

DÉBAT PUBLIC ROUTE DES GERANIUMS

26 FEVRIER – 03 MAI 2018

CAHIER D'ACTEUR
N°3
Mai 2018



Initié en 2011 à propos de la mise en place du parc national de La Réunion et l'absence d'association de la population locale, le **Collectif pour le maintien des activités au cœur de La Réunion** est devenu en 2012 une association de type loi 1901. Son objet est de :

*De participer à la mise en œuvre du développement durable de La Réunion dans le respect de la biodiversité dont l'homme est l'élément essentiel, notamment par une prise en compte réelle et des réponses appropriées aux besoins, aspirations, usages hétérogènes des habitants, ainsi que pour leur association effective à la gestion de leur milieu ;

*D'informer les citoyens pour permettre à chacun de déterminer ses choix pour la sauvegarde et la conservation du patrimoine naturel, culturel, paysager et historique de La Réunion.

C.mac – N°W9R2003548 - 37
chemin de l'Adieu – 97430 Le
Tampon – 0692 51 49 84

CAHIER D'ACTEUR

Route des géraniums, où comment écraser un moustique à l'aide d'un marteau ?

ENCORE UNE ROUTE

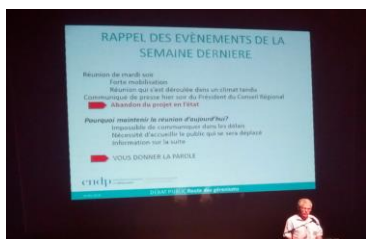
Le développement de La Réunion et de sa démographie n'ont jamais été accompagnés d'une politique publique des déplacements, si bien que l'île est en train d'acquiescer une réputation en terme d'embouteillages. C'est dans un tel contexte que la Région Réunion a fait son schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) qui prévoit ce projet de route des géraniums. Il est à regretter que de tels documents ne fassent l'objet d'aucune procédure de participation du public. Ce document cadre légalise la réalisation de projets souvent sans légitimité démocratique ni nécessité réelle. Il est d'ailleurs à regretter que la présence des élus ne soit pas obligatoire afin de répondre devant les citoyens de leur choix politique, comme la route des géraniums. Près de 24 km de route supplémentaire est la réponse de la région Réunion pour résorber les embouteillages occasionnés principalement par les sorties de bureau et d'école.

UN DEBAT PUBLIC SABOTÉ PAR LES POLITIQUES

Alors que pour la première fois est initiée une procédure de débat public à La Réunion, la montée de la contestation des habitants et leur faculté à s'organiser contre le projet aura conduit les politiques à instrumentaliser la procédure puis à y mettre fin avant le terme. Cette prise d'otage par les élus, tant de la Région Réunion que des communes concernées (Le Tampon et Saint-Pierre), a transformé ce « moment citoyen », en une joute politicienne pour les échéances municipales et en dehors de la procédure officielle. Une telle attitude de la part d'élus, même si elle est indépendante de la volonté de la CNDP, n'honore pas l'institution, mais surtout confirme la piètre idée que se font déjà les réunionnais du débat d'idées dans l'île, des élus et des institutions censées œuvrer au service de l'intérêt général. De tels comportements de la part de ces élus devraient dans ce cadre pouvoir faire l'objet de sanctions appropriées.

AU BOUT DE LA ROUTE

... LES EMBOUTEILLAGES



Route un jour, route toujours

A l'occasion des différents réunions ainsi qu'à la lumière du dossier préparé par la Région Réunion, une évidence saute aux yeux : pour les politiques en dehors des routes et de la voiture, l'île en raison de sa géomorphologie et sa démographie serait fatalement condamnée à la saturation routière que viendrait soulager un peu la construction de routes supplémentaires.

Cette situation que l'on fait peser sur le comportement des habitants est surtout le résultat d'un manque d'anticipation flagrant de la part d'une classe politique en poste depuis des décennies et qui a clairement privilégié jusqu'à présent le lobby de la voiture, au détriment des transports en communs, grâce à une politique de grands chantiers grevant la majeure partie des fonds étatique et européen. Or, la construction de routes est un appel d'air a toujours plus de voitures et donc dans un territoire contraint à plus d'embouteillages.

Et les transports en commun, alors ?

L'objectif du STRIT fixant à 15 % de transports en commun à l'horizon 2030, cité dans le rapport du maître d'ouvrage comme un objectif ambitieux, a été commenté par les propres techniciens de la Région Réunion comme « manquant d'ambition ». Et il en manque effectivement, alors qu'au contraire les Réunionnais sont en attente du développement des transports en commun. Ce qu'est venu corroborer un sondage réalisé à l'occasion des assises de l'outre-mer. A la question posée, « Pour développer ensemble les équipements publics sur votre territoire, sur quoi faut-il

agir en priorité ? », la réponse est en première priorité : « les transports en commun (dans les villes et entre les villes) ».

DES ROUTES AU SERVICE... DES TOURISTES

Les tour-opérateur donneur d'ordres

S'il existe effectivement de nombreux embouteillages à certaines heures au niveau des entrées des villes de Saint-Pierre et Le Tampon, cette situation est davantage le fruit du manque d'anticipation des politiques publiques face à l'évolution démographique, de l'absence de transport en commun et notamment en site propre. Peu importe au fond, celui qui compte c'est le touriste et ses devises.

Sous le couvert de fluidifier un trafic de voiture important, le projet cache mal les ambitions touristiques qu'il porte. Comme cela a été rappelé lors de plusieurs réunions par la région, un accès rapide au site touristique du volcan est une demande forte des tour-opérateurs de la destination Réunion.

Prenant l'exemple des bateaux de croisière présents une seule journée dans l'île, la Région dans un élan de sincérité publique ira jusqu'à dire que le volcan devait être accessible rapidement aux croisiéristes en goquette.

Des variantes avariées

Quelles que soit les variantes choisies, elles relèvent plus d'une aberration que d'un réel dimensionnement de la réponse, soit la route, aux problèmes posés, les embouteillages en entrées de ville aux heures de pointes.

Au-delà du fait que des routes supplémentaires sont surtout un appel d'air à plus de voiture, sur le long terme en raison de l'évolution démographique, de l'étroitesse du territoire et de l'absence de politique de transport en commun, le problème restera identique quelle que soit l'époque future.

A la lecture du dossier et sur la base des présentations, il

semble assez évident que non seulement tant les besoins, que les enjeux et les impacts en terme humain, de développement, d'environnement et financiers sont à la fois sous-évalués, voire fallacieux.

Humainement parlant

Sur le plan humain, quel que soit le tracé retenu, la réalisation de ce projet pharaonique nécessitera la mise en œuvre de procédures d'expropriation à l'encontre de nombreux habitants tout au long de l'axe, de terrains agricoles et de forêts sous régime de protection. Ce coût à ce jour aurait au moins pu faire l'objet d'une évaluation pour chaque grand type de variante. A tout le moins la construction de cette route viendra aggraver la situation dans deux autres secteurs souffrant eux aussi de la carence et du manque d'anticipation de la classe politique : le logement et l'agriculture. Car en effet : Quid du relogement de toutes ces personnes expropriées et des terres agricoles supprimées sur un territoire non extensible ?

Economiquement parlant

Sur le plan du développement économique, il semble évident que les activités de commerce situées du centre ville du Tampon et tout au long de la RN3 jusqu'à Bour-Murat, auront à pâtir de la construction de la route qui aboutira à détourner le flux de circulation. La réalisation de 2X2 voies facilite également la création de zones d'activités pour les grandes surfaces au détriment des commerces de proximité. Cette conséquence n'a fait l'objet d'aucune mesure d'évaluation dans le rapport. Au demeurant, aucune réunion spécifique n'a été organisée en lien avec les commerçants ou leurs représentants. Si l'ambition touristique de cette route est clairement affichée, quelle peut-être la répercussion en terme d'emplois à long terme et non seulement liés à la construction de la route ? Cette question, à aucun moment, le maître d'ouvrage semble se l'être posée. Le développement touristique qui semble être l'autre priorité de la Région Réunion avant les routes est pourtant un secteur sous l'influence du contexte économique mondial incertain. La disparition de terres agricoles pour y planter du goudron et du béton viendra

renforcer la dépendance de l'île vis-à-vis de l'extérieur. Qu'il s'agisse de l'emploi lié aux activités de commerce de centre ville ou à l'agriculture, la construction de la route des géraniums viendra supprimer des emplois pérennes et utiles à la population.

Environnementalement parlant

Sur le plan de l'environnement, la réalisation de cette 2X2 voies sur plus de 20 km et avec une telle emprise, aura des conséquences directes sur l'environnement par la disparition de forêts parfois primaires mais aussi de terres agricoles qui contribuent au maintien d'une certaine biodiversité. La question des paysages est également sous estimée. La réalisation d'un tel projet sera une verrue indélébile, visible depuis la mer, dans le paysage de cette partie des Hauts de La Réunion, caractérisé pour ses aspects bucolique et historiquement agricole. Par ailleurs, dans la mesure où aucun projet de transport en commun n'est prévu, une telle route n'aura aucune influence sur les déplacements en voiture dont l'impact est aussi considérable sur l'environnement général en raison de l'utilisation de carburant et d'émission de gaz à effet de serre. Enfin, les derniers événements climatiques et leur intensification posent la question de l'impact de ces projets d'envergure sur la stabilité des terres et de l'écoulement des eaux de pluies, autant de sujets ignorés par le porteur de projet.

Financièrement parlant

Sur le plan financier, la réalisation de cette route viendra alourdir un peu plus les charges publiques et donc les impôts des contribuables dans une île où près de 42 % de la population vit sous le seuil de pauvreté. Évalué entre 300 et 600 millions d'euros, la Région Réunion, déjà engagée dans d'autres projets pharaoniques de route, devra s'endetter un peu plus pour porter cette nouvelle route et donc endetter plusieurs générations de réunionnais pour un problème de circulation qui ne se règlera pas sans une alternative au tout voiture. Il est clair, au regard de l'augmentation des matières premières sur le marché mondial, qu'une telle enveloppe exigeant par ailleurs la construction de nombreux ouvrages d'art pour s'adapter à la géomorphologie de

l'île, est largement sous-estimée. A cela il convient de rajouter les coûts liés aux expropriations, à ce jour inconnus.

NON A LA ROUTE DES GÉRANIUMS

En conclusion de ces éléments, tout dans ce projet démontre l'inadéquation de la réponse apportée par la Région aux problèmes de circulation et l'impréparation du dossier par la sous estimation des enjeux humain, agricole, économique, financier et bien sûr environnemental. Clairement au cours de la procédure de débat et avec l'amplification de la participation grâce au bouche à oreille, la population a affirmé sa totale opposition à la réalisation d'un projet inutile. Pour autant des solutions ont aussi été apportées.

OUI POUR D'AUTRES SOLUTIONS

Du bon sens populaire.

Ces réunions au-delà de l'opposition généralisée à la réalisation de la route, auront été l'occasion pour les personnes concernées par la chose publique en général et par le projet en particulier, de rappeler avec force un certain nombre de points :

Les transports en commun

Il y a urgence pour les élus à travailler à la mise en place d'un réseau de transport en commun en site propre

entre les villes de Saint-Pierre et du Tampon. Au-delà selon les participants, il conviendrait aussi de développer des transports en commun adaptés entre les différents écarts de ces deux villes et leurs centres.

Le réseau routier existant

Il y a nécessité pour les collectivités en cause (Région Réunion, Communes de Saint-Pierre et du Tampon) d'entretenir le réseau routier existant dans un état de délabrement avancé et accentué par les événements climatiques de l'année 2018.

Des ouvrages adaptés

La construction d'ouvrages permettant de fluidifier la circulation au niveau des entrées de ville, notamment aux rond-point « balance » à Saint-Pierre ou celui de la « tour des azalées » au Tampon, permettrait d'éviter qu'autant de routes secondaires convergent vers ces deux points noirs.

Une politique temporelle

Par ailleurs, le collectif propose à titre personnel que soit engagée une réflexion sur les rythmes de La Réunion, soit une analyse des motifs liés aux déplacements et en réponse une politique active sur ceux qui prescrivent ces déplacements ou les influencent, telles que les administrations (école, lycées, université) ou les zones de bureau ou commerciales afin d'avoir des actions concrètes et réalistes sur leurs horaires.

