



Déviation Est de Saint-Pierre

BILAN INTERMÉDIAIRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DE 2016

(délibération de la commission permanente du Conseil Régional de La Réunion du 29 août 2017)

SOMMAIRE

1 RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DU CONTEXTE DU PROJET.....	4
1.1 CONTEXTE.....	4
1.2 HISTORIQUE.....	4
2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	6
2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	6
2.2 MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	6
3 BILAN DE LA CONCERTATION.....	8
3.1 MOBILISATION DU PUBLIC.....	8
3.2 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES PAR ÉCRIT.....	9
3.2.1 Avis du public.....	9
3.2.2 Avis global sur le projet.....	10
3.2.3 Choix d'une variante.....	11
3.2.4 Thèmes abordés et propositions alternatives.....	12
3.3 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES.....	13
3.4 RÉPONSES APPORTÉES PAR LA RÉGION AUX AVIS.....	13
3.4.1 Les impacts agricoles.....	13
3.4.2 Les impacts sonores.....	15
3.4.3 Les impacts paysagers.....	15
3.4.4 Les impacts Faune / Flore / Air.....	16
3.4.5 Les impacts sur le tourisme.....	16
3.4.6 Les échangeurs.....	16
3.4.7 Les vélos.....	16
3.4.8 Le risque inondation lié aux débordements de la Rivière d'Abord.....	17
3.4.9 Proposition de tracé alternatif, via le boulevard Banks.....	17
3.4.10 Proposition de tracé alternatif, via chemin Bassin-Plat.....	17
3.4.11 Proposition de réaménagement des infrastructures existantes et de développement du transport en commun.....	17
3.5 CONCLUSION.....	18
ANNEXE 1 : COURRIER D'INFORMATIONS SUR LA CONCERTATION ENVOYÉ AUX INSTITUTIONNELS.....	20

ANNEXE 2 : COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES.....	23
ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES DE L'EXPOSITION DES PANNEAUX ET DE LA MISE À DISPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE.....	41

1 RAPPEL DE L'HISTORIQUE ET DU CONTEXTE DU PROJET

1.1 CONTEXTE

Le projet porté par la Région Réunion a pour objectif de réaliser une nouvelle infrastructure routière de liaison à 2 x 2 voies de déviation Est de la commune de Saint-Pierre. Il s'inscrit entre la déviation existante de Grands Bois et une future jonction à la RN3 au Nord de Bassin-Plat.

Les études visent à concevoir une liaison routière s'insérant au mieux dans le territoire, au service de celui-ci, en prenant en compte les enjeux humains, agricoles, fonciers et environnementaux.

Cette phase de concertation publique, menée par la Région Réunion, a permis :

- d'informer les habitants du territoire de la micro Région Sud sur le projet, ses variantes et ses enjeux ;
- de permettre à chacun de donner son avis sur le projet et les variantes proposées.

Le présent bilan de concertation vise à mettre en exergue les principales problématiques et thèmes abordés lors des réunions publiques ou via les avis recueillis sur internet ou sur le cahier de registre.

1.2 HISTORIQUE

Le tableau suivant détaille l'historique des projets de la zone d'étude :

Année	Projets		
	« Balance-Hôpital »	« Mise à 2 x 2 voies de la section Saint-Pierre - Grands Bois »	Déviation de Grands Bois
1994	Démarrage des études « Asile-Balance »		
2001	Projet « Asile-Balance » : Enquête Publique déclarée sans suite, conséquence d'une opposition locale		
2002			Projet déclaré d'Utilité Publique
2006	Projet « Balance - Asile - Hôpital » : démarrage des études		
2007			Début des travaux
2010	Concertation L.300-2 sur plusieurs variantes : opposition du monde agricole		Mise en service
2012	Étude d'une nouvelle variante F par la Chambre d'Agriculture	Démarrage des études préliminaires	
2013	Reprise des études préliminaires en 2 x 2 voies et intégration de la variante étudiée par la Chambre d'Agriculture dans les études préliminaires	Fin des études préliminaires	
2014	Passage en Commission Départementale de Consommation des Espaces Agricoles (CDCEA) : retrait de la variante B		
	Déviation Est de Saint-Pierre		
2015	Lancement des études de déviation Est de Saint-Pierre reliant la déviation de Grands Bois à la RN3		

Depuis 1994, différentes études ont été menées sur le périmètre du projet :

- « Balance - Asile » devenu « Balance - Hôpital » ;
- « Déviation du quartier de Grands Bois (2 x 2 voies) » ;

- « Mise à 2 x 2 voies de la section Hôpital - Déviation de Grands Bois ».

Le présent projet de déviation Est de Saint-Pierre est né de la fusion de deux projets précédents :

- Le projet de liaison appelé « Balance - Hôpital », permettant le contournement de Saint-Pierre ;
- Le projet de mise à 2 x 2 voies de la liaison « Hôpital de Saint-Pierre - Grands Bois ».

La livraison de la déviation de Grands Bois en 2010 a mis en évidence la pertinence d'une réalisation concomitante des deux projets , afin de créer une route à 2 x 2 voies continue depuis l'échangeur de la Cafrine, jusqu'à la RN3.

La concertation publique menée en 2010 sur la liaison « Balance-Asile / Hôpital » a conclu sur le besoin d'approfondir le volet agricole. La Région a alors mandaté la Chambre d'Agriculture pour réaliser une étude afin d'établir un diagnostic agricole de la zone, parcelle par parcelle. En 2012, la Chambre d'Agriculture a proposé un tracé, basé sur le moindre impact agricole, la variante F. Cette variante a été intégrée dans les études préliminaires menées en 2013.

La concertation menée en 2016 a été conduite sur l'ensemble du périmètre d'étude, certaines variantes de la partie Ouest du projet ayant donc déjà fait l'objet de concertation.

2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

La phase de concertation est cadrée par le Code de l'Urbanisme :

Les rubriques suivantes, issues de l'article L103-2 et de la disposition réglementaire R103-1 du Code de l'Urbanisme identifient le présent projet comme devant faire l'objet d'une Concertation préalable :

- *L103-2 : Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'État ;*
- *R103-1 : La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants ;*

Ces critères rendent obligatoire la concertation publique sur ce projet.

2.2 MODALITÉS DE LA CONCERTATION

Les modalités d'organisation de la concertation, précisées à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme, doivent permettre au public, « pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, [...] d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. »

Dans cette optique, la Région Réunion, maître d'ouvrage du projet de déviation Est de Saint-Pierre, a mené la concertation publique sur une durée de 1 mois, du 17 octobre au 17 novembre 2016.

Cette concertation s'est déroulée sur le territoire de la commune de Saint-Pierre, au Campus Pro Océan Indien (CPOI) où une exposition permanente était installée.

Les modalités de concertation ont été validées par la Région Réunion en délibération de la commission permanente du 2 août 2016.

La concertation publique s'est déroulée de la manière suivante :

- Exposition publique sous forme de panneaux d'information au CPOI à Saint-Pierre ;
- Mise à disposition du dossier de concertation consultable via le site www.regionreunion.com ou au CPOI,
- Possibilité de déposer un avis dans le cahier de registre disponible sur le lieu d'exposition, ou depuis le site www.regionreunion.com ;
- Organisation de deux réunions publiques :
 - le 17 octobre 2016 à 16 h au CPOI ;
 - le 14 novembre 2016 à 16 heures au CPOI ;
- Deux permanences d'une demi-journée :
 - Le 19 octobre 2016 de 9 h à 12 h ;
 - Le 4 novembre 2016 de 13h30 à 16h30.

Le dossier, accompagné d'illustrations, décrivait les caractéristiques principales du projet de déviation Est de Saint-Pierre, ses contraintes, enjeux et coûts.

Information par voie de presse :

Le dispositif de communication autour de cette concertation s'est déroulé comme suit :

- Encarts dans la presse quotidienne : 2 parutions dans le JIR : les 12/10/2016 et 08/11/2016.



- Communiqués radio :

« Dans le cadre des grands chantiers mis en place par la Région et dans un souci de faciliter vos déplacements sur le réseau routier, une concertation publique sera ouverte du 17 octobre au 17 novembre sur le projet de déviation Est de St Pierre. Ce projet vous concerne et votre avis est important, alors rendez vous sur le site de la Région Réunion et au Campus Pro Océan Indien à Saint-Pierre. »

- 1 fois par jour entre le 12 octobre et le 17 novembre sur RTL pendant l'info-route ;
- 1 fois par jour entre le 12 octobre et le 17 novembre sur Sunlight.

- Internet :

- Facebook Région ;
- Zinfos974 : article diffusé le 12/10/2016.

- Courriers d'information à 41 institutionnels. Ces organismes étaient à la fois publics (Préfet, Maires, Présidents de la CIVIS et CASUD, DEAL, DAAF, CD, GHSSR, Chambre d'Agriculture...), privés (Isautier, Stations services Tamoil et Vito, TEREOS...), associatifs et syndicaux (association de copropriétaires, FNTR, FRBTP, FDSEA,...).

3 BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 MOBILISATION DU PUBLIC

Les deux réunions publiques ont réuni au global une soixantaine de participants.

Date	Fréquentation (nombre estimé)
17/10/2016	25
14/11/2016	30
Total	55

Une vingtaine de personnes se sont déplacées à chaque permanence.

175 avis (hors pétition) ont été recueillis dont 73 % via le site de la Région, 26 % via le registre et 1 % par courrier.

De plus, deux pétitions d'opposition au projet ont été réalisées : l'une recueillant 120 signatures, l'autre 18 signatures. 33 personnes ont, à la fois donné un avis et signé les pétitions.

Certains avis ont été émis à la fois par mail et via le registre.

Par ailleurs, le site Facebook Région a permis de toucher plus de 2 000 personnes et l'article publié sur Zinfos974 a été vu 552 fois.

En outre, sur les 41 institutions ou représentants locaux informés par écrit de la concertation, les 7 suivants se sont exprimés :

- Chambre d'Agriculture ;
- Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER) ;
- Régiment du Service Militaire Adapté de la Réunion (RSMA-R) ;
- Association copropriétaires Résidence Canne à Sucre ;
- Groupement Foncier Agricole Canabady ;
- Centre Technique Interprofessionnel de la Canne à Sucre (CTICS) ;
- Établissements Isautier.

D'autres se sont également manifestés par écrit :

- Association « Dévion pa n'import' komen » ;
- Association « Alternative Transport Réunion » ;
- Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement (CIRAD) ;
- Syndicat du Sucre de la Réunion.

Lors de la concertation publique de 2010 (liaison « Balance-Asile / Hôpital »), 28 avis exprimés avaient été recueillis et une trentaine de personnes avaient assisté aux réunions.

La concertation 2016 a recueilli au total 280 avis et mobilisé au minimum 375 personnes¹.

La participation du public à la concertation de 2016 a donc été satisfaisante.

¹ Le nombre minimum s'explique par les passages sans avis donné sur le site du CPOI.

3.2 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES PAR ÉCRIT

3.2.1 Avis du public

Le nombre d'avis déposés via le site internet de la Région et via le registre est sensiblement égal.

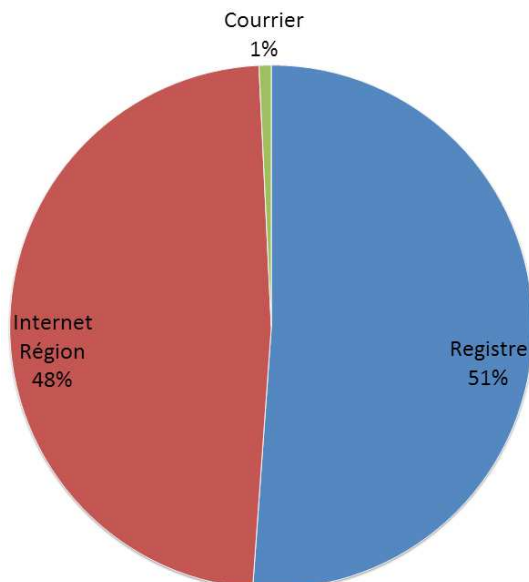


Figure 1: Avis recueillis : moyens de communication (signatures pétitions comptabilisées dans le registre)

Au total, 280 avis ont été déposés via les différents moyens mis à disposition (site internet, registre, courrier postal), en comptabilisant les signatures des pétitions (105 signatures, en soustrayant les personnes ayant également laissé un avis écrit).

Deux pétitions ont été jointes au registre d'observations :

- Résidents et copropriétaires de la Résidence Canne à Sucre au PK3, opposés aux tracés retenus : 18 signataires dont 5 ont donné un avis via le registre ou le site internet de la Région ;
- Pétition contre une 4 voies dans le quartier de PK3 et Bassin-Plat : 120 signatures dont 28 ont également donné un avis via le registre ou le site internet de la Région ;

Cinq signatures sont communes aux deux pétitions.

Moyens de Communication	PK3	Bassin-Plat	La Ravine les Cafres	Autres quartiers de Saint-Pierre	Saint-Pierre, quartier non précisé	Extérieur de Saint-Pierre	Non précisé	TOTAL
Registre	6	28	1	3		4	4	46
Internet Région	9	35	5	14	25	36	3	127
Courrier		1				1		2
Signatures pétition	17	72	1	7	7	1		105
TOTAL	32	136	7	24	32	42	7	280

Figure 2: Tableau récapitulatif des origines des avis et de moyens de communication utilisés, hors pétition

Quant à l'origine géographique des avis :

- 60% des avis ont été émis par les habitants de Bassin-Plat et du lotissement dit « PK3 ».
- 15% des avis ont été émis par des personnes non résidentes de Saint-Pierre, principalement du Tampon et de L'Étang-Salé.

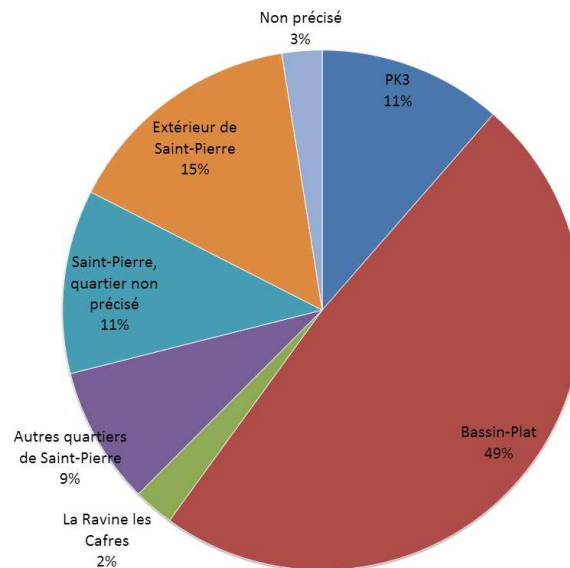


Figure 3: Origine des avis (y compris signatures des pétitions)

En somme, les avis ont été émis à parts sensiblement égales entre le registre et le site Internet. Ils ont été majoritairement émis par les habitants de Bassin-Plat, directement concernés par la section « Hôpital - RN3 » du projet.

3.2.2 Avis global sur le projet

Ce critère vise à évaluer, sur la base des avis exprimés, la proportion de personnes favorables à la réalisation d'une liaison 2x2 voies entre la RN2 et la RN3.²

Une majorité (43%) ne s'est pas prononcée sur la nécessité, à leurs yeux, de réaliser ou non, le projet.

Une part quasi-identique (41%) a donné un avis défavorable au projet.

16 % des avis sont favorables au projet.

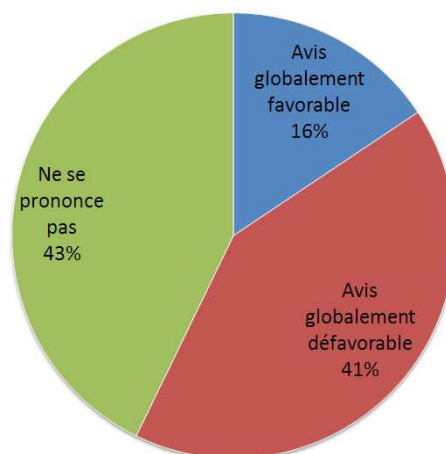


Figure 4: Avis global sur le projet (hors pétition)

² le nombre de signatures des pétitions n'est pas pris en compte pour ce critère, celles-ci ayant trait à certaines sections du projet.

Les institutions et organismes locaux suivants ont donné un avis global sur le projet :

- Le RSMA-R n'émet pas d'avis défavorable ;
- La SAFER note l'impact du projet sur les terres agricoles et demande l'application du triptyque « Éviter - Réduire - Compenser » au projet. Elle demande que la démonstration du caractère inévitable du projet soit faite et, le cas échéant, que les compensations foncières agricoles soient bien anticipées.
- La SCEA Canabady s'oppose au projet car il impacte le monde agricole.
- Les associations « Dévion pa n'import' komen » et « Alternative Transport Réunion » s'opposent au projet de déviation, et proposent le réaménagement des infrastructures existantes, l'endiguement de la Rivière d'Abord et le développement des transports en commun et des modes doux.
- Les établissements Isautier déplorent les impacts agricole, fonciers et financiers du projet sur la SCAB ainsi que les impacts sur la SCI Foncière de Terre Rouge, une liaison routière d'accès étant demandée entre la RN2 et le programme commercial mené par la SCI.

3.2.3 Choix d'une variante

Ce critère analyse si l'avis se prononce en faveur d'une des variantes proposées dans le dossier de la concertation.³

La majorité des avis n'a pas exprimé de choix favorable à l'une des variantes (60%), tandis que 33 % se sont exprimés favorablement à la variante F'.

5 % des avis sont favorables à la variante D, 2 % pour la variante A.

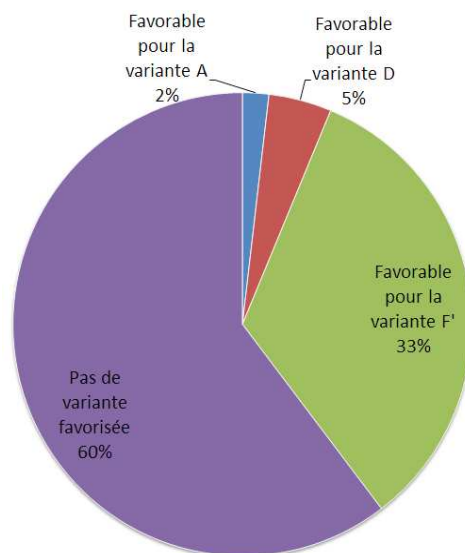


Figure 5 Choix d'une variante (y compris signatures des pétitions)

Les institutions ou organismes locaux suivants se sont prononcés sur les variantes :

- La Chambre d'Agriculture s'oppose au tracé D en raison des impacts agricoles ;
- L'Union des Horticulteurs et Pépiniéristes de la Réunion entend l'intérêt général du projet mais déplore l'impact du projet pour les horticulteurs, demande que le projet soit de moindre impact pour leur secteur et choisit la variante F'.
- Le CTICS et le Syndicat du Sucre demandent d'éviter les impacts agricoles et proposent de doubler le nombre de voies de la RN2 existante, en parallèle d'un développement des transports en commun, et choisissent la variante F' ou des infrastructures souterraines le cas échéant.
- Le CIRAD s'inquiète de l'impact de la variante F' qui aurait pour conséquence une perte de surfaces expérimentales propres et la suppression de collections de ressources génétiques, notamment horticoles.

³ le nombre de signatures des pétitions est inclus pour ce critère, en excluant les personnes ayant par ailleurs déjà donné un avis via le registre ou le site internet de la Région.

3.2.4 Thèmes abordés et propositions alternatives

Les principales thématiques abordées dans les avis émis sont listées dans le tableau ci-dessous.

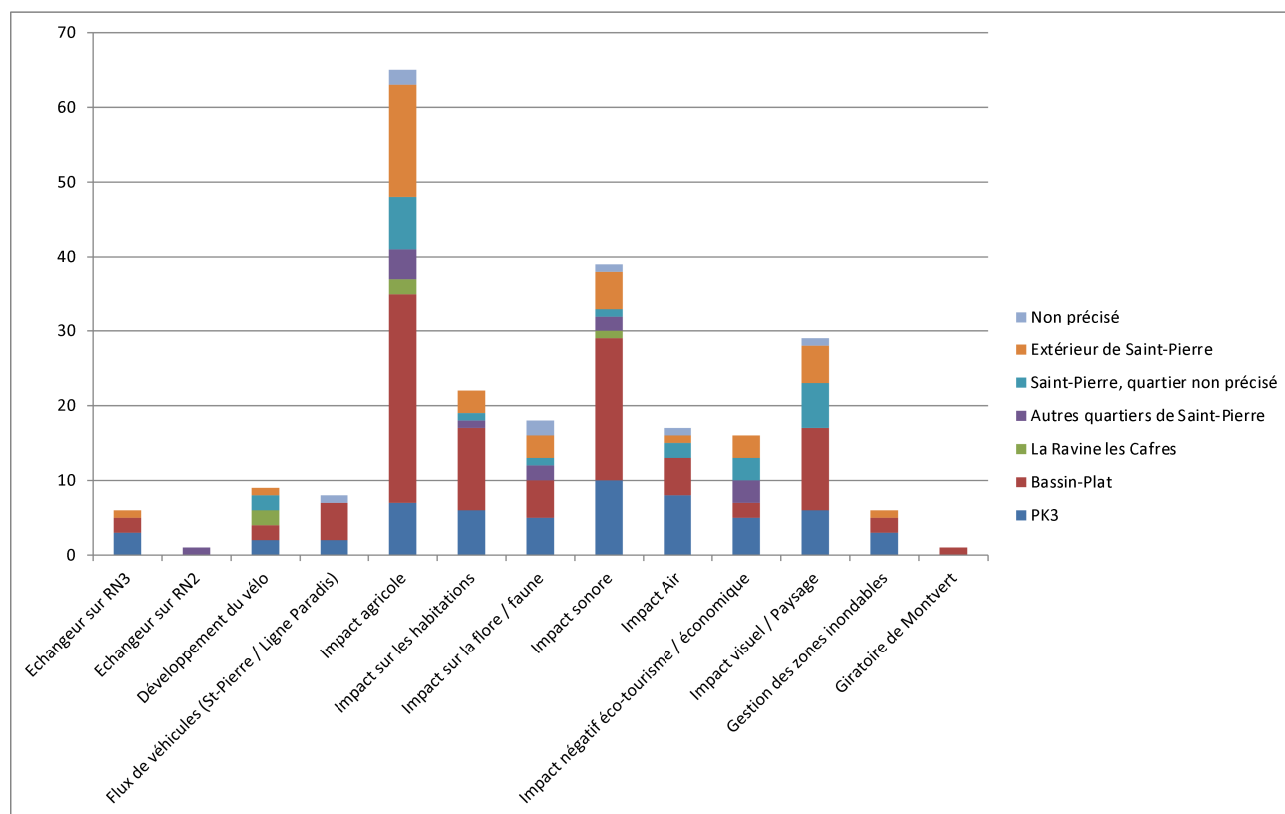


Figure 6: Thématiques abordées dans les avis émis

Les trois thèmes les plus abordés sont :

- les impacts agricoles ;
- les impacts sonores ;
- les impacts visuels et paysagers.

Les thèmes exprimés en moindre mesure sont :

- les impacts sur les habitations ;
- Les impacts environnementaux : faune, flore, qualité de l'air ;
- Les impacts sur le tourisme.

Les autres thèmes, exprimés en petit nombre, gravitent sur des sujets plus ou moins périphériques au projet : les échangeurs (sur la RN2 et la RN3), le développement du vélo, le trafic, les zones inondables et le giratoire de Montvert.

Il est à noter que la partie Est du projet, comprenant la mise à 2 x 2 voies de l'infrastructure existante (2 x 1 voies) entre la déviation de Grands Bois et l'échangeur de l'Hôpital, ainsi que la nouvelle jonction en 2 x 1 voies depuis l'amont de la RD29 sur l'échangeur de la Cafrine a fait l'objet de 3 avis.

Les principales solutions alternatives et aménagements connexes proposés dans les avis émis sont listés dans le tableau ci-dessous.

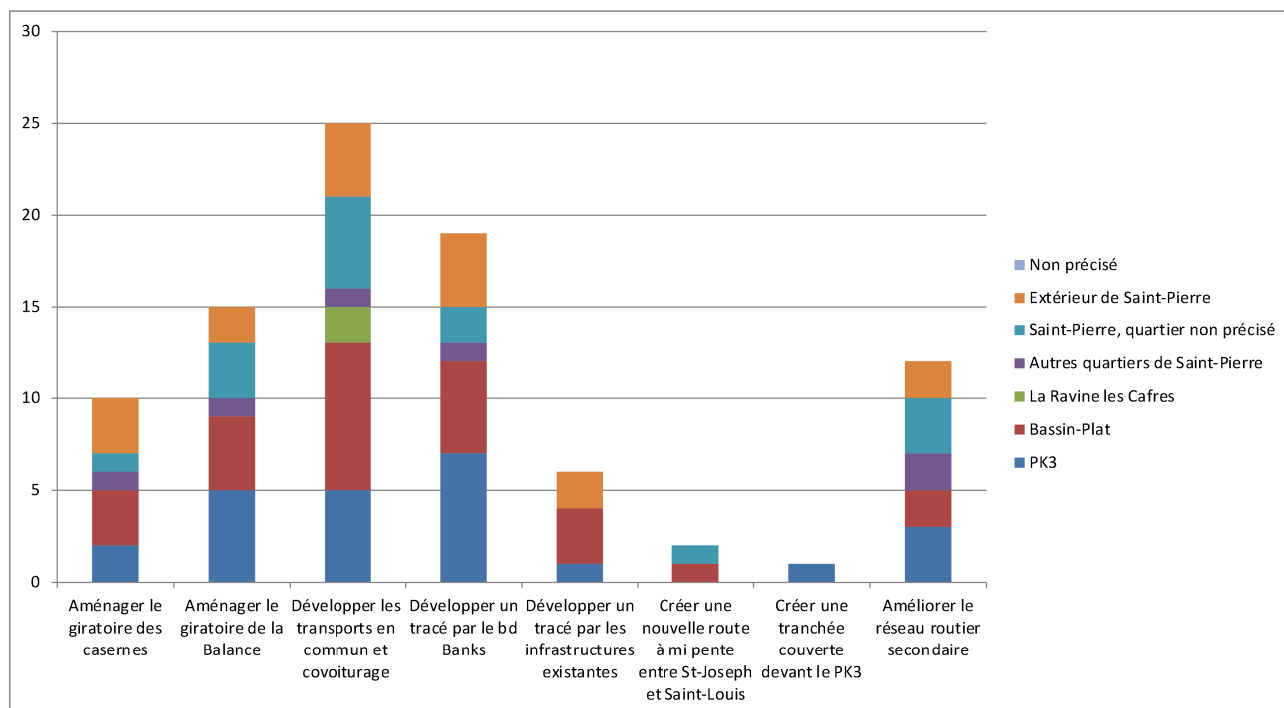


Figure 7: Principales solutions alternatives et aménagements connexes proposés dans les avis émis

Le développement des transports en commun est la proposition la plus citée dans les avis.

Puis, la réalisation d'un tracé alternatif par le boulevard Banks en tranchée couverte est également cité.

Enfin, une large proportion d'avis propose l'aménagement des infrastructures existantes (chemin Bassin-Plat, giratoire des Casernes, giratoire de la Balance) avant de réaliser la déviation en 2 x 2 voies.

3.3 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES LORS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Deux réunions publiques ont été organisées par le maître d'ouvrage.

Les principales observations et questions formulées lors des réunions publiques ont abordé les mêmes thèmes que celles collectées par écrit, et exposées au paragraphe 3.2.

Les comptes rendus des réunions sont joints en annexe.

3.4 RÉPONSES APPORTÉES PAR LA RÉGION AUX AVIS

3.4.1 Les impacts agricoles

Les avis émis en réunion publique et par écrit portent, dans leur majorité, sur les impacts agricoles du projet de déviation Est de Saint-Pierre, en particulier les impacts de la variante D. La variante F', en revanche, est plébiscitée par un nombre important d'habitants de Bassin-Plat ou d'agriculteurs. La question des conditions d'indemnisation en cas d'expropriation est également posée.

Les impacts agricoles de chacune des variantes sont récapitulés dans le tableau ci-dessous :

	Variante A	Variante D	Variante F'
Surface agricole impactée	13 ha	14 ha	7 ha
Surface des délaissés agricoles	14 ha	6 ha	5 ha

Les premières variantes de tracés de ce projet ont fait l'objet d'une concertation en 2010 qui a conclu sur un besoin d'approfondir le volet agricole. La Région a mandaté la Chambre d'Agriculture pour réaliser une étude afin d'établir un diagnostic agricole de la zone, parcelle par parcelle. La Chambre d'Agriculture a alors proposé un tracé, basé sur le moindre impact agricole.

Toutefois, un projet de tracé routier doit prendre en considération de nombreux critères : impact humain, agricole, environnemental, efficacité au vu des objectifs de déplacements, notamment. L'étude de la variante F' montre que son impact agricole est certes moindre que les autres variantes, mais qu'elle ne permet pas de répondre à la problématique de déplacements avec la même pertinence. De plus, elle a un fort impact environnemental et paysager dans son franchissement de la Rivière d'Abord et elle a reçu un avis défavorable de l'Agence Régionale de Santé de l'Océan Indien (ARS OI), car elle traverse un périmètre rapproché de captage d'eau potable.

De manière générale, tout tracé aura des impacts. Le tracé D impacte 14ha de terres agricoles (contre 7Ha pour la variante F') mais il limite le morcellement et les délaissés (par rapport à l'ancienne variante B). En outre, le tracé F' impact une partie des collections internationales d'espèces végétales du CIRAD.

A noter que l'extension de l'urbanisation vers l'Est de Saint-Pierre est une évolution possible, inscrite au Schéma Régional d'Aménagement (SAR), indépendante de la réalisation de l'infrastructure routière.

Pour autant, l'élaboration actuelle de l'Éco-PLU par la Ville de Saint-Pierre montre la volonté communale de préserver les espaces agricoles de la zone (Cf. Figure 8, extraite du PADD).

En outre, une « Zone Agricole Protégée » peut être envisagée en bordure de la déviation de manière à préserver des terres agricoles. Le classement de terrains en ZAP est à l'initiative et la commune (ou du préfet) et permet de protéger durablement les espaces agricoles, car il implique une procédure lourde pour leur changement d'utilisation. Il s'impose aux documents d'urbanisme en tant que servitude d'utilité publique.



Figure 8: Extrait du PADD, Ville de Saint-Pierre

Enfin, le monde agricole sera amené à se prononcer sur le projet via la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), qui a remplacé la CDCEA et en a étendu le champ de compétences avec la loi n° 2014-1170 du 13 octobre 2014 d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt.

En effet, dans la mesure où l'infrastructure routière a pour conséquence la réduction de terres agricoles, la réglementation impose l'obtention d'un avis conforme de la CDPENAF pour que le projet puisse ensuite aller en enquête publique et être déclaré d'utilité publique. Le triptyque « Éviter - Réduire - Compenser » doit être appliqué par le porteur du projet et les atteintes doivent faire l'objet d'un descriptif spécifique et précis sur les impacts directs (surface agricole consommée, nombre d'exploitations touchées, diminution de la production cannière) et indirects (exploitations enclavées, continuités viaires et hydrauliques des exploitations, continuité des exploitations, accès aux parcelles privées). Le mode de compensation reste à définir précisément.

Comme actuellement aucune emprise foncière n'est maîtrisée sur ce projet, il impactera des biens et des personnes quelque soit la variante retenue. Afin de limiter l'impact vis-à-vis des tiers, dans un premier temps, le projet sera optimisé.

Quand l'acquisition du bien sera considérée comme indispensable pour la réalisation du projet, une phase d'estimation de celui-ci sera réalisée. Elle consiste à estimer la valeur du foncier, à prendre en compte sa valeur agronomique et d'intégrer tous les éléments qui peuvent permettre de réaliser une estimation la plus juste possible. Une phase de négociation s'engage alors avec le propriétaire. Elle doit permettre d'aboutir à des solutions qui lui sont les moins préjudiciables. Cela peut aboutir à un accord financier, mais aussi à un accompagnement, par exemple, pour installer une nouvelle exploitation sur un nouvel emplacement.

3.4.2 Les impacts sonores

De nombreux avis portaient sur les impacts du projet vis-à-vis des habitations et sur la modification de leur environnement, en particulier liés aux impacts sonores au droit du lotissement PK3 et du quartier de Bassin-Plat.

Cette zone est extrêmement contrainte par :

- la nécessité de se raccorder à la RN3, avec la présence d'un demi-échangeur existant desservant les quartiers Balances et Casernes ;
- la présence du lotissement au PK3 et du quartier haut de Bassin-Plat ;
- la Rivière d'Abord ;
- le CIRAD.

Pour autant, le public a été informé qu'il est d'ores et déjà prévu dans la suite des études, d'optimiser le tracé projet sur cette zone afin de limiter les impacts sur les habitations avoisinantes.

En tout état de cause, le projet devra respecter les seuils sonores imposés par la réglementation, en équipant la route de merlons ou d'écrans anti-bruit si nécessaire.

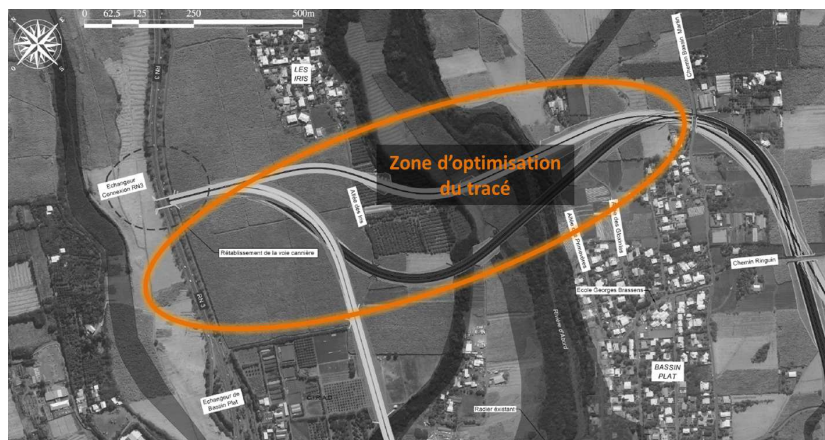


Figure 9: Zone d'optimisation des variantes

3.4.3 Les impacts paysagers

Des inquiétudes ont été exprimées concernant l'impact de la route sur les grands paysages de la zone, qui se caractérisent notamment par des étendues de canne à sucre, des perspectives sur la mer, sur le piton Bassin Martin et le franchissement de la Rivière d'Abord.

Afin de minimiser l'empreinte du projet dans le paysage, il pourra tendre, quand cela est possible, vers un calage au niveau du terrain naturel ou en-dessous. Le descendre trop profondément sera néfaste pour l'impact paysager, car cela entraîne une augmentation des talus de déblais qui, par conséquence, élargit la plate-forme routière mais aussi l'impact sur le foncier agricole.

La phase d'avant-projet devra trouver un équilibre géométrique permettant de tendre vers un impact paysager faible, tout en offrant à ses utilisateurs une découverte des grands paysages de la zone.

Le public a exprimé sa crainte de voir disparaître des flamboyants et des benjoints au niveau du raccordement de l'infrastructure sur la RN3.

Il est en effet probable que des arbres soient impactés sur cette zone. Il s'agira, dans le cadre du projet, de mettre en place des mesures d'évitement, ou, le cas échéant, de compensation en intégrant dans le projet paysager de nouvelles plantations.

3.4.4 Les impacts Faune / Flore / Air

Le public s'interroge sur l'impact du projet sur l'air, la faune et la flore.

La Région a déjà programmé des études spécifiques réalisées par des experts. Il est prévu un inventaire Faune / Flore sur un cycle annuel afin d'avoir un diagnostic précis de la zone de projet. Pour la qualité de l'air, des mesures seront réalisées dans le cadre de l'étude d'impact afin de mesurer les quantités de substances polluantes dans l'air, représentatives du trafic routier, à l'état initial. Une estimation de concentration des polluants est ensuite réalisée sur la base des estimations de trafic et des conditions météorologiques, afin d'évaluer les risques sanitaires liés au projet.

Pour chacun de ces effets, l'étude présentera les mesures envisagées afin :

- d'éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ;
- de réduire les effets n'ayant pu être évités ;
- de compenser, les effets négatifs du projet.

3.4.5 Les impacts sur le tourisme

Un certain nombre d'avis a relayé une inquiétude sur le développement du tourisme, en particulier l'éco-tourisme à Bassin-Plat, cette zone attirant actuellement par son calme et son paysage.

Les terrains d'activités touristiques qui seraient directement impactés feront l'objet, comme pour les exploitations agricoles ou les habitations, de négociations foncières au cas par cas (Cf. paragraphe 3.4.1). En outre, l'impact de la déviation sur le tourisme de manière générale est difficile à évaluer à ce stade : la baisse de qualité de vie, souvent citée dans les avis, est à relativiser au regard de la potentielle baisse de trafic du chemin Bassin-Plat, des protections acoustiques qui seront mises en place et de la distance de l'infrastructure routière par rapport au cœur de Bassin-Plat (au niveau du radier).

3.4.6 Les échangeurs

Des avis ont été émis, par écrit et en réunion publique, sur la conception des échangeurs de raccordement, notamment en lien avec les remontées de file existant en sortie de RN3 depuis Le Tampon en direction de la RN3b (La Balance, Les Casernes).

Les raccordements, qu'il s'agisse de celui de la déviation sur la RN3 ou de celui sur la RN2, ont été représentés de manière schématique sur la carte du dossier de concertation car ils doivent faire l'objet de conception approfondie dans les études d'avant-projet, qui suivront la présente phase de concertation.

Toutefois, le raccordement sur la RN3 sera réalisé par un échangeur dénivelé dont la position exacte reste à déterminer en prenant en compte un ensemble de contraintes, notamment l'implantation par rapport au lotissement du PK3 et par rapport au CIRAD, le franchissement de la Rivière d'Abord, mais aussi les remontées de file en descente du Tampon. Sur cette zone, des optimisations de tracés peuvent être étudiées pour limiter les contraintes vis-à-vis des riverains. La conception de l'échangeur intégrera toutes ces problématiques afin de garantir la sécurité des usagers et d'offrir des échanges efficaces.

3.4.7 Les vélos

Des avis émis ont posé la question de l'intégration du vélo au projet.

Le projet ne prévoit pas de voies cyclables, car elles ne peuvent être intégrées à un projet de création de 2 x 2 voies pour des raisons de sécurité.

Pour autant, un projet de Voie Vélo Régionale est en étude le long du littoral.

3.4.8 Le risque inondation lié aux débordements de la Rivière d'Abord

Certains avis demandent si les travaux de gestion du risque inondation de Bassin-Plat ne peuvent être réalisés préalablement au projet de déviation et ainsi permettre la réalisation de la variante F'.

Le « Programme d'Action de Prévention contre les Inondations » (PAPI) ne permet pas la réalisation d'endiguements comme moyen de suppression du risque inondation. Par contre, des projets de surcreusement de la Rivière d'Abord sont envisagés mais non planifiés.

3.4.9 Proposition de tracé alternatif, via le boulevard Banks

Des avis ont proposé, en alternative aux variantes de tracés proposées par la Région, de doubler l'infrastructure existante en 2 x 2 voies de la RN2 au boulevard Banks, ce dernier étant traité en tranchée couverte.

Cette proposition ne répond toutefois pas à l'objectif de report du trafic en dehors de la ville. Un tel projet n'apporterait aucune réponse au problème quotidien de congestion en entrée de ville puisque le trafic de transit et de desserte local, serait toujours concentré sur le même itinéraire en entrée de Saint-Pierre.

Par ailleurs, d'un point de vue technique, la réalisation du raccordement à ses extrémités s'avère particulièrement complexe (Rivière d'Abord).

En outre, la réalisation des travaux sous circulation serait très impactante pour l'ensemble de la ville.

Enfin, le coût d'un tel projet est très important.

3.4.10 Proposition de tracé alternatif, via chemin Bassin-Plat

Des avis émis par écrit ou en réunion ont évoqué une solution de réalisation de 2 x 2 voies en élargissant le chemin Bassin-Plat existant.

Cependant, le Chemin Bassin-Plat a une vocation de desserte locale tandis que le projet vise à compléter le maillage du réseau de transit.

De plus, un tel tracé créerait une coupure dans le quartier de Bassin-Plat sans accès autorisé sur la 4 voies.

Par ailleurs, un tel tracé nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel de franchissement de la Rivière d'Abord, avec la nécessité d'acquérir un nombre important d'habitations.

En outre, un comité technique en 2012 rassemblant les associations de riverains, le monde agricole, la Ville et la Région a conclu sur l'abandon de cette variante.

3.4.11 Proposition de réaménagement des infrastructures existantes et de développement du transport en commun

Un certain nombre d'avis demande que, dans un premier temps, les infrastructures routières existantes soient réaménagées (giratoire des casernes, giratoire de la balance, aménagement du chemin Bassin-Plat) et les transports en commun développés, plutôt que de réaliser tout de suite la déviation de Saint-Pierre en 2 x 2 voies.

Ces aménagements sont, en effet, envisageables, mais ils ne répondent pas à l'objectif du projet de création de réseau de transit visant à limiter l'usage de la voiture dans le centre-ville. Ces projets peuvent améliorer la fluidité de la circulation dans la ville, mais ne répondront pas, à long terme aux problèmes d'augmentation du nombre de véhicules, même si les transports en commun sont développés parallèlement.

Par ailleurs, la Région participe au développement des transports collectifs et porte différents projets, dont le « Réseau Régional de Transport Guidé » et la création de voie dédiée au bus à l'entrée Nord de Saint-Pierre. La CIVIS développe également des projets de transports en commun : des voies TCSP ont déjà été créées, d'autres sont à l'étude.

Néanmoins, les transports en commun restent complémentaires des transports en véhicules particuliers. Dans les grandes agglomérations où le système de transport en commun est diversifié (bus, tram, auto-partage, vélo, etc.) et efficace, la part modale des véhicules particuliers reste aux alentours de 70 %

minimum.

En outre, le projet de déviation de Saint-Pierre, qui vise à enlever du trafic de transit dans le centre-ville, doit justement permettre de libérer de la place sur le Boulevard Banks afin de pouvoir y insérer un TCSP et de permettre d'apaiser cet espace urbain

Enfin, la nouvelle infrastructure en 2 x 2 voies, dont les études comportent un volet Transports collectifs et covoiturage, pourra être utilisée par les transports en commun. L'étude anticipe au niveau des échangeurs une réflexion visant à prioriser les transports en commun dans les échangeurs.

3.5 CONCLUSION

Cette concertation a permis de recueillir 280 avis (y compris pétitions) et les deux réunions publiques ont permis de réunir une soixantaine de personnes. En 2010, 21 remarques écrites et 7 courriers avaient été reçus. La participation du public a donc été importante lors de cette concertation 2016, particulièrement de la part des habitants de Bassin-Plat.

Les personnes s'étant exprimées sont majoritairement contre la réalisation de la déviation de Saint-Pierre en 2 x 2 voies (41%). Il est à noter que 43 % n'ont pas exprimé leur avis général sur le projet.

En outre, deux pétitions ont été émises : l'une par les résidents du lotissement Canne à Sucre au PK3 (18 signataires), l'autre rassemblant des habitants de Bassin-Plat et PK3 (120 signataires) ; plusieurs institutions ou organismes locaux : Chambre d'Agriculture, Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement Rural (SAFER), Régiment du Service Militaire Adapté de la Réunion (RSMA-R), Association copropriétaire Résidence Canne à Sucre, Groupement Foncier Agricole Canabady, Centre Technique Interprofessionnel de la Canne à Sucre (CTICS), et Établissements Isautier, Association « Dévion pa n'import' komen », Association « Alternative Transport Réunion », Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD) et Syndicat du Sucre de la Réunion, ont également émis une contribution.

L'impact agricole est l'enjeu majeur qui a émergé de l'ensemble des avis, ainsi que les impacts sur les habitations et leur environnement (l'acoustique, le paysage, la qualité de l'air, la faune et la flore).

Des trois variantes proposées par la Région, la variante F' est celle qui remporte la majorité d'avis favorable (33 %). La majorité des avis n'a toutefois pas exprimé de choix favorable à l'une des variantes (60%), et 5 % des avis exprimés sont favorables à la variante D, et 2 % pour le tracé A.

Il est à noter l'avis défavorable du CIRAD vis-à-vis de la variante F' qui traverse son foncier. L'établissement rappelle les enjeux que revêt pour La Réunion et au niveau mondial, la station basée à Bassin Plat (conservation source de collections unique au monde de vanilliers, manguiers et litchis - station d'épidémiolo-surveillance faisant partie d'un réseau mondial - 50 ans de données sur des espèces plantées permettant d'alimenter la recherche pour l'amélioration des productions locales,...)

Des solutions alternatives ont été proposées, dont certaines peuvent être étudiées, mais soit elles ne répondent pas à l'objectif du projet de report de trafic en dehors de la ville, soit elles constituent des aménagements connexes et complémentaires au projet de déviation qui ne suffiront pas.

En particulier, le développement des transports en commun, largement plébiscité dans les avis reçus lors de cette concertation, constitue un objectif des projets menés par la Région et par la Ville, dont certains ont été réalisés (TCSP).

Est confirmée l'opportunité du projet, à consolider dans les conditions suivantes :

- mener une réflexion sur l'opportunité d'intégrer les transports en commun au projet ;
- optimiser le projet (variante D) afin de minimiser l'impact paysager global et l'impact humain sur le quartier de Bassin-Plat pour l'intégrer au mieux dans son environnement ;
- éloigner le tracé de la zone habitée du PK3, dans le respect des règles géométriques et techniques routières, en particulier au regard des enjeux liés à la sécurité des usagers ;
- poursuivre les études concernant le milieu agricole et ses enjeux importants, afin de préparer le dossier de saisine de la CDPENAF ;
- poursuivre la concertation publique pendant les phases d'élaboration du projet et intégrer le bilan final au dossier d'enquête publique ;

- publier ce bilan intermédiaire et conserver un accès au dossier de concertation 2016, sur le site internet de la Région Réunion, lequel sera régulièrement mis à jour en fonction de l'avancement de l'avant-projet.

ANNEXE 1 : COURRIER D'INFORMATIONS SUR LA CONCERTATION ENVOYÉ AUX INSTITUTIONNELS

Sainte-Clotilde, le 14 OCT. 2016



DESTINATAIRES MULTIPLES

D2016025433

Votre identifiant Région : 174192
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Miguel BRETHOME
Mél : miguel.brethome@cr-reunion.fr

N/REF : N° D2016025433

OBJET : DEVIATION EST DE SAINT PIERRE - CONCERTATION PUBLIQUE

PJ : Liste destinataires
Affiche d'information

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'amélioration du réseau routier structurant réunionnais, la Région porte un projet, inscrit au Schéma d'Aménagement Régional, de création d'une déviation à l'Est de la ville de Saint-Pierre.

Ce nouvel itinéraire aura vocation à recevoir le trafic de transit entre la RN2 (déviation de Grands-Bois) et la RN3. Il participera au dynamisme de l'activité sur la micro-région Sud, tout en apaisant les déplacements sur le boulevard Banks.

Afin de permettre au public de donner son avis sur ce projet, la Région lance une concertation publique qui se tiendra du **17 octobre au 17 novembre 2016**.

Le Campus Pro Océan Indien (CPOI) accueillera une exposition permanente sur le projet pendant les dates pré-citées.

Le public pourra donner son avis, soit dans un registre à disposition au CPOI, soit sur le site internet de la Région.

Je vous prie d'agréer Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Le Président
Pour Le Président et par Délégué
Vice-Président

Louis LACOURGUE

LA RÉUNION!
Positive!

Feuille1

TITRE	NOMS1	NOMS2
Monsieur le Préfet	De La Région et du	Département de La Réunion
Monsieur le Sous-Préfet	Sous-Préfecture	De Saint-Pierre
Monsieur le Directeur	DEAL	
Monsieur le Directeur	DAAF	
Madame la Présidente	Conseil Départemental	
Monsieur le Maire	Maire des AVIRONS	
Monsieur le Maire	Mairie de PETITE-ILE	
Monsieur le Député-Maire	Mairie de ST JOSEPH	
Monsieur le Maire	Mairie de ST PHILIPPE	
Monsieur le Maire	Mairie de STE ROSE	
Monsieur le Maire	Mairie du TAMPON	
Monsieur le Maire	Mairie de la PLAINE DES PALMISTES	
Monsieur le Maire	Mairie de l'ETANG SALE	
Monsieur le Maire	Mairie de ST LOUIS	
Monsieur le Maire	Mairie de l'ENTRE DEUX	
Monsieur le Maire	Mairie de CILAOS	
Monsieur le Président	CIVIS	
Monsieur le Président	CASUD	
Monsieur le Président	CCIR	
Monsieur le Président	CHAMBRE D'AGRICULTURE	
Monsieur Le Directeur	SMTR	
Monsieur le Directeur	SAFER	
Madame la Directrice	FRAC	
Monsieur le Directeur	TEREOS	
Monsieur	INTERPROFESSION CANNE	
Monsieur le Président	FDSEA	
Monsieur le Directeur	GHSR	
Monsieur le Président	IUT ST PIERRE	
Madame la Provisseur	LYCEE AMBROISE VOLLARD	
Monsieur le Provisseur	COLLEGE TERRE SAINTE	
Monsieur le Commandant	RSMA	
Monsieur le Gérant	STATION SERVICE VITO	
Monsieur le Gérant	STATION SERVICE TAMOIL	
Monsieur Le Directeur	AURAR	
Monsieur le Président	ASSOCIATION COPROPRIETAIRE	RESIDENCE CANNE A SUCRE
Monsieur le Directeur	ETABLISSEMENTS ISAUTIER	
Monsieur le Directeur	GROUPEMENT FONCIER	AGRICOLE G.CANABADY
Monsieur le Président	FRBTP	
Monsieur le Président	FNTR	
Monsieur le Président	SRTT	
Monsieur le Président	UNOSTRA	

ANNEXE 2 : COMPTES RENDUS DES RÉUNIONS PUBLIQUES



DÉVIATION EST DE SAINT PIERRE

Réunion publique du 17 octobre 2016

Objet : Concertation publique pour le projet de déviation Est de Saint-Pierre (du 17 octobre au 17 novembre 2016)

Date : 17 octobre 2016

Lieu : CPOI (Saint-Pierre)

Nom	Entité / Organisme
Dominique FOURNEL	Région Réunion – Conseiller Régional
David LORION	Ville Saint-Pierre - 1 ^{er} adjoint de la Ville
Nicolas MORBÉ	Région Réunion (DGA GCTD)
Jean-Philippe BAYART	Région Réunion (DEGC)
Miguel BRETHOMÉ	Région Réunion (DEGC)
Nicolas FREITAS	Région (SRS) – Subdivision SUD
David LORION	Ville Saint-Pierre - 1 ^{er} adjoint de la Ville
Patrice MONPIERRE	Artelia
Maxime VANDENDRIESSCHE	Artelia
Jean-Bernard MARATCHA	Chambre Agriculture
Marie-Christine SANDJIVY	Résidente PK3
DESVIGNES Rose	Résidente PK3
Jean-Pierre COQUAND	Résident PK3
Nicole RIVAYRAND	Résident PK3
Eric N'GUALA	Résident PK3
Alejandro PORRES BATRAS	Propriétaire à Bassin-Plat
Erick GOVINDAMA	Agriculteur Asile Bassin Plat
Philippe BEAUDMONLIN	Agriculteur R.
Hugues BARRET	Pépinieriste
Alice BALAYA	Propriétaire
Gilles HOAREAU	Propriétaire
Michel VADET	Propriétaire
Fred HOARAU	Agriculteur
Pascal Polita BIGOT	Agriculteur secondaire
Pierre BRETONNES	Gérant
François HOARAU Michel HOARAU	Propriétaire
Ginot HOARAU	
M. et Mme REDDIVASSIN ALAGUERY	Propriétaire
Laurence FONTAINE	Propriétaire
Joël DEVEAUX	Propriétaire
Yvonne DEVEAUX	Propriétaire
Nathalie DELEAU	Propriétaire
Jean-Paul PAYET	Propriétaire
Aurore BURY	Écologie Réunion



Début de la réunion : vers 16h00

1. Principaux points abordés en réunion

M. D. FOURNEL introduit vers 16h, la réunion destinée à lancer le recueil de l'avis du public :

- lors de cette réunion,
- sur le registre qui sera disponible durant le mois prévu pour l'exposition
- et sur le site Internet de la Région Réunion.

Il rappelle que les premières études sont anciennes et que la nouvelle Commission Départementale de Protection des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) doit donner un avis conforme sur le dossier.

Sont ensuite présentés :

- la genèse du projet (opération Asile Balance en 2001, reprise des études sur la liaison Hôpital Balance en 2006, mise en service de la Déviation de Grands Bois en 2010, la concertation publique sur la liaison Hôpital Balance de 2010 suivie de l'étude d'impact agricole de la Chambre d'Agriculture en 2012, prise en compte de l'élargissement de la RN2 jusqu'à Grands Bois) qui a conduit à la présente phase de concertation publique,
- le dossier de concertation du projet ainsi que les modalités de concertation.

S'en suit un échange avec l'ensemble des participants à la réunion publique.

Question 1 de M. Vadet, riverain au PK3 :

M. Vadet demande quels sont les points de blocages qui ont conduit à l'abandon du projet de 2001 qui passait par le chemin Bassin Plat.

Réponse apportée par M. Bayart de la Région :

Le dossier a été rejeté suite à l'Enquête Publique. La Région a donc lancé de nouvelles études de tracés. Les variantes basses n'apportaient pas de solution satisfaisante aux problématiques routières et compte tenu de l'augmentation du trafic, il est désormais préconisé de réaliser une 2x2 voies.

Question 2 de M. Vadet, riverain au PK3 :

M. Vadet demande pourquoi la variante qui se raccrochait vers l'échangeur de Mon Caprice (dans l'étude 2001) a été abandonnée.

Réponse apportée par M. Bayart, Région Réunion:

Les impacts environnementaux étaient très forts (terrassements importants). En outre, l'attractivité d'un tel itinéraire était plus faible pour le trafic vers la RN1.

Complément de réponse apporté par M. Brethomé, Région Réunion:

Trop consommatrice d'espace agricole, elle a été définitivement abandonnée suite à la concertation publique de 2010.





Question 3 de Mme Rivayrand, riveraine au PK3 :

Mme Rivayrand demande comment le projet résorbera les problèmes de bouchons entre l'échangeur de Mon Caprice et des Casernes, ainsi que ceux à l'entrée du Tampon.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion :

La conception de l'échangeur de raccordement à la RN3 devra apporter des réponses à la problématique évoquée.

Par ailleurs, le présent projet ne vise pas à régler les problèmes de circulation de traversée du Tampon ; une autre étude de la Région est en cours sur ce sujet.

Question 3 de Mme Rivayrand, riveraine au PK3 :

Mme Rivayrand demande pourquoi ne pas réaliser des tranchées couvertes à proximité des habitations.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion :

Ce type d'ouvrage reste coûteux et sa faisabilité technique resterait à démontrer dans la zone d'étude.

Question 4 de M. Bretonnes, association « Déviations, oui mais pas n'importe comment » :

M. Bretonnes demande pourquoi on a abandonné le tracé via Bassin Plat (élargissement de la voirie existante). Il ajoute que le tracé proposé par la Région s'inscrit dans un terroir d'exception où la terre produit deux fois plus qu'ailleurs à La Réunion.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre :

Le projet a été abandonné car il avait des conséquences importantes sur le hameau de Bassin-Plat.

Le chemin Bassin-Plat est actuellement utile dans sa vocation à supporter un trafic de desserte locale. Le projet n'a pas vocation à supprimer des voies de desserte locale, mais bien de compléter le maillage local par un réseau accueillant le trafic de transit.

Un nouveau tracé pour une voie de transit à travers Bassin Plat aurait les conséquences suivantes

- Élargir le chemin Bassin Plat entraînerait une coupure d'un quartier dense par une 4 voies infranchissable sans aucun accès autorisé direct sur la 4 voies ainsi que des acquisitions de propriétés à démolir et ce d'autant plus que le nombre d'habitation du secteur a augmenté ces dernières années. Si des accès étaient autorisés, il s'agirait alors d'un ouvrage local qui ne serait pas du ressort de la Région.
- Un tel tracé nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel de plus de 600m de long sur la Rivière d'Abord (même ordre de grandeur que le nouveau pont sur la Rivière Saint-Étienne) prenant en compte la problématique d'inondation du secteur. Un tel ouvrage aurait un coûts et des impacts (environnemental, humain et foncier) très importants. Il faudrait également éviter les terrains stratégiques du CIRAD.

Réponse apportée par M. Brethomé, Région Réunion :

Un comité technique a eu lieu en 2012 rassemblant les associations de riverains, le monde agricole (Chambre d'Agriculture, syndicat du sucre, SAFER, association des agriculteurs, DAAF, la Ville de St-Pierre et la Région). Ce Comité a conclu sur l'abandon de cette variante.

Question 5 de M. Maratcha, Chambre d'Agriculture, membre CDPENAF :

M. Maratcha indique que le projet de déviation Est de Saint-Pierre pourrait inciter les agriculteurs à arrêter leur activité. Une forte exigence sera demandée sur la compensation qui sera accordée aux agriculteurs. Il rappelle aussi que les terres traversées sont irriguées.

Complément de question de M. Govindama, agriculteur :

M. Govindama demande que la compensation soit de donner un terrain équivalent en surface.

Il indique qu'à une époque les agriculteurs ont proposé une solution non prise en compte (2010).

Il constate également que trois variantes sont dessinées, mais que la variante D semble déjà actée.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion :

La compensation devra être conçue en fonction du potentiel de production des terres perdues et sera réalisée par la Région. Toutefois, la méthode de compensation n'est pas fixée à ce jour.

**Complément de réponse par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre :**

La variante D n'est pas actée à ce jour.

L'étude des variantes doit être à nouveau présentée à la CDPENAF qui doit donner un avis conforme pour que le projet puisse aller en enquête publique. Si la CDPENAF donne un avis non-conforme le projet sera abandonné.

Question 6 de M. Moinville, riverain Chemin Bassin-Martin :

M. Moinville explique avoir récemment acquis une maison à Bassin-Plat directement impactée par les variantes A et D de projet d'infrastructure routière.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre :

Les services de l'urbanisme s'appuient sur le PLU en vigueur qui ne fait pas apparaître d'emplacement réservé sur la zone en question.

Question 7 de M. Moinville, riverain Chemin Bassin-Martin :

M. Moinville demande comment sera pris en compte l'avis du commissaire enquêteur dans le cadre de l'Enquête Publique qui devra être menée ultérieurement.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion :

La décision du préfet de déclarer un projet d'utilité publique se base sur l'avis du commissaire enquêteur.

Question 8 de M. Bretonnes, association « Dévions, oui mais pas n'importe comment » :

M. Bretonnes demande pourquoi la traversée de la zone inondée est une contrainte si importante pour la variante F' du projet.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion et M. Lorion, Ville de Saint-Pierre :

La traversée de la zone inondable au niveau de Bassin Plat nécessite la construction d'un ouvrage d'art de 500m de long, coûteux, et qui ne résout pas les problématiques d'inondations. En outre, une partie de la route ne peut être construite en remblais car elle constituerait une digue ou un barrage aux écoulements, ce qui augmenterait le risque d'inondations à Bassin-Plat.

Question 9 de M. Govindama, agriculteur :

M. Govindama estime que le passage de 2x2 voies à 2x1 voies de la RN2 , à la fin de la déviation de Grands Bois crée un entonnoir, cause d'embouteillages.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion :

Le projet prévoit justement d'élargir la RN2 existante de 2x1 voies à 2x2 voies dans la continuité de la déviation de Grands Bois.

Question 10 de M. Govindama, agriculteur :

M. Govindama demande où en est le projet de déplacement de la Balance de Saint-Pierre.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre :

Le déplacement de la Balance n'est pas envisagé.

**Question 11 de M. Bretonnes, association « Déviations, oui mais pas n'importe comment » :**

M. Bretonnes indique qu'un projet d'endiguement de la Rivière d'Abord était budgétisé

Complément de question de Mme Rivayrand, riveraine PK3

Mme Rivayrand demande comment est prise en compte la commission PAPI sur le risque inondation.

Réponse de M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Le Programme d'Action de Prévention contre les Inondations (PAPI) « interdit » la réalisation de digues ; c'est un plan commun aux quatre collectivités de la zone concernées prenant en compte l'ensemble des bassins versants du périmètre concerné. Des projets de surcreusement de la Rivière d'Abord sont donc prévus mais pas encore planifiés.

Question 12 de Mme Riveyrand, riveraine PK3

Mme Riveyrand indique qu'en 2007/2008, promesse a été faite aux agriculteurs de respecter au maximum les projets existants, et que le projet ne semble pas aller dans ce sens.

Réponse de M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Depuis 1995, la traversée Est-Ouest de Saint-Pierre est de plus en plus difficile en voiture. Une part importante du trafic provient du Tampon pour se rendre vers Terre Sainte (environ 2/3 des véhicules). Ce projet tente d'apporter une solution à ce problème en créant un point d'échange au niveau de la RN3 et un point d'échanges au niveau de la RN2.

Question 13 de Mme Riveyrand, riveraine PK3

Mme Riveyrand s'inquiète du risque de saturation à terme (vision à 2040 présentée dans le dossier de concertation) et regrette que ce projet soit uniquement prévu pour la voiture.

Complément de question apporté par Mme Bury, Écologie Réunion

Mme Bury demande pourquoi les Transports en Commun ne sont pas plus développés ainsi que les plateformes d'échanges.

Complément de question apporté par M. Maratcha, Chambre d'Agriculture

M. Maratcha se demande pourquoi les systèmes de parkings relais, comme ceux mis en place lors du festival Sakifo, n'est pas généralisé.

Réponse apportée par M. Fournel, Région Réunion

Les études comprennent également un aspect Transport en commun et covoiturage

L'évolution de l'utilisation de la voiture sur les routes ne peut être totalement maîtrisée. Pour autant, une infrastructure routière reste indispensable pour accueillir les transports en commun, les camions, les professionnels (artisans, commerciaux,...) pour qui la route reste un outil incontournable

La Région a conscience de la nécessité de développement des transports en commun et développe le projet RRTG en ce sens, ainsi que le covoiturage via la création de parkings relais.

Complément de réponse apporté par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Des projets en cours de parkings-relais (450 places à la CCIR et à l'Hôpital – étude au Nord) sont prévus pour accompagner le TCSP qui, lui-même, est pour partie réalisé et dont la poursuite de développement est étudiée.

Question 15 de XXX,

M. XXX propose de réaliser un élargissement du tracé actuel (RN2 et Boulevard Banks)

Réponse de M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

La réalisation de tels travaux, en laissant la circulation sur les voies existantes n'est pas viable. Elle a des inconvénients très importants:

- L'objectif de reporter le trafic en dehors de la ville n'est pas atteint ;
- Difficulté de réaliser des travaux sous circulation ;
- Impossibilité réglementaire d'avoir des accès à la 2x2 voies entraînant une coupure infranchissable dans la ville ;
- Impact sur un nombre trop important de riverains et sur les activités économiques du secteur ;



- Conséquence désastreuse sur le réseau viaire avoisinant ;
- Impact foncier et donc financier.

Question 16 de M. Porres-Batras, riverain de Bassin-Plat

M. Porres-Batras demande quel est l'avis de l' élu de la Ville M. Lorion par rapport au tracé D.

Réponse de M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

La Ville préférerait préserver Bassin-Plat et l'ensemble de la planèze dont le paysage est remarquable, mais ne pas réaliser d'infrastructure routière maintenant ne ferait que reporter le problème de congestions routières sur Saint-Pierre.

Le tracé D peut encore évoluer, notamment sur le secteur du PK3. Il s'agit donc d'intégrer au mieux le tracé de la nouvelle voie pour la rendre acceptable (mesures d'évitement, de compensation,...)

Question 17 de M. Bretonnes, association « Dévions, oui mais pas n'importe comment »

M. Bretonnes émet la remarque que la réalisation du tracé D amènera une urbanisation de toutes les terres agricoles comprises entre la Rivière d'Abord et l'infrastructure routière.

Complément de question de Mme Bury, Écologie Réunion

Mme Bury demande pourquoi on ne pourrait pas mettre en Zone Agricole Protégée (ZAP) toute la zone comprise entre le projet d'infrastructure routière et la zone urbanisée.

Réponse de M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Un parc urbain est prévu dans l'Eco-PLU pour protéger une partie de la zone.

La réalisation du tracé F' cloisonnerait moins l'espace agricole existant entre la ville et le tracé, mais il risque d'impliquer des conséquences sur un captage d'eau potable, et la réalisation de l'ouvrage complexe sur la zone d'inondation ne protégerait pas Bassin-Plat des inondations et aura un impact paysager et environnemental très fort.

Le projet de PLU prévoit de conserver la zone agricole sur ce secteur. Dans l'hypothèse du choix de la variante D, si la CDPENAF le demande, il pourra être incorporé au PLU une ZAP entre la variante et Bassin Plat.

Les tracés proposés visent à accompagner le développement économique de la ville vers Terre-Sainte où se situent les pôles universitaires, hospitaliers et des zones en développement (ZAC OI).



Question 18 de Mme Reddivassin Alaguery, agricultrice

Mme Reddivassin Alaguery demande quelles sont les compensations qui seront apportées aux agriculteurs impactés par le tracé.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Si le projet se réalise, il y aura forcément des impacts sur le monde agricole et les compensations seront étudiées au cas par cas.

La compensation devra être à la hauteur de la valeur agronomique des terres perdues. Des terrains de production



équivalente peuvent être recherchés.

Dans le cas d'une indemnité pour perte de récolte (cas d'un agriculteur proche de partir à la retraite), une compensation financière peut être proposée à hauteur des revenus qu'il aurait perçu.

Dans le cas d'expropriation, des propositions de relogement seront étudiées.

Question 19 de M.xxx

M. XXX demande comment seront gérées les demandes de permis de construire sur la zone d'étude, et comment seront déterminés les emplacements réservés.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Des Emplacements Réservés seront spécifiés dans le PLU en cours d'élaboration afin d'interdire les constructions sur le périmètre du projet. Ce nouveau PLU doit être voté fin 2017.

Question 20 de Mme Rivayrand, riveraine PK3

Mme Rivayrand demande de préciser les échéances temporelles du projet.

Réponse apportée par M. Vandendriessche, Bureau d'études Artelia

Les études d'avant-projet et études d'impact ainsi que l'enquête publique doivent être réalisées sous un délai d'environ 2 à 3 ans. Ensuite, les études de projet seront réalisées ainsi que les acquisitions foncières et les procédures réglementaires sur une durée d'environ 2 à 3 ans également. Les travaux démarreraient donc dans 4 à 6 ans, pour une durée d'environ 3-4 ans.

Question 21 de M. XXX

M. XXX signale que le giratoire d'accès à la grande surface commerciale et la voirie ne fonctionnent pas et doivent être repensés.

Réponse apportée par la Région :

La création d'une déviation du trafic de transit permettra de requalifier ce carrefour ainsi que la mise en œuvre de voie de TCSP en particulier sur la RN3 en descendant du Tampon

Conclusion de M. Fournel, Région Réunion :

Tout le monde est d'accord sur la nécessité du projet.

Il reste à trouver la solution permettant d'intégrer au mieux les attentes des uns et des autres.

Je vous remercie de votre participation et vous invite à donner votre avis dans le mois qui vient.

Fin de la réunion publique : vers 19h.



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 17/10/2106**

NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
MARATCHIA	Jean Bernat	chambre Ags	Informations personnelles floutées	
SANDJIV	Harve. Christiane	Residence PK3		
Desvignes	Rose			
COQUARD	J. Pierre	Resident PK3		
RIVAYRAND	Nicolas	Resident PK3		
FREITAS	Nicolas	Region / DRS		
N'GOMLA	Eric	Resident PK3		



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 17/10/2106**

NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
Porres Batas	Aljond	Résident Bassin Plat	Informations personnelles floutées	
GOVINDANA (Erick)	Erick	Agriculteur Asile Bassin Plat		
Amendorez Philippe	Philippe	Agriculteur R.		
BARRET	Guigues	Pépiniériste		
BALAYA	Alice	propriétaire		
HOARAU	Gilles	propriétaire		
VADET	Nichol	propriétaire		



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 17/10/2106**

NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
HOARAU	Fred	Agriculteur	Informations personnelles floutées	
BIGOT	Pascal Béliz	agriculteur secondaire		
BRETONNES Pierre	Pierre	Géant		
HOARAU HOARAU	François MICHEL	propriétaire		
HOARAU	Ginot			
M. et Mme REDBI VASSIN ALACUERO		propriétaire		
Seu Chelanga				



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 17/10/2106**

NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
Fontaine	Mia Laurena	Propriétaire	Informations personnelles floutées	
DEVEAUX	Yvel	Propriétaire		
DEVEAUX Yvonne		Propriétaire		
Daleau Nathalie	—	Propriétaire		
PAYET J-Paul	—	Propriétaire		
BURY	Alexis	Ecologie Rurale		



DÉVIATION EST DE SAINT PIERRE

Réunion publique du 14 novembre 2016

Objet : Concertation publique pour le projet de déviation Est de Saint-Pierre (du 17 octobre au 17 novembre 2016)

Date : 14 novembre 2016 **Lieu :** CPOI (Saint-Pierre)

Nom	Entité / Organisme
Dominique FOURNEL	Région Réunion – Conseiller Régional
David LORION	Ville Saint-Pierre - 1 ^{er} adjoint de la Ville - 5 ^e VP Région
Nicolas MORBÉ	Région Réunion (DGA GCTD)
Jean-Philippe BAYART	Région Réunion (DEGC)
Miguel BRETHOMÉ	Région Réunion (DEGC)
Nicolas FREITAS	Région (SRS) – Subdivision SUD
Patrice MONPIERRE	Artelia
Maxime VANDENDRIESSCHE	Artelia
Sanjay CALLY	Artelia
Gérard MOUTIEN CANABADY	SCI Canabady
Joseph AURIL	
Alberto et Aurélie PEREZ CHIVET	
Eric N'GOALA FERRARO	
Corine PORRES	Riverain
Alejandro PORRES	Riverain – Association devion pa n'import komen
Christina MERLET	Riverain
Pascal et Lolita BIGOT	Agriculteur
Chandra ELLY	Propriétaire
Raymond ELLY	Propriétaire
Régine ELLY	Propriétaire
Joséphine ELLY	Propriétaire
Joséphine BALAYA	Propriétaire
M. Delnar	Riverain
M. Martin	Riverain Bassin-Plat
M. Dijoux	Agriculteur

En début de réunion : 20 participants. Une dizaine de participants supplémentaires au cours de la réunion

NB: Tous les présents n'ont pas émargé la feuille de présence et ne sont donc pas identifiés.



Début de la réunion : 16h25

1. Principaux points abordés en réunion

M. Bayart introduit vers 16h30, la réunion destinée à présenter le dossier de concertation, présenter un premier bilan de cette concertation et d'échanger avec le public. L'absence du Conseiller Régional M. Fournel est excusée en raison de l'éboulement sur la route du littoral.

Il est rappelé au public que leur avis peut être recueilli :

- lors de cette réunion,
- sur le registre disponible dans la salle d'exposition au CPOI jusqu'à la fin de la concertation (17/11/2016),
- et sur le site Internet de la Région Réunion.

M. Bayart précise que les études de projet intègrent un volet covoiturage et transports en commun et explique que le projet doit être présenté à la CDPENAF qui doit donner un avis conforme pour que le projet puisse aller en enquête publique.

Sont ensuite présentés :

- la genèse du projet (opération Asile Balance en 2001, reprise des études sur la liaison Hôpital Balance en 2006, mise en service de la Déviation de Grands Bois en 2010, la concertation publique sur la liaison Hôpital Balance de 2010 suivie de l'étude d'impact agricole de la Chambre d'Agriculture en 2012, prise en compte de l'élargissement de la RN2 jusqu'à Grands Bois) qui a conduit à la présente phase de concertation publique,
- le dossier de concertation du projet ainsi que les modalités de concertation,
- un bilan sur la participation du public lors de cette concertation, établi au 10/11/2016 et qui sera complété lors de la rédaction du bilan de la concertation :
 - 70 avis ont été déposés
 - 73 % des avis ont été déposés par des personnes habitant Bassin-Plat et PK3
 - Les principales thématiques des avis portent sur :
 - Les impacts sur les habitations et l'agriculture,
 - Les tracés du projet,
 - La circulation routière et les transports en commun.

S'en suit un échange avec l'ensemble des participants à la réunion publique.

Question 1 de M. Delnart, riverain à Bassin-Plat :

M. Delnart demande comment est prévu le raccordement de la déviation sur la RN3.

Complément de question par M. Moutien Canabady, propriétaire agricole :

M. Canabady ajoute que les études semblent incomplètes sur la partie Ouest du projet, le raccordement de la déviation semble se connecter via un « stop » sur la RN3, ce qui contraste avec les détails donnés sur l'étude faite sur la partie Est du projet.

Réponse apportée par M. Vandendriessche, Artelia :

Les raccordements, qu'il s'agisse de celui de la déviation sur la RN3 ou de celui sur la RN2, ont été représentés de manière schématique sur la carte de présentation du projet car les échangeurs doivent faire l'objet de conception approfondie dans les études d'avant-projet qui suivront la présente phase de concertation.

Complément de réponse apporté par M. Brethomé, Région :

Le raccordement sur la RN3 sera réalisé par un échangeur dénivelé dont la position exacte reste à déterminer en prenant en compte un ensemble de contraintes, notamment l'implantation par rapport au lotissement du PK3 et par rapport au CIRAD, le franchissement de la Rivière d'Abord, mais aussi les remontées de file en descente du Tampon. Sur cette zone, des optimisations de tracés peuvent être étudiées pour limiter les contraintes vis-à-vis des riverains.

En outre, la différence de détail entre les deux projets est liée au fait que les possibilités de variantes pour la création de 2x2 voies sur la partie Est du projet (Grands Bois) sont plus restreintes.

**Question 2 de M. Delnart, riverain à Bassin-Plat :**

M. Delnart demande pourquoi un aménagement du giratoire de la Balance ne peut-il pas être réalisé, avant de construire la déviation à 2x2 voies.

Réponse apportée par une participante au débat :

L'objet du projet est de dissocier les flux de véhicules pour que les personnes ne se rendant pas dans le centre-ville n'y rentrent pas, à l'image des rocade qu'on peut voir dans de nombreuses villes.

Complément de réponse apporté par M. Bayart de la Région :

L'objet du projet est, en effet, de réaliser une déviation pour que les flux de transit n'aient pas à traverser le centre-ville de Saint-Pierre.

Question 3 de Mme XXX :

Mme XXX demande pourquoi des bus supplémentaires ne sont-ils pas mis en place sur les voies existantes, avant de créer de nouvelles voies routières.

Réponse apportée par M. Bayart, Région :

La Région souhaite développer les transports en commun et porte différents projets, dont le « Réseau Régional de Transport Guidé », la création de voie dédiée au bus à l'entrée Nord de Saint-Pierre. La CIVIS développe également des projets de transports en commun : des voies TCSP ont déjà été créées, d'autres sont à l'étude.

Néanmoins, les transports en commun restent complémentaires des transports en véhicules particuliers. Dans les agglomérations mondiales où le système de transport en commun est efficace, la part modale des véhicules particuliers reste aux alentours de 70 %.

Enfin, le projet de déviation de Saint-Pierre, qui vise à enlever du trafic de transit dans le centre-ville, doit permettre de libérer de la place sur le Boulevard Banks afin d'y insérer un TCSP.

Complément de réponse apporté par M. Brethomé, Région :

Une infrastructure routière reste indispensable pour accueillir les transports en commun, les camions, les professionnels (artisans, commerciaux,...) pour qui la route reste un outil incontournable. Le seul endroit, à La Réunion, où il manque un chaînon du réseau routier de transit est Saint-Pierre. Ce chaînon est important pour la vie économique de l'île, et le développement des transports en commun se fera en parallèle du développement du réseau routier.

Intervention 4 de M. XXX, riverain à Bassin-Plat :

M. XXX estime que les impacts fonciers et agricoles du projet sont trop importants et souhaite que l'amélioration de la fluidité du trafic se fasse via d'autres moyens comme le covoiturage.

Complément d'intervention de par M. Canabady :

M. Canabady indique que ses terres agricoles sont impactées par toutes les variantes, ajoute que le projet a également un impact sur le patrimoine foncier que certains agriculteurs ont constitué sur 2 ou 3 générations.

Complément d'intervention de Mme Joséphine ELLY, agricultrice à Bassin-Plat :

Mme Joséphine ELLY exprime son opposition totale au projet qui impacte son terrain acquis depuis 50 ans et son travail.

Question 5 de M. XXX, habitant de La Ravine-les Cafres Les Bas :

M. XXX explique qu'il possède un terrain sur lequel une maison vient d'être construite pour sa fille à Grands Bois et s'inquiète sur les accès à la future 2x2 voies depuis sa parcelle.

Réponse apportée par M. Brethomé, Région :

Les futures études permettront d'examiner de manière détaillée, parcelle par parcelle, les impacts sur le bâti et les accès aux parcelles. Le projet vise à ne pas enclaver de parcelle, toutefois, si aucune solution alternative n'est trouvée pour garantir un accès à la parcelle, d'autres solutions devront alors être apportées telles que des propositions de déplacement ou de relogement. Il est rappelé que le projet n'est actuellement pas inscrit au PLU de Saint-Pierre pour l'instant.

**Question 6 de M. XXX, agriculteur :**

M. XXX demande pourquoi le tracé F', étudié par la Chambre d'Agriculture, n'est pas retenu.

Réponse apportée par M. Brethomé, Région :

Les premières variantes de tracés de ce projet ont fait l'objet d'une concertation en 2010 qui a conclu sur un manque de connaissance du volet agricole. La Région a alors mandaté la Chambre d'Agriculture pour réaliser une étude afin d'établir un diagnostic agricole de la zone, parcelle par parcelle. La Chambre d'Agriculture a alors proposé un tracé, basé sur le moindre impact agricole. Toutefois, un projet de tracé routier doit prendre en considération de nombreux critères : impact humain, agricole, environnemental, efficacité au vu des objectifs de déplacements, notamment. L'étude de la variante F' montre que son impact agricole est certes moindre que les autres variantes mais elle ne permet pas de répondre à la problématique de déplacements. De plus, elle a un fort impact environnemental et paysager dans son franchissement de la rivière d'Abord et elle a reçu un avis défavorable de l'Agence Régionale de Santé de l'Océan Indien (ARS OI) car elle traverse un périmètre rapproché de captage d'eau potable.. De manière générale, tout tracé aura des impacts.

Toutefois, la Région prendra en compte les contraintes notamment relayées par les avis émis lors de la concertation et pourra retravailler les tracés présentés.

Enfin, l'année prochaine, le monde agricole sera amené à se prononcer sur le projet via la Commission de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), ex CDCEA. L'avis qui sera émis par cette commission devra être conforme pour que le projet continue, sinon il sera abandonné.

Question 7 de Mme XXX :

Mme XXX demande pourquoi le tracé F' est toujours présenté alors que l'ARS a émis un avis défavorable.

Complément de question de Mme YYY :

Mme YYY demande si cet avis défavorable de l'État peut être débloqué.

Réponse apportée par M. Brethomé, Région :

Comme convenu à l'issue de la première concertation, la variante F' a été étudiée au même niveau que les autres et la concertation 2016 est là pour présenter les conclusions de cette étude.

L'avis défavorable de l'ARS est un des éléments qui a été pris en compte dans l'analyse multicritère.

Il est rappelé que le bilan de la concertation, établi par le bureau d'études, sera présenté aux élus de la Région, qui prendront la décision de donner suite ou non à la poursuite des études d'avant-projet.

Intervention 8 de M. Martin, Bassin-Plat :

M. Martin indique que le franchissement de la zone inondable de la Rivière d'Abord par la variante F' est possible techniquement, et que cette variante ne doit pas être rejetée en raison de la problématique hydraulique.

Complément d'intervention de M. XXX, Bassin-Plat :

M. XXX estime que le choix de la variante ne doit pas être fait sur le seul critère du coût d'investissement. Il explique qu'il a personnellement des projets de développement économiques sur la zone de Bassin-Plat lié au tourisme, qui sont actuellement bloqués en raison du projet.

Question 9 de M. Dijoux, agriculteur :

M. Dijoux explique qu'il est personnellement impacté par le projet, mais que, de manière globale, le projet s'implante au travers des meilleures terres agricoles de l'île, irriguées de surcroît. Il se questionne sur l'intérêt collectif du projet : conservation des meilleures terres de l'île, ou création d'infrastructure routière ?

Réponse apportée par M. Brethomé, Région :

Les projets routiers impactent inmanquablement certaines personnes, et l'impact humain est en effet un critère très important à prendre en compte. L'intérêt du projet est donc jugé différemment selon sa propre sensibilité et son histoire. Pour autant, lorsque le projet routier impacte un terrain ou une habitation, des négociations sont entamées avec les propriétaires, sur la base de l'estimation du service des Domaines puis sur analyse fine du préjudice subi.

Complément de réponse apporté par M. Bayart, Région :

La CDPENAF validera ou infirmera le tracé proposé par la Région et les compensations liées à l'impact agricole le cas échéant. Le traitement des compensations est réalisé au cas par cas.

**Question 10 de M. XXX, agriculteur :**

M. XXX déplore que ce projet se fasse dans l'urgence et que le tracé par Bassin-Plat ne soit pas étudié. Il suppose que l'avancement du projet est lié à des budgets de la Région à dépenser. Il estime, à l'instar de la représentation schématique du raccordement de la liaison sur la RN3, que les études ont été faites avec une certaine légèreté.

Réponse de M. Brethomé, Région :

Le projet n'est dicté ni par l'urgence, ni par des bouclages de budgets. Il s'agit d'ailleurs d'un projet ancien ayant fait l'objet de démarches de concertation.

Concernant le tracé par le Chemin Bassin-Plat, ce dernier a une vocation de desserte locale tandis que le projet vise à compléter le maillage du réseau de transit. En outre, un tel tracé créerait une coupure dans Bassin-Plat sans accès autorisé sur la 4 voies. Par ailleurs, ce tracé nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art exceptionnel avec de nombreux impacts. Enfin, un comité technique en 2012 rassemblant les associations de riverains, le monde agricole, la Ville et la Région a conclu sur l'abandon de cette variante.

Question 11 de M. Martin, riverain à Bassin-Plat,

M. Martin demande si des études de flux automobiles ont été menées.

Complément de question de M. Porres, riverain Bassin-Plat, association « Devion pas n'import' komen »

M. Porres indique que les problèmes de circulation viennent du manque de fluidité de la circulation en ville, notamment au niveau des giratoires.

Réponse de M. Brethomé, Région :

Des études de trafic ont été réalisées lors des études préliminaires. Certes, la déviation proposée ne résoudra pas tous les problèmes de circulation intra-muros à la ville de Saint-Pierre, mais elle y participera car elle diminuera le flux de trafic en ville et libérera donc de la place pour permettre de réfléchir à des aménagements plus qualitatifs en repensant les modes de déplacements avec une complémentarité entre les transports en commun et les véhicules particuliers.

Intervention 12 de Mme. Porres, riveraine Bassin-Plat,

Mme Porres pense qu'au contraire, il faut améliorer les transports en commun existants dont le niveau de service est actuellement faible et les développer, avant de construire une nouvelle infrastructure.

Complément d'intervention de M. Canabady, exploitant agricole

M. Canabady estime que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'a pas de légitimité, au regard des nombreux impacts sur les petites propriétés agricoles. Il indique que l'exemple de Notre Dames des Landes est à retenir et que le monde agricole se mobilisera jusqu'au bout contre ce projet.

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Ce projet n'est pas un projet idéal et les élus travaillent sur la recherche du meilleur tracé depuis 1994. Les usagers de la route arrivant depuis Saint-Joseph n'ont actuellement, pour aller vers l'Ouest, que peu de solutions : le boulevard Banks ou le front de mer.

Le projet peut être arrêté par la CDPENAF et dans ce cas, seuls les projets de TCSP continueront d'avancer.

Les projets routiers impliquent inmanquablement des expropriations, comme cela a été le cas sur la route des Tamarins ou la déviation de Grands Bois, projets dont l'utilité publique n'est pas remis en cause aujourd'hui..

Toutefois, le projet de déviation Est de Saint-Pierre ne verra le jour que dans 10 ans s'il passe la commission CDPENAF. Le projet ne se fait pas dans la précipitation et il impacte en effet le paysage de planèze. Mais, au regard de l'évolution démographique, la question de la mobilité est de plus en plus prégnante et la solution proposée, en complément du développement des transports en commun, est de créer cette déviation, pour traiter notamment la demande de déplacement entre le Tampon et Terre Sainte (RN3b insuffisante). Les transports en commun, seuls, ne pourront pas supporter l'augmentation du besoin de mobilité, la part modale des transports en commun n'excédant pas 20 % dans les grandes agglomérations. Il en va de même pour le covoiturage.

L'aménagement de Saint-Pierre s'effectue en densifiant d'abord le centre-ville et en y développant les transports en commun. Il n'est en revanche pas possible de concilier développement d'habitations individuelles en périphérie et transports en commun à haut niveau de service.

Le choix du tracé n'est pas arrêté, mais les techniciens du bureau d'étude et de la Région conseillent la variante D.

L'impact agricole du tracé est important. Lorsqu'on ne peut pas éviter, des compensations existent. Le nouveau calcul



des indemnisations du foncier agricole est basé sur le rendement des sept dernières années, ces indemnisations étant à la charge du maître d'ouvrage.

La perte de terrains agricoles annuelle à La Réunion est d'environ 400ha, le présent projet en consomme 14 ha.

Par ailleurs, la requalification du giratoire de la Balance n'est pas une solution à long terme car il ne pourra pas absorber le flux de véhicules futur.

En outre, la réalisation de tranchée couverte sous le boulevard Banks implique la suppression des échanges de cette voie avec la desserte locale et la démolition de tout l'existant en surface. La réalisation du raccordement à ses extrémités s'avère particulièrement complexe (Rivière d'Abord) et la phase de travaux très impactante pour l'ensemble de la ville. Il s'agit d'un projet trop utopique.

Question 13 de M. XXX

M. XXX demande comment seront reclassées les terres entre la Rivière d'Abord et l'infrastructure routière ?

Réponse apportée par M. Lorion, Ville de Saint-Pierre

Dans l'hypothèse du choix de la variante D, si la CDPENAF le demande, il pourra être incorporé au PLU une Zone Agricole Protégée entre la variante et Bassin Plat.

Fin de la réunion publique à 19h10.



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 14/11/2106**

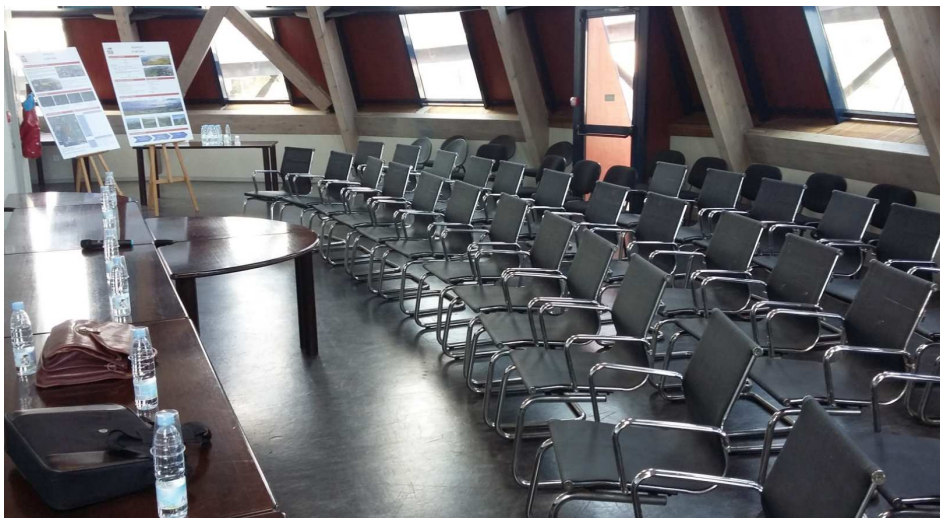
NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
MOUTIEN	Gerard Kanabady		Informations personnelles floutées	
AURIL	Soseph			
PEREZ CHIVET	Alberto Muelin			
N'GOALA-FERRARO	Eric			
Porre Cori	Corinne	Rivrain		
Porres	Alfandro	ASCO DEVON PA N'IMPORT PORTEN		
MENLEF	CHRISTINA	Rivra		



**DÉVIATION EST DE SAINT-PIERRE – CONCERTATION PUBLIQUE
RÉUNION PUBLIQUE 14/11/2106**

NOM	Prénom	ORGANISME / SOCIÉTÉ	Adresse e mail	Téléphone
BIBOT	Pascal et Lolita	Agriculteur	Informations personnelles floutées	
ELLY	Charles	propriétaire		
ELLY	Raymond	propriétaire		
ELLY	Regis	propriétaire		
Babaya	Josephine	propriétaire		

ANNEXE 3 : PHOTOGRAPHIES DE L'EXPOSITION DES PANNEAUX ET DE LA MISE À DISPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION PUBLIQUE



Salle de réunion publique



Mise à disposition du dossier de concertation et du cahier de registre



Exposition de panneaux