fonctionne... Tous ceux qui prennent le réseau savent qu'on fonctionne sur le réseau Car Jaune, par exemple, avec la carte YPass. Cette carte, demain, elle passera aussi sur le système billettique du téléphérique et du réseau Citalis et bien sûr sur le réseau Car Jaune, puisque ce sera la Région qui sera aux manettes pour le RunRail et pour le réseau Car Jaune.

Pascal NICOLLE : Est-ce qu'il y a une tarification spéciale RunRail ?

Karim LECHLECH : Pour ce qui est du tarif, aujourd'hui, on n'est pas à ce niveau de détail, parce qu'on va lancer les consultations avec la partie exploitation et maintenance du marché global de performance dont parlait Antoine tout à l'heure, mais d'ores et déjà, il est assez difficile d'imaginer qu'un usager qui prendrait le réseau, Car Jaune, notamment Monsieur en venant de Saint-Louis, par exemple, on l'oblige, quand il descend du Car Jaune, à aller acheter un autre ticket pour monter dans le tram et lui refaire payer un autre titre de transport. Évidemment qu'il y aura une mutualisation de la gestion des deux systèmes, qui fait que les tarifs du RunRail seront fondus dans la grille tarifaire du réseau, Car Jaune pour le moins. Après, pour le reste, on n'en est pas encore à ce niveau de détail, mais pour le moins, ce sera la même grille tarifaire sur le réseau Car Jaune et sur le réseau RunRail.

Pascal NICOLLE : Sur la question des emplois et ce que ça va générer pour l'économie ...

Karim LECHLECH : Pour les emplois, aujourd'hui, la construction du système va générer 500 emplois sur l'ensemble de la durée du chantier et à terme, en mode d'exploitation, ça génère 80 emplois pérennes au total sur cette partie-là.

Pascal NICOLLE : La compétence sur les gares, juste une réponse vraiment juridique.

Karim LECHLECH : Oui et la fameuse gare de Saint-Denis. Puisqu'on est un petit peu hors sujet, je voudrais juste poser une question à Monsieur : je voudrais savoir, c'est quand la dernière fois que vous l'avez vue ?

Pascal NICOLLE : Il a dit qu'il ne prenait pas forcément le bus ces temps-ci.

Verbatim intégral

Karim LECHLECH : Vous ne l'avez peut-être pas bien observée, vous avez dû faire comme moi, c'est-à-dire que vous êtes passé par derrière pour éviter l'embouteillage. C'est pour ça, parce que les w.c. sont tout neufs, Monsieur, depuis bientôt un mois. La gare elle est transférée et c'est effectivement une gare qui est gérée par la Région. Lors du transfert de compétences, la Région a récupéré quatre gares : Saint-Joseph, Saint-Benoît, Saint-Pierre et Saint-Denis. Depuis qu'on a récupéré ces gares, on s'est investi et on s'est employé à essayer de les améliorer, parce que, je vous rejoins, c'était indigne. Et même insalubre. La gare routière de Saint-Denis, quand on l'a récupérée, elle était insalubre. La gare routière de Saint-Denis, pour ceux qui ne la connaissent pas, elle est sur Lancastel, c'est 5000 voyageurs/jour. 5000 personnes par jour qui fréquentent ce lieu. Quand on l'a récupérée, il n'y avait pas une toilette qui marchait. Aujourd'hui, vous avez des toilettes dames, des toilettes Monsieur, des toilettes pour les personnes à mobilité réduite. Il n'y avait pas d'emplacement pour les conducteurs de car. Les conducteurs de car, quand ils font leur prise de service ou quand ils font la fin de leur service, ils n'avaient aucun endroit pour se reposer, ce qui est une obligation légale, entre nous. On les a dotés de cet emplacement-là.

Tout cela est tout neuf, Monsieur posait la question, ça a un mois. On a rajouté des espaces ombragés, on a mis des toiles tendues, pour permettre aux gens d'attendre leur car à l'abri de la pluie et du soleil. Je suis d'accord avec vous que ce n'est pas parfait, effectivement, c'est une gare provisoire. Après, vous comprenez par rapport à ce qu'on s'est dit et par rapport à l'évolution des systèmes de transport dans la ville de Saint-Denis, que c'est compliqué d'aller imaginer, investir des sommes très importantes pour construire une gare nouvelle, sachant qu'elle n'a pas vocation à rester là toute sa vie. Donc voilà.

Pascal NICOLLE : On a fait le tour, je pense, il n'y a pas de frustrations. Il y a peut-être une dame qui voulait encore parler. Je ne veux pas qu'il y ait de frustration. Encore une dame qui n'a pas parlé et puis vous, Monsieur. Ce sera vraiment vous les derniers.

Une femme : Moi c'était pour juste dire, comme sur Saint-Denis il y a beaucoup de voitures, sur les gares, pour mettre la voiture pour faire covoiturage et tout, il y a des gens qui vont se garer là et après, il y aura plein de conflits et tout. Est-ce que ce sera payant ? Ce sera des parcètres ? Je ne sais pas, comme sur Saint-Denis, sur la ville, on pose des questions aussi sur ça.

Pascal NICOLLE : Et vous, vous souhaitez plutôt un système payant, gratuit ?

Une femme : Pour moi, ce n'est pas payant, mais après s'il y a des gens qui se garent n'importe comment, se garer sur deux parkings, c'est impossible aussi.

Pascal NICOLLE : Vous souhaitez aussi qu'il y ait des systèmes de contraventions ?

Une femme : Écoutez, voilà. Très bien, c'est une proposition qu'on va prendre en compte. Monsieur, pour un dernier mot, tout dernier mot, parce qu'après, bien sûr, on a encore d'autres étapes et on va pouvoir continuer à échanger, bien entendu.

Un homme : Tout simplement, tout à l'heure vous parliez des services à amener dans la ville et peut-être même dans le tram, et moi je reviens sur mon vélo, parce qu'à aucun moment on a envisagé une espèce de Vélib'. A priori, ce sera, en tout cas dans un premier temps, chacun avec son vélo. Donc peut-être, comme dans certains trains d'ailleurs, un wagon vélo pour pouvoir descendre en vélo, prendre le tram et finir en vélo et ne pas être au milieu des fauteuils, déranger tout le monde. Un wagon vélo pourrait être un petit plus, voilà, c'est simplement cette petite remarque.

Pascal NICOLLE : C'est une idée qu'on va sans doute traiter le 15 juin, entre 9 heures et 11 heures quand on va faire la balade vélo. Madame COUAPEL.

Dominique COUAPEL SAURET : Juste sur la question du vélo, nous avons reçu les associations de vélo et effectivement, c'est une question qu'ils ont posée donc on les a assurés que nous intégrerons bien cette problématique vélo dans le RunRail. Il n'y a pas de difficulté. Nous travaillons beaucoup avec les associations vélo.

Pascal NICOLLE : D'ailleurs, le 15 juin, on organise justement cette balade urbaine, pour permettre de voir le projet dans le détail.

Pascal NICOLLE : Et sur le terrain. Un petit mot de conclusion de nos garantes, petit mot bien provisoire, mais vous avez pris beaucoup de notes.

Dominique de LAUZIERES : Oui, ce n'est pas une conclusion, en l'occurrence, c'est juste pour qu'il n'y ait pas de frustration. Est-ce que vous auriez déjà des éléments de réponse à apporter au Monsieur qui a posé des questions sur le fait de savoir comment on pouvait savoir dès maintenant qu'il y aura moins de voitures sur le boulevard Sud. Peut-être que vous avez des études à mettre en avant, je ne sais pas. C'est une première chose.

Pascal NICOLLE : Il y en aura une autre après. Allons-y.

Verbatim intégral

Antoine RAYNAUD : Rapidement, effectivement, il y a des études. Il y a ce qu'on appelle un modèle multimodal, c'est-à-dire qu'on modélise le réseau, la voirie, on modélise tous les réseaux de transport en commun, on cale ces modélisations avec tout un tas de comptages, puisqu'on va compter la réalité et on va confronter ce que dit le modèle avec ce que disent les comptages pour être certains que le modèle représente déjà la situation existante. Ensuite, dans ce modèle, on fait évoluer tous les paramètres socio-économiques (la population, les emplois) en s'appuyant sur des données connues de l'INSEE, en s'appuyant sur des projets qui sont déjà en cours et partis dans l'agglomération. On a parlé des téléphériques, on a parlé du projet NEO : tout ça c'est intégré dans le modèle pour voir comment va évoluer la population, les emplois et les déplacements. Et ça nous donne des résultats aux deux horizons 2025 et 2035. On a des résultats sur le réseau routier, sur le réseau de transports en commun.

Aujourd'hui, le modèle nous dit, effectivement, que sur le boulevard Sud, à l'horizon 2025, c'est-à-dire à l'horizon de mise en service du RunRail, on a entre 250 et 300 véhicules en moins suivant les tronçons. Ce n'est pas exactement la même chose qu'on soit à l'ouest ou à l'est, mais le modèle dit qu'effectivement, il y a une baisse du trafic. Alors cette baisse du trafic, elle est liée à quoi ? Elle est liée au fait qu'on rajoute un système de transport performant qui va permettre de traverser la ville beaucoup plus vite et qu'il y a un certain nombre des gens qui sont aujourd'hui soit conducteurs soit passagers qui vont rentrer dans le RunRail. Mais les gens qui sont dans le RunRail ne viennent pas que des véhicules. Il y a aussi des piétons qui, aujourd'hui, font plutôt de la marche à pied, qui vont rentrer dans le RunRail. Le modèle prend en compte tous ces paramètres. Alors c'est un modèle théorique, c'est un modèle mathématique, mais qui, aujourd'hui, est suffisamment fin et suffisamment calé pour permettre de donner ces premiers résultats et de comparer plusieurs scénarios. Pour la restructuration du réseau bus, par exemple, on a testé plusieurs scénarios. Est-ce qu'on maintient le réseau bus tel qu'il est aujourd'hui, le réseau Citalis ? Et on regarde ce qu'il se passe. Ou au contraire, à l'extrême, est-ce qu'on rabat toutes les lignes sur les stations de RunRail et on regarde ce qu'il se passe. On a comparé tout un tas de choses et aujourd'hui, les résultats sont ceux-là. Ce n'est qu'un modèle théorique, mais en général, sur ce type de projet, le résultat des modèles est quand même confirmé par la réalité et même en général, le résultat du modèle est moins fort que la réalité en termes de nombre de passagers notamment.

Pascal NICOLLE : Madame de Lauzières, vous aviez encore deux autres points

Dominique de LAUZIERES : Oui, je voudrais savoir si la personne qui a posé la question sur est-ce qu'il est garanti que ce projet ira jusqu'au bout ? C'est vous, Monsieur ?

Pascal NICOLLE : C'est un Monsieur qui est parti, qui était tout au fond.

Dominique de LAUZIERES : Bon, tant pis. Et puis, dernière question, vous avez posé une question tout à l'heure pour savoir si la Région allait mettre en place des modalités d'accompagnement pour le transfert modal. Il y a eu des éléments de réponse. Est-ce que ça vous convient ou est-ce que vous en auriez aimé plus ?

Pascal NICOLLE : Était-ce suffisamment complet ?

Un homme : Je pense qu'il faut attendre que le projet soit un peu plus avancé déjà pour avoir plus d'éléments de réponse, mais bon, si vous cherchez des idées, je me propose !

Pascal NICOLLE : On va vous donner quelques rendez-vous, Monsieur, on va vous mettre au travail, ne vous inquiétez pas ! C'est bon pour vous, Mesdames ? Eh bien je vais donner les quelques rendez-vous tout de suite. Vous avez vu qu'on vous a pris en photo, quelques-uns d'entre vous, tout à l'heure. On va essayer d'agrandir la famille.

Dominique de LAUZIERES : Monsieur NICOLLE, s'il vous plaît, il y avait juste un point encore : Monsieur avait posé la question de la formation qui pourrait être liée aux futurs emplois. Là-dessus, on n'a pas répondu.

Karim LECHLECH : Juste sur cette question, ça fait partie des éléments qu'on intégrera dans le cahier des charges, pour que les candidats proposent effectivement des cycles de formation pour développer l'emploi local.

Pascal NICOLLE : Ceux qui vont exploiter le tramway auront des obligations particulières là-dessus.

Karim LECHLECH : Ceux qui vont le construire aussi, et ceux qui vont l'exploiter, tout à fait.

Pascal NICOLLE : On est presque près de la conclusion.

Fabienne COUAPEL SAURET : Juste sur le coût : une question avait été posée sur le coût et on vous a déjà dit que tout était compris, mais je crois qu'il faut insister là-dessus, c'est-à-dire qu'il y a bien entendu les travaux, il y a les véhicules, il y a des infrastructures connexes comme les gares et pôles d'échanges, il y a la plantation aussi des arbres, il y a les voies vélo qui sont comprises, tous les itinéraires, donc je pense que même au niveau de la formation, il y a peut-être des éléments qui pourraient être compris, mais ce sera à vérifier, à mieux maîtriser et à mieux préciser sur les questions de formation sur l'enveloppe globale. Mais sachez que l'enveloppe globale comprend absolument tout le projet.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Un mot sur les prochains rendez-vous. Ce samedi 8 juin, grosse journée de 9 heures à 11 heures, une balade urbaine. On en a beaucoup parlé. Rendez-vous au parking Bertin, vous savez, en haut de la rue Gibert des Molières, à l'angle du boulevard Sud. L'après-midi, à 14 heures, on se retrouve au centre d'affaire Cadjee tout près d'ici, de 14 heures à 16 heures pour travailler cartes sur table, c'est-à-dire reprendre ce qu'on s'est un peu dit, mais à partir de vos trajets, les trajets du quotidien, les trajets du week-end. On va regarder un peu comment ça fonctionne. On va le faire de manière ludique. Vous pouvez venir avec les enfants, si vous voulez, à partir de 10 ans. C'est un atelier qui est vraiment destiné à tout le public si vous voulez regarder un peu comment va se passer, comment vont se dérouler vos trajets de demain. Normalement, c'est sur inscription, avec l'adresse mail qui s'affiche là-haut : runrail@cr-reunion.fr, mais si vous êtes ici, vous nous laissez vos coordonnées et on vous inscrit.

Balade urbaine à vélo le samedi 15 juin de 9 heures à 11 heures à Saint-Denis. Rendez-vous au parking du vélodrome. Ce sera le samedi suivant.

Ensuite, on aura une nouvelle réunion publique, la deuxième, à Sainte-Marie, salle polyvalente municipale de Duparc, c'est rue Louis Decotte, tout près du centre commercial et du célèbre rond-point Duparc. On se retrouve aux mêmes horaires lundi 17 juin de 18 heures à 20 heures 15. On est dans nos 2 heures habituelles. Je vais donc vous inviter. Et j'ai un deuxième atelier, bien sûr, atelier numéro 2 sur tout ce qu'on pourrait imaginer pour nos quartiers d'ici l'arrivée du tramway express, comment on peut habituer un certain nombre de gens à changer déjà quelques habitudes, comment on peut aussi intégrer mieux ce tram dans les projets urbains actuels, dans l'organisation même des quartiers dans les cheminements, dans les différents parcours, mais là, à l'échelle des quartiers. Ça se sera à Saint-Denis de 18 heures à 20 heures et si vous vous inscrivez, on vous donnera bien sûr les coordonnées du lieu.

Et puis cinq lieux d'exposition permanents au CHU Felix Guyon, à la Sécurité sociale, à l'hôtel de région, au centre d'affaires Cadjee. On a une exposition qui est donc là et qui va tourner sur différents lieux.

Voilà tous les moyens mis à votre disposition, ainsi que bien sûr que la plateforme internet.regionreunion.com qui vous permet de vous prononcer sur ce projet. Il y a déjà plus de 200 contributions, donc une vraie dynamique depuis dix jours.

N'oubliez pas, avant de partir, de nous laisser cette petite fiche. Ça nous aide à nous améliorer. On a pris en compte les premières critiques constructives. N'hésitez pas à nous dire dans quelles conditions vous avez été accueillis, si l'animation vous a convenu, si vous avez pu suffisamment vous exprimer. Laissez-nous donc cette petite fiche avant de partir, ça nous aidera beaucoup.

Madame COUAPEL, vous avez appris des choses ce soir ? Qu'est-ce que vous avez retiré de cette première réunion publique ?

Fabienne COUAPEL SAURET : J'ai constaté l'engouement en tous les cas, et même le niveau de technicité des participants, qui posent des questions pertinentes. On m'avait prévenu, on m'avait dit « tu sais, les réunions publiques, y a pas grand-monde, des fois 2, 3, 10 personnes ». Écoutez, je pense qu'on peut se réjouir, parce que pour la première réunion publique, vous êtes déjà très nombreux et vous avez été très participatifs. C'est le but du jeu, donc je vous remercie pour votre présence et n'hésitez pas à le dire à vos proches, à vos amis, s'ils souhaitent participer bien entendu, à tout ce qui vous a été décrit et peut-être de manière plus facile, c'est aussi la participation sur le site Internet de la Région. Vous avez accès aux documents, vous pouvez les télécharger et vous pouvez, bien entendu, donner votre avis. Merci en tout cas pour votre présence.

Pascal NICOLLE : Vous pouvez nous laisser vos coordonnées, d'ailleurs, avec y compris la possibilité pour nous de vous recontacter, de relayer aussi cette démarche autour de vous. On pourra envoyer des mails ou des SMS selon vos souhaits si vous nous laissez un numéro de portable ou un mail, pour vous rappeler les dates qui ont été affichées tout à l'heure. Merci beaucoup à vous tous et à vous toutes et bonne soirée. Il y a encore peut-être un petit verre autour duquel on peut échanger encore. Merci et merci aux équipes du

lycée Leconte-de-Lisle et aux équipes techniques de la Région, qui nous ont aidés à installer la salle. Bonne soirée.



Verbatim intégral

Réunion publique de Saint-Denis, 17 juin 2019

Pascal NICOLLE : Bienvenue à cette deuxième réunion publique consacrée à la concertation préalable sur le projet de tramway express RunRail, nous allons être ensemble pour un peu moins de deux heures sans doute. Je vais tout de suite demander à Madame COUPEL SAURET, conseillère régionale chargée des transports et de la mobilité, de nous dire ce qu'elle attend de cette concertation, dans quel esprit vous avez souhaité organiser cette phase de concertation.

Fabienne COUPEL SAURET : Bonsoir Mesdames, Messieurs, ravie d'être parmi vous ce soir et de représenter le président de région Didier Robert à l'occasion de cette concertation préalable que nous avons souhaitée et que nous souhaitons exemplaire pour pouvoir vous informer le plus utilement possible sur ce projet RunRail. Nous savons tous que les transports et déplacements sont un enjeu central pour notre territoire. Les assises des Outres Mers, le mouvement d'ailleurs aussi en fin d'année 2018 des Gilets Jaunes démontre que les transports et déplacements sont au cœur de notre préoccupation, c'est l'armature de l'aménagement comme je le dis souvent, mais c'est aussi une thématique essentielle sur le pouvoir d'achat puisque c'est le deuxième poste le plus important sur le pouvoir d'achat des Réunionnais. Notre travail depuis 2010 consiste en effet à développer les transports et les déplacements. Nous partons de très loin il faut l'admettre et nous insistons sur le transport collectif, mais pas que. Nous avons dès 2010 lancé la mise en œuvre de schémas directeurs, notamment le schéma régional des infrastructures de transport qui décline un plan d'action jusqu'en 2030 et qui intervient sur le transport collectif bien sûr, mais également sur le covoiturage, sur le développement du vélo et sur le développement d'autres modes de déplacement un peu plus innovant comme le câble.

Nous mettons en œuvre ce plan d'action déjà depuis plusieurs années, d'ailleurs en ce qui concerne le covoiturage nous avons livré plus d'une dizaine d'aires de covoiturage qui représentent à peu près 400 places de parking. Sur le vélo, la voie vélo régionale qui à terme fera 210 kilomètres pour faire le tour de l'île. Nous en avons déjà livré pas loin de 160 kilomètres et tous les ans nous livrons entre 5 et 10 kilomètres. Mais je ne suis pas là pour vous faire un panel à la Prévert, mais pour vous parler plus particulièrement du transport collectif avec un focus bien sûr sur le RunRail. Le RunRail, vous l'avez compris, mais on va vous l'expliquer davantage tout à l'heure, a vocation à desservir l'ensemble de l'île au moins. Il fera 150 kilomètres à terme, nous avons « phasé » cette belle réalisation et nous commencerons par le Nord. C'est ce tronçon aujourd'hui qui va vous être présenté. Je vais être très brève maintenant parce que l'objet de cette concertation c'est premièrement de pouvoir vous

présenter le projet, deuxièmement être à l'écoute de vos remarques, de vos observations, de vos critiques aussi puisque chaque critique peut être constructive. C'est vous qui allez continuer à nourrir ce projet et à l'améliorer. Donc, on va vous le présenter et puis bien entendu nous sommes là, et tous ceux qui m'entourent, pour répondre à vos questions, à vos remarques, à vos observations. Cette concertation, elle se veut exemplaire comme je vous l'indiquais tout à l'heure.

En tout cas le Président de Région la souhaite exemplaire. Et c'est la raison pour laquelle il a saisi, la région Réunion a saisi la commission nationale de débat public afin d'être autorisé à organiser cette concertation avec toutes les garanties possibles de transparence. Et c'est la raison pour laquelle deux garantes ont été désignées, mais elles se présenteront tout à l'heure et elles expliqueront en quoi consiste leur mission. Elles sont là aussi pour nous accompagner, mais surtout pour bien vérifier que nous sommes dans un format transparent, un format respectueux de votre parole, parole que je vais m'empresse de vous donner une fois que les présentations techniques seront faites pour pouvoir répondre au mieux à vos questions. Merci de m'avoir écouté.

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup, Madame COUPEL SAURET, donc effectivement une obligation réglementaire cette consultation préalable, mais vous avez souhaité effectivement adhérer à la charte de la participation du public ce qui implique un certain nombre de règles que je vais rapidement rappeler. Donc je me présente, je suis Pascal NICOLLE du cabinet « la suite dans les idées », cabinet qui accompagne sur le plan méthodologique la région. C'est nous qui avons organisé le calendrier de cette concertation, les différents rendez-vous et donc on va vous donner quelques règles très simples, quelques principes en tout cas qui s'appliquent au débat public et puis Madame de Lauzières qui est là va compléter bien sûr. Le dispositif de concertation qu'on a mis au point se décline donc en réunions publiques, en ateliers, en balades urbaines, en débat mobile, etc., mais il s'inscrit dans une démarche qui va faire qu'à la suite de cette concertation qui a été lancée le 27 mai dernier, on aura donc, une fois qu'on aura entendu les avis, les observations, la région aura une décision à prendre pour savoir si elle poursuit ou pas le projet. Cela ce sera en septembre 2019, après le bilan de cette concertation.

Verbatim intégral

Et si la Région poursuit le projet, elle devra lancer une consultation pour trouver un opérateur qui va organiser ce mode de transport. Elle va désigner son titulaire sans doute à la mi-2020 et une fois que les études seront finalisées, les travaux devraient démarrer début 2021 pour une livraison en 2025, en 2024 pardon, début 2024, voilà le programme qui vous est proposé. Vous voyez même moi je suis trop loin de l'écran pour le lire. Jusqu'au 6 juillet, on a donc tout ce programme qui se déroule au fur et à mesure. On aura donc deux bilans, un début août le bilan des garantes et puis un de la Région avec sa décision de poursuivre ou non le projet en septembre. On va donc appliquer quelques règles simples basées sur la charte de participation du public. On va essayer de faire en sorte que tout le monde bien sûr se respecte, on écoute bien sûr la diversité des points de vue, c'est un peu notre travail que de faire en sorte que tous les points de vue puissent s'exprimer. Les gens favorables ou pas au projet, les gens qui au-delà de l'opportunité vont nous proposer un certain nombre d'idées sur l'amélioration du service, des différents usages aussi qui sont permis par un tel projet. Donc état d'esprit d'ouverture, de respect, de bienveillance, de sincérité, de loyauté, mais aussi acceptation de la divergence, à condition bien sûr que tout cela soit argumenté.

Donc mon rôle va être aussi de faire en sorte que vous puissiez intervenir, mais que vous puissiez intervenir avec un certain nombre d'arguments. Donc je n'hésiterai pas à essayer de développer un peu, à essayer de vous aider à développer votre point de vue. Et puis on va faire en sorte aussi, pour que le débat soit de qualité, que l'on dépasse aussi parfois certaines questions personnelles pour essayer d'aborder le projet dans son intérêt général, dans l'intérêt collectif. C'est en tout cas les règles qu'on va s'appliquer rapidement. Pour nous y aider, on travaille effectivement sous le regard de notre garante. On a identifié quelques questions clés que l'on va donc traiter. Dans une première partie ce soir, à partir de la présentation du projet, on va regarder si ce projet vous paraît utile, s'il est opportun de l'engager dans les prochains mois. Ensuite on va regarder plus précisément comment ce projet va s'insérer dans l'environnement urbain, alors évidemment Saint-Denis et Sainte-Marie, on va sans doute faire un focus particulier sur Sainte-Marie puisqu'on est ici. Puis on va regarder aussi quels services, quels usages on pourrait avoir autour des stations et puis dans le tramway lui-même puisque cette concertation va aussi nous permettre d'améliorer ce projet qui n'est qu'en phase de conception aujourd'hui.

On va pouvoir, avec vous, sans doute avoir plus de détails. Et on va aussi vous poser une question qui est plutôt destinée à Saint-Denis et au tracé du côté de l'entrée ouest, qui est la question de la variante axiale ou latérale à Bertin, c'est-à-dire est-ce que à l'entrée du boulevard Sud lorsque l'on sort du pont Vinh-San, le tram doit passer au centre du boulevard Sud, donc sur l'axe central, axial

donc, ou sur le côté, coté latéral, coté latéral Sud c'est-à-dire coté montagne. Voilà, on a encore cette variante dans le tracé. Sinon le tracé c'est 10 kilomètres, 10 stations et la présentation que vous allez voir dans un instant.

Avant d'y arriver, je vais passer la parole à Madame de Lauzières qui représente donc les deux garantes, puisqu'il y en a une qui est absente ce soir. Madame de Lauzières quel sera votre rôle précisément pendant cette concertation ?

Dominique de LAUZIERES : Alors, nous sommes donc deux garantes. Nous avons été nommées par la CNDP (Commission Nationale de Débat Public). Renée Aupetit qui n'est pas là, qui s'excuse, et moi-même. Qu'est-ce que c'est que la Commission nationale de Débat public, c'est une autorité administrative indépendante qui a été créée en 1995, dont l'objet est de donner la parole aux citoyens pour accompagner tous les grands projets d'aménagement du territoire qui ont un impact sur l'environnement et la vie quotidienne. Son rôle c'est de faire respecter et d'assurer la mise en place des procédures de démocratie participative et donc elle organise, elle est saisie par les maîtres d'ouvrage lorsque ceux-là portent des gros projets d'aménagement et elle décide si l'on fait un débat public, une concertation avec garants ou si elle laisse la collectivité organiser sa concertation elle-même. Dans ce cas précis, la Région a souhaité se faire accompagner par la CNDP qui a plutôt conseillé une concertation avec deux garantes. On peut avoir le slide suivant ?

Donc les objectifs de cette consultation c'est de favoriser l'expression des citoyens sur les projets et les politiques publiques. C'est aussi de permettre d'éclairer les décideurs. C'est-à-dire que tous les arguments qui vont être apportés, toutes les bonnes idées qui vont être proposées, comme on en a déjà entendu un certain nombre dans les réunions précédentes, vont être prises en compte, ou pas, par le maître d'ouvrage qui ensuite prendra sa décision. Nous notre rôle c'est d'accompagner cette concertation, on n'intervient absolument pas sur le fond, notre seule mission c'est de s'assurer qu'effectivement tous les moyens sont mis en œuvre pendant cette concertation pour que vous soyez informés en toute transparence et que vous puissiez vous exprimer, exprimer vos arguments, qu'ils soient bien pris en compte, voilà.

Verbatim intégral

Nous, ensuite, à la fin de cette consultation on va faire un bilan sur la concertation, toujours pas sur le projet, pour dire que, voilà ça s'est bien passé ou que l'on n'a pas, peut-être pas assez développé cette écoute-là, voilà, ça sera notre bilan, avec un calendrier que vous voyez là. On est en pleine concertation jusqu'au 6 juillet. Nous, les garantes, ensuite on a un mois pour faire notre bilan, et ensuite le maître d'ouvrage, lui, a deux mois maximum pour donner sa décision et lorsqu'il prononcera sa décision de dire comment, quels vont être les moyens de concertation qu'il va mettre en place pour accompagner le projet jusqu'à sa mise en œuvre, cela veut dire jusqu'à l'enquête publique. La concertation ne s'arrête pas le 6 juillet, elle va être poursuivie sous une autre forme que décidera le maître d'ouvrage jusqu'à la réalisation du projet, voilà.

Pascal NICOLLE : Très bien, merci beaucoup Madame de Lauzières. Effectivement on va donc commencer par la première partie de cette rencontre avec le film de présentation du projet. Vous l'avez peut-être déjà vu sur les réseaux sociaux sur le site Internet de la région Réunion. On va regarder donc en quelques minutes comment se présente ce projet de tramway express.

Un film est projeté.

Pascal NICOLLE : Voilà donc la présentation de ce projet en image. Maintenant on va donner sans doute un peu plus de détails et aussi répondre à un certain nombre de vos questions. Pour ce faire on a comme invité Karim LECHLECH qui est le directeur des transports et de la mobilité de la région Réunion et puis Antoine RAYNAUD qui représente le cabinet ARTELIA qui est le bureau d'étude qui a mis au point ce tracé, ce dispositif. Alors Karim LECHLECH peut être d'abord un mot sur l'historique parce que cela fait déjà plusieurs années que vous étudiez ce projet.

Karim LECHLECH : Oui, tout à fait. Bonsoir Mesdames et Messieurs. Juste pour revenir sur quelques éléments qui ont été évoqués dans le film et vous faire une vue un peu plus globale. Donc effectivement ce projet est étudié par la région Réunion dans le cadre du RRTG. La première phase d'études que nous avons lancé, ce sont des études d'opportunité et de faisabilité sur un tronçon qui va de Saint-Benoît à Saint-Denis, donc à l'issue de ces deux phases d'étude nous avons pu constater que la partie la plus urgente à aménager était bien celle de la traversée de Saint-Denis, donc entre Sainte-Marie, donc Duparc, à côté de nous et Bertin, donc aux pieds du CHU Bellepierre, donc le long du boulevard Sud. Donc l'idée du réseau qu'on nous a demandé d'étudier, c'était de faire un réseau qui soit bien entendu efficace et pertinent, c'est-à-dire que l'idée c'était de faire un réseau qui serve au plus grand nombre ; d'où sa localisation sur le boulevard Sud pour intercepter notamment les mi-pentes et desservir un certain nombre d'équipements, mais on va revenir dessus. Parmi les 4 grands objectifs que nous avons mis en avant il y avait aussi

l'investissement, il fallait que ce soit un projet qui soit soutenable financièrement, donc les différentes études que nous avons pu mener avaient étudié différentes variantes et différentes solutions techniques allant d'un monorail, donc tout en viaduc, jusqu'à une solution routière, donc au sol, et la solution qui est apparue comme étant la plus intéressante d'un point de vue socio-économique c'était d'avoir un système ferroviaire au sol. Donc qui coûte sur les dix kilomètres dont on parle aujourd'hui 300 millions d'euros et avec un coût de fonctionnement annuel entre 8 et 9 millions d'euros selon l'état actuel de nos études.

On avait aussi... on s'était fixé comme contraintes d'avoir de bonnes qualités environnementales attachées à ce produit, donc on a mis, on va mettre, dans le cahier des charges qui va être soumis aux différents constructeurs des objectifs en terme environnemental ; de récupérer de l'énergie via le photovoltaïque, mais aussi de récupérer l'énergie du freinage. Ensuite le quatrième grand critère c'était d'avoir quelque chose d'utile et de novateur. Alors pourquoi novateur ? Parce que vous allez nous dire que c'est un tramway...

Alors ce n'est pas un tramway tout à fait classique, donc on vous l'expliquera un petit peu plus loin, mais c'est un tramway qui se veut express puisque la vocation du réseau c'est d'avoir un réseau interurbain. Donc contrairement à un réseau urbain qui traverse les centres-ville, notre réseau à vocation à être prolongé demain pour aller de villes en villes et donc de desservir les gens de façon interurbaine. D'où sa vocation de réseau express puisqu'il doit être en capacité de pouvoir franchir des vitesses de 70 voire 80 kilomètres/heure entre les stations. C'est ce qui explique aussi que la distance entre les stations est beaucoup plus élevée que celles que vous pourriez constater dans un tramway classique, un tramway urbain plus classique, puisque pour un tramway classique si vous voulez la distance entre les stations est de l'ordre de 500 mètres et nous on est, en traversée de Saint-Denis de l'ordre du kilomètre, mais vous imaginez bien que demain lorsqu'on ira se prolonger vers l'est et vers l'ouest les distances interstations seront encore plus grandes donc notamment lorsqu'on sera amené dans l'ouest pour la nouvelle route du littoral on va franchir 12 kilomètres d'un coup et il faudra qu'on les franchisse à 70-80 kilomètres/heure pour que le projet ait un véritable intérêt.

Donc juste pour continuer et vous donner quelques détails ; ce tramway est donc entièrement en site propre, donc il ne vient pas contrairement à d'autres tramways interurbains être interféré par la circulation piétonne, etc. Puisque l'objet du projet consiste aussi à refaire l'ensemble des circulations piétonnes et cyclistes tout le long du boulevard Sud. Donc complètement à part de la voie ferrée. On sera à côté.



Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Vous prévoyez de revoir tous les ronds-points, les équer de feux qui vont donner la priorité au tram.

Karim LECHLECH : Tout à fait. Chaque traversée est gérée par un système de feux qui donne la priorité effectivement aux transports en commun. Donc comme je vous le disais il y a dix stations qui sont réparties entre Bertin et Duparc. À peu près une par kilomètre. La vitesse commerciale, 25 kilomètres/heure, il faut imaginer... quand on parle de vitesse commerciale, le temps global qui tient compte de l'ensemble des montées et descentes des usagers, des temps de freinage, des temps d'accélération. Et la vitesse de pointe dont je vous parlais tout à l'heure est bien de 70 à 80 kilomètres/heure lorsqu'on est vraiment entre les stations. L'amplitude de service telle qu'on l'a imaginée aujourd'hui elle est de 5 heures à minuit. Cela restera à étudier, à valider, à conforter. Avec une fréquence en heure de pointe d'un passage dans chaque sens toutes les 7 minutes et demie et en heures creuses on redescendra plutôt à l'ordre du quart d'heure. Le temps de parcours estimé entre chaque extrémité de la ligne est de 20 minutes. Donc je pense que vous avez l'occasion de le pratiquer comme moi, en heure de pointe ce trajet-là pour le faire en moins de 40-45 minutes il faut être très très habile.

La fréquentation à la mise en service elle est de l'ordre de 30 000 voyageurs/jour. Et on estime qu'en phase de plein régime on devrait plutôt atteindre les 50 000 à 60 000 voyageurs/jour. Et donc l'investissement dont je vous parlais est de 300 millions d'euros TTC. Tout confondu ; l'investissement dont on parle c'est bien l'ensemble des travaux, l'ensemble de la maîtrise foncière, l'ensemble des études, l'ensemble du matériel roulant donc les wagons, tout ce qui va avec y compris les centres de remisage et de maintenance. Pour vous détailler un petit peu plus le tracé, il se situe le long du boulevard Sud. Donc il a l'avantage de pouvoir intercepter un certain nombre de lignes de réseau de transport en commun déjà existantes du réseau Citalis. Bien entendu nous travaillons en partenariat avec les gens de Citalis et de la CINOR pour essayer d'améliorer cette intermodalité.

Pascal NICOLLE : Si vous ne le voyez pas bien à l'écran vous avez sur les chaises cette petite plaquette et page 4 et 5 le tracé est détaillé.

Karim LECHLECH : Voilà, et on intercepte aussi au niveau de deux stations les projets de téléphériques qui desservent le secteur de la montagne et le secteur de Bois de Nèfles ainsi que le projet de tram Nord de la CINOR au niveau de la station Technor et après on a une partie de système en commun entre Technor et l'aéroport. Comme vous le remarquez, ce tracé dessert la plus grande partie des équipements à vocation régionale de l'agglomération dionysienne donc on va rentrer maintenant un peu plus dans le détail du tracé, je pense ?

Pascal NICOLLE : Oui. Peut-être qu'à ce stade on peut avoir quelques questions, quelques précisions. Je rappelle pour ceux qui viennent d'arriver que l'on est dans une concertation préalable donc on est encore dans une phase de conception du projet et que vous allez pouvoir vraiment l'enrichir, le faire évoluer. Les débats seront enregistrés je vous le précise également, on peut se parler en créole comme en français, aucune difficulté. Je vous laisse la parole. Qui veut la prendre et nous donner déjà une impression d'ensemble sur l'intérêt de ce projet, son opportunité, est-ce qu'il vous paraît utile ? À la Réunion, à vos déplacements... Allez-y, Monsieur. Présentez-vous peut-être à chaque fois. Qu'on fasse connaissance.

Un homme : Merci, bonsoir. Moi je suis un usager résident à Sainte-Suzanne et compte tenu de l'importance du projet forcément, aux portes du nord et venant de l'est, et travaillant sur Saint-Denis, il y a un fort intérêt sur ce projet. Je voudrais juste vous poser une question. Vous disiez tout à l'heure qu'au début de l'étude d'opportunité vous aviez étudié de Saint-Benoît à Saint-Denis et qu'à un moment donné il y a un élément qui a fait que vous avez décidé de démarrer à partir de Sainte-Marie. Voilà, juste si vous pouviez préciser un petit peu et étayer cet aspect-là parce que c'est vrai que, venant comme de nombreux usagers de l'est, on subit la congestion quotidienne. Ne serait-ce qu'entre... pour moi à Sainte-Suzanne à Sainte-Marie, Duparc et même un petit peu plus loin, et il y a effectivement une question qui est là, qui pointe, qui est de savoir pourquoi avoir démarré juste sur ce petit bout de tronçon qui va de Duparc à Bertin, 10 kilomètres

Pascal NICOLLE : On a bien compris la question : « pourquoi vous n'allez pas jusqu'à Sainte-Suzanne » hein ?... C'est clair... voire Saint-Benoît. Vous avez de la famille à Saint-Benoît peut-être aussi ? Alors qui d'autre ? Une précision ou observation à ce stade ?

Céline SITOUZE : Bonsoir, Céline SITOUZE, je suis élue à Sainte-Marie et à la CINOR. Moi j'aurais juste une question concernant la capacité des voitures. On dit 30 000 passagers par jour, mais la capacité des voitures en sachant que les heures de pointe c'est bien le moment où on a tout le monde qui en a besoin. Donc je voudrais savoir réellement combien de passagers pourront utiliser ce tram. Je rejoins Monsieur effectivement, car on sait très bien que c'est l'entrée est qui pose le plus de problèmes. Chaque matin et le soir, Madame COUAPPEL SAURET vous avez pu le constater en venant ce soir, que c'est bien dans ce sens-là qu'on a le plus d'embouteillages. Et je comprends la demande de Monsieur, mais je suppose que les montants font aussi qu'à certains moments on fait certains choix.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Sur la capacité, votre question c'est que vous avez une crainte en période de pointe ?

Céline SITOUZE : Non je n'ai pas de crainte, je veux juste savoir combien de passagers dans une rotation on peut transporter.

Pascal NICOLLE : D'accord, on va essayer d'avoir la précision. Première impression, comment vous avez ressenti les choses à cette présentation ? Pas de question ? On enchaîne ? Alors, peut-être dire pourquoi on s'arrête si tôt dans l'est ? Pourquoi on ne va pas plus loin ?

Karim LECHLECH : Pour cette première question, je laisserai le technicien pointu qui est Antoine répondre sur la partie capacité. En fait, pourquoi on s'est arrêté à Sainte-Suzanne c'est la conjonction de deux éléments. Le premier est bien entendu un élément financier. Le deuxième c'est le résultat des modèles qu'on a fait tourner sur le niveau de charges qu'on rencontrait dans les différents secteurs. C'est-à-dire qu'on a pris le compromis le plus opportun entre des véhicules pleins, donc du matériel roulant exploité du mieux qu'on pouvait, avec un coût qui correspondait à des capacités d'investissement de la Région. Il y a un moment il faut s'arrêter, c'est sûr qu'on aimerait tous pouvoir...

Pascal NICOLLE : Attendez, attendez on en est pas là, on est en concertation donc...

Karim LECHLECH : Alors l'intérêt du public au stade où nous on fait des études...

Pascal NICOLLE : Attendez, on va vous donner le micro, Monsieur. On va laisser Monsieur LECHLECH répondre parce que sans le micro on ne peut pas prendre en compte ce que vous dites. Alors on va le laisser continuer et je vais vous redonner la parole dans un instant.

Karim LECHLECH : Ce que je viens de vous expliquer c'est qu'effectivement, plus on s'écarte de Saint-Denis et moins le niveau de charge des véhicules est important. C'est-à-dire qu'à un moment, à un moment faire tourner un système de ce type avec des véhicules vides ça a beaucoup moins de sens. Parce qu'à la fin il y en a toujours un qui paye hein. Il ne faut pas non plus se leurrer. Donc l'intérêt de l'utilisateur il n'est pas forcément de regarder les trains vides passer. Donc, effectivement en heure de pointe on est d'accord, il y a 80 000 véhicules, à l'entrée est de Saint-Denis il y a 90 000 véhicules/jour qui entrent donc c'est bien ce report modal qu'on cherche à faire, c'est faire en sorte que les gens puissent à un moment laisser leur voiture pour monter dans les transports collectifs, c'est le but du jeu. Maintenant, plus on ira loin, plus on facilitera ce report modal, mais plus on ira loin plus cela va coûter et plus on ira loin moins les trains seront remplis au départ. C'est comme ça, c'est la loi des modèles et

c'est la loi de la vie en matière de transport.

Pascal NICOLLE : Soyons précis, c'est bien côté est qu'il y a le plus d'entrées aujourd'hui sur Saint-Denis par rapport au côté ouest ?

Karim LECHLECH : Oui tout à fait.

Pascal NICOLLE : On donnera les chiffres dans un instant.

Fabienne COUAPEL SAURET : Ce que je voudrais dire pour compléter, je crois que Monsieur pourra ensuite avoir un micro pour s'exprimer. C'est que nous avons priorisé, la genèse du Réseau Régional Transport Guidé elle part depuis 2012. En 2012 on a lancé les premières études pour réaliser à terme le Réseau Régional de Transport Guidé, qui part de Saint-Benoît, en passant par Saint-Denis ensuite direction l'ouest, direction le Sud jusqu'à Saint-Joseph, 150 kilomètres. Cela c'est notre objectif, c'est le défi à relever. C'est que la Réunion soit effectivement dotée d'un système de transports performant de type ferré. Ensuite, Monsieur LECHLECH, une fois que ce tracé de référence a été validé en 2016, il a fallu quatre ans de concertation avec les élus, d'ailleurs l'ensemble des élus des communes concernées bien entendu par ce tracé. Il y a eu des négociations qui ont été un petit peu plus compliquées sur le port notamment, mais nous avons trouvé des éléments de consensus. La concertation elle a été totale et complète, c'est-à-dire qu'elle a été de 2012 à 2014 auprès de communes, et puis il y a eu des élections municipales en 2014 donc nous avons également relancé une partie de la concertation avec les nouvelles équipes qui sont arrivées au pouvoir en 2014. C'est la raison pour laquelle le tracé a été validé en 2016.

À partir de 2016 on a vraiment lancé les études de faisabilité sur le tronçon Saint-Benoît-Saint-Denis et effectivement nous nous sommes rendu compte que le tronçon le plus urgent à réaliser c'était l'entrée est de Saint-Denis, la traversée de Saint-Denis et la jonction avec la nouvelle route du littoral. Mais pour autant, il nous est apparu absolument indispensable de doter l'est d'un vrai transport en commun performant et c'est la raison pour laquelle, mais vous avez dû le voir, il y a déjà des travaux qui ont été faits sur Sainte-Suzanne puisqu'on vient de livrer un équipement d'importance ; une voie réservée aux bus, une piste cyclable qui fait également plusieurs kilomètres. Nous allons poursuivre ces travaux jusqu'à Sainte-Marie, jusqu'à la jonction avec Duparc. Et depuis Saint-Benoît, les études sont également lancées pour doubler la route nationale et la doubler avec des voies réservées aux transports en commun. Donc il y aura un transport en commun, assez rapidement, performant de Saint-Benoît pour relier le Nord. Certainement dans un premier temps en mode routier, donc des bus, des bus à haut niveau de service. Et bien sûr avec une possibilité de le faire évoluer dès que les financements arriveront au fur et à mesure.

Verbatim intégral

C'est ça aussi être élu, et je crois que Madame SITOUZE pourra compléter ; c'est avoir une vision globale cohérente à court, moyen et à long terme. Au fur et à mesure, des programmes européens, des financements... nous pourrions prolonger vers l'est et également vers l'ouest, après. Il faut attendre bien sûr la livraison de la nouvelle route du littoral qui elle est aussi dimensionnée pour accueillir du ferré léger. Donc l'est est vraiment... fait partie aussi de nos priorités.

Pascal NICOLLE : Je vais passer la parole à Monsieur. Parce qu'on est à Sainte-Marie et il faut quand même qu'on traite cette question du prolongement vers l'ouest.

Un homme : Je ne suis pas réfractaire du tout au projet attention. Au contraire je suis pour. Par contre l'idée de dire « on prend ce tronçon-là du Nord et on continue à développer le site propre bus dans l'est » cela voudrait dire sur le long que le tram n'ira jamais vers Saint-Benoît... Mais vous allez voir. Parce qu'on va dire... il y aura juste la partie où il y aura le matin où tout le monde s'en va... après il n'y aura personne dans le tram donc pourquoi emmener le tram à Saint-Benoît ? Le raisonnement sera aussi vrai dans dix ans. Si en plus vous déployez, vous développez le site propre en bus... il n'y aura plus d'intérêt. Par contre tout le monde va se trouver là embouteillé à Duparc, tout l'embouteillage sera là.

Pascal NICOLLE : On est dans une consultation. Du coup il faut que vous nous fassiez part de votre avis, de votre proposition. Pour vous, où doit démarrer ce tronçon selon vous ?

Un homme : Ce tronçon déjà, le faire uniquement sur le Nord... je dis qu'il faut le faire sur le territoire de la CINOR, ça veut dire Saint-Benoît... Euh, Sainte-Suzanne pardon. On donne toujours la priorité sur Saint-Denis, mais une fois qu'on est arrivé sur Saint-Denis... les gens de Saint-Denis là ils ne vont pas prendre le tram hein. Ils vont prendre la voiture, ils ne vont pas arriver, prendre le tram, prendre le bus et aller en ville, ils vont continuer à prendre la voiture les gens de Saint-Denis. Ils ne sont pas concernés par ça. C'est les gens qui arrivent de l'est. Les gens qui arrivent de l'ouest, ils vont rentrer dans Saint-Denis en voiture, ils ne vont pas être concernés par le tram. Sauf ceux qui... et encore ils traversent, ils vont bien plus loin pour travailler. Donc c'est les gens de l'ouest qui sont concernés, pas les gens de Saint-Denis. Je pense que vous prenez le problème à l'envers.

Pascal NICOLLE : On va regarder ce qu'en disent les concepteurs. Si cela fait réagir toujours sur la question du prolongement vers l'est, parce que sinon... on a d'autres sujets à aborder, mais...

Un homme : Bonsoir, je rejoins Monsieur effectivement où c'est bien qu'on démarre ce projet parce que c'est essentiel d'avoir un réseau ferré. Mais je pense effectivement comme Monsieur disait le fait

que Saint-Denis soit la capitale administrative, économique, etc. fait qu'effectivement il y a un cœur de vivier de personnes qui circulent à cet endroit. Sauf qu'on se rend compte quand on est dans les embouteillages que le problème vient de l'entrée est et de l'entrée ouest de Saint-Denis. C'est-à-dire, forcément, toutes ces personnes qui viennent de l'est et de l'ouest vont se retrouver bouchées à Saint-Denis. Or, Saint-Denis à mon avis est pas trop mal desservi, mais si on n'arrive pas à bien gérer les entrées de Saint-Denis bah on n'a pas réglé le problème, que ce soit à l'est ou à l'ouest.

Fabienne COUAPPEL SAURET : Je vous entends, je vous entends tout à fait. Mais en fait, c'est l'entrée est, l'entrée ouest et la traversée de Saint-Denis qui posent problème... Je crois que c'est tout ce linéaire qui est aujourd'hui très embouteillé. Mais sachez que nous avons déjà... les études pour l'extension vers l'est sont déjà en cours.

Pascal NICOLLE : On va donner la parole à Monsieur. Vous êtes de Beauséjour...

Un homme : Oui, je viens de Beauséjour et pour rebondir un petit peu sur ce qu'on dit les autres de mes collègues on va dire... c'est pour savoir si vous avez fait une simulation lors de la mise en route de ce RunRail, de l'impact sur le trafic routier à côté. Là vous dites que le trafic va être géré pour donner la priorité au RunRail. Les personnes qui elles vont toujours avoir la voiture quel est l'impact ? Eux seront-ils plus ralentis ? Quel est vraiment l'impact sur les gens qui auront la voiture ? Qui n'auront pas forcément la possibilité d'utiliser le RunRail à 100 % lors de sa mise en route.

Pascal NICOLLE : Vous pensez beaucoup à ces gens-là parce que vous pensez qu'il y a des gens qui ont une obligation de garder leur voiture ?

Un homme : Non ce n'est pas ça, mais là on est sur un trajet sur Saint-Denis, mais comme les autres disent, les personnes qui arrivent de l'extérieur en voiture peut être vont-ils être encore plus ralentis parce qu'il faut laisser la priorité au train, alors qu'eux sont en voiture. C'est pour savoir si vous aviez fait une simulation pour savoir l'impact de ce train sur le trafic routier en périphérie.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Cette question-là elle n'est pas sur le prolongement vers l'est donc nous allons la traiter tout à l'heure. Sur le prolongement vers l'est vous avez une autre question ?

Un homme : Aussi c'est le coût de... comment on va gérer le coût pour avoir accès à ce train ? Parce que moi je suis pour la gratuité du transport en commun. Parce que, on va prendre le modèle de l'est, quelqu'un prend le bus par exemple de Saint-Benoît, il arrive ici et veut prendre le train, est ce qu'il va à chaque fois payer ? Il y a le Car Jaune il y a la Citalis, il y a beaucoup de professionnels qui orbitent sur le transport en commun et si une personne veut traverser de Saint-Benoît par exemple et arriver jusqu'à l'autre bout de Saint-Denis, est ce qu'il doit payer... est ce qu'il n'y a pas moyen de faire en sorte qu'il ne paye qu'une fois et après voilà.

Pascal NICOLLE : C'est deux sujets qu'on pensait aborder ensuite, s'il y a d'autres questions sur le prolongement ?

Un homme : Dans un premier temps bravo pour ce projet, on en a besoin. Vraiment. Moi j'ai souvenir de la dernière concertation concernant la route des hauts de l'est, une quatre voies dimensionnée pour 80 000 véhicules par jour et une pointe à 94 000 le matin. Moi j'ai la même question, effectivement comme dit Madame, c'est le matin et le soir que cette route est encombrée, à quand une solution pour désengorger tout cela, comme ce projet ? À quand ? Vite s'il vous plaît.

Pascal NICOLLE : Alors on va peut-être essayer avec Antoine RAYNAUD d'avoir des chiffres précis d'abord entre l'est et l'ouest comment ça se passe... Toujours sur le prolongement vers l'est ? Ah, mais on va passer la soirée sur le sujet... allez-y

Un homme : Vous avez apporté des éléments par rapport en tout cas à la desserte en Car Jaune en fait, notamment le tronçon qui a été livré à la sortie de Sainte-Suzanne jusqu'à on va dire à peu près la Ravine des Chèvres. Je vais plutôt exprimer un vœu voire un souhait c'est que si c'est effectivement dans les cartons, dans les projets de la région à venir c'est qu'on ait ce même type de voies réservées depuis Saint-Benoît jusqu'à Sainte-Marie. Je n'ai pas de visibilité, mais c'est qu'on ait un calendrier qui soit peut être assez à court terme. Parce que moi je me suis installé plutôt récemment à Sainte-Suzanne, cela fait deux ans. Et quand je suis arrivé, en fait les travaux démarraient tout juste ou venaient de démarrer. Je vais vous dire en tant qu'utilisateur tout simplement je me suis dit que c'est vrai que ça fait quand même assez long pour livrer ce petit tronçon. Voilà. Je suis, je vous dis pourquoi, c'est que je suis moi usager des transports collectifs. Et cela ne date pas d'hier puisque depuis que je suis collégien et voire même lycéen, donc ça fait bien 30 ans maintenant quasiment, je prends les transports collectifs.

C'est vrai qu'il faut, quand on travaille sur Saint-Denis, je vais le dire comme ça, il faut vraiment avoir envie de prendre les transports collectifs. Voilà, donc c'est un vœu. J'entends bien la contrainte financière, budgétaire et qu'il faut phaser le projet, mais que si la Région développe plutôt des voies réservées pour le moment, pour le moment, que cela ne prenne pas trop de temps. Autre chose, c'est plus là une réflexion, moi je trouve qu'il aurait été fort intéressant et utile, alors Madame est élue à la CINOR si j'ai bien compris, qu'on ait aussi des élus de la CINOR parce qu'on ne peut pas s'empêcher de penser au projet TAeO je crois qu'il s'appelle, c'est ça ? Et c'est vrai que pour un usager, comme on le dit souvent dans les administrations, on n'est pas saucissonné en fonction des administrations qu'on fréquente. Pour un usager, c'est une globalité de services de transport hein. C'est un peu la déception aussi, moi je le dis comme ça, quand on a entendu, quand moi j'ai entendu parler du projet TAeO, alors c'est porté par la CINOR qui regroupe trois communes. Et là encore on voit qu'on a un projet qui va desservir Saint-Denis, qui va aller jusqu'à Gillot, donc Sainte-Marie et Sainte-Suzanne qui reste encore un petit peu dans les oubliettes.

Pascal NICOLLE : Il y a beaucoup de sujets développés. On va peut-être s'arrêter là pour faire une pause parce qu'il y a beaucoup de questions...

Fabienne COUAPEL SAURET : Si vous me le permettez, et je pense que je parle aussi sous le contrôle de Madame la garante, il faut déjà apporter les premières réponses aux premières questions qui vous sont posées par la salle. C'est ce que je souhaite. Alors il y avait des questions très techniques, notamment sur la capacité des rames et puis après il y avait toute une série de questions, je pense qu'on est là pour y répondre aussi.

Verbatim intégral

Antoine RAYNAUD : Bonsoir, je suis du bureau Artelia, donc je représente le groupement qui est là pour accompagner le maître d'ouvrage de la région Réunion à mettre en place ce projet et suivre sa réalisation. Alors je vais répondre à une première question technique de Madame sur les rames. Au jour d'aujourd'hui le projet a été dimensionné avec des rames de 30 mètres de long, c'est des tramways assez classiques qui ont une capacité de 220 à 230 personnes à bord. Si vous faites le calcul, on vous a montré qu'il y a une fréquence de passage de 7,5 minutes à l'heure de pointe, donc cela fait 8 passages dans une heure, alors à l'heure de pointe on va pouvoir transporter grosso modo 2000 personnes par sens. Donc aujourd'hui les calculs ils sont bâtis sur cette hypothèse et les calculs de fréquentation qu'on a menés montrent qu'avec des rames de cette capacité et avec cette fréquence on a encore de la marge pour réduire la fréquence si l'on sent qu'il y a vraiment beaucoup plus de monde qui passe et pour absorber un surplus de voyageurs.

Cela c'était pour la première réponse technique, je ne sais pas si elle vous satisfait ou si elle répond à votre interrogation. Ensuite il y avait une autre question technique posée par Monsieur sur le flux de circulation routière. Alors il faut savoir, je ne veux pas être trop technique ce soir, mais pour ce projet-là la Région a mis en place un modèle multimodal, c'est un outil mathématique qui est là pour refléter la réalité et pour refléter aussi ce qu'il va se passer dans dix ans, dans quinze ans en termes de déplacements. On dit que c'est multimodal parce qu'on travaille sur les déplacements en transports en commun, mais on travaille aussi sur les déplacements routiers. Alors c'est un modèle, c'est un outil mathématique qui est là pour aider à la décision. Pour caler ce modèle, la première étape c'est de rentrer tout le réseau routier, de rentrer tout le réseau de transport en commun, de rentrer les fréquentations qui existent au jour d'aujourd'hui, de le faire tourner et tant que ce modèle ne reflète pas la réalité, c'est-à-dire que quand on compare ce que donne le modèle avec les comptages, on fait des comptages, dans les bus, de voitures... Et tant que le modèle ne reflète pas exactement la réalité, on continue à travailler sur ce modèle pour qu'il reflète au maximum la réalité. Une fois qu'il est bien calé, on le projette à l'horizon 2025, 2035 avec les projections de l'INSEE. Les données socio-économiques de l'INSEE, donc voilà qu'il me dit qu'il y a encore plus de monde, plus de population à tel endroit, plus d'emplois à tel endroit... et on regarde comment le modèle évolue en lui intégrant les nouveaux projets; donc le RunRail, en intégrant aussi le tram Nord.

Donc cela nous permet de voir effectivement et d'afficher les chiffres qui sont aujourd'hui affichés et de dire qu'à l'horizon de la mise en service 30 000 voyageurs jours seront dans ce système RunRail. On peut savoir exactement, enfin exactement... c'est un modèle mathématique donc on peut imaginer en 2025 ce qu'il y aura dans le

projet Tram Nord, ce qu'il y aura dans les différentes lignes de bus et on peut voir aussi les effets qu'il y a sur le réseau routier. Et là on s'aperçoit que ce projet-là a un impact sur le trafic du boulevard Sud. En gros c'est 250 à 300 véhicules-heures en moins sur le boulevard Sud, là je parle en heures de pointe. En gros c'est 10 % du trafic du boulevard Sud en moins à l'horizon 2025. Quand on aura fait tout ça on commencera à regarder effectivement comment ça se passe au niveau des carrefours, un des objectifs de la Région c'était de ne pas pénaliser le trafic routier sur le boulevard Sud. Grosso modo cela veut dire que le projet maintient deux fois deux voies sur le boulevard Sud. Par contre il apporte une contrainte supplémentaire avec le passage du RunRail effectivement. Quand le RunRail va passer, effectivement les véhicules sont arrêtés

Pascal NICOLLE : Pendant combien de temps les véhicules sont arrêtés ?

Antoine RAYNAUD : Une dizaine de secondes. Chaque passage, il y aura un feu qui va passer au rouge pour les véhicules antagonistes pendant une dizaine de secondes. Donc quand on met d'un côté la baisse du trafic global sur le boulevard Sud et d'un autre côté la petite contrainte en plus qu'on va apporter avec le RunRail on s'aperçoit qu'on maintient la capacité actuelle du boulevard Sud.

Fabienne COUAPEL SAURET : Une question sur le prix, c'est important, sur le titre de transport. Oui, Monsieur, bien sûr, ce qui existe d'ailleurs aujourd'hui, c'est-à-dire qu'avec un même titre de transport, la carte Réuni'Pass vous pouvez circuler sur l'ensemble des réseaux; bien sûr « Car jaune », mais également... « Car jaune » qui est le réseau interurbain, intercity... et puis bien sûr les autres réseaux de transports en commun urbains comme ceux développés par Estival, par la CIREST, la CINOR avec Citalis, le TCO avec ses kar'ouest, etc., la CASUD avec CARSUD et puis la CIVIS avec son réseau Alternéo.

Donc aujourd'hui avec le même titre de transport vous pouvez voyager sur l'ensemble des réseaux. Demain vous pourrez également avec le même titre de transport voyager sur RunRail, sur le Tram Nord, sur le bus « Car jaune », etc. nous l'espérons aussi le bus Citalis et le téléphérique. Donc oui rassurez-vous les élus sont en responsabilité dans le travail justement pour avoir un seul titre. Maintenant vous avez indiqué que vous étiez pour la gratuité dans les transports publics. Sachez que le Président de Région, vous avez dû le lire a annoncé la tenue d'un débat, donc on aura l'occasion de se revoir, prochainement sur justement cette question de la gratuité dans les transports collectifs et sur le réseau Car Jaune, le réseau qui est géré par la Région aujourd'hui.

Verbatim intégral

Donc ce débat aura lieu, on va donner les indications des calendriers, il y aura des réunions publiques, il y aura des ateliers, il y aura une consultation également sur la plateforme numérique Cap Citoyen, il y aura une consultation en ligne donc vous pourrez vous aussi participer et donner votre avis.

Aujourd'hui la Région est dans une position de neutralité, elle se le doit, car il y a des gens qui sont pour, il y a des gens qui sont contre. Et bien chacun viendra nourrir et alimenter justement ce débat. Il se trouve que nous avons assisté il y a deux jours à la restitution de la première phase de l'étude sur la gratuité qui a été lancée par le GART, le GART c'est le « Groupement national des Autorités responsables de Transports ». Donc ces premières tendances sont très intéressantes, ce n'est pas l'objet ce soir donc je vais m'arrêter sur le sujet, mais on aura l'occasion d'en reparler. C'est un sujet important, c'est pour cela d'ailleurs que le Président de Région souhaite qu'on en parle.

Pascal NICOLLE : On n'écarte pas la suggestion, la proposition de Monsieur, sur la question des tarifs, on l'intègre totalement à la concertation. Antoine RAYNAUD comme on explique bien... notamment pour toutes les personnes qui ont parlé du prolongement vers l'est, comment cela va se passer entre le tramway RunRail, donc à Duparc et puis les gens qui vont arriver de l'est en voiture et surtout aussi ceux qui vont arriver en bus puisqu'il y aura donc un site propre qui se développe petit à petit ?

Antoine RAYNAUD : Tout à fait, alors on anticipe un petit peu sur la suite de la présentation, mais...

Pascal NICOLLE : Oui tout à fait c'est pour m'aider à enchaîner que j'ai proposé qu'on avance là-dessus.

Antoine RAYNAUD : Donc effectivement l'objectif du RunRail c'est de capter un maximum de personnes actuellement qui prennent leurs véhicules en venant de l'est ou des piétons, mais notamment des gens qui viennent de l'est. Donc la station terminus à Duparc elle est fondamentale, on va le voir dans la suite de la présentation. Son objet, son enjeu c'est de pouvoir capter le maximum de personnes. Donc elle sera associée avec un pôle d'échange multimodal, tous les gens qui viennent en bus de l'est ou qui viennent en bus de Beauséjour ou de Sainte-Marie, voilà tout sera organisé pour que l'échange entre le bus et le RunRail soit le plus optimum possible. Et puis c'est une station qui verra aussi un parc relais dans l'objectif effectivement de favoriser l'échange entre les gens qui sont en voiture et le RunRail. On va le voir un petit peu dans la suite de la présentation, mais cette station Duparc, là où elle est positionnée, à proximité de l'échangeur de Duparc, elle est là pour capter le maximum de personnes notamment ceux qui viennent de l'est.

Pascal NICOLLE : Pour Saint-Denis Madame COUAPEL on nous a demandé aussi comment cela allait se passer avec finalement deux projets ; le tram, celui de la CINOR et celui porté par la Région aujourd'hui et tous les deux s'arrêtant à Duparc, c'est un peu le regret de Monsieur en disant aux deux porteurs de projets en disant « pourquoi vous n'allez pas plus loin ? ».

Fabienne COUAPEL SAURET : Alors d'abord, moi je me réjouis qu'il y ait deux projets sur la Réunion et sur Saint-Denis, comme on le dit souvent « nou le pas plus nou le pas moïn ». Nous étions, il y a quelques jours encore à Nice, pour justement l'assemblée générale des autorités responsables de transports, Nice en termes de population c'est équivalent à Saint-Denis de la Réunion. Il y a déjà quatre lignes, quatre lignes ferrées, je ne vous parle même pas de la SNCF aussi. Donc j'ai envie de vous dire que pour le même nombre de populations il me semble qu'à Saint-Denis nous pouvons effectivement avoir deux projets d'autant que ces projets se complètent. Et je remercie d'ailleurs les directeurs de la CINOR d'être présents, et je parle un petit peu sous leur contrôle, nous avons deux projets qui se complètent, car ce sont deux projets différents. Le projet Tram Nord porté par la CINOR est un projet urbain qui a vocation à partir du Barachois jusqu'à la Technor et ensuite l'aéroport... et c'est pour mieux desservir les quartiers de manière beaucoup plus fine, beaucoup plus précise, et qui roulera moins vite et qui aura beaucoup plus de stations et d'arrêts.

Alors que le projet RunRail, le projet de la Région est un projet express, c'est un projet colonne vertébrale, c'est un projet armature sur lequel viennent se greffer les autres modes de transport et de déplacement. Que ce soit le bus, Car Jaune, Citalis, Tram Nord, le téléphérique et bien entendu vélo et marche à pied. On est dans l'intermodalité. Et puis les tracés sont différents. C'est pour ça que Monsieur LECHLECH vous a expliqué tout à l'heure qu'on est vraiment sur un... le RunRail c'est un réseau rapide, c'est l'express réunionnais. Donc deux projets qui se complètent, qui s'articulent et nous travaillons en bonne intelligence, les élus et les techniciens sur ces deux projets pour bien entendu vérifier l'articulation, et la mutualisation même éventuellement, de certains tronçons et de certains équipements.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Donc je vous propose pour qu'on progresse dans la discussion qu'on regarde maintenant dans le détail chacune des étapes, chacune des stations, l'intermodalité comment elle va s'organiser, bref comment le projet de RunRail va intégrer, s'insérer dans les quartiers.

Antoine RAYNAUD : Tout à fait, qu'on essaye de balayer, assez rapidement les enjeux de chacune des stations. Avant de parler des enjeux de chacune des stations, je voulais juste rappeler que ce projet RunRail ce n'est pas qu'un système de transport. Il y a des enjeux transversaux qu'il faut bien avoir en tête. Le premier on en a déjà parlé c'est la circulation routière. Je vous dis, aujourd'hui l'enjeu de la Région c'est de ne pas pénaliser la circulation routière, enfin de conserver la capacité actuelle du boulevard Sud. En gros c'est ce que je dis, c'est maintenir une deux fois deux voies sur le boulevard Sud et l'ensemble des carrefours vont être retravaillés. Les giratoires que vous connaissez sur le boulevard Sud vont être transformé en carrefour à feu, en croix, plus classiques. Donc le premier enjeu c'est le trafic aussi véhicules. Le deuxième enjeu on en a parlé c'est l'intermodalité. Donc tout le projet RunRail s'accompagne d'un travail sur le réseau de bus. Le réseau Car Jaune évidemment. Aux deux extrémités pour connecter les lignes de Car Jaune à Bertin à l'ouest, à Duparc à l'ouest. Mais plus globalement sur l'ensemble du réseau de bus Citalis. Donc tout ce réseau de bus il va être restructuré pour se connecter le mieux possible avec les dix stations du projet RunRail. Le troisième enjeu transversal c'est l'aménagement urbain. En général un projet de ce type c'est aussi l'occasion de redonner un coup de neuf, de redonner un coup de vie à l'environnement urbain. En particulier l'aspect paysager. Ce boulevard Sud aujourd'hui il est assez disparate. Il est très très qualitatif, on va dire, dans sa partie ouest, il l'est un petit peu moins dans sa partie est. Le projet RunRail porté par la Région aujourd'hui vise à mettre un petit peu de cohérence dans cet aménagement. En gros à reproduire la qualité paysagère de l'ouest aussi sur l'est. Donc ce projet ce n'est pas que du rail, c'est aussi un projet d'aménagement urbain et paysager en particulier. Le quatrième point c'est les vélos, on a parlé de la voie vélo régionale. Pour ceux qui font du vélo, la traversée de Saint-Denis en vélo aujourd'hui ne se passe pas toujours dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Donc le projet il a aussi vocation à aménager une piste cyclable bidirectionnelle confortable et sécurisée d'un point de l'est à l'ouest. Donc il s'accompagne de cet enjeu fondamental.

Pascal NICOLLE : On a organisé une balade vélo d'ailleurs samedi matin avec la participation de Vélo-Vie, qui est représenté ici par Monsieur HOARAU, que je remercie encore. On a vu effectivement tout l'enjeu qu'il y a à faire une piste cyclable en continu sur ce tracé.

Antoine RAYNAUD : Tout à fait, la conception va s'enrichir de toutes les données qui ont été récoltées à l'occasion de cette visite, et

d'autres que nous avons faits par ailleurs. Le cinquième point c'est sur les espaces publics. Je vous l'ai dit, un tramway c'est l'occasion de réaménager la ville, en particulier autour des stations. On s'aperçoit qu'une station de tramway elle va apporter de l'activité, il y a des gens qui vont bouger, des gens qui vont circuler et qu'en général c'est un nœud autour duquel va se créer de l'activité urbaine. Donc peut-être on va balayer d'est en ouest les différents secteurs où les stations sont envisagées. Aujourd'hui on ne va pas vous dire « la station elle est comme-ci, la station elle est comme ça » parce qu'on ne fait pas de conception, vous avez bien compris qu'on est en train de rédiger un programme.

Donc de récolter un maximum d'informations, le concepteur lui sera désigné qu'à mi-2020. Donc les deux stations à l'est : Duparc. On en a parlé, donc l'enjeu majeur, l'enjeu évident c'est l'intermodalité. Comment capter les véhicules routiers, comment rabattre les véhicules de transport en commun le plus efficacement possible ? On l'a dit tout à l'heure il y a 90 000 véhicules jour qui circulent dans cette zone. Donc l'enjeu premier c'est comment capter ces véhicules et les amener dans un parc relais. Donc la station sera accompagnée d'un parc relais qui sera bien dimensionné pour optimiser cet échange. Enjeu d'intermodalité j'en ai parlé, la station je l'ai déjà dit sera accompagnée d'un pôle d'échange. Donc il y a bien sûr les lignes de Car jaune qui arrivent de l'est, qui devront s'arrêter là. Certaines vont s'arrêter là et connecter avec le RunRail.

Mais plus globalement vous avez toutes les lignes du réseau Citalis venant de Sainte-Marie, venant de Beauséjour qui s'arrêtent là et donc l'enjeu c'est de bien les capter. L'autre enjeu c'est le développement de la zone. Cette station elle est positionnée à proximité d'un échangeur, mais il y a quand même beaucoup d'activité autour. Il y a la zone Lagourgue qui se développe, avec beaucoup d'emplois aujourd'hui et certainement dans les années à venir. Il y a le centre commercial et toute l'activité qui se situe de l'autre côté du boulevard qui est aussi à proximité immédiate de cette station. Donc il y a aussi un enjeu fort de desserte des populations et des emplois. La station suivante c'est l'aéroport. Aujourd'hui elle n'est pas encore positionnée très précisément. L'enjeu principal de cette station ça sera de connecter le plus efficacement possible avec l'aérogare-passagers. Notamment la nouvelle aérogare-passagers.

Verbatim intégral

Donc, je vous l'ai dit, la station n'est pas encore positionnée, mais l'objectif du maître d'ouvrage, des gens de l'aéroport, de l'ensemble des acteurs de ce secteur c'est de la positionner au plus près de l'aérogare passagers dans un environnement qui, vous l'avez vu, est en mutation en ce moment puisqu'il y a des travaux. Ils sont en train de réaménager tous les accès et les parkings de l'aéroport, bientôt on aura les travaux de la nouvelle aérogare, c'est un secteur qui est en développement important et donc voilà. Cet enjeu sera de connecter la station à sa destination qui est l'aérogare-passagers. Je n'en ai pas trop parlé, mais je reviens un peu sur l'est. Vous voyez une petite photo là, ce qui m'y fait penser. C'est la station aussi qui va accueillir... enfin c'est ce secteur qui va accueillir le centre de remisage. Un système de tramway comme ça il a besoin d'un endroit, d'un atelier où on peut réparer les rames, parce qu'il faut pouvoir les réparer le cas échéant. Mais c'est aussi là où la nuit on va remiser les rames. Donc il faut un petit peu de place et dans ce secteur de la zone Lagourgue c'est là où on a effectivement un petit peu de place.

Les deux stations suivantes, dont la station Technor et la station Foucherolles. Donc station Technor, plusieurs enjeux. Je vous ai dit qu'il y a 90 000 véhicules jour qui arrivent sur la RN2 à l'est. Il y en a à peu près un tiers qui se déversent sur le boulevard Sud à cet endroit. Donc là il y a un enjeu de fonctionnement du carrefour, du boulevard Sud qu'il ne faut pas rater. Il y a un autre enjeu important, c'est l'intermodalité. On s'aperçoit que c'est une station où l'on aura énormément d'échanges avec le réseau Citalis, énormément de lignes de bus passent par cet endroit-là, qui vont ensuite rejoindre Le Chaudron qui monte sur la Bretagne ou ailleurs. C'est à cet endroit que se connectent les deux projets TAeO et RunRail. Donc il y a un enjeu d'intermodalité et de faire en sorte que ces connexions soient optimisées, que les gens n'aient pas à marcher 200 mètres pour passer d'une station à l'autre, que ce soit un échange le plus rapide, le plus court possible. Bien sûr l'enjeu de la desserte ici de la zone Technor, zone d'activité, donc un enjeu desserte emplois important, et population aussi puisqu'on est juste à côté du quartier Prima où on a un fort potentiel d'habitants.

La station Foucherolles en suivant, elle a peut-être un peu moins d'enjeux d'intermodalité, quoi que... C'est une des stations où devrait passer une des lignes fortes du réseau Citalis, la ligne 8. Donc là aussi, un travail assez fin que devra mener le concepteur pour bien connecter ces deux objets.

Les stations suivantes : Université à droite, Finette à gauche. Alors Université, l'enjeu est évident, on dessert tout le pôle universitaire, le rectorat, les collèges, les lycées qui sont dans le secteur, on dessert l'hôtel de région. On est connecté quasiment en quai à quai, c'est-à-dire qu'il suffit de sortir d'un quai pour passer à l'autre, avec le téléphérique de la CINOR qui devrait partir en chantier incessamment sous peu. Donc une station là aussi majeure du dispositif

La station Finette un petit peu plus loin. Il y a un enjeu de connexion aussi avec le réseau Citalis puisque la deuxième ligne forte du réseau Citalis passe par là. La ligne 7. Donc là aussi ; comment connecter au mieux ces deux stations ? On s'aperçoit que c'est un secteur qui est en développement urbain assez vif. Donc un enjeu, en termes de desserte population et desserte emplois, important sur cette station Finette. Il y a un enjeu de restructuration urbaine, alors pour ceux qui passent sur le boulevard Sud, on s'aperçoit que dans ce secteur Finette le boulevard Sud est un petit peu déconnecté, on a une géographie qui fait que le boulevard Sud est un petit peu surélevé par rapport à la voirie donc il y a tout un travail de couture pour pouvoir connecter la partie haute et la partie basse. Je vous ai dit qu'un tramway c'est aussi l'occasion de réaménager l'espace public.

Les deux stations suivantes : Cœur Vert et Camélias. Donc Cœur Vert c'est le poumon vert de la ville. L'objectif c'est évidemment de continuer à pouvoir desservir ce poumon vert et l'ensemble des activités ludiques et sportives qui se passent dans cet endroit-là. L'Aquanor aussi est pas très loin. On s'aperçoit qu'il y a aussi le secteur des lycées qui n'est pas très loin non plus. Quand on est à 500 mètres d'une station, on peut considérer que cela se fait très bien. Les jeunes étudiants qui sont dans le secteur des lycées seront connectés au RunRail très rapidement via cette station Cœur Vert. Camélias, un enjeu urbain là parce qu'on est en plein cœur d'un secteur en développement urbain. Donc le projet Camélias qui est déjà terminé, le projet prunelle dont vous avez parlé, le quartier Vauban. Ce sont des quartiers qui évoluent très vite, le quartier Mazagran aussi. Donc une station aussi avec un fort impact sur le développement actuel et à venir de la zone. C'est une station aussi qui dessert des équipements régionaux puisqu'il y a la sécurité sociale qui est juste à proximité, il y a le Théâtre de Champ Fleuri donc des équipements aussi majeurs.

Le dernier secteur, le secteur on va dire le plus proche du centre-ville de Saint-Denis, donc une station La Source, une fois qu'on a passé les tranchées, la tranchée couverte de Mazagran et une station terminus à Bertin. Juste un petit mot sur, la tranchée couverte de Mazagran ; c'est un point dur technique de la ligne puisqu'aujourd'hui le RunRail ne passera pas dessous, le RunRail doit passer dessus. Quand vous passez dessus vous vous rendez compte effectivement qu'on n'a pas la place de mettre six ou sept mètres de plateforme pour le RunRail en plus de la voirie, des piétons et des vélos. Donc il y a un point dur technique, qu'on arrive à résoudre par des moyens dont on parlera peut être un peu plus tard, mais il faut savoir que c'est un point dur technique de la ligne. Ensuite, les deux stations je vous ai dit, on est dans le secteur le plus proche du centre-ville de Saint-Denis, donc vous avez entendu parler du projet NEO de la ville, la nouvelle entrée ouest, qui est côté littoral. On peut considérer qu'au niveau de la station Bertin aussi que l'on a une entrée de ville.

Verbatim intégral

Donc là aussi un véritable secteur à enjeux. Avec des flux routiers importants, moins importants qu'à l'est. Ici on est plutôt à 65 000 véhicules jour sur la NRL, il y en a en gros 40 % qui viennent se déverser ici au niveau de la station Bertin sur le boulevard Sud.

Donc ça fait quand même un paquet de véhicules qu'il va falloir gérer au niveau des carrefours de façon à ne pas pénaliser le RunRail ni les usagers. Il y a un enjeu important d'intermodalité. On est à l'autre extrémité de la ligne, donc à cette extrémité on aura aussi un parc relais qui sera là pour capter les gens qui viennent de l'ouest, de La Possession, du port ou de plus loin. Pour capter les gens aussi qui descendent de Bellepierre. On se rend compte dans la modélisation qu'il y a beaucoup de gens qui sont susceptibles de prendre le RunRail en laissant leur voiture à cet endroit-là s'ils viennent de Bellepierre. Donc un parc relais. C'est là aussi où on aura un pôle d'échange, c'est une station aussi qui voit passer beaucoup de lignes de bus. Les premières lignes de bus sont les Cars Jaunes qui viennent de l'ouest. Donc il y a deux lignes de Car jaune qui vont arriver là et qu'il va falloir organiser de façon à ce que les échanges soient le plus optimisés possible. Mais on a aussi beaucoup de lignes du réseau Citalis qui descendent de Bellepierre et qui vont ensuite vers le centre-ville ou ailleurs. C'est une station qui dessert l'hôpital, le conseil général, le jardin de l'État. Donc c'est une station qui dessert aussi des équipements d'intérêts régionaux majeurs.

Et c'est un tronçon sur lequel aujourd'hui on a... alors je ne sais pas si c'est maintenant qu'on en parle, je pense, des variantes, pascal... c'est le tronçon, je n'en ai pas trop parlé précédemment, l'insertion du RunRail entre la station Technor, enfin entre la rivière des pluies on va dire, et la station Camélias... le RunRail sera positionné latéralement boulevard Sud. Il ne sera pas au milieu, il sera vraiment à côté du boulevard Sud, on ne touche pas au boulevard Sud, côté mer. Entre la station Camélias et la station La Source il sera positionné latéralement, côté montagne. La raison c'est le point dur dont je vous ai parlé, au niveau de Mazagran. Techniquement on est obligé de passer côté montagne parce que la tranchée couverte à l'époque a été dimensionnée pour pouvoir accepter un système ferroviaire de ce type uniquement côté montagne. Donc on a un basculement côté mer entre Technor-Camélias on passe côté montagne à partir de Camélias jusqu'à La Source et sur ce secteur Bertin-La Source on ne sait pas encore. Alors il y a deux variantes proposées dans la concertation, soit une variante axiale, c'est-à-dire qu'à partir de la station La source on revient positionner le RunRail dans l'axe du boulevard Sud, au niveau des jardins centraux que vous connaissez tous.

Vous avez une petite coupe qui permet de présenter le projet, voilà on se met dans l'axe, on ne touche pas à la géométrie actuelle du boulevard Sud. L'autre variante c'est de rester latéralement côté sud, puisqu'actuellement vous avez une contre-allée de véhicule qui sert

à desservir les riverains et qui sert à stationner. Donc le RunRail serait positionné sur cette contre-allée, sans toucher non plus à la géométrie du boulevard Sud. Alors rapidement pour brosser les avantages et inconvénients, peut être revenir sur la précédente, sachant que vous avez en téléchargement un dossier beaucoup plus complet qui permet de comparer ces deux variantes sur le site de la Région. Mais si on veut brosser très rapidement les différents avantages et inconvénients ; cette variante axiale on va dire qu'il y a un avantage évident en termes de coût, puisqu'on ne touche pas à la géométrie du boulevard Sud, on ne refait pas de voirie, finalement on se positionne dans les jardins axiaux, donc il n'y a pas de déviation de réseau, il n'y a pas de modification de la voirie donc, effectivement c'est une variante en termes de coût qui est intéressante. C'est une variante qui est intéressante en termes de fonctionnement, je ne vais pas trop rentrer dans le détail des fonctionnements des carrefours, mais il faut savoir que quand on a une plateforme comme ça dans l'axe c'est plus simple à gérer au niveau du fonctionnement des carrefours que si on était d'un côté ou de l'autre.

Donc voilà, elle a un avantage fonctionnel, elle a un avantage coût. Elle a un inconvénient important cette variante c'est que vous le voyez elle est positionnée en plein milieu des espaces paysagers centraux puisque c'est une variante qui prend à peu près un tiers de l'espace paysager central donc ça a un impact paysager important, avec un patrimoine végétal, donc ce n'est pas simple à supprimer. La variante B rapidement ; les avantages et les inconvénients. Donc, avantage : on pourrait penser qu'elle a un avantage de coût aussi celle-ci parce que, vous voyez, elle ne touche pas le boulevard Sud non plus, elle se met dans la contre-allée. Manque de bol, dans cette contre-allée aujourd'hui se trouvent tous les réseaux ; les réseaux concessionnaires, l'eau, l'électricité, les télécoms... ils sont tous là. Et les réseaux concessionnaires sont incompatibles avec une plateforme de ce type, il faut les sortir de l'emprise de la plateforme, donc cela va obliger à déplacer les réseaux concessionnaires sous la voirie actuelle et du coup l'avantage coût à priori bah il n'existe pas, car on sera obligés de refaire des réseaux et de refaire de la voirie. Elle a un avantage celle-ci... alors on va peut-être finir sur les inconvénients, les deux inconvénients majeurs.

Verbatim intégral

Donc, le coût et le deuxième inconvénient majeur, vous voyez, il y a des petits sens interdits sur la carte, c'est que le fait de positionner comme ça le tracé sur la contre-allée va nécessiter de contraindre la circulation. Alors bien sûr on va maintenir la circulation au niveau des principaux carrefours, avec la rue Gilbert des Molières, avec la rue Tourette, avec la rue de la source, ça, c'est sûr. Par contre tous les accès riverains, les voiries secondaires, on va devoir les condamner. Donc l'inconvénient de cette variante c'est qu'on va devoir retravailler sur tout le plan de circulation de tous les riverains qui habitent côté sud. Alors ce n'est pas impossible, mais cela nécessite de revoir des habitudes et de retravailler sur le plan de circulation. L'autre inconvénient c'est le volet foncier, toute la partie gauche de la carte, vous voyez où il y a le RunRail, le pavé, le pôle d'échange... c'est un foncier qui aujourd'hui n'est pas maîtrisé par la Région, donc c'est une variante qui aura peut-être un petit peu de mal à s'inscrire dans le calendrier qu'on vous a présenté sur le RunRail et qui devra, peut-être, être « phasé » en cherchant des solutions provisoires pour ne pas impacter dans un premier temps tout ce foncier qui est sur la partie gauche du dessin. L'avantage de cette variante c'est à mettre en parallèle avec l'inconvénient de la précédente, c'est qu'on ne touche pas du tout les jardins centraux, puisqu'on se met à l'écart. Donc elle n'a aucun impact paysager sur ces jardins créoles.

Voilà très rapidement brossés les avantages et inconvénients de ces deux variantes qui sont soumises à concertation.

Pascal NICOLLE : Voilà, ça, c'était la précision qu'on voulait apporter un peu dans les détails de ce qu'il va se passer. Vous pouvez aussi vous exprimer dans cette deuxième partie sur tout ce qui est nouveaux services, nouveaux usages. On a vu avec la balade vélo qu'il y avait énormément de petits détails, mais qui vont être très importants si on veut faire une piste cyclable tout le long de ce tracé. On a vu aussi qu'il faut, Peut-être, équiper le tram à l'intérieur, qu'il faut penser aussi à des équipements en station. Voilà.

Mettez-vous un petit peu à imaginer votre parcours un peu sur le RunRail, que ce soit dans la journée pour aller au travail, pour aller faire des courses, le soir pour sortir, le week-end pour aller d'un point à un autre, dans la famille, etc. Enfin voilà, il faut se projeter pour essayer de voir un peu comment pourraient évoluer votre utilisation des transports, vos déplacements, vos trajets. Alors je vais donner la parole peut-être en priorité à ceux qui ne l'ont pas encore prise. Je vois que Monsieur vous êtes prêt, je vais vous la passer tout de suite, présentez-vous, on vous écoute.

Un homme : Bonsoir, je suis scientifique à l'université. J'ai une première question qui recoupe un peu avec les questions de fond, notamment les connexions est. En termes de priorité, ma question elle est simple c'est : pourquoi la Région priorise la ville de Saint-Denis étant donné que d'une part, il y a un projet porté par l'interco

apparemment et qu'il y a des zones telles que la zone Ouest et aussi la connexion ouest-nord qui pourraient accueillir ce type de projet. Donc en termes de moyens financiers moi j'ai du mal à comprendre pourquoi tout est centralisé sur la ville de Saint-Denis. Ça, c'est une première chose.

Pascal NICOLLE : Ça c'était votre remarque un peu négative, mais positivement vous souhaitez que le tracé évolue ou... ?

Un homme : Non, ce n'est pas négatif. Ma question est sur la priorité. À mon sens c'est nécessaire.

Pascal NICOLLE : Mais pour votre avis à vous, d'après vous, qu'est-ce qu'on devrait donc privilégier différemment ? Car il faudrait qu'on affirme positivement des choses dans cette concertation.

Un homme : À mon sens, moi j'habite dans l'ouest, je pense que la connexion ouest-nord, je ne dirais pas qu'elle est plus prioritaire, mais quand même est aussi prioritaire que la ville de Saint-Denis étant donné qu'il y a aussi un projet porté par l'interco. Voilà. Donc ma question est : pourquoi il y a cette priorité sur la ville de Saint-Denis ? Une deuxième question, plus technique, sur la technologie employée des transports guidés, il y a mentionné 30 à 40 % d'énergie verte produite par panneaux photovoltaïques, moi ce qui m'intéresse c'est de savoir quelles sont les technologies de stockage. Puisque vous ne pourrez pas utiliser directement cette énergie, il faudra la stocker, et il y a à mon sens un danger à ne pas faire, enfin une problématique c'est de ne pas utiliser des unités de stockage au plomb.

Donc j'aimerais avoir plus d'information sur le stockage utilisé dans ces transports guidés et aussi quelle est la surconsommation d'électricité qui sera induite par ces transports guidés étant donné que, malheureusement, l'électricité produite à la Réunion provient pour le moment du fossile. Donc il y a cette thématique « énergies renouvelables » qui est à mon sens pas assez claire, j'aimerais avoir plus d'informations. Et un troisième point portant sur la formation. C'est très bien de développer le transport guidé ici, mais quel est le plan de formation par rapport aux ingénieurs, la demande en ingénierie, est-ce que les écoles d'ingénieurs présentes sur le territoire vont former des ingénieurs ? Ou est-ce qu'on va encore une fois importer de la matière grise de l'extérieur ?

Pascal NICOLLE : Votre souhait c'est que ? Le local soit privilégié, j'imagine ?

Un homme : C'est qu'il y ait un plan de formation associé à cette nouvelle industrie qui va arriver. Est-ce que vous avez prévu ça ? Quels sont vos plans ? Vos projections ? Voilà. Merci.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Désolé, j'essaye à chaque fois de dépasser les questions pour avoir vos réponses, vos avis. C'est l'esprit de la concertation, c'est faire en sorte que vous puissiez vous exprimer. Alors, Monsieur vous avez déjà pris la parole, est-ce que d'autres personnes qui n'ont pas encore pris la parole veulent la prendre ? Allez-y Monsieur, je reviendrai à vous tout à l'heure.

Un homme : J'habite au bas de la rue xxx et pour venir ici j'ai pris 45 minutes. J'ai eu le temps de voir le boulevard Sud et notamment on a parlé des jardins créoles. Alors est ce qu'il y a des essences précieuses qui risquent de vous poser problème ? Il y a une double rangée de palmiers. Est-ce qu'ils vont passer à la trappe ? Est-ce qu'ils vont être sauvés ? Voilà un petit peu la question, un petit peu écologique que j'avais à faire et je voulais aussi...

Pascal NICOLLE : Pareil, Monsieur, même chose, ça c'est une question, mais votre réponse à vous, votre souhait c'est quoi exactement ? Vous voulez qu'on préserve tout ce qui est au centre du boulevard Sud ? Où... parce qu'on a deux variantes... On passe au milieu ou sur le côté ?

Un homme : Malheureusement je vais vous faire une réponse de normand parce qu'il est évident que par rapport au vélo je préférerais que l'on conserve l'état actuel. Donc autrement dit que le RunRail il passe au niveau des jardins. Voilà pour que cela ne bouge pas parce qu'actuellement la situation nous satisfait. Mais par contre, c'est vrai que mon côté écologique, vert, je trouve un petit peu dommage d'esquinter un peu les arbres. Mais à choisir je dirais franchement, je préférerais garder la situation actuelle où les vélos passent côté montagne, c'est-à-dire la situation actuelle. Voilà. Et d'autant plus que samedi on a fait la balade urbaine et on s'est rendu compte de tous les problèmes que l'on a actuellement à circuler à vélo sur le boulevard Sud depuis Bertin à Duparc et donc on va remettre une copie à la Région sur le bilan de circulation actuelle et on fera des propositions de façon à améliorer les choses quelques soient les déviations. Et je pense que ce qu'on pourra vous proposer sera des choses innovantes pour la Réunion.

Pascal NICOLLE : Alors vous évoquez les contributions qui peuvent être faites dans le cadre de la concertation. Bien sûr tout le monde peut aller sur le site écrire son avis, ce soir vous pouvez aussi nous remettre par écrit si vous le souhaitez votre contribution. Là on enregistre tout ce qu'il se dit, mais il y a aussi une possibilité pour les collectivités locales, pour les associations, pour les groupements, les collectifs de faire un avis plus argumenté qu'on appelle les cahiers d'acteurs. Donc j'en parle aussi comme on a encore jusqu'au 6 juillet pour les produire. Et tous ces cahiers d'acteurs seront bien sûr annexés au bilan de la concertation. Vous aviez un deuxième sujet Monsieur ? Non ? C'est bon ?

Alors maintenant je vais redonner la parole à ceux qui l'ont déjà prise. Il y avait déjà Monsieur là-bas. Oui vous êtes loin et du coup je cours.

Un homme : Une question concernant le transport en lui-même, est-ce qu'il pourra accueillir des vélos et en quelle quantité ? Je pense que le vélo, les transports doux, qui n'émettent aucun CO2 seront des transports qui seront prioritaires, à privilégier, voilà, je voudrais savoir si ce transport permettrait de prendre les vélos ? Et si oui combien ?

Pascal NICOLLE : Que l'on comprenne bien, c'est à l'intérieur du tram que vous parlez ? Pas de la capacité de la piste cyclable ?

Un homme dans la salle : Oui à l'intérieur. Une fois arrivé en vélo...

Une femme : Bonsoir, je suis arrivé un petit peu plus tard donc je ne sais pas si ce point-là a été abordé, mais je voulais simplement faire une petite remarque.

Pascal NICOLLE : Est-ce que vous pouvez vous présenter vous venez de Sainte-Marie ? De Saint... ?

Une femme dans la salle : Non, Saint-Denis. Je suis Dionysienne oui. C'est vrai qu'un projet de rail c'est toujours un projet qui est bon à prendre. Mais c'est vrai que je rejoins Monsieur juste avant. On peut s'interroger sur l'opportunité de mener deux projets un petit peu similaires, puisque la démarche semblable portée par l'intercommunalité, par la CINOR et par la Région de faire deux projets de rails à Saint-Denis. Donc on peut s'interroger sur l'opportunité de faire deux projets un peu similaires sur une même commune. Sachant que je me suis un petit peu intéressée aussi au projet de la CINOR qui prévoit vraisemblablement un TCSP de Quartier français à Duparc puis un rail jusqu'au Barachois qui passe par le bas de la ville me semble aujourd'hui logique avec le TCSP actuel qui est saturé, puisque quand on prend le bus on voit bien que les bus sont remplis... Donc c'est vrai qu'un rail sur la partie basse me paraît totalement judicieux, pourquoi pas la partie haute aussi, mais donc effectivement je pense qu'aujourd'hui on est dans une problématique... quand on prend des décisions... quelle que soit la collectivité ou l'organe qui prend des décisions, on engage des réunions pour les 10-20-30-40-50 prochaines années avec des prêts ou des choses comme ça...

Verbatim intégral

Et c'est vrai que ça nous engage, ça nous engage nous et nos enfants, donc c'est vrai que... pourquoi, pourquoi ne pas mutualiser finalement les moyens financiers pour mener un projet commun, et c'est la même question pour la CINOR et pas adressée spécifiquement à la collectivité régionale, mais pourquoi ne pas mutualiser les moyens pour mener un projet qui soit efficient pour la commune de Saint-Denis, mais aussi pour le reste du territoire ? Puisque c'est deux gros budgets sur Saint-Denis, donc est-ce que c'est possible réellement, est-ce qu'en termes de financement cela sera financé ? Les deux projets peuvent être financés ? Pourquoi ne pas les mutualiser pour économiser notre argent, l'argent public ? C'est une première question. Et puis on s'arrête vraiment à Saint-Denis, mais dans le projet l'idée c'est aussi de poursuivre l'extension du rail sur le reste de l'île ? On s'arrête à Bertin, quid de la suite ? Est-ce qu'il va y avoir un raccordement entre Bertin et la NRL ou qu'est-ce qu'il va se passer après ? Moi c'est un questionnement que moi j'ai.

Pascal NICOLLE : On va y répondre, comme avec Monsieur. Quand vous dites « mutualiser », là on a vu que les deux projets dont vous parlez se rejoignent au niveau de l'arrêt Technor pour aller jusqu'à l'aéroport, est-ce que vous parlez d'une mutualisation au-delà de ça ?

Une femme : En fait je voulais, moi je suis dionysienne, j'ai pratiqué le bus pendant très longtemps, notamment en habitant La Bretagne, Moufia, Bois de Nèfles, j'ai habité un petit peu de ce côté-là. Et c'est vrai l'idée pour moi c'était de descendre vers le centre-ville. Donc vraiment vers le bas. Que ce soit au niveau des lycées qui étaient vers le bas, au niveau du Lancastel ou le centre-ville. Finalement, pour moi, le boulevard Sud ne me sert qu'à descendre, faire une portion du boulevard, soit aller vers le centre-ville soit remonter. Quelque part, aujourd'hui si je pars de Duparc ou d'autres arrêts, passer par le bas ou par le haut finalement me ramène jusqu'à Saint-Denis. Aujourd'hui je pense que Bertin, il n'y a pas de connexion, il faudra prendre des bus pour aller jusqu'au Barchois jusqu'au centre-ville. Finalement, l'idée c'est de rejoindre le centre-ville de Saint-Denis, c'est là où il y a de l'activité économique, c'est là où il y a les IAE, c'est là où il y a les universités... Donc, pourquoi ne pas mutualiser finalement les moyens puisqu'il va y avoir deux gros emprunts pour mener ces deux projets un petit peu similaires pour une même commune, pourquoi ne pas mutualiser les moyens plutôt que de mener deux projets ; un porté par la collectivité régionale et un porté par l'intercommunale ?

Pascal NICOLLE : Je ne vois toujours pas bien ce que vous voulez mutualiser. C'est pour cela que je vous demandais.

Une femme : Bah les moyens financiers. Parce qu'on va faire deux tracés, donc deux projets, deux tracés, deux emprunts... pour finalement connecter qu'une même ville Saint-Denis, donc il n'y a

pas de connexion de l'est vers le Nord ou de l'ouest vers le Nord, on mène deux rails, un sur la partie haute de Saint-Denis, l'autre sur la partie basse, mais finalement c'est deux rails sur une même commune donc pourquoi ne pas mutualiser les moyens financiers pour mener un seul projet rail ?

Pascal NICOLLE : D'accord. Vous ne nous avez pas dit lequel, par exemple au niveau des tracés ? D'accord, peu importe, qu'un seul.

Un homme : Moi je viendrais sur l'aspect économique de la chose. Parce qu'on voit bien qu'il y a une inquiétude du fait qu'il y ait ces deux réseaux de transport sur rail qui seront présents à Saint-Denis. Effectivement moi j'ai une question qui viendrait sur l'aspect économique puisque si demain on aurait le RunRail qui vient concurrencer le projet de la CINOR et Citalis puisque Citalis est également une façon pour les Dionysiens de se déplacer, que finalement ce trop de réseaux collectifs fait que les réseaux collectifs ne sont plus rentables et que finalement on dit que le Réunionnais n'a pas envie d'utiliser les transports en commun. C'est aussi un risque d'avoir trop de réseaux collectifs qui seraient sur le même secteur.

Pascal NICOLLE : Vous pensez que la mentalité ne va pas forcément évoluer ou à ce rythme-là c'est ça ?

Un homme : Cela risque d'être une espèce de bataille encore politique malheureusement et que finalement l'intérêt du Réunionnais qui souhaiterait prendre du transport en commun, il va se retrouver à être dans des interconnexions plus qu'à être dans une vraie politique de déplacement réellement.

Pascal NICOLLE : Encore faut-il savoir si les gens sont prêts à lâcher leur voiture, s'il y a de nouvelles habitudes qui vont être prises avec ces nouveaux réseaux. Allez-y, Monsieur.

Un homme : Bonsoir, ma question est un peu tripartite : si on a un réseau qui passe côté boulevard Sud, je n'ai pas bien retenu les chiffres, si c'est 30 000 personnes par jour ou quelque chose comme ça. Premièrement, à l'entrée est, du coup côté boulevard Sud, est-ce que vous savez mettre 30 000 autos ? Est-ce qu'il y a une solution, est-ce qu'il y a un parking, est-ce que c'est près de Réunion première ou de Prima ? Première question. Deuxième question, c'est à peu près le même schéma sur l'expropriation, les tracés que Monsieur montrait, sur le passage Champ Fleuri est-ce que ça y fait ? Est-ce qu'il tient le banc de terrain de sport ? Est-ce qu'il tient peut-être deux trois commerces ? Ou bien... à peu près même schéma sur les stations-service qu'on a en desserte pour les commerces et les résidents qui longent une bretelle du boulevard Sud. Et a fortiori la même chose ou la même logique de l'autre côté, cette fois-ci côté Félix Guyon, Monsieur a parlé de l'entrée ouest.

Verbatim intégral

Si on a un flux qui rentre, je n'ai plus les chiffres en tête non plus, mais on est très mauvais en calcul, c'est pour ça sur les budgets nous fait mal. Enfin, a fortiori sur la réunion de façon générale. Quand nous arrive à côté Félix Guyon, pareil combien de places de parking, combien de capacité à héberger du véhicule pour pouvoir réemprunter l'intermodal ou l'interopérabilité, j'ai ces questions-là.

Pascal NICOLLE : Vous votre souhait, parce que vous posez des questions et j'essaie de vous pousser à donner des réponses, vous votre souhait c'est qu'il y ait plus de parkings relais ? C'est ça ? Qu'on ait plus de possibilités de stationner prêt des stations ? J'ai bien compris ?

Un homme : Pour vous répondre, Monsieur, je pense qu'en matière de souhait c'est encore loin donc je ne ferai pas la liste tout de suite. Parce que sinon, même si j'ai la barbe elle est pas encore blanche, ou du moins si j'avais des souhaits qui étaient désirables en matière d'ingénierie j'aurais eu un diplôme d'ingénieur et j'aurais pu me demander si c'était mieux d'avoir tel type de parking ou tel autre, je pense que c'est de la nécessité.

Pascal NICOLLE : Sur le côté pratique vous aimeriez qu'on puisse facilement descendre de voiture, rejoindre le tram... à peu près à différents niveaux.

Un homme : Oui, cela relève du bon sens, sans être ingénieur ni scientifique, si on est sur une logique intermodale, puisque c'est à peu près le terme employé, du moins sur les logiques d'interopérabilité sur les différentes lignes qui passent, je ne sais plus à combien on est exactement sur le boulevard Sud mais c'est à peu près trois ou quatre à tout casser. Mais lorsqu'on a un flux d'entrée qui était à peu près à 30 000 personnes par jour je crois, qu'est-ce qu'on fait avec l'existant et bien sûr si des gens, pour reprendre ce que Monsieur disait, si l'on était sur une incitation culturelle ou une transformation de mœurs... Oui à partir du moment où je vous un couac si je suis opérateur et que je prends mon véhicule, si je sens que ça bug à un moment donné, tout ce que je vais faire c'est que je vais avoir envie de délester le transport en commun. Quand bien même il est innovant, quand bien même il est utile pour le territoire, quand bien même il a un intérêt général pour la population.

Pascal NICOLLE : D'accord. Mais on s'interroge sur les conditions un peu, qui permettraient aux gens un peu de lâcher la voiture. C'est intéressant comme débat. Alors Madame la garante vous voulez préciser quelque chose.

Dominique de LAUZIERES : Simplement on a eu au moins trois questions sur la complémentarité entre le projet RunRail et le projet La CINOR. On a la chance d'avoir deux représentants de la CINOR ici. Je voulais voir avec vous si éventuellement ce serait pertinent

que ces messieurs de la CINOR s'expriment et puissent donner un éclairage un peu différent sur cette complémentarité.

Pascal NICOLLE : Il y a une élue de la CINOR, je ne sais pas si je lui donne la parole tout de suite, elle la demandait. Madame SITOUBE, non ?

Céline SITOUBE : Oui c'est sur le sujet et c'est en lien avec la CINOR, c'est une question toujours très technique parce qu'il me semble qu'une fois qu'on a résolu ces problèmes, eh bien on a l'aspect pratique et c'est ce dont les usagers ont besoin. Il s'agit du parc relais. Et là je vois Monsieur Colin qui est présent. La CINOR a prévu un parc relais de 600 places justement pour son propre tramway. Est-ce que ce serait celui-là qui serait mutualisé ? Moi-même en tant qu'élue de la CINOR je trouve ça assez... je ne suis pas une experte des transports, mais il me semble que c'est assez petit. Donc s'il s'avère que c'est mutualisé, votre expérience vous dit peut être autre chose, mais je ne résonne pas comme Monsieur qui se dit que 30 000 voyageurs cela veut dire 30 000 voitures, ce n'est pas du tout ça parce qu'il y a des gens qui n'utilisent pas de voiture et qui vont utiliser le tramway et donc on n'aura pas 30 000 voitures.

Mais il faut quand même donner l'opportunité aux usagers de déposer leur voiture. Et s'il s'avère que ces parkings sont beaucoup trop petits, le Réunionnais ayant cette mentalité, cette habitude de son véhicule personnel, de son confort, dès qu'il sera confronté à une difficulté et ne trouvera pas de place de parking, et bien il ne laissera pas sa voiture et continuera. Résultat on aura un très beau tramway, éventuellement deux très beaux tramways, qui seront amenés à circuler vides à certains moments et ce sera coûteux. Et il me semble, et là non plus je ne suis pas experte en transports, qu'il n'y a aucun système de transports qui soit rentable. On essaye juste de faire en sorte que ce soit le moins coûteux possible pour la puissance publique, donc pour les impôts, mais il n'y a rien qui soit rentable. Donc sur cette question technique j'aimerais beaucoup avoir cet éclaircissement.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Vous rejoignez donc l'idée qu'il faut prévoir suffisamment de capacité en tout cas pour que les automobilistes puissent... Est-ce que je m'arrête sur la question des deux trams ? Quelqu'un veut prendre la parole ?

Dominique PICARDO : Bonsoir, Dominique PICARDO, chef de projet tram Nord à la CINOR, je crois que l'essentiel a été dit. Madame COUAPEL SAURET tout à l'heure le précisait, l'idée est bel et bien sur une dynamique comme celle-là d'avoir des projets qui sont complémentaires. Je crois que c'est de la complémentarité des deux démarches que peut naître une initiative citoyenne, j'ai envie de dire qu'il s'agit de faire comme Popeck. C'est faire le meilleur et le moins cher. Et je crois que tout le monde s'entend sur cette démarche-là et sur la volonté de faire travailler, d'abord il y a eu des rencontres entre politiques, qui ont ensuite été déclinées au niveau du personnel administratif et des agents qui ont à le mettre en œuvre et dès lors, aujourd'hui, on travaille à des solutions communes. Quand j'entendais tout à l'heure dire que chacun fait dans son coin, non là l'idée c'est bel et bien de travailler ensemble à une réponse commune et qui soit une réponse qui aille dans le sens maximum de l'intérêt des citoyens. Et c'est bien à ça qu'on s'évertue à travailler. Maintenant il faut développer les choses, les mettre en œuvre, se sont deux projets qui se rapprochent l'un de l'autre donc il y a une dynamique qu'il convient de bâtir, mais où a priori la volonté a été formellement exprimée des deux côtés.

Pascal NICOLLE : Cela vous suffit ?

Dominique de LAUZIERES : Ce n'est pas à moi que cela doit suffire c'est plutôt à la dame qui a posé la question sur l'opportunité d'avoir deux projets, le Monsieur qui a posé la question de la mutualisation et vous aussi qui aviez déjà soulevé le problème. Est-ce que cette réponse vous...

Fabienne COUAPEL SAURET : Je propose de répondre, mais on va peut-être laisser encore... il y a deux autres personnes qui veulent poser des questions et après je ferai une réponse globale. Il y a un Monsieur...

Pascal NICOLLE : On continue, Monsieur.

Un homme : Oui, bonjour, j'habite dans les hauts de Sainte-Marie, pour compléter en fait un peu les interrogations sur le parking, moi aussi je m'interroge sur la capacité. Si je viens travailler sur Saint-Denis et que je dois déposer ma voiture à Sainte-Marie, déjà je voudrais savoir si le parking sera surpayé, est-ce qu'il y aura un coût là aussi puisque si on paye à la fois un parking toute la journée en stationnement, si on paye le trajet pour aller jusqu'à Saint-Denis, si cela coûte bien plus cher que de prendre sa voiture et d'aller au travail... je prendrais ma voiture.

Pascal NICOLLE : Donc votre avis c'est de faire en sorte que ça coûte moins cher... globalement... que de prendre sa voiture, de la garer en ville...

Un homme : Le but du jeu c'est ça, je pense, pour moi, que le projet est nécessaire et opportun vu que le nombre d'embouteillages qui n'arrête pas d'être croissant que ce soit du côté est, que ce soit dans le centre-ville de Saint-Denis ou que ce soit dans l'ouest, on passe des heures et des heures dans les embouteillages. Moi je considère que les heures passées dans les embouteillages c'est à rajouter au temps de travail, donc ça fait des journées très longues et tout ce qui peut permettre de gagner du temps il faut le privilégier. Après il y a l'aspect financier qu'il faudra prendre en compte. Même si le tramway était gratuit, c'est quand même le contribuable au final qui va payer donc... il ne faut pas se leurrer, l'exploitation de ce système-là c'est difficilement « équilibrable », entre les produits et les dépenses... Donc oui, il faut trouver des solutions, mais qu'elles soient quand même intéressantes pour qu'il y ait du volume pour que, plus la fréquentation est importante mais les pertes sont grandes en fait.

Pascal NICOLLE : Merci, on a compris votre message. Alors, Madame.

Une femme : Bonjour, moi j'habite à Saint-Denis, je travaille aussi à Saint-Denis et du coup je suis plutôt très séduite par le projet. On a aussi en tête pas mal de villes qui se sont développées grâce à ce... enfin qui ont des tramways et qui ont un développement écologique, citoyen intéressant. Donc, je suis plutôt pour. Ma seule... ce n'est pas une crainte, c'est plutôt une suggestion... savoir comment, d'ici la fin des travaux, d'ici cinq ans c'est cela ? D'ici la mise en ligne, en service, dans quelle mesure il pourrait y avoir un travail entre les différentes collectivités, par exemple la ville de Saint-Denis ou Sainte-Marie, pour optimiser et développer tous les autres modes doux... Par exemple moi j'aimerais aller travailler en vélo, j'aimerais prendre un bout de tram. Donc être sûr qu'il y ait suffisamment, mais vraiment, de places. Et que ce ne soit pas des... ou un système pour les accrocher en extérieur... un système pour que vraiment on ne galère pas avec son vélo. Que peut-être à terme on puisse recharger des vélos électriques, parce qu'on en voit de plus en plus, des trottinettes en ville on en voit pleins, mais est-ce que derrière la ville de Saint-Denis va mettre aussi en place des vélos en libre service ? Aujourd'hui c'est suicidaire de faire du vélo en ville ; il n'y a pas de piste cyclable, les gens ne sont pas du tout habitués, c'est plutôt hyper risqué. Donc est-ce qu'il y a une réflexion qui pourrait se mettre en place dans les années à venir ? Un travail de... voilà. Imaginer quelque chose pour qu'entre toutes ces communes on puisse circuler en vélo, en vélo électrique.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup. On va justement organiser demain soir un atelier à 18 heures sur la question de la transition. C'est-à-dire ; comment on se prépare à ces nouvelles habitudes, ces nouveaux modes de transport ? Encore ? Ah bah voilà Monsieur, vous n'aviez pas encore pris la parole. On va y arriver, tout le monde va la prendre. Allez-y.

Un homme : Bonsoir, en fait moi je suis directement impacté par tous ces déplacements parce que je suis conducteur de bus chez Citalis, donc tous les jours je suis confronté aux bouchons et au nombre de passagers croissants. Moi la question que j'aurais voulu poser, justement parce qu'il y avait deux projets, c'est le matériel roulant pourra-t-il passer d'un tracé sur l'autre ? Est-ce qu'au niveau de l'écartement des rails ce sera identique ? Est-ce qu'au niveau alimentation ce sera identique ? Pour pouvoir justement mutualiser les deux tracés, mais surtout faire pouvoir emprunter le Tram-Train au niveau du parcours de la CINOR. Pour justement éviter qu'il y ait des changements de tram ou de rames au niveau du tracé de la CINOR et au niveau du tracé de la Région.

Pascal NICOLLE : Donc votre souhait c'est que les deux projets soient compatibles y compris sur le plan technique.

Un homme : Voilà, le fait que deux projets... parce que moi je viens d'une région d'Alsace, où justement ils ont sorti le premier Tram-Train de France. C'est-à-dire qu'ils arrivaient à connecter le centre-ville de Mulhouse aux voies SNCF. Donc il y avait des trains, des TER, qui se connectaient directement dans le centre-ville de Mulhouse. Donc ce serait peut-être intéressant de pouvoir connecter des deux modes de transports, en fait c'est deux modes de transports identiques, mais est-ce que ce sera le même matériel roulant ? C'est ça ma question en fait.

Pascal NICOLLE : D'accord. Dans la partie mutualisation, il faut qu'on en parle. C'est bon Madame COUAPEL on peut... ? Alors, poser la question : est-ce que c'est vraiment utile aujourd'hui d'avoir ces deux projets sur la même collectivité ? Vous avez dit que l'on est comparable à Nice et qu'à Nice c'est déjà beaucoup plus que ça. Peut-être, argumenter maintenant sur les budgets, les financements, l'aspect technique... beaucoup de questions ont été posées.

Fabienne COUAPEL SAURET : Je vais essayer de répondre à vos interrogations, enfin du moins je vais essayer de vous convaincre. Après, ce sera à vous d'avoir votre libre arbitre et de pouvoir vous faire votre propre opinion. En tout cas merci parce que vous nourrissez vraiment le débat et c'est important que vous puissiez vous exprimer. Monsieur PICARDO de la CINOR vous l'a dit. Il y a un travail entre les collectivités à un niveau élu et à un niveau technicien qui est évidemment pour que ces deux modes de déplacements soient complémentaires. Ils sont différents, mais ils sont complémentaires.

Alors je ne sais pas Madame si vous étiez là tout à l'heure lorsque j'ai expliqué... alors je vais le redire ; ils sont différents pourquoi ? Le tram Nord est un tram urbain. Qui a vocation à desservir le centre-ville et les quartiers d'une manière plus fine. Avec une vitesse bien moindre ; 20-25 kilomètres/heure.

Et il desservira effectivement beaucoup plus de secteurs et de quartiers alors que le RunRail c'est un express. C'est la colonne vertébrale du transport-déplacement. C'est l'armature, parce qu'il a vocation justement à rouler beaucoup plus vite, à avoir moins de stations, il a surtout vocation à relier les villes, c'est de l'intercités. C'est, le RunRail, c'est l'express réunionnais qui aura vocation à terme à faire 150 kilomètres, à relier justement l'est et l'ouest. Donc on a déjà lancé les études pour l'extension vers l'ouest et pour l'extension vers l'est. Vers l'ouest, parce que ça intéressait particulièrement Monsieur, il ne saurait y avoir de transports collectifs performants sans nouvelle route du littoral. Vous l'avez bien compris. Aujourd'hui on ne pourrait absolument pas faire passer un tramway au pied de la falaise. Donc il faut d'abord que la nouvelle route du littoral soit livrée, et elle est déjà dimensionnée pour accueillir du ferré léger, pour pouvoir donc ensuite accueillir le RunRail dans son prolongement.

Vous disiez Madame, quid de Bertin ? À Bertin, il y a le pont Vinh-San, le RunRail passera sur le pont Vinh-San, justement dans un souci d'argent public, d'économies, il est prévu qu'on ne fasse pas de nouvel ouvrage d'art et que sur le pont Vinh-San il y ait un tracé en alternance. Une rame qui passe, l'autre attend, et après la deuxième passe. Pour éviter justement des travaux trop importants et trop colossaux. Et ensuite, jonction avec la nouvelle route du littoral. Cher Monsieur, pour répondre à votre question, je vous indiquais qu'on travaillait très bien avec les élus de la CINOR, mais on travaille également très bien avec les élus du TCO. Nous avons fait déjà des Copil, des comités de pilotage, parce que le TCO a un projet de Tram Ouest. Vous voyez l'articulation. RunRail c'est le réseau interurbain express régional qui n'a pas vocation à aller dans les centres-ville. Qui a vocation à desservir les cités entre elles. En revanche les trams Nord au Tram Ouest, eux ils ont vocation à desservir les centres-ville. Donc nous travaillons aussi avec les élus du TCO. Est-ce que vous saviez qu'il y avait déjà un projet de Tram Ouest ? Il y a un projet, d'ailleurs il y a une co-maîtrise d'ouvrage Région-TCO pour ce projet de Tram Ouest qui a vocation à desservir La Possession, Saint-Paul, Le Port, alors que le RunRail passera en périphérie, il n'ira pas en centre-ville.

Verbatim intégral

Il passera en périphérie pour suivre sa route, son rail plus exactement, vers Saint Pierre. C'est un réseau express. Quand on regarde l'architecture des transports en métropole par exemple, ou dans d'autres villes importantes, vous avez toujours un réseau express. Alors souvent en métropole c'est le ferré, la SNCF. Mais en ville à Paris c'est le RER par exemple. Ensuite vous avez les lignes de métro qui viennent se connecter sur le RER. À la Réunion on est en train d'écrire une nouvelle page, on est en train de vivre notre révolution en matière de transports-déplacements. Donc, réseau express RunRail qui a vocation à s'étendre vers l'est, vers l'ouest, jusqu'au Sud et sur lequel viendront se connecter les réseaux urbains : tram Nord pour le Nord, Tram Ouest pour l'ouest.

Vélo. C'est important le vélo. Alors, moi je souhaite en effet, je le souhaite, je vous le dis. Maintenant est-ce que je serai entendue par les techniciens... je ne sais pas. Oui je souhaite qu'il y ait des rames pour pouvoir accueillir du vélo. Que l'on puisse prendre son vélo, sa trottinette, monter dans la rame et ensuite faire le dernier kilomètre avec la trottinette à vélo comme cela se fait ailleurs. Maintenant nous avons souhaité rencontrer les associations de vélos qui le souhaitent, on va intégrer cette demande dans le cahier des charges qui va faire l'objet du marché global de performance comme vous l'avez vu sur le calendrier tout à l'heure qui va être lancé à la fin de l'année. Moi je vais demander à ce que cela fasse partie du cahier des charges, après on verra bien si les constructeurs nous font des propositions intéressantes. Mais oui on souhaite vraiment le développement du vélo.

Pour répondre à Madame, en disant « est-ce qu'il y a un schéma un peu directeur global ? Est-ce que tous les élus se mettent autour de la table pour parler vélo ? ». Nous avons fait mieux que ça. En 2014 on s'est tous réunis. Tous les élus, les communes, les interco, Région, départements et l'État. Et nous avons beaucoup travaillé, on a rédigé le plan régional vélo qui est accessible sur Internet. Il a été validé en 2014 et il a vocation justement à créer des voies et des pistes vélo un peu partout sur la Réunion. Après c'est une compétence des communes. Donc il faut que les communes aussi aient envie de développer sur leur propre territoire, et certaines le démontrent tous les jours qu'elles ont envie de développer sur leur propre territoire, des pistes et des itinéraires cyclables. Et la Région peut les accompagner financièrement, y compris l'Europe. La Région, sur son foncier disponible, c'est-à-dire la voie vélo régionale elle a montré aussi sa volonté de s'inscrire dans cette logique. Oui il y a un schéma directeur, il y a une animation qui est faite. Tous les ans on fait des comités techniques, des Copil, on a fait un grand séminaire en 2017, fin 2017, qui a réuni l'ensemble des collectivités sur cette question vélo parce qu'on avait lancé plusieurs études et notamment l'étude sur le modèle économique du vélo en libre-service, vous savez le Vélib'. Pour que cela puisse être décliné partout. Après

la Région ne peut pas se substituer aux communes. C'est aux communes de s'emparer de ces sujets parce que se sont-elles qui sont propriétaires du foncier. Il faut être propriétaire de son foncier pour installer des stations par exemple. Il faut avoir l'autorisation de la commune pour pouvoir installer des stations vélo sur son territoire. Donc c'est un travail qui doit se poursuivre, cela coûte très cher le vélo en libre-service et vous voyez que dans certaines grandes communes de métropole ils l'abandonnent. Et comme le disait tout à fait justement ma collègue élue, de Sainte-Marie, le transport public c'est un service public, ça coûte cher, les recettes ne viendront jamais couvrir la dépense que représentent les transports publics. Alors on ne va pas vous parler de rentabilité... moi je veux bien... mais les recettes ne viendront jamais couvrir. Et c'est cela pour tous les réseaux de transport, que cela soit du bus, du tram, du ferré, les recettes ne viennent jamais couvrir le montant des dépenses. Surtout en plus lorsqu'il faut faire de grandes infrastructures. C'est un service public, et c'est un vrai sujet, gratuité, pas gratuité. Parce que vous avez raison, Monsieur, quand c'est gratuit ce n'est jamais gratuit pour tout le monde, il y a forcément quelqu'un qui paye. Vous savez sur le titre de transport actuel, vous savez quelle est la part actuelle de la collectivité ? Quand je dis collectivité, il y a la Région, mais après il y a les cinq intercommunalités. Quelle est-elle cette part ? 80 %. Sur le ticket de transport aujourd'hui que vous utilisez pour prendre le bus 80 % sont déjà payées par les collectivités, donc par le contribuable. La question de savoir si l'on continue sur les 20 % restants ou pas c'est la question qui se posera vers la fin d'année lorsqu'on ira vers ce débat justement sur la gratuité. C'est des questions comme ça qui sont essentielles.

Alors je ne sais pas si ma réponse vous satisfait sur pourquoi deux projets dans le Nord... Mais il y a également deux projets dans l'ouest. Alors, dans l'ouest on va mutualiser sur une dizaine de kilomètres. Pour permettre justement la mutualisation des gares, la mutualisation des rails. Dans le Nord on essaye et on travaille justement sur ces questions de mutualisation de la Technor à l'aéroport.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Et sur la capacité de financer ces projets ?

Fabienne COUAPEL SAURET : Sur la capacité de financer, en ce qui concerne le RunRail, nous on a un peu d'avance c'est vrai, on sait qu'on a déjà des inscriptions aux prochains programmes européens et aussi sur les fonds propres de la Région puis nous espérons que l'État nous accompagnera aussi sur ce projet. Je vais vous dire, on va espérer que l'État nous accompagne, mais pour prendre la comparaison avec Nice, comme je vous l'indiquais on y était encore il y a deux trois jours, puisque c'était la grande messe des autorités responsables de transports qui se tenait à Nice. Nous avons fait beaucoup de visites techniques, notamment du tram. On a eu le plaisir d'ailleurs de rencontrer un jeune ingénieur réunionnais. Quelqu'un posait la question de la formation. Il a participé au projet du tram à Nice et peut être qu'un jour il aura envie de rentrer dans son île pour participer encore à un projet. Je n'en suis pas sûre parce qu'a priori il a un poste à responsabilité là où il est actuellement. Alors vous voyez, c'est bien aussi d'avoir ces échanges, des Réunionnais qui vont travailler aussi en métropole pour revenir, pourquoi pas, nous faire bénéficier de ce qu'ils ont pu apprendre.

Sur la participation de l'État. Sur le tram de Nice, la troisième ligne qu'ils vont inaugurer à la fin du mois, là les travaux se terminent, ils en sont à la troisième quand même, vous voyez et la quatrième est déjà dans les cartons en phase d'étude. La troisième elle a coûté 500 millions. Il y a eu 50 millions de l'État. En termes de financements aujourd'hui on est sur une enveloppe inférieure à 300 millions, on sait qu'on a en effet le soutien de l'Europe, comme l'Europe nous a soutenus sur le projet de la route du littoral parce qu'elle a financé effectivement les voies qui sont déjà réservées aux transports en commun qui sont sur la nouvelle route du littoral, y compris le ferré léger.

Est-ce que j'ai à peu près répondu à votre question sur la complémentarité de systèmes différents, mais qui sont complémentaires ?

Pascal NICOLLE : On va continuer quand même sur les aspects peut être un peu techniques, par exemple sur les parkings relais, est-ce qu'ils pourraient être mutualisés, est-ce que le parking relais dont on parle dans le projet TAeO est le même, etc. Pareil sur la question des rails et...

Karim LECHLECH : Oui effectivement. Donc sur la partie plus technique on travaille de concert avec nos homologues de la CINOR pour effectivement faire en sorte de mutualiser tout ce qui peut l'être. Pour répondre à la question d'un d'entre vous, ou d'une d'entre vous, sur l'écartement des rails on est partis pour effectivement avoir des rails aux normes standard donc 1.435 comme partout. La problématique du matériel elle est totalement à part parce que si vous

voulez aujourd'hui les deux maîtres d'ouvrages que sont la Région et la CINOR vont lancer des appels à candidatures et des appels d'offres distincts. Donc on ne peut pas, c'est interdit par le code des marchés publics d'obliger l'un et l'autre de prendre le matériel de son voisin. Donc il y aura des appels à candidatures qui seront lancés, avec des conditions de compatibilité pour faciliter la mutualisation. Donc, en tout cas on travaille au maximum pour favoriser cette mutualisation, que ce soit au niveau des problématiques des process techniques qu'au niveau des problématiques de déplacements. On est d'ailleurs encore en pleine réflexion sur la partie entrée ouest de Saint-Denis, notamment là où les deux systèmes ne se rejoignent pas tout à fait aujourd'hui.

Sur les parkings relais, sur le projet du RunRail, on a une spécificité, puisque comme on vous l'a expliqué ce projet est amené à s'étendre vers l'est et vers l'ouest. Donc un parking relais qui serait posé aujourd'hui à l'est et dimensionné en fonction des entrants qu'on attend de l'est, le jour où l'on va étendre la ligne vers l'est-ce parc relais-là n'aura plus du tout la même fonction. Donc tous les parkings relais qu'on va réaliser dans le cadre du RunRail sont des parcs relais appelés à évoluer, tant en dimension qu'en fonction. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on sait faire, ça existe de par ailleurs, des parkings relais qui peuvent être transformés en bureaux, en logements et qui peuvent être réaffectés à d'autres usages. Donc c'est vers ça que l'on s'oriente, en tout cas nous sur le RunRail.

Pascal NICOLLE : Et en capacités ? Puisque la question était posée des 600 places.

Karim LECHLECH : Sur celui de la CINOR, je pense que vous parlez de celui de Bertin ? Celui de Duparc ? Alors sur celui de Duparc, a priori ils ne sont pas mutualisés. Parce qu'à l'heure où l'on parle celui de la CINOR s'arrête plus près de l'aérogare et nous allons jusqu'à Duparc. Donc on traverse nous toute la zone commerciale Duparc pour aller là où il y a aujourd'hui pôle d'échange.

Verbatim intégral

Sur les aspects techniques d'énergie, en fait sur l'aspect énergie ce qu'il ne faut pas confondre, alors je ne sais pas si c'est le cas ou pas, c'est que le photovoltaïque que l'on produit il est destiné à être réinjecté dans le réseau. On ne fait pas avancer les trains avec le photovoltaïque par rapport aux problématiques de batteries. Par contre toute l'énergie récupérée par le freinage elle est réinjectée dans le réseau là aussi au niveau des stations pour être récupérée par d'autres motrices. Il n'y a pas de stockage à priori. Sauf si demain on envisageait un système d'alimentation discontinu. Donc d'alimentation éventuellement par le sol, où là effectivement à chaque fois qu'il y a biberonnage, il y a stockage. Pour aller jusqu'à la prochaine station de biberonnage. Ce dispositif-là, il est ouvert. C'est-à-dire que nous aujourd'hui dans le cadre du marché global de performance ce que l'on demande aux prestataires, aux fournisseurs, c'est d'atteindre les performances souhaitées. C'est-à-dire de pouvoir aller jusqu'à 80 kilomètres/heure, avec des interdistances de stations qui peuvent être sur plusieurs kilomètres. Aujourd'hui les fournisseurs ont des procès, on des systèmes qui ne peuvent pas tous, forcément, atteindre... ce système-là, aujourd'hui, dans l'état actuel des règles de l'art, enfin de ce qu'on connaît, aujourd'hui si l'on voulait faire ça il faudrait des batteries énormes. Donc ce n'est pas ce vers quoi a priori on s'oriente parce que nous ce qu'on veut c'est quelque chose d'écologique, mais de performant et à un coût raisonnable. Donc aujourd'hui tout est ouvert, ce sont les fournisseurs qui vont nous répondre, sachant que nous ce qu'on leur demande c'est d'atteindre des performances.

Sur les notions de tarifs, de prix et de jonction entre les tarifs de stationnements et de transports. Ce qu'il faut savoir sur la politique tarifaire, là aussi que l'on va mettre dans le marché global de performance, c'est que c'est bien la Région qui gère aujourd'hui le réseau Car Jaune, et qui va gérer demain ce réseau ferroviaire. Il est bien entendu que dans le cahier des charges qu'on va mettre en place qu'on va faire en sorte que cette tarification soit coordonnée. Et que le ticket d'une personne qui monte par exemple à Sainte-Suzanne, à Sainte-Marie ou à Saint-Benoît dans l'est dans un Car Jaune on ne va pas le faire prendre un nouveau ticket quand il va monter dans le RunRail. Il aura le même titre, qui sera interopérable. Alors déjà, il va avoir à vivre et on le regrette, mais c'est comme cela, ce qu'on appelle une rupture de charge, il va sortir d'un véhicule et monter dans un autre, il va badger, ce sera une connexion normale, mais ce sera le même titre de transport, donc avec le même tarif. Aujourd'hui il n'est pas question de faire appliquer sur le RunRail un tarif différent que celui qui est appliqué sur le reste du réseau, Car Jaune. Donc on aura une continuité en fait du réseau.

Pour répondre à la problématique des parcs relais. En fait ce qui se pratique généralement, et il n'y a pas de raison qu'on sorte de ce système-là, c'est que pour encourager justement le report modal

c'est que la personne qui gare sa voiture et qui utilise un ticket de transport en commun, en fait son stationnement lui est offert. C'est-à-dire que la personne ne va pas payer son stationnement. L'idée c'est d'inciter l'utilisateur à poser sa voiture et à monter dans le transport en commun. On reproduira ce système-là.

Pascal NICOLLE : Il reste quelques années avant la mise en service, comment vous imaginez la formation des personnels qui vont être amenés à travailler sur ce réseau? Combien d'emplois vous prévoyez, est-ce que ce sont des emplois qui vont être locaux? Avec des gens formés sur place?

Karim LECHLECH : Alors là aussi, cela fera partie des critères qui vont être dans le cahier des charges auquel devront répondre les futurs candidats. Ce qu'on sait aujourd'hui c'est qu'en phase travaux le projet représente 500 emplois en équivalent temps plein. Et à terme en exploitation, 80 emplois de façon pérenne. Pour ce tronçon-là, ces 10 kilomètres-là. Donc bien entendu que lorsque les candidats vont répondre, on va leur demander de nous proposer tout un système d'offres de formation pour pouvoir justement avoir de l'emploi local et cela fera partie des critères de notation des différentes offres.

Pascal NICOLLE : La concertation de ce point de vue là enrichit en quelque sorte ces appels d'offres que vous allez lancer pour sur marché. Un mot sur les essences des arbres. Si vous enlevez les arbres comment vous allez les remplacer? Les reconstituer? Parce que c'est quand même la norme aujourd'hui.

Antoine RAYNAUD : Pour revenir juste sur ce marché global de performance, c'est important de comprendre qu'aujourd'hui on écrit un programme on ne conçoit pas, on ne fait pas de la conception détaillée. Et quand on parlait de performances, c'est des performances techniques bien sûr, temps de parcours, la vitesse commerciale, la régularité, etc. Ce sont des performances que l'on peut mesurer. Il y a des performances environnementales pour revenir sur ce que disait Monsieur, effectivement dans la petite plaquette que vous avez, aujourd'hui on a estimé que 30 à 40 % de la facture énergétique pouvait être couverte par deux volets : le photovoltaïque et la récupération du freinage en station. Maintenant aujourd'hui on ne fait pas de conception détaillée, on va challenger les industriels, les gens qui vont répondre à cet appel d'offres. Et une fois qu'ils auront indiqué la performance qu'ils sont capables d'atteindre, ils vont devoir la suivre. Il y a donc des pénalités qui vont s'en suivre.

Verbatim intégral

C'est important de comprendre ça. Aujourd'hui on a fait une faisabilité nous permettant de sortir les chiffres qui sont sur la plaquette, mais peut-être qu'on arrivera à des performances meilleures que ça puisqu'on va responsabiliser les industriels là-dessus. Il y a aussi des performances sociales, on vient d'en parler ; l'emploi local peut faire partie d'un jeu de performances sociales qui feront partie aussi du cahier des charges. Donc c'est très important cette façon de contractualiser ce marché spécifique global de performance qui n'est pas évident, enfin qui n'est pas classique, mais qui va permettre de challenger les industriels sur tous ces volets, qu'ils soient techniques, environnementaux ou sociaux. Sur le volet paysage, effectivement on a un petit peu regardé comment pouvait s'intégrer cette plateforme. Vous avez vu les quelques plans de principes qui sortent.

C'est sûr qu'une plateforme ça fait 6-7 mètres de large. Et qu'il y a des endroits où il faut faire des choix. Maintenant le concepteur il va faire ces choix. Aujourd'hui nous notre analyse c'est que si on est en position axiale sur le tronçon Bertin-La source, effectivement c'est qu'un tiers des jardins au milieu doivent sauter. Alors sur ces sujets-là on ne travaille pas tout seuls, dans le groupement que je représente il y a des paysagistes réunionnais qui travaillent avec nous. On fait intervenir des associations qui travaillent avec nous pour être certains de ne pas faire de bêtises et ne pas faire tomber les arbres remarquables. Voilà. Le résultat on l'aura dans un an, une fois qu'on aura choisi le concepteur, en fonction de la réponse qu'il aura donnée par rapport à un cahier des charges qu'on lui aura fixé.

Mais si le cahier des charges dit « il n'y a pas d'impact sur les arbres remarquables qu'on aura identifiés » il sera obligé de s'y conformer. Il y a donc un impact paysager dans la partie ouest. Partout ailleurs, le projet, je vous l'ai dit, sera là pour renforcer et au contraire améliorer la situation. Le boulevard Sud aujourd'hui au niveau paysager il n'est pas... il n'est pas équivalent. Que l'on soit à l'est ou à l'ouest... donc l'objectif c'est de renforcer le caractère paysages notamment de toute la partie est. Et puis il faut savoir que quand on enlève un arbre on doit en replanter. Alors ce n'est pas forcément la règle du 1 pour 1. Il y a ce qu'on appelle des mesures compensatoires qui sont imposées. Les procédures réglementaires vont nous imposer des choses, ce sera 1 pour 1, 1 pour 2 je ne sais pas. Mais en tout cas, au minima un arbre détruit sera replanté.

Pascal NICOLLE : Donc, en tout cas on prend en compte votre vigilance sur ce point. Cela rentre bien sûr dans la concertation. Alors, on arrive un peu au terme de la réunion, donc si jamais vous avez encore une ou deux questions n'hésitez pas. Je rappelle qu'on a un atelier demain, donc vous pouvez prolonger si vous voulez vous inscrire. Je donne la parole à Monsieur, car il n'a pas encore pris la parole. Allez-y.

Un homme : Bonsoir, bon merci de donner la parole sur ce beau projet. Je suis Dionysien. Ce ne sera pas une question technique, ce sera plus une question politique. Si je peux me permettre. À l'aune des prochaines élections régionales de 2021 qu'advient-il de ce beau projet si jamais le scrutin, le résultat du scrutin venait à mettre en place une autre équipe ? Est-ce que d'ores et déjà la Région, on peut s'interroger, à faire en sorte qu'il y aurait une charte sur laquelle serait mentionnée que, quelle que soit l'issue du scrutin, l'équipe qui reste, ou l'équipe qui reprend la pyramide, le projet verra le jour. Pour ne pas, comme d'habitude, parce qu'à la Réunion on est un peu coutumier du fait que lorsqu'une nouvelle équipe arrive en place, on chamboule tout, bon patin couffin, on ne va pas refaire le truc. Pour ne pas s'engouffrer, s'enliser encore dans un truc financier et pour ne pas encore alimenter une certaine gabegie financière. Merci.

Pascal NICOLLE : Cela va être l'occasion, peut-être, pour Madame COUAPPEL de conclure provisoirement cette partie. Ah encore un petit mot.

Un homme : C'est une suggestion, parce qu'on a démarré cette réunion en présentant le tronçon qui va être fait. On a échangé sur... vous avez expliqué qu'il y aurait plusieurs phases. Je pense que dans la globalité, dans la présentation du projet, il faut qu'on perçoive bien cette globalité. On ne peut pas se contenter, enfin je vous le dis encore, je vais parler encore en tant qu'usager venant de l'est, de voir qu'un tronçon qui fasse Duparc-Bertin. C'est une globalité, vous l'avez dit c'est un réseau express régional réunionnais et il faut qu'on voie cette globalité. Moi, vous parliez de comment faire pour faire évoluer les pratiques, je crois que tant que, au-delà de l'incitation financière sur les parkings ou autre chose, tant qu'on ne pourra pas se dire qu'on divise son temps par deux de son domicile à son lieu de travail, allez comme retour, ça va être compliqué de lâcher la voiture. Voilà, première suggestion.

Aux représentants de la CINOR une suggestion par rapport au projet TAeO. Je ne sais pas s'ils sont engagés dans les mêmes démarches que la Région par rapport aux débats et à la participation publique. Si c'est le cas tant mieux, si ça ne l'est pas ce serait bienvenu. Je crois que c'est tout. J'avais un dernier point, mais il m'échappe là, ça reviendra peut-être après. C'est presque une boutade que je vais faire pour terminer, voyez-vous moi je suis venu là ce soir en Car Jaune. Bah, il est 20h30 et puis je vais rentrer par les moyens...

Fabienne COUAPPEL SAURET : Bah on fera du covoiturage.

Verbatim intégral

Pascal NICOLLE : Alors Madame COUAPEL, effectivement il y a cette question, mais on aurait pu la poser dès le début. Qu'est-ce qui nous garantit qu'au-delà de 2021 ce projet va pouvoir se déployer même s'il y avait un changement politique à la tête de la Région ?

Fabienne COUAPEL SAURET : C'est une très bonne question, je vous remercie Monsieur de l'avoir posée parce qu'elle va, je l'espère, lever un certain nombre d'ambiguïtés. Déjà pour l'ancien projet, celui de 2010, il faut savoir que ce n'est pas notre équipe qui a écarté ce projet, mais c'est la Cour d'appel. C'est la justice qui a estimé que ce projet n'était pas viable, n'était pas financé, n'était pas finançable et donc à annuler la déclaration d'utilité publique. D'abord le tribunal administratif, ensuite la Cour d'appel. C'est pour ça que ce projet n'a pas été mis en œuvre et pourquoi également c'est qu'il n'était absolument pas autant avancé. Je veux dire, il y a effectivement des projets sur lesquels on fait d'abord de la communication et ensuite on travaille techniquement.

Nous on a fait un peu l'inverse, et c'est vrai qu'on fait l'inverse, c'est-à-dire qu'on travaille toujours techniquement et ensuite on communique. Mais on ne le fait pas que pour le RunRail, je pense que c'est pour l'ensemble des projets en matière de transport-déplacement à la Réunion où l'on n'a peut-être pas assez informé. Mais je vous rejoins là-dessus pour participer à ce changement de mentalités il faut absolument que l'on soit beaucoup plus dans l'information, dans la pédagogie et qu'on dise et qu'on redise ce que nous avons réalisé, ce que nous faisons actuellement, ce que nous allons continuer à réaliser. Ce projet Monsieur, le projet RunRail il a été bâti, il a été co-construit, et je pense que c'est pour ça qu'il y a aussi un fort consensus sur ce projet. Vous savez la politique des transports-déplacements, en règle générale, en tout cas depuis que je suis élue en charge des transports et déplacements, c'est-à-dire depuis 2010, je m'attache à dépasser les clivages politiques, à travailler avec tout le monde. Je ne regarde pas la couleur politique, je regarde l'intérêt de l'élu ou élue « ue » à travailler ensemble sur ces sujets-là. Et franchement on réussit plutôt bien, que ce soit avec les élus du TCO ou avec les élus de la CINOR.

J'étais tout à l'heure quand je suis sortie au téléphone avec Jean Pierre MARCHAU, qui est Vice-Président de la CINOR en charge des transports-déplacements. Il m'a indiqué qu'il ne pouvait pas venir ce soir parce qu'il sortait d'une réunion tardivement et qu'il en avait une autre. Mais sur ce projet nous avons travaillé ensemble. Comme le Président de Région a travaillé avec le Président de la CINOR. Comme sur le Tram Ouest, j'ai reçu, enfin nous avons travaillé avec le maire du Port, Monsieur HOARAU, avec Madame Vanessa MIRANVILLE de La Possession, Madame LAMBERT aussi qui est une élue très active, Vice-Présidente en charge des transports et déplacements au TCO, ainsi de suite.

On travaille au-delà des clivages politiques. On a co-construit cette politique. Le SRIT, le Schéma régional des Infrastructures de Transport. La PRI, Programmation régionale d'Intermodalité... Ce sont des documents de planification qu'on a co-construits ensemble. Ce n'est pas la Région que les a imposés, c'est la Région qui a mis tout le monde autour de la table en tant que chef de file de l'intermodalité, parce que c'est la loi qui a érigé la Région comme chef de file, mais c'est en mettant tout le monde autour de la table et en collaborant ensembles. Donc ce projet RunRail, nous allons le poursuivre. Quand je dis « nous », c'est La Réunion. Ce sont les Réunionnais, les Réunionnaises qui vont poursuivre ce projet parce qu'il est dans l'intérêt général, dans l'intérêt de la Réunion.

Je vais conclure si vous voulez, mais je pense que je vais d'abord donner la parole à Madame de Lauzières la garante pour vous répondre sur la concertation.

Dominique de LAUZIERES : En fait la CINOR a saisi la commission nationale de débats publics sur leur projet TAEo et donc ils ont nommé une garante qui est Renée Aupetit qui est notre co-garante ici sur la future concertation sur TAEo.

Pascal NICOLLE : Accompagnée de Monsieur Daniel Guérin.

Fabienne COUAPEL SAURET : Donc, ils sont en train de créer leur dossier de concertation qui devra ensuite être soumis à la CNDP et ensuite il y aura un calendrier. Donc oui, il y aura une phase de concertation sur le projet de la CINOR bien entendu.

Pascal NICOLLE : Dans quelques semaines on va en entendre parler. Je pense qu'on peut conclure là.

Fabienne COUAPEL SAURET : Mesdames, messieurs, en tout cas merci de vous être déplacés, d'avoir alimenté la concertation. C'est ça, l'objectif il est là, c'est que vous puissiez avoir des critiques constructives, posées avec modération aussi. Et que vous puissiez être force de proposition et de suggestion. Il y a eu effectivement de bonnes idées ce soir, pour pouvoir continuer à alimenter la concertation. Je vous rappelle aussi qu'il y a encore un atelier demain.

Pascal NICOLLE : Demain soir, à 18h à Bellepierre, à la salle polyvalente. Donc on va parler de la transition. De tous les sujets qui vont nous permettre de nous projeter sur ce qu'on pourrait faire d'ici l'arrivée du tramway. Vous en avez déjà un peu parlé, en ce qui concerne le vélo, en ce qui concerne les habitudes, les mentalités, les nouveaux trajets, voilà. Ce qu'on pourrait faire avec les enfants, l'éducation. Tout ce qui va nous permettre de faire la transition. C'est un atelier sur la transition vers le tram.

Verbatim intégral

Fabienne COUAPEL SAURET : Et puis il y a la consultation en ligne, en allant sur le site de la Région vous pouvez encore donner votre avis, votre opinion sur, bah pourquoi pas... les gares, les pôles d'échange, les stations... Plus particulièrement celle de la source, parce qu'il y a des choix, il y aura des choix à faire. Comme "Monsieur vélo" nous l'a dit tout à l'heure, on va l'appeler "Monsieur arbre" aussi maintenant, il y a effectivement des choix seront faits. Il y a des scénarios, il y a des options, donc c'est aussi à vous de nous aider à choisir.

Pascal NICOLLE : Voilà, on va aussi continuer avec les débats mobiles, nos équipes vont se rendre sur les différents lieux de vie ; centres commerciaux, établissements scolaires, universitaires... Vous allez sans doute les rencontrer ici ou là jusqu'au 6 juillet. Vous pouvez déposer aussi vos avis et contributions sur le site Internet, on va sans doute aussi avoir un certain nombre de réunions d'ateliers en des secteurs encore plus précis. On en fait un demain à l'immeuble doré, là tout prêt de l'arrêt Camélias si je ne me trompe pas. J'espère que vous avez en tout cas passé une bonne soirée. Je vais demander à la garante si elle a quelque chose à ajouter ?

Dominique de LAUZIERES : Je pense que toutes les réponses ont été apportées, il y avait juste une question sur la surveillance des parkings. Mais je pense qu'à ce stade le projet n'est pas suffisamment avancé pour qu'ils puissent répondre. C'est plutôt une suggestion qui va être prise en compte comme l'alimentation des vélos électriques et toutes les suggestions qui ont été faites... sinon je pense que toutes les réponses... Ah, apparemment non.

Une femme : Excusez-moi. Vous disiez que le projet allait être financé, par l'Europe, par la Région et par l'État. Est-ce qu'on a les pourcentages à peu près du financement ? L'Europe financerait combien à peu près du montant total ?

Fabienne COUAPEL SAURET : Non, pour le moment non. C'est justement le marché global de performance qui va permettre de répartir ensuite la grille de financement.

Une femme : Donc à ce niveau on ne peut pas encore savoir ce que ça va représenter comme emprunt ?

Fabienne COUAPEL SAURET : Je ne peux pas avec certitude vous répondre. Il y a des financements possibles, on est sur 300 millions, il y a des financements fonds propres Région, on peut avoir aussi recours à l'emprunt et on peut avoir aussi, c'est déjà le cas, on a déjà informé l'Europe de nos projets. En revanche, au niveau de l'État on était un peu déçus. Ils ne prennent en compte aucun projet des outre-mer d'ailleurs.

Une femme : Mais l'Europe peut financer jusqu'à combien ? En pourcentage de ce type de projet, pas forcément le RunRail, mais...

Fabienne COUAPEL SAURET : L'Europe est bienveillante envers les projets de transports en commun. Par exemple l'Europe aujourd'hui ne financerait plus de routes, sauf s'il y a du transport en commun. Mais elle est plutôt bienveillante sur tous ces modes de déplacement écologiques ; transports en commun, les voies vélo, etc. Mais je ne peux pas vous donner là aujourd'hui. Ce sont des éléments qui sont en pleine négociation. Il ne vous a pas échappé qu'il y a eu des élections européennes dernièrement. Donc il y a de nouveaux parlementaires, il va y avoir une nouvelle Commission, de nouveaux commissaires européens, un nouveau Président de la Commission européenne, un nouveau Président du Parlement européen. Les négociations vont se poursuivre pour déterminer justement les enveloppes pour les rues, pour la cohésion, voilà. Honnêtement aujourd'hui je ne peux pas vous répondre avec précision. Dès qu'on aura entamé les négociations avec les nouvelles équipes, on pourra en savoir davantage.

Pascal NICOLLE : Merci beaucoup en tout cas à tous, vous avez une petite fiche sur vos chaises, n'oubliez pas de nous la laisser en sortant, en nous laissant vos coordonnées si vous le pouvez. Et surtout un avis sur cette soirée et puis une contribution si vous le voulez au projet. Merci à tous bonne soirée.

Fabienne COUAPEL SAURET : Merci à tous, bonne soirée.