

**RUN
Rail**
l'Express Réunionnais

Rent' dan Train



DUPARC

BERTIN

Restitution
de la concertation préalable
27 mai – 6 juillet 2019

La Région Réunion s'engage !

La Région vous emmène plus loin !



www.regionreunion.com



**l'Europe
s'engage**
à La Réunion
avec le FEDER



Édito du Président

Une concertation préalable que nous voulons exemplaire

Le sujet des transports et des déplacements revêt un enjeu tel sur notre territoire insulaire qu'il est apparu incontournable à la Région Réunion d'associer l'ensemble des citoyens pour finaliser la conception du projet RunRail.

Six semaines de concertation auront permis à chaque citoyen qui le souhaitait de pouvoir s'exprimer, donner son avis. Elles auront rendu possible un débat nourri autour de cette infrastructure dont la réalisation vise à améliorer les conditions de mobilité des Réunionnais.

Le futur tramway express RunRail permettra aux usagers à partir de 2024 de se déplacer entre Saint-Denis et Sainte-Marie au moyen d'un mode de transport propre et rapide.

Il constituera la première réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG), futur axe de transports en commun sur un linéaire de 150 km entre Saint-Benoît et Saint-Joseph.

L'objectif de ce réseau consiste à gommer les nœuds de circulation sur l'ensemble de l'île et à faciliter les déplacements des populations des territoires enclavés.

La participation des Réunionnaises et des Réunionnais à la concertation publique initiée par la collectivité témoigne de l'attachement de la population à la fois pour la transparence des grands projets de territoire et pour un réel développement du transport durable sur notre île.

Elle montre que nombre parmi eux se sentent acteurs des solutions à mettre en œuvre pour répondre aux enjeux d'avenir de notre île.

Réaliser le réseau de transports dont La Réunion a besoin nécessite la participation de tous.

Didier Robert,
Président du Conseil Régional

Sommaire

| | |
|---|-----|
| Le RunRail en bref | p3 |
| La concertation préalable : cadre réglementaire et ambitions..... | p4 |
| La préparation de la concertation | p5 |
| L'information du public..... | p6 |
| Les événements de la concertation | p10 |
| La restitution de la concertation..... | p12 |
| Les enseignements de la concertation..... | p13 |
| La Région Réunion s'engage | p22 |
| Annexes | p28 |



Le RunRail en bref

La Réunion passe en mode rail

Le RunRail est un tramway express, plus rapide qu'un tramway classique. Un moyen de transport moderne et unique à La Réunion.

En 20 minutes, le RunRail reliera Bertin (Saint-Denis) à Duparc (Sainte-Marie). Tout au long du Boulevard Sud, les 10 stations desserviront les principaux centres d'intérêt et équipements du territoire.



Performance et haut niveau de service

- un tramway express entièrement en site propre
- 10 stations réparties sur moins de 10 km
- vitesse commerciale de 25 km/h et vitesse de pointe de 70 km/h
- amplitude de service entre 5h et minuit
- fréquence de 7,5 minutes en heure de pointe
- temps de parcours de 20 minutes
- fréquentation estimée : 30.000 voyageurs/jour
- investissement de 300 millions d'euros

RunRail Bertin – Duparc : le 1^{er} tronçon du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG)

Sur 150 km entre Saint-Joseph et Saint-Benoit en passant par Saint-Denis et le littoral Ouest, le RRTG offrira aux usagers un service de transport en commun performant, fiable et moderne.

Pour répondre aux forts enjeux de congestion et de développement socio-économique du secteur, le RunRail entre Bertin et Duparc est le **1^{er} maillon** de ce réseau. Le RRTG se poursuivra à l'Est et à l'Ouest sur la Nouvelle Route du Littoral.

Voyagez Durable !

Ce mode de transport moderne et à faible émission de CO2 sera nettement moins polluant que la voiture individuelle. Le RunRail sera également connecté à d'autres transports en commun, notamment le réseau Citalis, les futurs téléphériques urbains, le tramway urbain de la Cinor ou encore le réseau Car Jaune.

Un moteur du développement territorial

En améliorant l'accessibilité des principaux pôles urbains et économiques le RunRail va renforcer la dynamique de développement du territoire et engendrer la création d'emplois locaux :

- **500 emplois** en phase travaux
- **80 emplois permanents** en phase exploitation

Les principales étapes du projet



La concertation préalable : cadre réglementaire et ambitions

La concertation préalable est un dispositif participatif qui consiste à recueillir l'ensemble des avis des partenaires et du grand public sur un projet, en phase de conception, et donc avant que la décision d'engager le projet soit prise.

La concertation recense tous les arguments du public, qui doivent être analysés pour éclairer la décision finale du porteur de projet. Concernant le RunRail, des études ont permis de définir le projet dans ses grandes lignes mais la concertation préalable intervient suffisamment en amont pour préciser le projet et vérifier son efficacité pour améliorer la vie quotidienne des Réunionnaises et des Réunionnais.

L'objectif de la concertation préalable

Lors de la concertation, la Région Réunion a souhaité permettre au public (habitants, associations, acteurs institutionnels et monde économique) d'accéder à toutes les informations relatives au projet RunRail et de formuler des observations et propositions sur le projet.

La Région Réunion a souhaité construire ce projet d'envergure avec l'ensemble des Réunionnais. Ateliers, réunions publiques, balades urbaines, de nombreux temps de rencontres et d'échanges ont été organisés. En ouvrant à tous les acteurs - habitants, associations,

institutionnels et entreprises - l'accès aux informations relatives au projet, la Région Réunion s'est engagée dans une concertation exemplaire.

Au-delà de toute obligation légale, la Région Réunion a souhaité que la concertation soit une opportunité d'échanges. L'objectif de la concertation préalable est de recueillir les remarques, interrogations et propositions des habitants et usagers du territoire afin de nourrir la réflexion sur le projet.

La volonté d'une concertation exemplaire

Pour ce projet, la Région Réunion a adhéré à la Charte de Participation du Public qui définit les principales obligations et le cadre de la concertation. Dans une logique de transparence, la Région a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) le 28 février qui a désigné, lors de sa séance plénière du 9 mars 2019, deux garantes indépendantes chargées de contrôler le déroulé de la concertation : Dominique de Lauzières et Renée Aupetit.

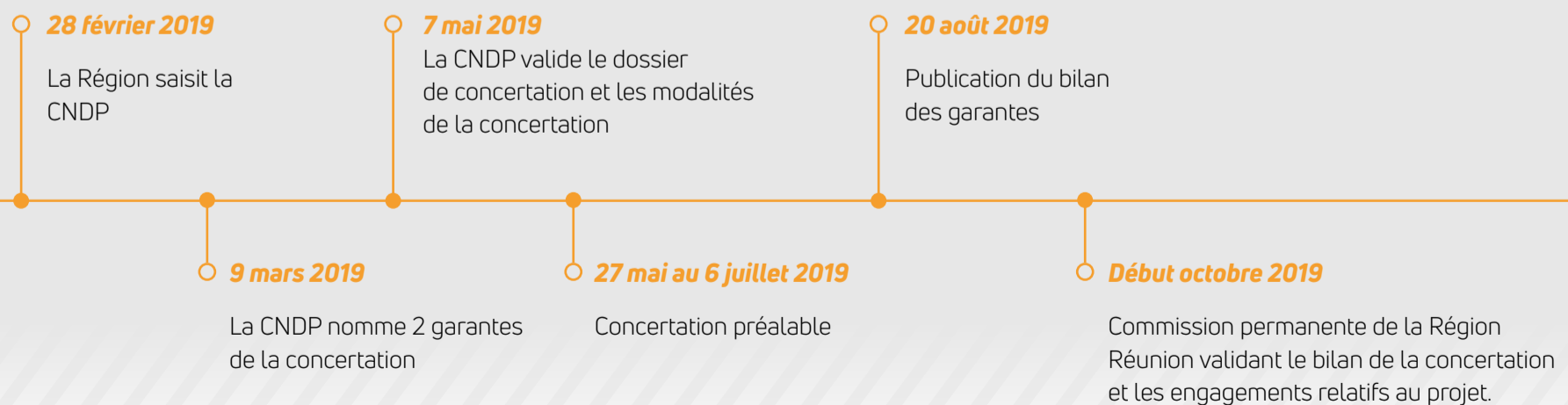
Le rôle des garantes de la concertation

Les garantes, nommées par la Commission Nationale du Débat Public, s'assurent que le public dispose des informations nécessaires et garantissent la participation effective du public à la concertation. Concrètement, elles vérifient que les moyens mis à disposition par le maître d'ouvrage pour une concertation sont suffisants et participent à toutes les étapes de la concertation, notamment à travers la formulation d'observations et propositions. Leur action porte sur le respect des principes de la Charte de la participation du public et la méthodologie employée pour mener la concertation, et non sur le fond du projet.

La charte de participation du public

Cette volonté d'exemplarité s'exprime d'abord par l'adhésion de la Région Réunion à la Charte de la participation du public qui énonce les valeurs définissant le socle d'un processus participatif vertueux. Bienveillance, esprit constructif... ; la charte met en avant un certain nombre de principes de déroulement des concertations.

Les principales étapes de la concertation



La préparation de la concertation

La mobilisation des partenaires et acteurs concernés

Durant la phase de préparation, une étude de contexte a été réalisée afin de repérer les différents établissements publics ou privés qui seront impactés par le projet, et en leur sein ou au sein d'instances, d'associations ou de collectifs, les différents acteurs et personnes ressources à mobiliser. Parmi ces dernières, un réseau de « relais de la concertation » a été constitué dont le rôle a été de diffuser l'information. À ce titre, nous pouvons noter la mobilisation des acteurs suivants :

- **Université de La Réunion** : diffusion de mails informatifs à l'ensemble de la communauté universitaire.
- **Conseil Citoyen** : réunion d'information avec les membres du conseil, appui à l'organisation d'événements de proximité.

- **Centre Hospitalier Universitaire** : diffusion d'un mail informatif à l'ensemble de la communauté hospitalière.
- **Mission Locale** : réunion d'information avec leur public volontaire, appui à l'organisation d'événements de proximité.

Par ailleurs, une réunion spécifique a également été organisée avec les entreprises de l'immeuble Doret dont les salariés stationnent sur un site potentiellement impacté par le tracé.

L'écoute et le recueil des avis des partenaires institutionnels

La concertation préalable a été lancée le 27 mai 2019 par une réunion institutionnelle au siège de la Région réunissant plus de 40 acteurs du territoire, et notamment la CINOR, la DEAL et la Ville de Saint-Denis.

Durant toute la concertation, chaque acteur public du territoire a eu l'occasion de s'exprimer officiellement sur le projet par le biais d'un cahier acteur.



L'information du public

Dès avril 2019, La Région Réunion a mis en place un dispositif d'information du public conséquent dans le but de présenter les grandes lignes du projet et de mobiliser les citoyens pendant la concertation préalable. Le plan de communication multi-supports a permis de toucher une diversité de public à l'échelle de l'ensemble de La Réunion avec un focus spécifique sur le territoire du projet.

→ Une conférence de presse

Le 11 mars 2019 de lancement suite à la décision de la CNDP de valider le processus de concertation préalable.

→ Création d'une page Internet dédiée au projet

<https://www.regionreunion.com/actualite/toute-l-actualite/article/runrail-l-express-reunionnais>

et d'une adresse mail spécifique : runrail@cr-reunion.fr.

Mise en avant de l'actualité du RunRail via des pop up sur la page d'accueil du site internet de la Région.



Sur le site internet un questionnaire a été mis en ligne, via le dispositif de Cap Citoyen, pour recueillir l'avis des Réunionnais. Cet outil numérique a permis de mobiliser un large public qui ne se serait pas forcément déplacé pour participer aux événements de la concertation.

La page dédiée au projet RunRail intègre l'ensemble des éléments du projet en téléchargement : dossier de concertation, carte du tracé, cahier d'acteur, compte-rendu des événements de la concertation, verbatim des réunions publiques, analyse multicritères d'insertion sur le secteur La Source.

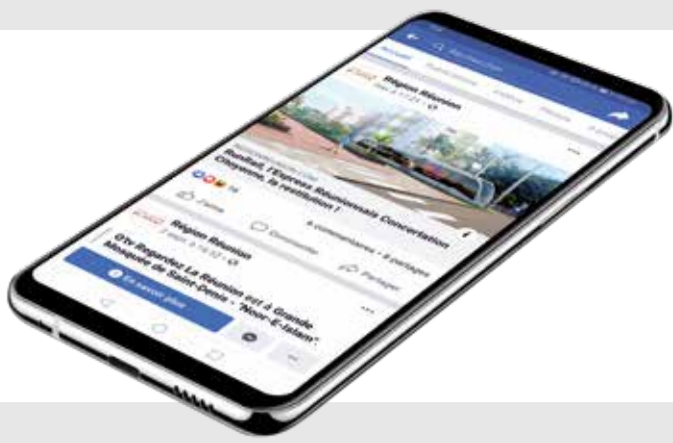
50 dossiers de concertation

Les dossiers ont été mis à disposition du public sur le site internet de la Région, à l'hôtel de Ville et dans les mairies annexes des communes de Saint-Denis et Sainte-Marie.



→ 10 250 plaquettes de présentation du projet

Ce livret de 12 pages a été diffusé aux partenaires et lors des différents événements de la concertation.



→ Relais des actions de la concertation sur la page Facebook

de la Région Réunion et campagne de publicité Facebook pour inviter les citoyens à répondre au questionnaire en ligne.

← Une vidéo de présentation du projet

retraçant le parcours du RunRail et montrant les projets et les connexions à proximité de chaque station.



→ Une exposition comprenant 6 panneaux A0 sur 6 sites différents

Hall d'accueil de la Région / Bibliothèque Universitaire Lettres et droits / Centre Hospitalier Universitaire / Centre d'affaires Cadjee / Caisse Générale de Sécurité Sociale / Mission Locale Nord.



← 7 panneaux 4X3m

positionnés le long du Boulevard Sud et du Boulevard Lancastel.



→ 700 Affiches (A3 et A1) et 2 500 flyers A5

annonçant les différents rendez-vous de la concertation. Une deuxième version des affiches et flyers a été réalisée et diffusée dans les quartiers concernés fin juin/début juillet pour annoncer les 2 ateliers citoyens complémentaires qui ont été organisés la première semaine de juillet.



→ 2 roll-up, 1 fond de scène et 2 Windflags

permettant de renforcer la visibilité lors des différents événements organisés.

30 publicités « Culs de bus »

apposées sur les « Car Jaune » annonçant le lancement de la concertation. Une publicité a également été diffusée sur les écrans dans 90 « Car Jaune ».



→ 100 T-shirt RunRail

utilisés par les médiateurs terrain et les équipes du projet lors des événements.

1 Banderole

utilisée notamment pour la foire de Bras-Panon.



→ Réalisation d'une double page

présentant le projet dans le journal de la Région Réunion.

Plan média de proximité et d'échelle régionale

| | SUPPORT | DESSCRIPTIF | QUANTITÉ |
|---------------------|--------------------|-------------------------------|----------|
| Presse mensuelle | Eco Austral | Pleine page | 2 |
| | Leader | Pleine page | 2 |
| | Memento | Pleine page | 3 |
| Presse hebdomadaire | Télémag | Pleine page | 2 |
| Presse quotidienne | JIR | Pleine page et ¼ de page | 8 et 6 |
| Supplément | Case mag | 2° de couverture | 1 |
| | Grand Nord | 4° de couverture | 1 |
| Web | Clicanoo | Pop up et habillage 1 semaine | 2 et 1 |
| | Zinfos974 | 300*600 1 semaine | 4 |
| TV | TV Kréol | Spot 20 secondes | 147 |
| | Antenne Réunion | Spot 20 secondes | 105 |
| | Réunion 1ère TV | Spot 20 secondes | 264 |
| Radio | Réunion 1ère radio | Spot 20 secondes | 105 |
| | Pack RER et Exo FM | Spot 20 secondes | 135 |
| | RTL Réunion | Spot 20 secondes | 75 |



Publicité ciblée sur des sites à forte fréquentation

| SUPPORT | DESSCRIPTIF | QUANTITE |
|------------|---------------------|----------|
| Fitness TV | Spot de 20 secondes | 100 |
| Digistor | Spot de 20 secondes | 72 |
| Aéroport | Spot de 10 secondes | 7 |

Les évènements de la concertation

Entre le 27 mai et le 8 juillet, la Région Réunion a organisé 23 évènements grand public à Saint-Denis et Sainte-Marie pour présenter le projet RunRail et recueillir l'avis des citoyens. Ces évènements de natures différentes ont permis d'échanger avec une diversité de publics : jeunes, seniors, riverains, futurs utilisateurs du RunRail, spécialistes ou néophytes...

2 Réunions Publiques*

Ces évènements, réunissant entre 30 et 50 personnes chacun, ont permis d'instaurer un dialogue direct avec les participants et de répondre à l'ensemble des questions posées.

- **Jeudi 6 juin – 18h** – Lycée Leconte Delisle / Saint-Denis
- **Lundi 17 juin – 18h/20h** – Salle municipale de Duparc / Sainte-Marie



5 Ateliers Citoyens*

En groupe restreint pour favoriser les échanges, les participants ont été amenés à faire part de leurs propositions sur des thématiques spécifiques. L'objectif étant de réfléchir ensemble sur le projet et ses impacts : évolution des mobilités, type de services, impact sur les secteurs traversés... Ludiques et pédagogiques, certains de ces ateliers ont permis de mobiliser plus spécifiquement le public jeune.

- **Samedi 8 juin - 14h** : thématique « carte sur table : demain mes déplacements avec le RunRail »
- **Mardi 18 juin – 18h** : thématique « services et usages »
- **Vendredi 5 juillet – 9h** : spécifique public jeune dans le local de la Mission Locale
- **Vendredi 5 juillet – 14h** : spécifique public jeune sur la thématique « Mon trajet de demain »
- **Vendredi 5 juillet – 18h** : spécifique habitants de Prunel, la Source et Camélias

Les ateliers du 5 juillet ont été programmés en fin de période de concertation à la demande des garantes.

2 Balades urbaines*

Pour la Région Réunion il était important d'organiser des évènements sur site afin de mieux percevoir les enjeux du RunRail en matière d'insertion dans le tissu urbain, de desserte des quartiers et d'interconnexion avec les autres modes de transport en commun et les modes doux.

- **Samedi 8 juin – 9h** : balade à pied entre les futures stations Bertin et Camélias.
- **Samedi 15 juin – 9h** : balade à vélo sur la totalité du tracé



* Sur chacun de ces évènements, des fiches d'évaluation ont permis de mesurer la satisfaction des participants sur le déroulé de l'évènement, la possibilité de s'exprimer et la qualité des réponses apportées.

14 Débats Mobiles

Une équipe de 2 médiatrices, dont l'une était stagiaire de l'École de la Deuxième Chance, s'est rendue régulièrement sur le terrain pour aller à la rencontre des citoyens. Ce dispositif a permis de sensibiliser un public qui n'aurait potentiellement pas participé aux réunions publiques ou aux ateliers.

- Mercredi 5 juin – 10h – à proximité de l'immeuble Floréal
- Mercredi 5 juin – 16h – à proximité du lycée Leconte Delisle
- Lundi 6 juin – 15h – à proximité d'Aquanor
- Mercredi 12 juin – 9h30 – à proximité du CHU et du Score Bellepierre
- Vendredi 14 juin – 8h30 – marché des Camélias
- Vendredi 14 juin – 10h30 – pôle multimodal de Duparc
- Mardi 18 juin – 17h – gare routière de Saint Denis

- Mercredi 19 juin – 9h30 – université de la réunion
- Vendredi 21 juin – 8h – aéroport de Gillot
- Vendredi 21 juin – 11h – Ecole de la 2^{ème} Chance
- Jeudi 27 juin – 8h à 10h – aéroport de Gillot
- Mercredi 3 juillet – 16h30 – à proximité du Jumbo Score DUparc
- Jeudi 4 juillet – 9h30 – à proximité de Pôle Emploi et bas rue Maréchal Leclerc
- Vendredi 5 juillet – 9h30 – marché des camélias et à proximité de la CAF de Beauséjour



Lors de chaque événement mais aussi sur le Site Internet de la Région, les administrés ont été invités à répondre au questionnaire suivant :

1) Pensez-vous qu'un tramway express sur le boulevard sud entre La Source/Bertin à Saint-Denis et l'aéroport/Duparc à Sainte-Marie améliorerait vos possibilités de déplacement ?

- oui
- non
- ne se prononce pas

2) Concernant le passage du tramway express dans le quartier de la Source/Bellepierre, quelle est la variante qui a votre préférence ?

- la variante axiale
- la variante latérale
- je ne sais pas

3) D'après-vous, quels sont les points qui doivent-être améliorés ou modifiés particulièrement par les concepteurs de ce projet ?



La restitution de la concertation

Dans une volonté de transparence et de poursuite des échanges avec la population, la Région Réunion s'est engagée dans un processus de restitution publique de la concertation afin de dresser collectivement le bilan du projet.

Le bilan de la concertation auprès des partenaires institutionnels et acteurs publics du territoire

Le 3 septembre 2019 une réunion plénière a réuni une quarantaine de partenaires, notamment la CINOR, la DEAL et des associations de promotion du vélo, pour échanger sur les principaux enseignements de la concertation ainsi que sur les propositions de la Région Réunion.



Une réunion publique avec les participants à la concertation

Le 12 septembre 2019, l'ensemble des personnes ayant participé à la concertation (atelier, réunion publique, débat mobile...) a été conviée à une réunion de présentation des résultats de la concertation. Un échange a également été engagé sur les propositions d'engagements pris par la Région Réunion suite aux résultats de la concertation.



Les enseignements de la concertation

Méthodologie d'analyse

Le dispositif de communication et de concertation déployé au cours des cinq semaines de la concertation préalable a permis de collecter d'une part des réponses à une question fermée (qui donne lieu à l'analyse quantitative) et d'autre part des contributions libres recueillies lors des différentes rencontres :

- Verbatim intégral des deux réunions publiques
- Questionnaires en ligne recueillis via Cap Citoyen
- Questionnaires recueillis via les débats mobiles
- Comptes-rendus des ateliers et des balades urbaines

Lorsqu'une contribution contient plusieurs arguments, ceux-ci sont traités et classés un à un, ce qui augmente le nombre d'arguments analysés.

LES ÉTAPES DE L'ANALYSE :

- 1 - Extraction des contributions
- 2 - Identification des différents arguments
- 3 - Indexation par thèmes et sous-thèmes
- 4 - Classement par enjeux
- 5 - Analyse statistique
- 6 - Rédaction des engagements du maître d'ouvrage

ANALYSE QUANTITATIVE

Plus de 1 200 contributeurs, une participation importante

| | Contributeurs (=nbre participants) | Arguments traités |
|---------------------|---------------------------------------|--|
| CapCitoyen | 566 (*) | 811 (**) |
| Débats mobiles | 568 | |
| Réunions publiques | 50 | 381 (***) |
| Ateliers et balades | 46 | |
| TOTAL | 1230 | 1192 dont 841 avis argumentés (70,6%) |

(*) La ligne CapCitoyen intègre 1 contribution via la boîte mail.
 (**) Nous dédoublons les avis multi-argumentés.
 (***) Nous ne comptabilisons que les réponses argumentées

Sur le plan quantitatif, il y a donc eu 566 personnes qui se sont exprimées à distance, via CapCitoyen et la boîte mail dédiées, et 664 ont été rencontrées en présenciel.

Un projet soutenu et attendu

À la question « Pensez-vous qu'un tramway express sur le boulevard sud entre La Source/Bertin à Saint-Denis et l'aéroport/Duparc à Sainte-Marie améliorerait vos possibilités de déplacement ? », **plus de 90% des participants ayant apportés leur contribution répondent oui !**

| | Total | % |
|----------------------|-------------|-------|
| Oui | 1048 | 85,2% |
| Non | 144 | 11,7% |
| Ne se prononcent pas | 38 | 3,1% |
| Total | 1230 | |

(*) 87,9% de ceux qui se sont prononcés

La variante sur le secteur Bertin/La Source : des avis très partagés

L'enquête conduite auprès des différents contributeurs ne permet pas réellement de départager les 2 hypothèses de tracé.

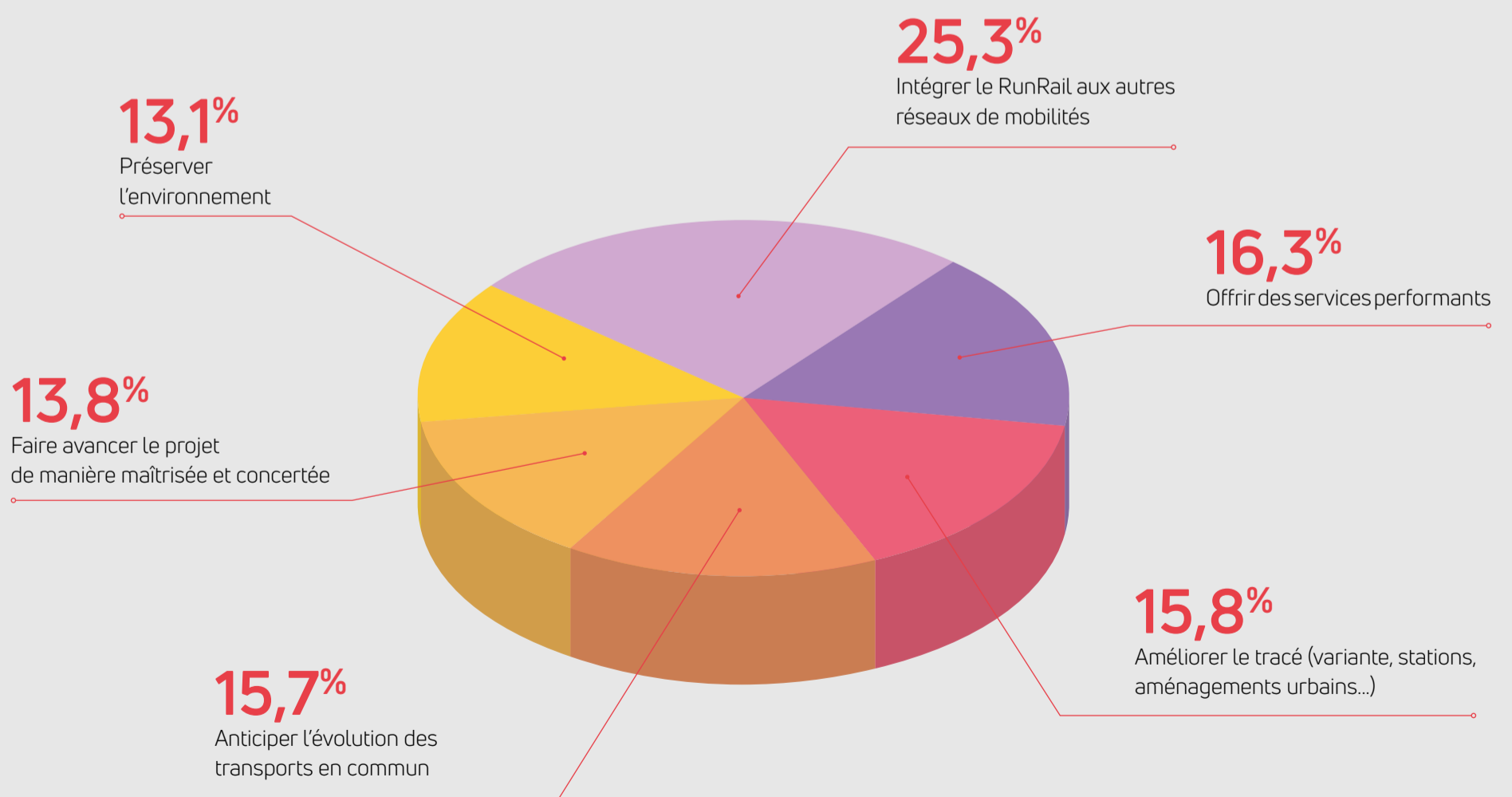
| | Total | % |
|----------------------|------------|-----|
| Variante axiale | 376 | 39% |
| Variante latérale | 406 | 41% |
| Ne se prononcent pas | 197 | 20% |
| Total | 979 | |

ANALYSE QUALITATIVE

L'objectif de cette analyse est de dégager des grands enjeux à partir d'un traitement heuristique pour cerner les récurrences et les questions fortes exprimées sans oublier les points de vue émergents. Nous avons sélectionnés celles qui étaient en même temps singulières et représentatives d'un sentiment partagé.

Cette analyse par grands enjeux permet au maître d'ouvrage de se prononcer en toute connaissance de cause sur l'opportunité du projet mais aussi d'apporter des réponses et de prendre des engagements auprès de toutes celles et ceux qui ont contribué à cette concertation.

L'analyse des expressions fait ressortir six grands enjeux :



1 → Intermodalité

C'est l'enjeu de l'intermodalité qui arrive en tête de cette analyse avec, au premier chef, la question de la place de la voiture qui occupe toujours un rôle central dans les déplacements à la Réunion et donc dans les préoccupations des habitants. Les contributions des automobilistes sont marquées par le souhait d'éviter autant que possible (mais rarement totalement) l'utilisation de la voiture.

Une part des contributions est centrée sur la cohabitation de la circulation automobile et du tramway sur le boulevard sud avec un doute sur l'amélioration de la

circulation et sur le réaménagement des ronds-points, une autre part sur le rabattement des véhicules en provenance des différents quartiers de Saint-Denis vers les stations, avec une demande de parking-relais supplémentaires au débouché des quartiers des mi-pentes.

De nombreuses contributions ont été apportées par des usagers actuels ou potentiels du vélo en ville et par des personnes qui aimeraient également encourager la marche à pied. Beaucoup d'idées ont été recueillies sur l'usage du vélo : les modalités de sa circulation sur la piste cyclable envisagée, son stationnement, l'aména-

gement intérieur des rames pour l'accueillir... Les deux balades urbaines ont été fructueuses et ce thème est arrivé devant les questions d'intermodalité avec les autres modes de transports en commun qui ont porté sur le nécessaire réaménagement des lignes de bus Citalis et Car Jaune, en relation avec les stations futures du RunRail.

Enfin, le souhait d'une coordination entre les deux projets de tramway RunRail et TAO ont été traités par une vingtaine de contributeurs. Cela rejoint le débat sur le tracé et la demande de desserte du centre-ville de Saint-Denis, traitée plus loin.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|---|---|-------|------------------------------|
| Intégrer le RunRail aux autres réseaux de mobilités | Développer l'intermodalité (avec les voitures) | 91 | 42,7% |
| | Développer l'intermodalité (vélos/piétons) | 47 | 22,1% |
| | Développer l'intermodalité (avec les autres transports en commun) | 31 | 14,6% |
| | Développer l'intermodalité (globale) | 23 | 10,8% |
| | S'articuler avec le Tram CINOR | 21 | 9,9% |
| | | 213 | Soit 25,3% des contributions |

Verbatims

- “ S'assurer de déplacements multimodaux, et notamment faciliter la montée de vélos dans les rames ce qui me permettra à terme de me débarrasser totalement de ma voiture. ”
- “ Ce serait bien de proposer des parkings voitures et vélos à toutes les stations et pas uniquement aux terminus et que ces services soient inclus dans un même ticket/carte abonnement. ”
- “ Pour ceux qui vont l'utiliser tous les jours où vont ils laisser leur voiture ? ”
- “ Faciliter l'accès au tramway pour les piétons, avec des passages sécurisés et qui ne ralentissent pas la circulation automobiles.. ”

2 → Les services

A travers l'enjeu des services les contributeurs ont précisé leurs attentes vis-à-vis de ce nouveau projet de transport collectif. On y retrouve certaines fonctions essentielles du RunRail comme la rapidité (cela reste l'enjeu majeur pour beaucoup d'automobilistes et une condition pour changer de mode de transport), l'éten-

due de la plage horaire de fonctionnement (avec des demandes d'élargissement plus tôt le matin), la facilité d'accès (question qui recoupe souvent l'intermodalité), la sécurité et la capacité nécessaire pour en faire une alternative crédible à la voiture. D'autres sujets plus émergents ont été évoqués : un débat sur les tarifs et

en particulier sur la gratuité (avec des personnes favorables à la gratuité mais aussi quelques personnes défavorables) et, de manière plus marginale, l'idée (portée par la délégation locale de la Fédération nationale des usagers des transports-FNAUT) du transport de marchandise via le tramway.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|---------------------------------|---|-------|------------------------------|
| Offrir des services performants | Offrir une desserte rapide | 38 | 27,7% |
| | Elargir, adapter les horaires | 29 | 21,2% |
| | Offrir des capacités suffisantes | 23 | 16,8% |
| | Assurer un accès facilité pour tous | 21 | 15,3% |
| | Offrir des tarifs attractifs ou la gratuité | 17 | 12,4% |
| | Transporter des marchandises de nuit et en période creuse | 6 | 4,4% |
| | Autres | 2 | 1,5% |
| | Sécuriser le RunRail | 1 | 0,7% |
| | | 137 | Soit 16,3% des contributions |

Verbatims

- “ Que le futur train soit rapide et avec de nombreuses dessertes. ”
- “ Il faudrait que les arrêts, mais aussi les horaires, soient en adéquation avec l'ensemble des réseaux de transports urbains. ”
- “ Pensez aux personnes à mobilité réduite ainsi que des moyens pour traverser le grand boulevard. ”
- “ J'aimerais savoir s'il y aura une billetterie unique pour tous les réseaux de transport en commun ? Ce serait mon souhait et si possible j'aimerais que le ticket ne dépasse pas 1.20 euros. ”
- “ Faire de ce transport en commun un train sain, rapide et où les usagers sont en sécurité. Se déplacer de façon écologique doit aussi rimer avec plaisir et sans dangers pour les citoyens Réunionnais. ”

3 → Le tracé et les stations

Les échanges sur le tracé a davantage été traité sous l'angle des prolongements du tracé proposé (voir le chapitre « Développement des transports » que sur le trajet de 10 kilomètres soumis à la concertation, sujet qui n'a mobilisé qu'un peu plus de 10% des contributeurs. 51 contributions ont évoqué la desserte du centre-ville

de Saint-Denis ou d'autres quartiers de Saint-Denis ou de Sainte-Marie. Les contributions sur l'aménagement urbain autour des stations se concentrent sur les jonctions à envisager entre les voies du tramway et les autres voies de circulation. Les ateliers ont permis de dégager quelques

idées originales de mise en scène des stations en lien avec l'identité des quartiers traversés. Une vingtaine de contributions portent sur le nombre de stations, essentiellement pour en demander davantage ou déplacer les stations envisagées.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|--|---|------------|-------------------------------------|
| Améliorer le tracé (variante, stations, aménagements urbains...) | Etre attentif aux jonctions entre Tramway et route, trottoir ou piste cyclable | 54 | 40,6% |
| | Desservir d'autres quartiers de Saint-Denis (dont centre-ville) et Sainte-Marie | 51 | 38,4% |
| | Revoir le nombre de stations | 20 | 15,0% |
| | Aménager les stations | 6 | 4,5% |
| | Autres | 2 | 1,5% |
| | | 133 | Soit 15,8% des contributions |

Verbatims

- “ Ajouter plus d'arrêts pour permettre à un maximum de personnes de prendre ce nouveau moyen de transport. ”
- “ Si le passage du tram se fait au niveau des ronds-points cela va interrompre la circulation, qui est déjà difficile,(...) cela risque de détériorer encore plus la circulation du chef lieu. ”
- “ Il est impératif que le projet soit directement relié à la gare routière, par exemple par une ligne de bus faisant Bertin-Gare routière. ”
- “ Variante axiale ou latérale, j'aimerais que les arbres soient conservés. ”
- “ Faire attention au traitement de la tranchée couverte, les arbres commencent tout juste à pousser. Il est indispensable que l'on garde des arbres sur cet espace très minéral. ”

4 → Le développement des transports en commun et du RRTG

Plus d'une centaine de contributeurs se projettent déjà dans des prolongements du réseau régional et considèrent le tronçon présenté à la concertation comme insuffisant : beaucoup demandent un prolongement vers l'ouest ou vers l'est et s'interrogent sur ce que cela

impliquera pour le Runrail lui-même (positionnement des parkings-relais, jonction avec la Nouvelle Route du Littoral...). Certains souhaitent un développement rapide vers le sud. Certains contributeurs rappellent le projet de tram-train et déplorent le temps perdu depuis.

Cette concertation a permis une expression sur le réseau Car Jaune et globalement sur la qualité des transports publics à la Réunion, au regard du projet présenté.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|--|--------------------------------|-------|------------------------------|
| Anticiper l'évolution des transports en commun | Desservir d'autres villes | 106 | 80,3% |
| | Développer le réseau Car Jaune | 22 | 16,7% |
| | Autres | 4 | 3,0% |
| | | 132 | Soit 15,7% des contributions |

Verbatims

- “ Déjà il faudrait améliorer les moyens de déplacement actuel : bus bus bus, les bus sont trop petits, pas assez de passage, on s'engouffre dans le tout voiture. ”
- “ Que ce tram soit prolongé sur toute la côte ouest jusqu'à Saint-Pierre serait très utile. ”
- “ J'attends l'extension sur toute l'île notamment dans l'est. ”
- “ Les extensions probables sont sans doute dépendantes de la réussite du RunRail, qui ne sera possible que s'il n'est pas utilisé que par les dionysiens mais également par les travailleurs des communes alentours. ”

5 → La mise en œuvre du projet

Cet enjeu regroupe toutes les contributions qui se sont exprimées sur la conduite du projet lui-même : temporalité, coût, communication et concertation, impacts...
 Faisant écho aux contributions qui considèrent que la Réunion est en retard sur le développement des

transport en commun, on retrouve une série de contributeurs qui veulent accélérer ce projet et amplifier la communication et la concertation. Cette impatience est pondérée par ceux qui considèrent que le coût du projet est trop élevé ou qui s'inquiètent de son financement.

Une quinzaine de contributeurs ont exprimé leur inquiétude sur la conduite du chantier et sur les expropriations potentielles. Sur ces questions, comme sur d'autres "points durs" du tracé, la concertation devra se poursuivre.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|--|---|------------|-------------------------------------|
| Faire avancer le projet de manière maîtrisée et concertée | Aller plus vite, concrétiser rapidement le projet | 24 | 33,8% |
| | Amplifier la concertation | 21 | 29,6% |
| | Maîtriser les coûts, le financement | 17 | 23,9% |
| | Renforcer l'économie, développer l'emploi | 14 | 19,7% |
| | Accroître la communication | 13 | 18,3% |
| | Autres | 11 | 15,5% |
| | Limiter les expropriations | 9 | 12,7% |
| | Limiter les impacts des travaux | 7 | 9,9% |
| | | 116 | Soit 13,8% des contributions |

Verbatims

- “ Persévérez et ne changez pas de politique à chaque mandat ! ”
- “ Il faut faire vite, il y a urgence ! ”
- “ Développer et axer la concertation publique sur les enjeux de développement durable et d'alternative au tout automobile. ”
- “ Il faut continuer à impliquer la population Le projet est avant tout pour les usagers. ”
- “ Le montant prévisionnel global des travaux pour 10 km de trajet à 300 millions d'euros reste trop élevé. ”
- “ Les délais de réalisation de ces chantiers d'envergure doivent être fiabilisés et synchronisés, afin de minimiser les nuisances à l'égard des citoyens. ”

6 → L'environnement

Cet enjeu de préservation de l'environnement et plus largement d'inscription du projet dans la perspective du développement durable s'est de nouveau polarisé sur la place de la voiture et sur le diagnostic qu'ont porté les participants sur les conséquences d'une circulation de plus en plus dense : embouteillage, pollution, perte de temps...

La deuxième préoccupation par ordre d'importance est celle de la végétalisation du futur tronçon, non seulement pour préserver l'existant (en particulier sur l'axe central du boulevard sud à l'ouest) mais aussi pour développer le végétal ; certains contributeurs considérant qu'il s'agit par là aussi de préserver l'identité de La Réunion.

Plus marginalement, se sont exprimées quelques inquiétudes sur les impacts visuels et sonores du tramway et quelques questions sur l'énergie utilisée.

| Thèmes | Sous-thèmes | Total | Part du corpus |
|---------------------------|--|-------|------------------------------|
| Préserver l'environnement | Lutter contre la voiture, les embouteillages, la pollution | 50 | 46,30% |
| | Préserver, augmenter la présence de la végétation | 34 | 31,48% |
| | Être attentif aux impacts visuels et sonores | 13 | 12,04% |
| | Être attentif à l'énergie utilisée | 7 | 6,48% |
| | Autres | 4 | 3,70% |
| | Préserver l'hygiène, la propreté | 2 | 1,85% |
| | limiter les expropriations | 110 | Soit 13,1% des contributions |

Verbatims

- “ On peut faire de ce train une alternative incontournable à la voiture qui encombre les routes et polluent l'environnement à la Réunion. ”
- “ Le bruit généré doit être anticipé et des solutions proposées. ”
- “ L'alimentation du tram par les rails permettrait de ne pas déformer le paysage avec des caténaies. ”
- “ Une amélioration qui pourrait avoir un impact très positif pour l'environnement, serait de pouvoir traiter les lignes et bords de lignes (rails) par un traitement végétalisé. ”
- “ Essayer de ne pas détruire toute la végétation dans le boulevard sud et jusqu'à Sainte Marie. Nous en avons de moins en moins et nous en avons besoin pour notre bien être et notre santé. ”

7 Synthèse

Toutes thématiques confondues, l'analyse des expressions fait ressortir les 8 enjeux suivants qui dépassent les 35 contributions :

- 1. Développer l'intermodalité avec les voitures (114 avis*) ;
- 2. Desservir d'autres villes, au delà des 10 Km du RunRail (106 avis) ;
- 3. Développer l'intermodalité avec les vélos/piétons (70 avis*) ;
- 4. Développer l'intermodalité avec les autres transports en commun (54 avis*) ;
- 5. Être attentif aux jonctions entre RunRail et route, trottoir ou piste cyclable (54 avis) ;
- 6. Desservir d'autres quartiers de Saint-Denis (dont centre-ville) et Sainte-Marie (51 avis) ;
- 7. Lutter contre les embouteillages, la pollution (50 avis)
- 8. Offrir une desserte rapide (38 avis).

* Les 23 avis « développer l'intermodalité globale » sont comptabilisés.

L'enjeu de l'intermodalité, couplé à celui du prolongement du RunRail, arrive largement en tête des contributions.



La Région Réunion s'engage

À la lumière des résultats de la concertation préalable, la Région Réunion a décidé de prendre les engagements suivants :

Engagement N°1 Opportunité

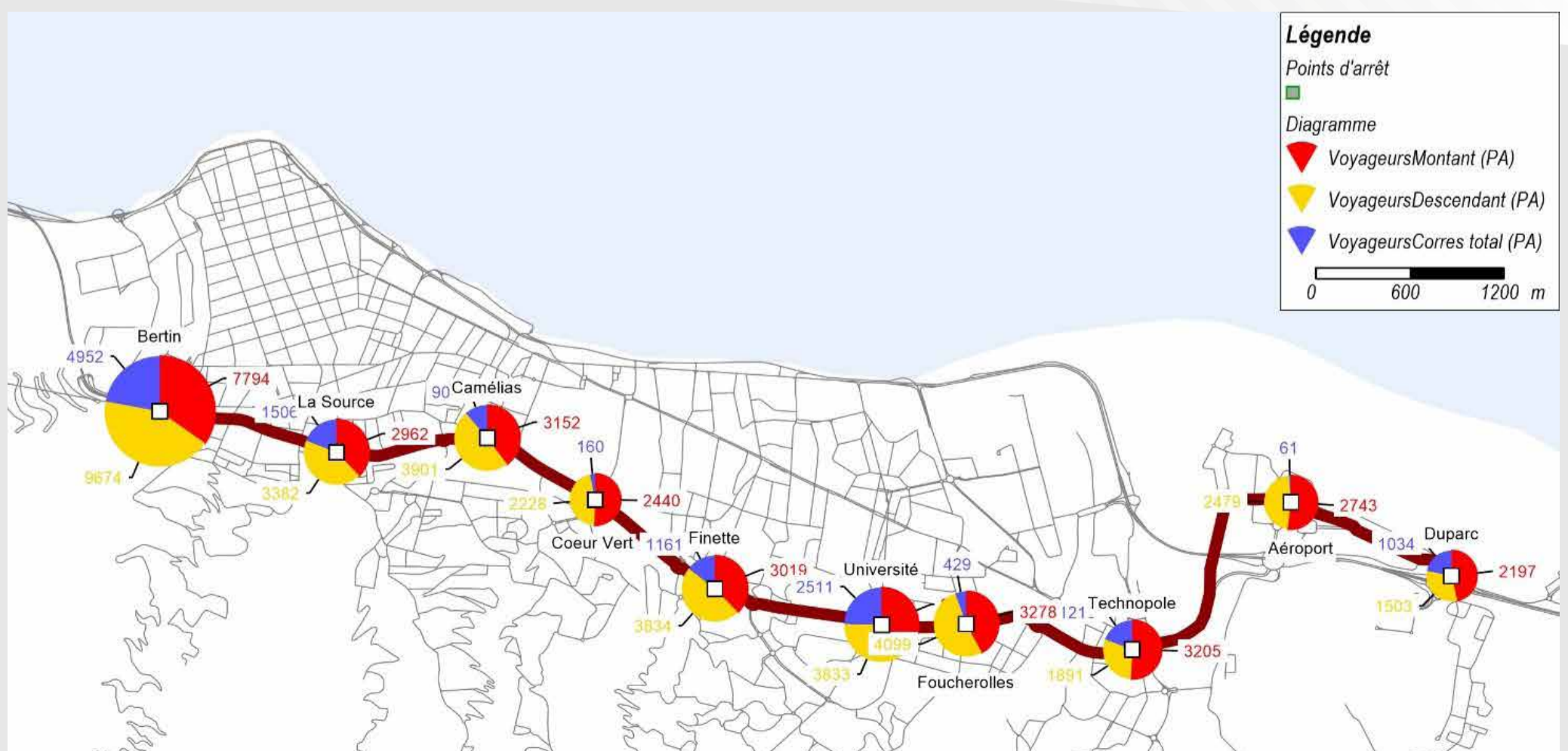
Compte-tenu des résultats positifs de la concertation, nous nous engageons à poursuivre le projet RunRail, premier tronçon du réseau régional de transport guidé.

Il sera réalisé sur un tracé d'une longueur d'environ 10 km comprenant dix stations, visera une enveloppe financière inférieure à 300 millions d'euros d'investissements Région, et une mise en service en 2024.

FOCUS

PERTINENCE ET EFFICACITÉ SOCIO-ÉCONOMIQUE

- La fréquentation globale est confirmée > à 30.000 voy./jour.
- Chaque station présente une fréquentation significative.
- 66.000 habitants et 21.000 emplois sont desservis à moins de 500m.
- La rentabilité socio-économique est démontrée (VAN > 0).
- Le calendrier est ambitieux mais réaliste (environ 5 ans à compter de la concertation préalable).
- Le montant de l'investissement est confirmé à l'issus des études préliminaires :
 - Prestations intellectuelles, foncier ~ 30 M€
 - Travaux « système de transport » ~ 105 M€
 - Travaux « aménagements et ouvrages » ~ 115 M€
 - Matériel roulant ~ 30 M€



Engagement N°2 Développement des TC et du RRTG

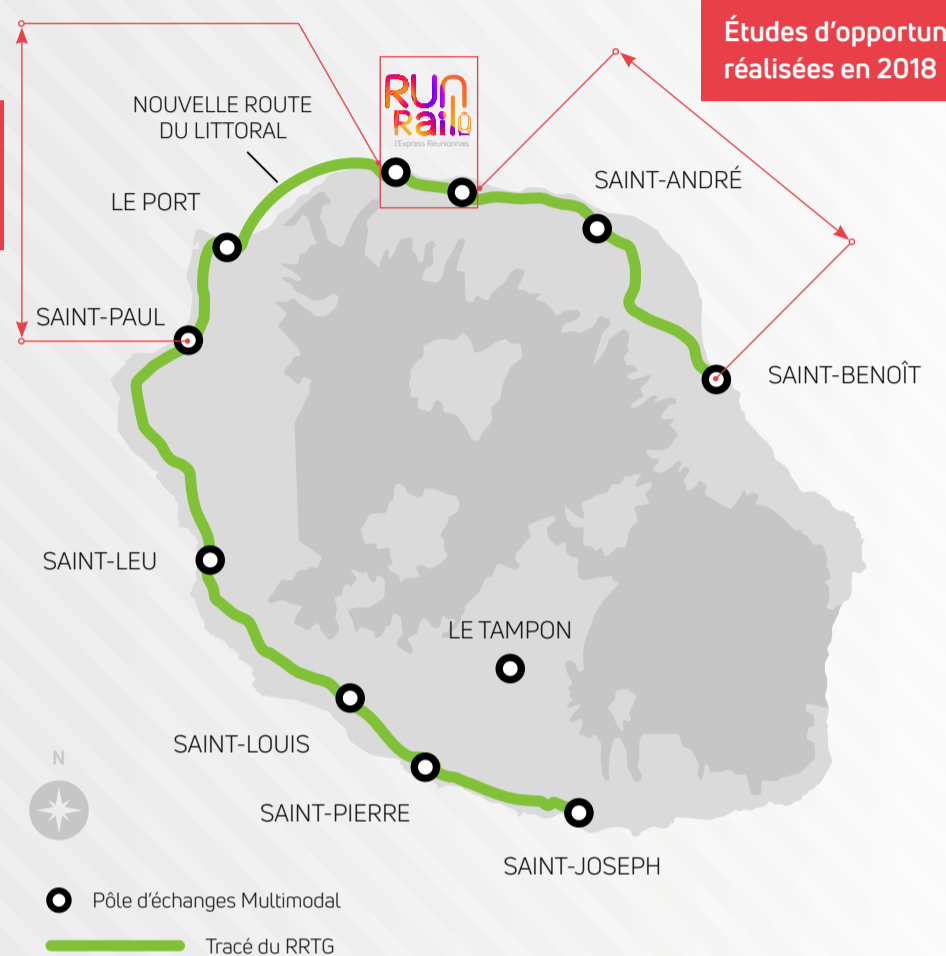
FOCUS

PROLONGEMENT DU RUNRAIL

Nous nous engageons à faire de ce tronçon une première étape du déploiement du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) entre Saint-Benoît et Saint-Joseph.

Nous nous engageons à conduire en 2020 une 1^{ère} concertation avec les usagers situés à l'Est et à l'Ouest de Saint-Denis, et à lancer les études opérationnelles des prolongements du RunRail suivant les résultats des bilans socioéconomiques en à venir.

Études d'opportunité et de faisabilité réalisées en 2019



Engagement N°3 Concertation et mise en œuvre

Nous nous engageons à associer les habitants, les acteurs économiques, sociaux, éducatifs, culturels et environnementaux, à chaque étape de l'élaboration du projet.

Outre les actions de communication (site internet, réseaux sociaux, affichage et publications), un dispositif de concertation sera mis en place pour assurer le lien permanent entre le maître d'ouvrage, ses partenaires et la population. Les données du projet seront mises en ligne au fur et à mesure de son avancée

La Région se conformera à la charte nationale de la participation du public à laquelle elle a décidé d'adhérer en février 2019.

La concertation sera approfondie notamment dans le secteur de la tranchée couverte (rue Léon Dierx, Carricubes...), le secteur Foucherolles (mur anti-bruit de la résidence SIDR, rue du Père Lafosse), et elle se poursuivra avec l'ensemble des acteurs de la plateforme aéroportuaire.

La démarche « contrat d'axe » initiée en mars 2018 sera poursuivie.

FOCUS

POURSUITE DE LA CONCERTATION

- Démarche spécifique vis-à-vis des secteurs où l'insertion du RunRail est plus sensible
- Démarche spécifique vis-à-vis du comité des usagers Car Jaune
- Démarche spécifique vis-à-vis des habitants situés à l'Est et l'Ouest du RunRail
- Démarche spécifique liée au contrat d'axe

Engagement

N°4 → Tracé

Nous nous engageons à développer un tracé adapté aux besoins de desserte des grands équipements de rayonnement régional qui se trouvent le long du tracé, avec comme objectif de préserver la capacité circulatoire du boulevard Sud, le foncier privé et l'accessibilité aux habitations, commerces et équipements.

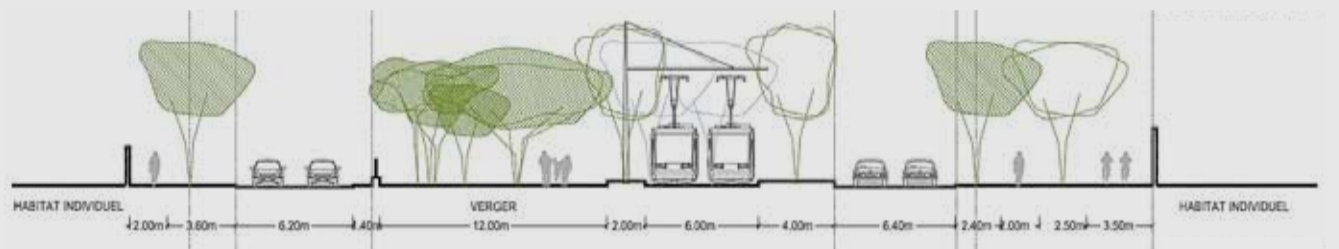
Les ronds-points qui jalonnent ce tracé seront réaménagés en carrefours « en croix » sécurisés et équipés de feux qui donneront la priorité au tramway. Le long du boulevard Sud le tracé sera implanté : côté Mer entre Duparc et Champ Fleuri, côté Montagne de Champ Fleuri à La Source, puis axial de la Source à Bertin.

Ce choix nécessite un retraitement des jardins centraux du boulevard Sud qui est pris en compte dans le projet. Ce tracé ne perturbe pas l'accessibilité des riverains situés côté Sud du boulevard ; il permet d'éviter toute expropriation ainsi que des travaux importants de déviations de réseaux.

FOCUS

VARIANTES BERTIN – LA SOURCE

Variante axiale (retenue) : le retraitement des jardins centraux du boulevard Sud sera pris en compte conformément aux avis des riverains (Cap Citoyen + 2 balades urbaines), du service espace vert de la ville et de des associations qui ont été associées à la réflexion.



Variante latérale (abandonnée) : impact fort sur l'accessibilité du secteur, impact foncier et PLU incompatible, impact déviations de réseaux.

FOCUS

FONCTIONNEMENT CIRCULATOIRE

Les études préliminaires montrent que la transformation des carrefours giratoires en carrefours à feux permet d'atteindre l'objectif de maintien de la capacité circulatoire du boulevard Sud :

- Les temps de parcours sur le boulevard Sud sont globalement améliorés dans les 2 sens aux heures de pointe du matin et du soir ;
- Les congestions sont réduites sur la quasi-totalité des axes transversaux ;
- La sécurité des modes doux est largement améliorée, en particulier aux franchissements ;
- Une gestion des carrefours est proposée via un PCC unique cogéré par la ville et la Région.

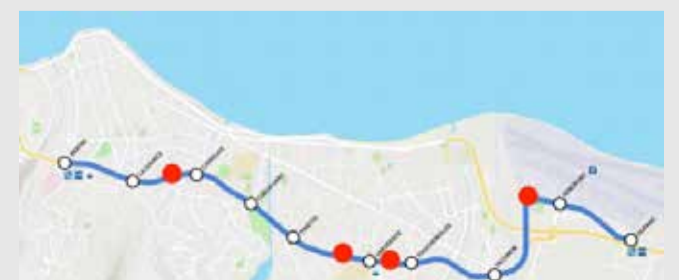
FOCUS

IMPACT FONCIER

L'impact sur le foncier privé est très limité : le projet impact seulement 1300m² de parcelles privées sans alternative évidente de tracé.

Le tracé de base présente un impact potentiel sur du bâti de quelques parcelles privées. Des solutions techniques existent cependant pour éviter les démolitions de bâtiments.

Des solutions techniques ont également été trouvées pour gérer en toute sécurité l'accessibilité aux différents équipements, commerces et riverains situés le long du tracé.



Engagement N°5 → Intermodalité / transport en commun

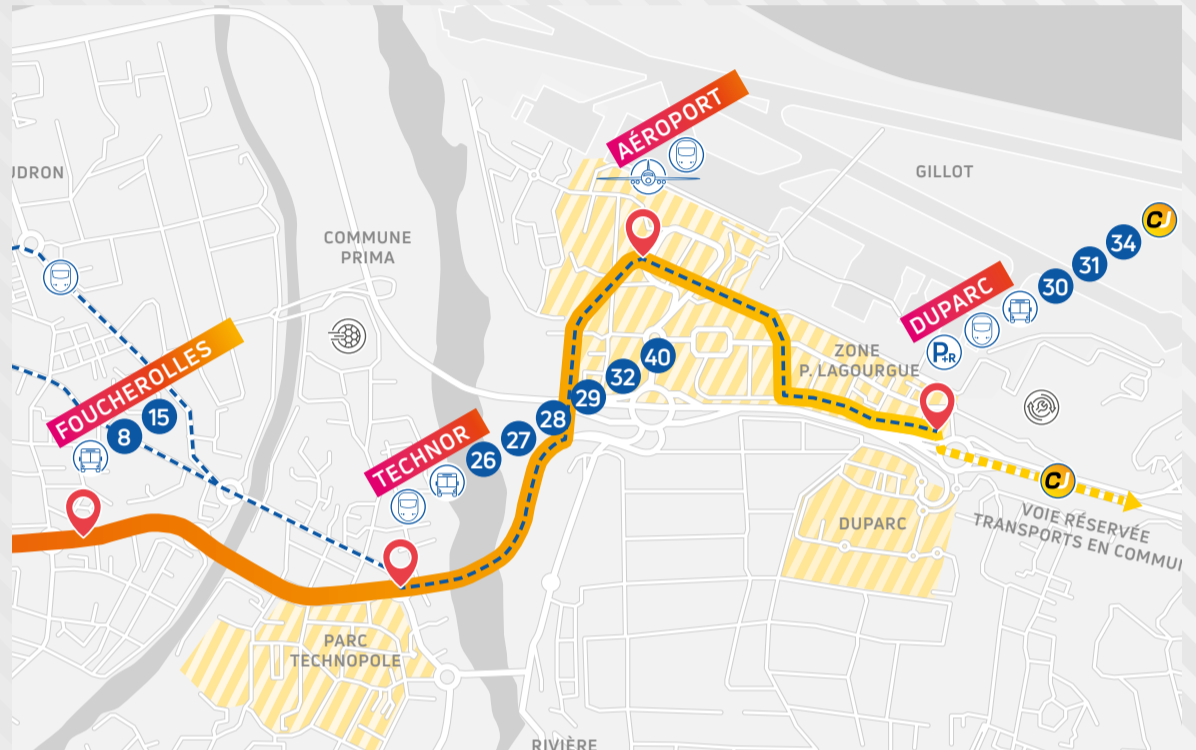
Au titre de notre compétence en matière d'intermodalité, nous nous engageons à apporter une réponse aux besoins globaux de transport des réunionnais. Nous serons attentifs au déroulement du processus de concertation qui s'ouvre sur le PDU et le projet TAO, et aux informations fournies par la CINOR, dans l'objectif de favoriser toute l'articulation nécessaire entre les projets.

FOCUS

DÉMARCHE PARTENARIALE ET COHÉRENCE DES PROJETS

La Région entend poursuivre la construction de cette infrastructure d'intérêt général dans un esprit de concertation et de partenariat, tel qu'elle s'y est employée dès l'origine du projet RunRail.

Les modalités de mutualisation et de raccordement de TAO sur le RunRail, à l'Ouest et à l'Est de l'agglomération, seront étudiés en partenariat avec la CINOR ?



Engagement N°6 → Intermodalité / tous modes de déplacement

Nous nous engageons à contribuer à la défense du pouvoir d'achat des réunionnais en pratiquant les mêmes tarifs que sur le réseau Car Jaune, en assurant une intermodalité optimale à chacune des dix stations entre réseaux existants et en projet (RunRail, Car Jaune, Citalis, téléphériques et TAO), une interopérabilité des titres de transport, ainsi que des horaires coordonnés.

Des parkings-relais, des parkings vélos sécurisés et des aires de dépose-minute seront aménagés au niveau des deux stations d'extrémités.

Nous nous engageons à encourager le plus possible les modes de transports doux, à améliorer la desserte bus et les moyens de circulation non-polluants (vélo, vélo électrique, marche à pied...), à encourager les

personnes qui accepteront de ne plus utiliser de véhicule individuel, à co-voiturer ou à utiliser un autre moyen de transport que la voiture, pour réduire la pollution et décongestionner les quartiers de mi-pente aux heures de pointe.

Tout le long du tracé, une piste cyclable continue et sécurisée sera réalisée ainsi que des trottoirs confortables.

FOCUS

CAHIER D'ACTEUR DE L'ASSOCIATION VÉLOVIE

Prise en compte des préconisations de l'association vélovie dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation :

- Mobiliers urbains,
- Plantations,
- Bordures et matériaux,
- Jalonnement,
- Signalisation.



Engagement N°7 → Stations

Nous nous engageons à aménager les 10 stations de manière à les intégrer le mieux possible aux quartiers, zones économiques et zones de loisirs qu'elles desservent. Leur dénomination, leur identité et les amé-

nagements périphériques associés seront le fruit d'une concertation spécifique dans chaque secteur desservi avec la population, les collectivités et les associations concernées.

FOCUS

AUTOUR DES STATIONS

Le futur opérateur aura la possibilité de développer des services autour des stations dans les limites fixées au contrat. De même, la ville pourra s'appuyer sur ce lieu d'échanges pour développer des services à la population (écobox...).



Engagement N°8 → Services

Nous nous engageons à mettre en œuvre un tramway express, avec une fréquence maximale de 7,5 minutes entre chaque rame aux heures de pointe, un temps de trajet de l'ordre de 20 minutes et une fiabilité technique suffisante pour assurer une vitesse maximale de 70 kilomètres/heure.

L'aménagement intérieur des rames permettra l'accès des personnes à mobilité réduite, et prévoira des dispositifs pour le transport des vélos et le rangement des bagages lourds.

FOCUS

MODE DE CONTRACTUALISATION NOVATEUR

Le marché global de performances, mode de contractualisation novateur, permet de fixer des objectifs portant sur la qualité et le niveau de service... assortis de pénalités en cas de non-respect :

- Disponibilité des rames,
- Temps de parcours,
- Fréquence minimale de passage en station,
- Régularité et ponctualité de passage en station,
- Attention portée aux clients,
- Propreté des installations, etc.

Engagement N°9 → Economie & emploi

Nous nous engageons à créer au moins 500 emplois durant les travaux et 80 pour l'exploitation de RunRail. Nous nous engageons à mettre en œuvre une clause d'insertion conséquente pour toutes les phases du projet (études, travaux et exploitation) et à favoriser les compétences locales pour les emplois générés par l'installation (tra-

voux, maintenance, accueil, assistance aux voyageurs...).

Le mode de contractualisation choisi par la Région va permettre de veiller au respect des engagements de l'opérateur qui sera retenu.

FOCUS

MODE DE CONTRACTUALISATION NOVATEUR

Le marché global de performances, mode de contractualisation novateur, permet de fixer des objectifs portant sur la performance sociale... assortis de pénalités en cas de non-respect :

- Appel à la sous-traitance locale,
- Nombre d'heures minimales à faire réaliser par du personnel en insertion, lors du chantier mais également en phase d'exploitation.

Engagement N°10 → Environnement

Nous nous engageons à replanter 150% des arbres qui pourraient être supprimés sur le tracé et à privilégier les espèces locales, dans le but de redonner à la partie Est du boulevard (entre la route Digue et la ravine du Chaudron) un niveau qualitatif équivalent à celui de la partie Ouest.

Nous nous engageons à favoriser la production d'énergies renouvelables et à appliquer une démarche HQE aux bâtiments réalisés dans le cadre du projet. Le mode de contractualisation choisi par la Région va permettre de veiller au respect des engagements de l'opérateur qui sera retenu.

FOCUS

MODE DE CONTRACTUALISATION NOVATEUR

Le marché global de performances, mode de contractualisation novateur, permet de fixer des objectifs portant sur la performance sociale... assortis de pénalités en cas de non-respect :

- Consommation énergétique globale,
- Part des énergies renouvelables
- Niveaux acoustiques et vibratoires,
- Bâtiments HQE et P+R évolutifs,
- Utilisation d'essences végétales d'origine locale,
- Taux de remplacement des arbres supprimés, etc.

Runrail

Atelier « conseils citoyens »

du vendredi 4 juin 2019 - 18 h

Présents :

- 8 participants de différents quartiers
- Renée Aupetit et Dominique de Lauzières, garantes
- Antoine Raynaud (Artélia)

Animatrice : Anne-Laure Delamotte (SDI-OI)

Concernant le projet :

LE PROJET VA-T-IL SE CONCRÉTISER RÉELLEMENT ?

La question a été fréquemment posée. Tous avaient à l'esprit le projet avorté de l'ancienne mandature (Tram Train). Pour une participation optimale à la concertation, il est souhaitable d'avoir des arguments tangibles et percutants à ce propos, attestant de la volonté manifeste de le concrétiser malgré les prochaines échéances électorales. «Comment bien expliquer que le projet va se faire ?», a-t-on clairement exprimé.

La transformation du cadre de vie a été source d'interrogation, voire d'inquiétudes, notamment le risque de perte d'identité de certains quartiers comme le Chaudron, le Ruisseau (le quartier est pris en étau, les habitants seraient assez contrariés par la manière dont on a été géré la sortie de terre de la tranchée couverte. Ils en ont un souvenir assez vif) et Vauban. Certains quartiers seront impactés par le projet de téléphérique de la Cinor et maintenant, par le projet de tramway express de la Région, tous deux générant une forte affluence.

Ce nouveau mode de transport n'est pas LA solution au problème de circulation. Un changement mentalité est également nécessaire, il faut l'encourager. «La circulation est de plus en plus dense, compliquée au départ de l'Est et cela se dégradera encore... Beaucoup d'automobilistes sont seuls dans leur véhicule... Quid du covoiturage ? On peut également encourager le vélo, le vélib.»

Le coût du transport a également été évoqué, avec le besoin d'avoir un ticket unique pour tous les déplacements.

Côté aménagement, on s'est interrogé sur **la pérennité des ronds points** du boulevard Sud.

QUELLES RÉPERCUSSIONS LE PROJET AURA SUR LE PRIX DU FONCIER ? COMBIEN D'EMPLOIS VONT ÊTRE CRÉÉS ? ET QUELLE RICHESSE CELA VA GÉNÉRER POUR LES OCCUPANTS ET LES ZONES TRAVERSÉES ET AVOISINANTES ?

L'avenir des commerçants et des autres entreprises installées à proximité du tracé a été une source d'inquiétudes forte. Côté Bertin, danger pour les écobox et la clinique Vétérinaire par exemple.

Les déplacements entre Beauséjour et Saint-Denis, via le réseau Citalis ont été pointés du doigt, particulièrement difficiles. «La connexion avec la ligne 31 et les autres lignes est très compliquée. On met presque 3 heures pour se rendre à la Providence, comme pour la réunion de ce soir».

→ Axe d'amélioration suggéré : **envisager un système d'affichage en station** qui annonce avec plus de certitude les délais d'attente et les horaires afin de mieux planifier les déplacements et la connexion avec les autres réseaux.

→ Axe d'amélioration suggéré : **envisager une meilleure concertation entre la Cinor et la Région** pour mieux organiser les différents modes de transport et ainsi faciliter les déplacements.

→ Axe d'amélioration suggéré : **mieux informer et au plus tôt sur les différentes phases de travaux** auprès des occupants pour qu'ils s'organisent dans les conditions les plus confortables. Il est également très important de rencontrer les commerçants impactés par le projet individuellement et éventuellement trouver avec eux des solutions acceptables pour la pérennité de leur activité.

Concernant le dispositif de concertation :

ENVISAGER UNE CONCERTATION PLUS LONGUE

Les délais pour mobiliser les gens de quartier sont trop courts. Le temps du citoyen est très long et n'est pas celui du politique et du maître d'ouvrage. Les acteurs de la concertation terrain sont les derniers maillons de la chaîne d'organisation.

→ **Se rendre à l'université pour présenter le projet et recueillir l'avis des Jeunes.**

→ **Envisager une concertation particulière dans les quartiers : La Source, Ruisseau et Prima est essentiel.**

→ **Envisager d'autres concertations particulières en cas de demande forte d'une association, d'un collectif...** afin de pallier les courts délais de mobilisation aux réunions publiques.

→ **Etre présent aux prochains conseils de secteur.**

→ **Envisager une distribution du flyer dans les boîtes aux lettres** des résidents de tous les quartiers directement impactés.

→ **Avoir un accès direct à la page web dédiée au projet sur le site de la Région**, qu'elle soit bien référencée sur Google pour qu'elle arrive en top liste lorsque l'on sollicite le moteur de recherche.

→ Intérêt pour les cahiers d'acteurs

Runrail

Balade urbaine pédestre

du samedi 8 juin 2019 - de 8h30 à 11h

Snack Rue Bertin et parcours de la station Bertin à la station Camélias

Présents :

- 5 participants de différents quartiers : 4 habitent Saint-Denis (dont deux détentrices d'automobiles) , un habite à Saint-Louis et anime l'association TiTrain
- Renée Aupetit et Dominique de Lauzières, garantes
- Antoine Raynaud (Artélia)

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI) assisté de Julien Montet, consultant (STRATER) et d'une stagiaire (Ecole de la 2^e chance).

Le parcours de cette balade a démarré à l'angle des rues Bertin et Gibert des Molières, a longé le boulevard sud côté sud pour s'achever au futur arrêt Camélias, à la sortie de la tranchée couverte. Avant de prendre la route, les participants se sont retrouvés autour d'un café au snack « Chez Edwige » rue Bertin pour une rapide présentation du projet, de la concertation et du parcours prévu.

Chaque arrêt a été présenté dans le détail, ainsi que la variante Bertin et les problématiques soulevées par le passage le long de la tranchée couverte.

Les principaux points soulevés ont été les suivants :

- Sur le secteur de la station Bertin : veiller à la bonne connexion avec les bus Citalis et les cars jaunes (organisation du pôle d'échange, parking-relais transformable et évolutif), prévoir l'harmonisation de l'amplitude horaire des bus avec celle du tramway, envisager une passerelle piétonne pour traverser le boulevard en toute sécurité
- Sur le secteur de la station La Source (et variante) : nécessité d'accompagner les riverains dont les accès au boulevard sud seraient bloqués (variante latérale) et de dialoguer avec les associations de protection de l'environnement (variante axiale), prévoir de rapprocher les arrêts de bus Citalis de la station de tramway, sécuriser les différents espaces publics (square, terrains de jeu, terrain de foot...) par des clôtures pour éviter les accidents sur la voie du tramway
- Sur le secteur de la station Camélias (et tranchée couverte) : nécessité de prévenir et d'impliquer les riverains qui verront leur quartier à nouveau transformé avec des places de stationnement supprimées et des circulations déviées, préciser le projet immobilier « Croisée des trois ravines », approfondir la transformation du rond point CGSS en un carrefour classique à feux : choix entre la préservation du banian central ou la préservation de l'activité de la station-service

Des propositions ont été émises concernant les services :

- L'accès dans le tramway des animaux (aujourd'hui totalement interdit sur les réseaux bus)
- L'emplacement dédié aux poussettes, l'emplacement dédié aux bagages, en station et dans le tramway
- La présence d'un système de vidéo-protection en station et dans le tramway



Runrail Atelier « mon parcours »

du samedi 8 juin 2019 - de 14h à 16h
Centre d'affaire CADJEE

Présents :

→ 5 participants : 3 habitent Saint-Denis (dont deux détentrices d'automobiles), un habite à Saint-Louis et anime l'association TiTrain et une séjourne régulièrement à la Réunion

→ Les 2 garantes

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-01), assisté d'une consultante (STRATER) et d'une stagiaire (Ecole de la 2^e chance)

Les participants ont découpé des fils de laine de différentes couleurs (selon les modes de transports utilisés) qu'ils ont collé sur une carte des futurs réseaux de transport puis ils ont présenté leurs parcours actuels et futurs au groupe. Une discussion collective a permis de faire émerger de nombreuses pistes d'amélioration du projet présenté.

Dans une première partie, 7 cas d'usages ont été traités :

« **Avec mon association, j'emmène un groupe d'ados du quartier de la Source au complexe cinéma de La Mare et prévoyons un Pique-nique à Gillot** ». Actuellement, chaque trajet dure deux heures dans des bus souvent bondés et qui ne respectent pas les horaires. Dans le futur, nous pourrions rejoindre à pied la station « La Source » du RunRail et rejoindre en moins de 20 mn le centre commercial de Duparc. Les jeunes pourraient s'installer sur des banquettes sans accoudoir et ne plus être forcément debouts ou assis au sol. Ils apprécieraient de pouvoir recharger leurs portables ou leurs consoles sur des prises USB ou de consulter leurs smartphones grâce à un wifi de bonne qualité. Pour les occuper, des films pourraient être projetés sur des écrans

« **J'habite le centre-ville de la Montagne et j'emmène ma fille au catéchisme dans le quartier Bouvet** ». Actuellement, j'emmène ma fille chaque mercredi en voiture et cela prend au moins 25 minutes, parfois près de 3/4 d'heure... Même quand elle sera plus grande, il faudrait beaucoup de sécurité, des vigiles et des caméras pour que je la laisse partir seul sur un tel trajet. Dans le futur, nous pourrions garer la voiture au parking-relais prévu à la Vigie, prendre le téléphérique jusqu'à l'arrêt « Bertin » et poursuivre avec le RunRail jusqu'à l'arrêt « La Source »

« **J'habite au Chaudron et je rends visite à mon amie à La Source** ». Actuellement, cette balade me prend au moins 45 minutes voire plus car je suis obligée de prendre deux bus qui sont souvent remplis, en retard... et même parfois en avance... Dans le futur, je pourrais rejoindre la station de téléphérique du pôle d'échange sur la place du marché au Chaudron et aller jusqu'à l'arrêt « Université » puis emprunter le tramway express jusqu'à l'arrêt « La Source ». Cela devrait me prendre moins d'une demi-heure.

« **J'habite au Chaudron et je pars en Thaïlande** ». Actuellement, je sollicite des voisins ou des amis pour m'emmener en voiture et je ne suis jamais sûre d'arriver à l'heure. Dans le futur, j'aimerais être plus indépendante et emprunter un transport commun rapide qui m'amène à la bonne heure à l'aérogare. Le Tram nord pourrait être la solution si on prévoit des emplacements suffisants pour les bagages.

« **J'arrive par avion et je veux rejoindre le Barachois** ». Actuellement je prends le taxi et, comme il n'existe pas de forfaits et que les prix sont très variables. On ne sait pas à l'avance combien cela va coûter. Dans le futur, j'aimerais bénéficier d'un accueil plus personnalisé à l'aéroport et d'un moyen de transport moins coûteux que le taxi. En montant dans le tramway, j'aimerais être immergée dans la culture locale avec des annonces en créole, des guides touristiques, une ambiance réunionnaise.

« **J'habite à Saint-Louis et je me rends aux archives départementales à Saint-Denis dans le quartier de Cham-Fleuri** ». Actuellement, ce parcours est particulièrement long : plus de deux heures avec le Car jaune 01 qui s'arrête à la gare routière de Saint-Denis puis un bus Citalis pour rejoindre Champ-Fleuri. Dans le futur, si le Car jaune s'arrête à Bertin, il évitera pas mal d'embouteillages et je poursuivrai mon parcours grâce au RunRail jusqu'à l'arrêt « Camélias » pour rejoindre à pied les Archives. Je devrais gagner au moins 20 minutes. Il y a maintenant des toilettes à la gare routière mais il faudrait en prévoir sur le trajet du tramway, ainsi que des services qui permettent de faire une pause agréable lorsqu'il faut passer d'un mode de transport à l'autre.

« **J'habite aux deux Canons et je vais chercher des amis à l'aéroport tôt le matin** ». Actuellement, je dois prendre deux bus pour rejoindre l'aéroport. Dans le futur, je ne prendrai qu'un bus pour rejoindre soit le RunRail soit le Tram nord.

Dans une deuxième partie, et à partir de ces cas d'usage, plusieurs propositions ont été émises par les participants :

- Concernant la sécurité des voyageurs : présence de vigile, présence de caméras de vidéo-protection
- Concernant le confort à l'intérieur du tramway : prévoir des emplacements pour les bagages, installer des prises USB, mettre à disposition du wifi, diffuser des films dans le tramway (par exemple des messages de prévention), installer des jeux tactiles, colorés, sonores pour les plus petits, prévoir des banquettes pour installer un groupe de petits
- Concernant les services en station ou à proximité : prévoir des toilettes, des poubelles, des tables à langer, des postes de secours, des abris ; développer des commerces (snack, pressing...), proposer un service de trottinettes électriques
- Concernant les services touristiques : prévoir la diffusion de musiques locales dans le tramway et des annonces sonores en créole, proposer des cartes de Saint-Denis et des cartes de l'île, prévoir une application à installer sur les smartphones pour choisir le meilleur mode de transport, en fonction des conditions de trafic (sur le modèle de Citymapper).

Runrail Balade urbaine à vélo

du samedi 15 juin 2019 - de 8h30 à 12h

Vélodrome de Saint-Denis puis parcours jusqu'à la station Bertin puis de Bertin à Duparc et retour Duparc-Vélodrome

Présents :

16 participants :

- 12 membres de Vélovie
- Mme Delauzière, garante de la concertation
- Nicolas Morbe, Directeur général adjoint (Région Réunion)
- Cédric Maulavé, chef de projet (Région Réunion)
- Antoine Raynaud (Artélia)

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Les principaux points soulevés ont été les suivants :

Sur le plan général, les participants souhaitent une piste cyclable de préférence bi-directionnelle et si possible toujours du même côté du boulevard sud et avec le moins possible d'interférence avec le trafic automobile. De ce fait, la variante axiale recueille un assentiment de la plupart des participants dans le secteur de la Source/ Bertin.

La principale difficulté se situe donc au niveau de la tranchée couverte, en particulier côté ouest : comment faire pour éviter de changer de côté : une passerelle, un élargissement ?

Pour les participants, une attention particulière doit être portée aux bordures de trottoirs et aux potelets qui doivent être mis aux normes au niveau hauteur et équipés de dispositifs rétro-réfléchissants. Il faut veiller à l'élagage des arbres à 2,20m, éviter les badamiers et toute essence laissant des amas de feuilles ou des fruits sur la chaussée et privilégier des arbres avec une envergure qui ne débordent pas sur la voirie et des racines qui ne déforment pas la chaussée.

Le projet devra inclure une signalisation horizontale et verticale bien visible pour indiquer les pistes cyclables et intégrer les dispositions du Code de la Route pour autoriser les tourne-à-droite pour les vélos lorsque les feux sont au rouge.

En station, l'association Vélovie souhaite des parkings vélos sécurisés, avec une préférence pour des boxes fermés. A l'intérieur du tramway, il est souhaité d'aménager un système d'accrochage des vélos et des sièges rabattables pour les cyclistes (comme il en existe dans les RER ou TER en métropole).

Beaucoup de remarques ont été faites sur l'entretien défaillant des pistes et pas-

sages cyclables et le manque de clarté sur les secteurs de compétences des collectivités qui s'en chargent actuellement : nettoyage des débris de verres, entretien des tunnels à Gillot.

Il faut aussi veiller à ne pas encombrer les espaces dédiés aux vélos : c'est le cas par exemple à la Source lors des réunions organisées à la Chambre d'agriculture ou au service des sports de la Ville de Saint-Denis.



Runrail Atelier « transition »

du samedi 18 juin 2019 - de 18h30 à 20h
Salle des fêtes - Bellepierre

Présents :

6 participants :

- 3 habitants dont deux de Saint-Denis et un de Saint-Louis
- Julien Montet (STRATER)
- Karim Lechlech (Région Réunion)
- Mme DeLauzières (garante)

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

A l'issue de la présentation du projet par Karim Lechlech

QUESTIONS :

- 1) Dans combien de temps allez-vous prolonger ce projet vers l'est, on a le sentiment avec la route du Littoral et la route des Tamarins que tout est fait pour le nord et l'ouest et que les populations de l'est et du sud sont oubliées...
« L'objectif de la Région, à l'horizon de 2024, est de rabattre les populations de l'est et de l'ouest par un réseau de bus performant. A l'ouest, nous visons un site propre de l'Eperon à Saint-Gilles jusqu'à Saint-Denis-Bertin, et à l'est de Beaulieu à Saint-Benoît jusqu'à Duparc. »
- 2) Est-ce que le projet global RRTG sera bien en site propre tout au long de son tracé ?
« Oui pour le RunRail. »
- 3) Concernant le raccordement vers les bus, bien veiller à l'accessibilité y compris aux non-voyants et aux non-lecteurs, en particulier pour s'orienter.
« Dans les gares routières, un accompagnement est prévu, un numéro de téléphone permet de réserver son accompagnement. »

ECHANGES AUTOUR DE LA TRANSITION :

- Inciter les entreprises à prendre en charge les frais de transport pour obtenir la gratuité pour leurs salariés.
Précisions de la Région : le conseil régional n'est pas bénéficiaire du versement transport.
- Attention à la gratuité, les bus de Saint-Denis sont désormais bondés, ce n'est pas un bon modèle pour les enfants
- Donner des identités particulières à chaque station, comme par exemple, une station plus zen à la Source, penser à des animations autour du tram: dégustation près d'un marché, par exemple...
- Éviter que le Tramway soit un lieu de heurt entre les jeunes des différents quartiers, notamment la nuit
- Sur la mise à disposition de vélos en libre-service
Seule la CIVIS l'a lancé pour l'instant avec un système de location longue durée
- Travailler avec les écoles primaires, collèges et lycées pour consacrer un temps dédié à l'usage des transports en commun
- Inviter les habitants des quartiers, des inaugurations fêtes pour chaque quartier
- Le nom de la station Bertin est sans doute à revoir : la rue Bertin symbolise le centre-ville et les classes plutôt favorisées. Elle pourrait s'appeler CHU.
- Il faut que dans la station, sa décoration, pouvoir retrouver par des photos les lieux emblématiques des quartiers traversés.
- Les associations et les écoles pourraient venir décorer ou planter, les gens du quartier pourraient venir entretenir le lieu
- Attention à ne pas former des gens uniquement pour le chantier mais déboucher sur des emplois pérennes
Les compétences acquises seront réutilisées pour les futurs tronçons
- Privilégier les emplois locaux et les entreprises locales
- Bien Informer la population : commencer à mobiliser les gens des quartiers, avec des groupes de suivi. Devant les écoles, sur les marchés forains, ... privilégier les contacts en allant directement leur rencontre sur les lieux de vie (stations de vie...), privilégier la relation humaine et porter de la considération à la population.

Runrail

Atelier jeunes « mon parcours »

du vendredi 5 juillet 2019 - 8h30

Mission locale nord - Antenne des Camélias

Présentes :

Trois personnes âgées entre 13 et 25 ans, résidant aux Camélias

Animatrice : Anne-Laure Delamotte (SDI-OI)

Le vécu actuel

Deux des trois personnes se rendent à l'école en bus, Camélias direction Montgaillard. Elles empruntent la ligne 11 habituellement : arrêt des sapents => arrêt du collège Mongaillard, soit 4 à 5 arrêts pour arriver à destination.

La Ligne 11 est régulièrement en retard, entre 10 et 20 minutes au niveau de l'arrêt des Sapents. Il faut anticiper, à défaut retard assuré à l'école quasi tous les jours.

Mon parcours de lycéenne :

→ «Je quitte la maison à 7 heures, le départ du bus est normalement à 7h10 pour arriver au collège à 7h25, les cours commencent à 7h40.»

→ «Le bus est blindé, il fait très chaud et les odeurs corporelles ne sont pas du tout agréables !»

→ «Je prends souvent la ligne 14 pour me rendre en centre-ville. Le bus est toujours à l'heure mais il est petit, il est donc tout le temps plein.»

Accueil du nouveau projet

→ «Il va y avoir trop de modes de transport avec le téléphérique et le tramway... La Réunion sera trop chargée, il n'y aura plus la culture, la beauté de notre île.»

→ «C'est bien pour les gens qui sont en retard, cela va être utile pour gagner du temps»

Axes d'amélioration

TARIFS

→ «Des cartes de transport pour tout le monde et pour tous les moyens de transport. Il faut que cela soit gratuit pour les jeunes»

AMÉNAGEMENT À L'INTÉRIEUR DU TRAM

→ «Il faudrait aménager le tramway comme le train en métropole : 2x2 places, en face à face et sans bras qui sépare les sièges, et avec une table au milieu»

→ «A l'intérieur, ce serait bien qu'il y ait de quoi manger, comme un distributeur automatique.»

→ «Il faut absolument des places prioritaires pour les handicapés, les femmes enceintes, les personnes âgées, bien identifiées. Les gens ne les respectent pas dans le bus, c'est honteux. «

AMÉNAGEMENT DES STATIONS

→ «Dans les stations, il faut installer des toilettes avec des petits lavabos, un point de restauration, des boutiques de souvenirs pour les touristes»

→ «Le nom du tramway est trop compliqué. Il devrait s'appeler par un nom simple comme TGV. Pourquoi pas TRDP, c'est facile à retenir, pour Train Rapide, Durable et Performant «

→ «Dans les stations, ce serait bien d'avoir des écrans pour diffuser des petits spots d'informations, des petits films, des clips. »

→ "Ce serait bien aussi que sur les murs, on ait des images de la Réunion"

→ "Il faut de la musique, un peu plus fort que dans les bus, pour les jeunes, comme la radio Exo FM ou NRJ.»

Runrail Atelier « mon parcours »

du vendredi 5 juillet 2019 - 14 h

Présents :

3 participants : une habitante de la rue Bertin accompagnée par son fils qui est en vacances à la Réunion ; la troisième personne habite les rampes de Saint-François

Renée Aupetit, garante
Cédric Maulavé, chef de projet Région Réunion
Théo Jézéquel, Artélia

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Ont été évoqués lors de la présentation du projet :

- L'intermodalité qui est appréciée par les participants
- L'aménagement des carrefours avec une inquiétude d'une des participantes sur la liaison avec les quartiers des mi-pentes : le maître d'ouvrage indique qu'il est prévu de réaménager 12 carrefours, ce qui va permettre de libérer de nouveaux espaces publics et de les aménager
- La coordination avec le projet de la CINOR, notamment au niveau de l'arrêt Technor
- Le centre de maintenance et son devenir en cas de prolongement vers l'est : le maître d'ouvrage précise que, en cas de prolongement vers l'est, le centre de maintenance est configuré pour gérer un prolongement jusqu'à Quartier français. Au-delà, il faudra envisager un autre site de remisage.
- Les variantes de tracé au niveau de La Source/Bertin
- La jonction entre le terminus à Duparc et le centre commercial : une passerelle piétonne au-dessus de la 4 voies est à envisager.
- L'accessibilité PMR : le maître d'ouvrage indique qu'elle sera assurée partout selon les normes légales
- L'identité des stations : une participante souhaiterait que des événements historiques se rattachant aux quartiers traversés soient évoqués dans les stations
- Les aménagements paysagers à prévoir sur les délaissés : le maître d'ouvrage précise que le projet va utiliser beaucoup de délaissés et n'en laissera que peu ensuite
- Les aménagements pour les joggers : une participante souhaite que les pratiquants du jogging aient leur place dans le projet. Le maître d'ouvrage indique que des trottoirs et voies piétonnes sont prévues tout au long du tracé
- La signalétique dynamique : suite à la demande d'une participante d'équiper les stations de panneaux indiquant les horaires prévisionnels des transports, le maître d'ouvrage indique que ce type de signalétique est prévu et que les gares routières Cars jaunes en sont progressivement équipées

→ L'utilisation des énergies renouvelables : le maître d'ouvrage rappelle que le projet prévoit non seulement recours à l'énergie solaire mais aussi la récupération d'énergie au freinage, ce qui devrait représenter 40 % de l'énergie globale.

→ La mise en place de poteaux d'alimentation électriques : le maître d'ouvrage indique que les opérateurs pourront proposer des dispositifs d'alimentation au sol ou aériens, mais que le dispositif choisi devra anticiper un éventuel prolongement vers l'est et l'ouest sur les 13 kilomètres de la nouvelle route du littoral.

Les participants ont également élaboré leurs parcours d'aujourd'hui et de de demain, à partir de fils de laine de couleurs positionnés sur le plan du tracé.



Annexe 1

COMPTES-RENDUS DES ATELIERS ET BALADES URBAINES

Envoyé en préfecture le 21/10/2019
Reçu en préfecture le 21/10/2019
Affiché le 21/10/2019
ID : 974-239740012-20191015-DCP2019_0650-DE

Runrail Atelier « quartiers »

du vendredi 5 juillet 2019 - 18 h

Présents :

- 4 participants : 3 habitants des quartiers La Source, Ruisseau, Vauban ou Camélias est une habitante de l'est qui travaille à la Providence
- Renée Aupetit, garante
- Cédric Maulavé, chef de projet Région Réunion
- Théo Jézéquel, Artélia

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Ont été évoqués lors de la présentation du projet :

- L'insertion du projet sur la zone aéroportuaire
- La liaison entre l'arrêt Duparc et le centre commercial
- La coordination avec le projet de la CINOR
- Le prolongement vers l'est
- Le bouclage entre Saint-Joseph et Saint-Benoît
- La desserte des administrations
- Le financement

Sur ces sujets le maître d'ouvrage a réitéré les réponses apportées lors des précédents échanges

- Le tarif :
le maître d'ouvrage précise que les tarifs seront alignés sur les tarifs des Cars jaunes ; une participante se demande à quelle condition les moins de 18 ans ayant accès gratuitement au réseau Citalis utiliseront un réseau payant comme le Run Rail.

- L'harmonisation des circuits :
le maître d'ouvrage précise que c'est prévu entre Car jaunes et RunRail mais qu'il faudra aussi adapter les autres réseaux de transport, en particulier celui de Citalis.

- Le nombre de rames à acquérir :
le maître d'ouvrage précise que 10 rames sont prévues

- L'idée d'organiser d'un dispositif qui distinguerait un parcours express et un parcours omnibus :

le maître d'ouvrage indique que cela pourrait être prévu pour les prolongements mais qu'en zone urbaine, il est difficile de dégager du foncier pour organiser les dépassements entre rames

- L'arrêt Coeur vert :
il serait intéressant de mieux desservir la cité scolaire en se rapprochant de Champ Fleuri

- La concertation :
il faudrait préciser que les contributions qui apparaissent dans le site sont anonymisées

Concernant le passage sur la tranchée couverte :

- Les activités qui existent sur la tranchée actuellement doivent être maintenues : boulo-drome, terrain de basket... mais aussi animations ponctuelles
- Le maintien de la desserte par la ligne 14 de CITALIS a fait l'objet d'une pétition pour son maintien
- La proximité des immeubles et du futur tramway peut inquiéter les habitants
Le MOA précise que le tramway est source de crissement dans les fortes courbes, en raison des frottements roue/rail. Le tracé du RunRail est en ligne droite sur la tranchée couverte.
- La circulation vers la SHLMR Ruisseau sera impactée fortement, il faudra en particulier veiller à bien associer les habitants.
- Attention à bien desservir le siège de la SHLMR
- Demande d'un arrêt au-dessus de la tranchée couverte

Concernant la variante « La Source/Bertin »

- Il faut maintenir un maximum de végétaux et si possible en replanter
- Les participants expriment leur préférence pour la variante axiale

Nom de la structure :

Vélo Vie

Présentation de
votre structure
(statut, objectifs et
missions) :

Saint-Denis le 25 juin 2019
Objet : Avis sur la concertation préalable sur le RUN RAIL

Monsieur,
Après avoir pris connaissance du dossier de concertation préalable et suite à la balade urbaine sur le Boulevard Sud, nous vous adressons ci-dessous nos préconisations :

Circulation

- Piste cyclable toujours sur un même côté du boulevard sud. Éviter les passages du côté mer au côté montagne et inversement sauf exception.
- Contre sens cyclable pour les rues adjacentes à 30km/h
- Le tracé du RUN RAIL comporte deux points délicats :
 - Au niveau de la tranchée couverte, pourquoi pas garder le système actuel, le passage vélo en unidirectionnel de part et d'autre de la tranchée couverte ?
 - Au niveau de Bertin, garder la piste cyclable côté montagne semble préférable pour des raisons de continuité

Run Rail

- Possibilité d'accrocher verticalement une rangée de vélos à l'entrée d'une rame
- Système de location unique, Run Rail, VAE, parking vélo et parking voiture

Equipement

- Potelet de hauteur 0,9 0m de couleur claire avec bandeau réfléchissant (ref CERTU), avec une peinture blanche au sol 0.2m de large et 5 m de long avant le potelet voir avec vibreur
- Éviter les plantes avec essence avec de larges feuilles, des épines, des fruits ou grosses graines, avec des racines superficielles
- Dégagement vertical de 2,50m et dégagement latéral de 1,50m soit 0,45m de chaque côté d'un cycliste. L'entretien des végétaux ou l'implantation de tout obstacle, mur, poteaux doit être suffisant pour ne pas empiéter dans cette zone.
- Positionnement de la végétation compatible avec l'envergure à l'âge adulte des végétaux, et un dégagement minimum de 0,5m
- Éclairage en partie urbaine
- Deux zones relais vélos à Bertin et Duparc avec parking gardé, prestations de petites réparations, location de vélo, recharge pour VAE, gravage des vélos, informations touristiques et pratique vélo
- Des parkings vélo de jour de longue durée sur le plus grand nombre de stations, jumelés avec les stations de location de vélo
- Passerelles piéton à Bertin avec petit plan incliné le long de l'escalier pour pouvoir y pousser le vélo
- Mur contigu aux zones cyclables pas en moellons mais en béton lisse avec arrête supérieure arrondie et arrêtes verticales biaisées
- Le long des voies voitures mise en place de bordures de trottoirs hors sol 18 cm comme au boulevard Sud actuel pour éviter le franchissement par les voitures
- Mise à zéro aux passages des rues avec des bordures en forme de V type CC
- Support pour le pied droit des cyclistes à l'arrêt des feux tricolores
- Silhouette voiture au droit de parking vélo de jour de courte durée

Signalétique et signalisation

- Feux tricolores avec autorisation de tourner à droite pour les cyclistes, si il n'y a pas de problème de sécurité
- Comme sur la piste cyclable le long du Rhône à Lyon, balisage axial lumineux au sol
- Totem de visualisation du nombre de passages de vélos
- Décompte attente et temps de passage vélo aux feux tricolores
- Sas cyclistes peints en vert aux feux tricolores si possibilité de tourner à gauche
- Jalonnement vers la destination finale de la piste cyclable ou lieu intermédiaire avec km et temps de trajet moyen
- Jalonnement radial vers les activités proches de la piste cyclable avec km et temps de trajet moyen
- Appel vélo sur feux tricolores dans un carrefour complexe ou à forte circulation
- Signalisation verticale et horizontale performante
- Peinture verte pour les passages de rues (damiers ou bandes vertes)
- Matière rugueuse sur les peintures vertes et blanches, pour les rendre moins glissantes.
- Utilisation de panneaux de signalisation de petite gamme
- Mutualisation des supports en utilisant notamment les mâts d'éclairage et feux tricolores.
- Dégagement des poteaux supports de signalisation ou éclairage sur l'emprise des voies cyclables ou piétonnes par des fixations déportées aux murs contigus.

Accompagnement

- Aide à l'achat de VAE, majoré pour les seniors.
- Université : campagne de communication annuelle et d'aide pour les étudiants
- Campagne de communication sur les avantages à faire du vélo, économique, écologique, sur la santé et sur les temps de déplacement
- Application Smartphone sur les horaires et le statut de la rame pour accueillir les vélos

Nous vous adressons nos salutations distinguées
Daniel-Omer HOARAU
Président de VELO VIE
velovie974@gmail.com
0692 34 02 34

Nom de la structure :

Aéroport de La Réunion Roland Garros

Présentation de
votre structure
(statut, objectifs et
missions) :

Statut : Société anonyme à conseil de surveillance et directoire, dite Société Aéroportuaire.

Actionnariat : Etat (60%), CCI Réunion (25%), Région Réunion (10%), commune de Sainte - Marie (5%).

Objet : exploitation du domaine public aéroportuaire de l'Etat, dans le cadre d'un contrat de concession (2011 -2048) assorti d'un cahier des charges fixant des obligations de service public et les modalités du contrôle de leur respect par l'État.

La Société Aéroportuaire met en oeuvre depuis 2017 un plan stratégique global, baptisé Welcome et qui affirme une ambition : être la marque aéroportuaire de référence de l'océan Indien.

Il se décline en six axes :

- l'amélioration continue de la qualité de traitement des passagers
- la diversification de l'offre de produits et de services au sein de l'aéroport
- la consolidation et le développement de la desserte aérienne de La Réunion
- le développement des compétences de ses collaborateurs
- la réduction de ses consommations de ressources naturelles
- l'accroissement de la visibilité de la marque Aéroport Roland Garros au plan national et international.

Welcome trace les actions de l'aéroport jusqu'en 2022, année de mise en service d'un nouveau terminal passagers, bioclimatique, dédié aux arrivées et accueillant un dispositif de tri et contrôle des bagages de soute conforme à la future réglementation européenne. Parallèlement à la création de cette extension, à l'ouest du bâtiment existant, un programme de réaménagement complet des parcs de stationnement et des accès à l'aérogare a démarré en juin 2019.

Ce programme de transformation, qui mobilisera plus de 180 millions d'euros d'investissements, portera les capacités de l'aéroport Roland Garros à 3,2 millions de passagers par an – contre 2,3 millions aujourd'hui – et lui permettra de traiter dans les meilleures conditions le trafic aérien de la prochaine décennie. La croissance du nombre de passagers et de professionnels travaillant sur la plate-forme impose à la Société Aéroportuaire d'assurer la pérennité et l'efficacité de son programme de développement, tout en s'associant aux projets portés par les collectivités.

Le projet Run Rail est un projet structurant et majeur pour le développement de notre territoire et, à titre particulier, de l'aéroport de la Réunion Roland Garros. Il s'agit de faire coïncider les enjeux de ce nouveau mode de transport avec les enjeux de développement portés par la SA ARRG, notamment en matière d'intermodalité.

Ce nouveau réseau de transport a été intégré dans son plan de développement. Le réaménagement des parkings et des accès prévoit notamment d'accueillir un arrêt du Run Rail à proximité de l'aérogare passagers, à la faveur des passagers et usagers de la plateforme aéroportuaire, et de favoriser l'intermodalité entre le réseau guidé, les autres réseaux de transport en commun, la circulation automobile et piétonne. Le tracé tel que proposé aura un impact sur le foncier domanial mais également sur les emplacements parkings (voiture, bus, ...).

Il conviendra de prévoir les modalités de gestion des espaces impactés, notamment les compensations à envisager pour les restrictions de capacité en matière de places de parking automobile.

La gestion des flux sur un aéroport est un sujet majeur et sensible (tant en terme de sûreté que de sécurité). Ainsi, un croisement des flux Nord-Sud et Est-Ouest sur deux niveaux différents semble inévitable pour garantir les meilleures conditions d'entrée et sortie de l'ensemble des usagers sur la plateforme aéroportuaire.

Enfin, il est nécessaire que le tracé impacte le moins possible les projets de développement de l'aéroport. En effet, notre stratégie de développement passe par la diversification des sources de revenus et nous amène à optimiser le potentiel économique de la zone aéroportuaire.

Il est indispensable de pouvoir maîtriser l'ensemble de la chaîne des activités qui pourraient s'établir sur la plateforme aéroportuaire afin de veiller à leur bonne adéquation avec les projets en cours et à venir de l'Aéroport de la Réunion Roland Garros et, de façon générale avec l'ambition portée par l'ensemble des acteurs de la plateforme aéroportuaire.

Annexe 3

LISTE DES ACTEURS INVITÉS ET ACTEURS DU TERRITOIRE INVITÉS À PARTICIPER À LA CONCERTATION

Envoyé en préfecture le 21/10/2019
Reçu en préfecture le 21/10/2019
Affiché le 21/10/2019
ID : 974-239740012-20191015-DCP2019_0650-DE

- Aviation Civile
- Conservatoire à rayonnement régional (CRR)
- CHU Direction générale
- Emmaüs
- SIDR
- FNAUT
- SODIAC
- UCO
- Mission locale Nord
- Centre d'affaires Cadjee (SCI)
- Association Vélovie
- Office du tourisme
- Université de la Réunion
- Département
- IBL Réunion (SAS) (en attente de plus d'infos)
- Mutualité de la Réunion
- CGSS
- Chambre des métiers
- SEDRE
- Clinifutur
- IFSI
- UNEF
- ALCO Formations
- Lycée Bellepierre
- Lycée Georges Brassens
- Lycée Lislet Geoffroy
- Diocèse
- IRSAM Ressource Nord (Etablissement handicap sensoriel)
- Les Marionnettes
- Proxim services
- Fitness Park
- Association Culturelle et Sportive de Duparc (ACSD)
- Galerie marchande DUPARC (SUDECO)
- Vindémia : Voir avec SUDECO
- Vindemia
- CCI Réunion
- Société Servair (restauration)
- Colipays
- SHLMR (en attente de plus d'informations)
- Station service VITO rue de la solidarité
- MAIRIE SAINTE MARIE
- MAIRIE SAINT DENIS
- Aéroport Roland Garros
- CAF de la Réunion
- Taxis de l'aéroport
- Epicerie Solidaire du CROUS
- SUDECO
- St-Denis-Aménagement
- Appolonia
- CINOR
- Agorah
- Comité réunionnais de promotion du vélo
- DEAL



Conception : - Crédits images : Shutterstock, EGIS, Atelier Architecte, SDI, Serge Marizy, ComyRégion Réunion

