

## **BILAN DES GARANTS**

**Sécurisation de la RN5  
Route de Cilaos / Les Aloès – îlet Furcy**

Concertation préalable

16 OCTOBRE – 16 DECEMBRE 2020

Renée AUPETIT  
Philippe MASTERNAK  
Désignés par la Commission nationale  
du débat public

Le 16 janvier 2021

# Bilan des garants

## Sécurisation de la RN5

### Route de Cilaos / Les Aloès – îlet Furcy

16 OCTOBRE – 16 DECEMBRE 2020

#### Table des matières

<b>FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET</b> .....	<b>3</b>
<b>CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>5</b>
<b>CONTEXTE DU PROJET</b> .....	<b>6</b>
• <b>CONTEXTE GENERAL PREALABLE A LA SAISINE DE LA CNDP</b> .....	<b>6</b>
• <b>ETUDE DE CONTEXTE</b> .....	<b>7</b>
<b>DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>8</b>
• <b>DOSSIER DE CONCERTATION</b> .....	<b>8</b>
• <b>CONTEXTE SANITAIRE</b> .....	<b>8</b>
<b>ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>9</b>
• <b>INFORMATION DU PUBLIC</b> .....	<b>9</b>
• <b>DEPLOIEMENT DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>9</b>
<b>RÉSULTATS DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>10</b>
• <b>MOBILISATION</b> .....	<b>10</b>
• <b>CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS</b> .....	<b>11</b>
<b>L'EXTENSION DE LA SECURISATION A L'ENSEMBLE DE L'ITINERAIRE DE LA RN5 ET L'URGENCE A REALISER LES TRAVAUX</b> .....	<b>12</b>
<b>L'ENVIRONNEMENT ET LE PAYSAGE</b> .....	<b>14</b>
<b>LA QUESTION SOCIALE ET ECONOMIQUE</b> .....	<b>15</b>
<b>LA MOBILITE</b> .....	<b>16</b>
<b>DEMANDE D'INFORMATION REGULIERE QUANT A LA MISE EN OEUVRE ET AU SUIVI DE L'OPERATION AVIS DES GARANTS SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION</b> .....	<b>17</b>
• <b>RELATIONS AVEC LA MAÎTRISE D'OUVRAGE</b> .....	<b>17</b>
• <b>PARTICIPATION INEGALE DU PUBLIC, DANS UN CONTEXTE SANITAIRE PARTICULIER</b> .....	<b>17</b>
• <b>AVIS SUR LES FICHES D'EXPRESSION</b> .....	<b>17</b>
• <b>EVOLUTION DU PROJET</b> .....	<b>18</b>
<b>RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b> .....	<b>18</b>
<b>ANNEXE</b> .....	<b>19</b>

## FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET

- **MAÎTRE D'OUVRAGE**

Région Réunion, représentée par M. ROBERT, Président de la Région.

- **CONTEXTE**

Le projet consiste à intervenir sur un linéaire d'environ 6 kilomètres de la RN5, dite « route de Cilaos », du secteur les Aloès jusqu'à l'Îlet Furcy sur la commune de Saint Louis. Il comprend des aménagements sur place et des voies nouvelles.

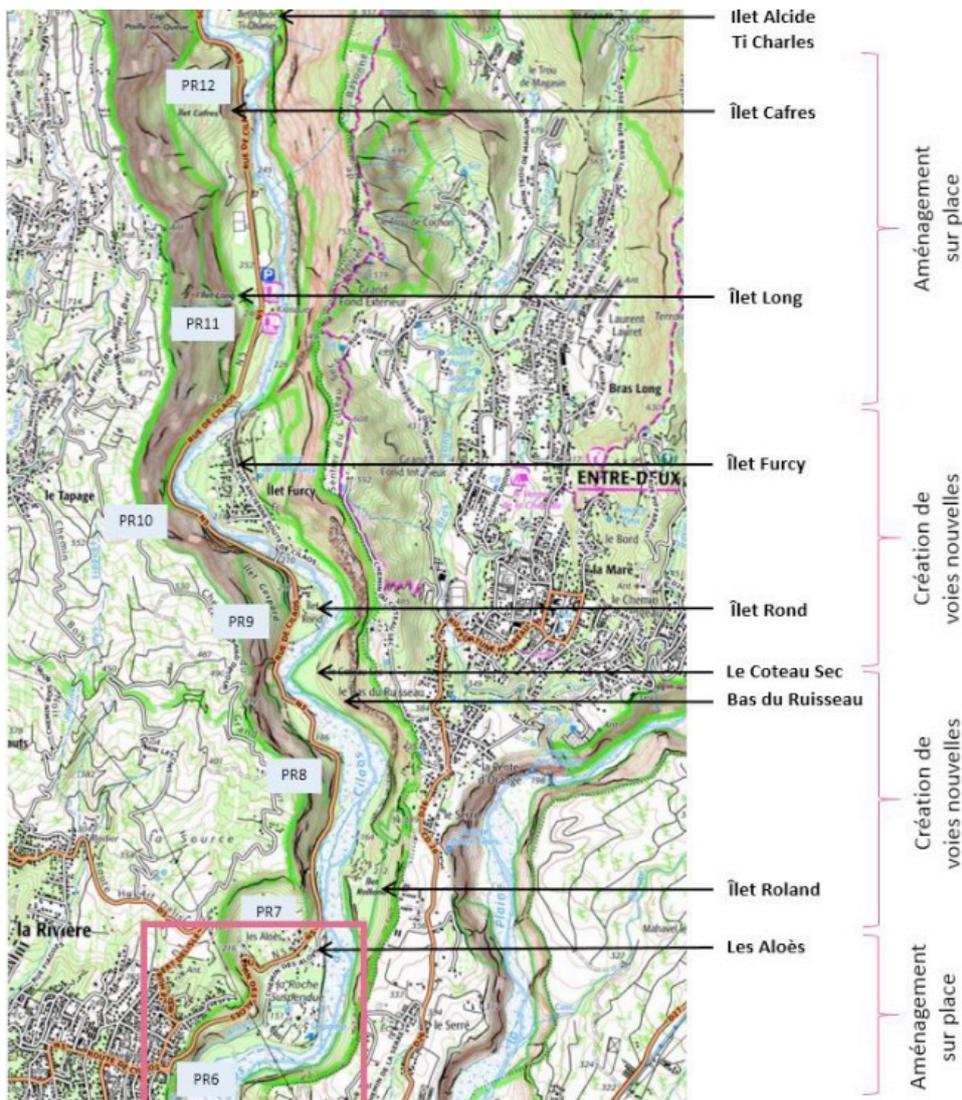
La présente concertation fait suite à la concertation préalable qui a eu lieu du 11 juin au 12 juillet 2019 au titre du code de l'urbanisme (articles L103-2 et R103-1 du CU). Elle a eu pour objectif de recueillir l'avis du public sur l'opération de sécurisation préalablement au démarrage des études d'avant-projet, ainsi que sur la détermination des fuseaux envisagés pour les secteurs de voies nouvelles. Quatre sections individualisées ont été présentées à la concertation, avec trois variantes de fuseaux pour chacun des deux secteurs de voies nouvelles. A l'issue de la concertation de 2019, le maître d'ouvrage a retenu les deux fuseaux privilégiés par les personnes ayant remis un avis.

Le projet entraînant la suppression d'Espaces Boisés Classés (EBC) prévus au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Louis, sa mise en compatibilité est donc nécessaire. Pour s'assurer des bonnes conditions de participation du public dans le cadre d'une procédure d'évaluation environnementale du projet, ainsi que pour des questions de sécurisation réglementaire, la Région a librement saisi la CNDP sur une demande de désignation de garant. La CNDP a désigné deux garants le 03/06/2020 : Mme Renée AUPETIT et M. Philippe MASTERNAK (*Annexe : lettre de mission des garants*).

La présente concertation préalable a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Elle a débuté le 16 octobre pour prendre fin le 16 décembre 2020 et a été conduite selon les modalités définies aux articles L121-16 et L121-16-1 du Code de l'environnement.

- **CARTE DU PROJET, PLAN DE SITUATION**

Le projet est entièrement situé sur le territoire de la commune de Saint Louis. La RN5 est la seule route d'accès au cirque de Cilaos, première destination touristique de La Réunion. La zone d'étude du projet est située dans l'aire d'adhésion, et ponctuellement dans le cœur du Parc National de la Réunion (PNR) qui figure sur la liste des biens naturels inscrite au Patrimoine Mondial par l'Unesco.



## ● OBJECTIFS

Le projet constitue une première étape d'un programme plus global de sécurisation de la RN5. Ses objectifs, tels qu'ils figurent dans le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) sont les suivants :

- Offrir un meilleur service à l'usager et faciliter l'accès aux transports en commun et poids-lourds de 26 tonnes ;
- Améliorer les conditions de sécurité des usagers vis-à-vis des aléas naturels ;
- Sauvegarder et valoriser les qualités et l'attractivité du parcours par rapport aux nombreuses perspectives remarquables sur le Bras de Cilaos et le cirque de Cilaos ;
- Participer au développement économique et touristique du cirque (pérennisation de l'accès de Cilaos et des îlets desservis pour l'approvisionnement et le tourisme notamment).

## ● CARACTÉRISTIQUES

Les aménagements à réaliser sont de deux types :

- Des interventions ponctuelles sur l'existant ou aménagements sur place (ASP), là où il est possible d'améliorer la sécurité et de donner des caractéristiques géométriques minimales à la route, ces interventions concernent les sections situées en début et en fin de l'itinéraire ;
- Des créations de voies nouvelles (VN), avec des ouvrages de franchissement dans les sections où de simples aménagements sur place ne permettent pas de garantir une sécurité optimale.

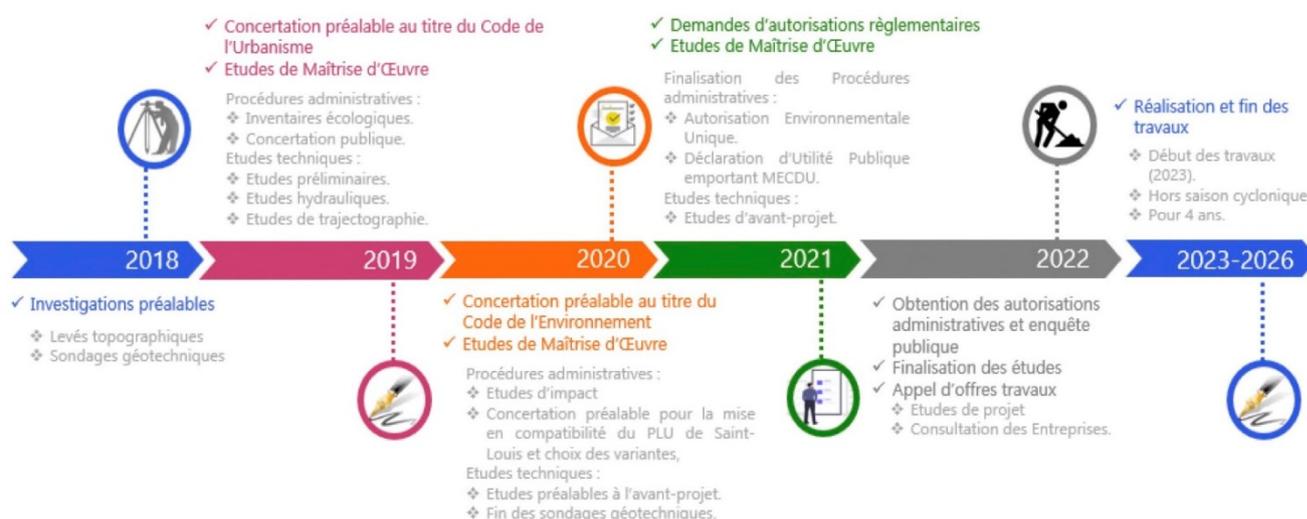
La partie centrale de l'itinéraire (environ 4 km), entièrement concernée par la création de voies nouvelles, est divisée en quatre tronçons pour lesquels plusieurs variantes d'aménagement sont proposées à l'avis du public (2 tronçons avec 2 variantes et 2 tronçons avec 3 variantes). Les variantes concernent plus particulièrement les types d'ouvrage (pont, tunnel, tranchée, remblai en rive) devant permettre de relier l'origine et la fin de chaque tronçon, ainsi que les tronçons entre eux.

Le projet entraîne le déclassement de 7,9 ha d'espaces boisés classés (EBC) ainsi que la création de 15,7 ha d'emplacements réservés.

## • COÛT

Le coût de l'opération est estimé à 90 millions d'euros TTC

## • CALENDRIER PREVISIONNEL



## CHIFFRES CLÉS DE LA CONCERTATION

### • QUELQUES DATES CLÉS

- Décision d'organiser une concertation : saisine de la CNDP le 14/05/2020 par M. le président de Région, autorisé par délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional de la Réunion le 24/04/2020 ;
- Désignation des garants : le 03 juin 2020 lors de la séance plénière de la CNDP ;
- Dates de la concertation : du 16 octobre au 16 décembre 2020 ;
- Publication du bilan : 16 janvier 2021

### • PÉRIMÈTRE DE LA CONCERTATION

Le projet répond à une situation sécuritaire, dont l'urgence a été brutalement rappelée par le glissement de terrain de 2018 et ses conséquences pour les habitants des îlets et de Cilaos. Ces populations se trouvent ainsi naturellement les premières concernées par le projet de sécurisation. Compte-tenu du caractère naturel et paysager exceptionnel des sites traversés par la RN5 dès la sortie de la Rivière de Saint Louis sur l'ensemble de son itinéraire, ainsi que de sa fréquentation touristique, le périmètre de la concertation a été étendu à l'ensemble de l'île, notamment pour sa partie communication du public.

## ● DOCUMENTS DE LA CONCERTATION

- Avis de concertation préalable publié par la Région ;
- Dossier de concertation en ligne sur le site internet de la Région comportant les documents suivants :
  - Dossier du Maître d’Ouvrage
  - Synthèse du DMO
  - Fiche d’expression
  - Étude hydraulique
  - Étude de trajectographie
  - Étude des fuseaux
  - Panneaux de la concertation
  - Animation 3D – simulation du projet
- Communiqué de presse transmis et relayé par plusieurs journaux locaux annonçant l’ouverture de la concertation.

## ● ÉVÉNEMENTS PUBLICS

Plusieurs évènements ont ponctué la concertation :

- Une réunion publique de lancement le lundi 19 octobre sur le plateau synthétique de l’Îlet Furcy ;
- Deux réunions publiques, le vendredi 23 octobre dans la salle multimédia de Cilaos, et le lundi 16 novembre dans l’école du Petit Serré à Saint Louis ; le changement de lieu de cette seconde réunion a conduit à programmer une réunion supplémentaire le jeudi 03 décembre dans le lieu initialement prévu (à la Rivière de Saint Louis)
- Quatre ateliers thématiques ouverts au public sur inscription dans les lieux d’exposition ou sur le site internet : [concertationrn5@cr-reunion.fr](mailto:concertationrn5@cr-reunion.fr) : 1. Environnement | 2. Paysage | 3. Santé / socio-économique / tourisme | 4. Transport / mobilité
- Des permanences « techniques » sur les deux lieux d’exposition (case du Petit Serré à Saint Louis et salle attenante à la salle multimédia de Cilaos) pour recevoir les habitants et autres publics.

## ● PARTICIPANTS

- 16 595 connexions au site internet
- 98 participants aux réunions publiques
- 19 citoyen(e)s accueilli(e)s dans les permanences techniques
- 37 participants dans les différents ateliers

Ont été reçues :

- 59 fiches d’expression
- 1 contribution écrite (association)

## CONTEXTE DU PROJET

### ● CONTEXTE GENERAL PREALABLE A LA SAISINE DE LA CNDP

La sécurisation de la RN5 constitue un sujet prioritaire pour la Région Réunion. Entreprises dès 2010, des études avaient envisagé plusieurs types de travaux sur l’ensemble de l’itinéraire (St Louis/Cilaos). Parmi ceux-ci : la création d’une route digue, d’un ouvrage d’art à l’Îlet Furcy et d’un nouveau tunnel au Petit Serré pour un montant global alors chiffré à environ 300 millions d’euros. Le projet ambitionnait également de créer un nouveau tunnel à Gueule Rouge, un ouvrage d’art au Pavillon et à Benjoin, ainsi que l’élargissement du tunnel de Peter Both.

Resté depuis sans suite opérationnelle, le projet de sécurisation de la RN5 redevient d'actualité suite au glissement de terrain qui s'est produit en 2018 au lieu-dit Grand Détour, amenant la Région à réaliser en urgence d'importants travaux de réparation qui se sont concrétisés par une route provisoire de bonnes caractéristiques (RN1005), comportant toutefois un radier « fusible ». L'évènement de 2018 avait mobilisé la population, via Facebook par le « Collectif des usagers de la RN5 », et par une pétition « *Pour une vraie sécurisation de la RN5 – route de Cilaos* ». La pétition, initiée par les habitants de Cilaos, avait recueilli 839 signatures et 383 commentaires.

La sécurisation de l'itinéraire « Les Aloès / Îlet Furcy » a été choisie en priorité, considérant cette partie de la route comme la plus dangereuse. Un dispositif de suivi et de pilotage du projet a été mis en place en 2018 via la création d'un comité de pilotage composé de la Région, de l'État, du Parc National, des maires des communes de Saint Louis et de Cilaos, et d'un comité technique associant des représentants des acteurs institutionnels concernés par le projet ainsi que les services techniques des deux collectivités.

La première concertation de 2019, a permis d'informer le public des grandes lignes du projet et de recueillir son avis sur les fuseaux d'études du tracé de la future route. La participation s'est avérée beaucoup plus faible qu'attendue (91 personnes ont assisté aux réunions et 40 avis ont été déposés). Les hypothèses avancées par la Région pour expliquer ce constat sont « l'unanimité » de la population pour réaliser en urgence des travaux de sécurisation quel que soit le tracé qui sera finalement retenu, et l'impact limité du projet sur le foncier privé.

Par courrier de saisine du 14 mai 2020, Mr Dominique FOURNEL, vice-président, agissant par délégation du président de la Région Réunion, a demandé la désignation d'un garant pour la concertation préalable au Projet de sécurisation de la Route Nationale n°5 (route de Cilaos) et mise en compatibilité du PLU de Saint-Louis. Mr Patrick MALET, alors maire de Saint-Louis, a donné son accord au président de Région pour la mise en compatibilité du PLU de sa commune par courrier du 18 mai 2020.

En séance du 03 juin 2020, la CNDP a désigné Mme Renée AUPETIT et Mr Philippe MASTERNAK garants de la concertation préalable. Une lettre de mission de la Présidente de la CNDP à l'intention des garants leur est adressée le 04 juin 2020.

## ● ETUDE DE CONTEXTE

Pour conduire leur mission, les garants se sont appuyés sur leur lettre de mission, par laquelle la CNDP marque l'importance de rendre public l'état d'avancement des ambitions de la Région et des études associées au projet global, le projet soumis à concertation constituant la première étape d'un projet plus large de 30 kms reliant Saint-Louis à Cilaos, ainsi que sur l'indispensable mobilisation d'un plus large public, par référence à la concertation de 2019.

Dès leur nomination, les garants ont effectué une étude de contexte, par entretiens auprès d'une trentaine d'acteurs et de parties prenantes du dossier. Ces rencontres ont permis aux garants d'identifier les sujets et thématiques des débats en vue de formuler des recommandations au maître d'ouvrage en termes de modalités (thèmes, dispositifs, etc.) et d'identifier les acteurs institutionnels dont la présence pourrait favoriser le déroulement de la concertation.

Si la problématique sécuritaire liée à la RN5 est comprise et partagée par tous les acteurs, les garants ont constaté que les questions environnementales et paysagères liées au projet occupaient une place importante voire essentielle dans leurs préoccupations. D'une façon générale, ils considèrent que le projet gagne à être pensé de manière globale, tout en admettant que l'urgence puisse dicter de démarrer rapidement les travaux sur les secteurs les plus dangereux.

Les garants n'ont pu s'entretenir avec les maires de Saint-Louis et de Cilaos, nouvellement élus, que tardivement pendant le temps de l'étude.

L'étude de contexte a été remise par les garants à la CNDP le 30/09.

## DISPOSITIFS DE GARANTIE DE LA CONCERTATION

### • DOSSIER DE CONCERTATION

Les échanges et les réunions de travail entre garants et maître d'ouvrage ont été nombreuses et constructives. Les garants ont été systématiquement invités à toutes les réunions de travail organisées par le maître d'ouvrage sur tous les sujets en rapport avec le projet. L'élaboration du dossier de concertation a fait l'objet de nombreux échanges réguliers au cours de différents points d'étapes, ainsi que par téléphone et messages électroniques. Ce travail a démarré le 30/07 lors d'une première réunion de présentation avec les services de la Région assistés de leurs prestataires techniques et s'est poursuivi jusqu'au démarrage de la concertation.

Dès le début des échanges, pour garantir la bonne compréhension par le public du dossier et de ses objectifs, les garants ont recommandé à la Région de situer le sujet de la mise en compatibilité du PLU de Saint-Louis comme résultant des aménagements proposés par le projet sur lesquels le public était invité à se prononcer. Pour la même raison, les garants ont demandé d'améliorer la lisibilité de plusieurs éléments techniques du dossier (plans, illustrations, échelles adaptées, sigles etc.).

Le dispositif de la concertation a été présenté aux garants le 27/08, puis présenté au COTEC et au COPIL du projet, respectivement les 02/09 et 10/09 :

- Durée de la concertation : 2 mois (envisagé entre mi-octobre et mi-décembre) avec mise en place du plan de communication 15 jours avant ;
- Conférence de presse dans les 15 jours précédents la concertation ;
- Lieux d'exposition envisagés sur la Commune de Saint-Louis où se situe le projet et sur la Commune de Cilaos, la RN5 étant le seul accès au cirque ;
- Page internet dédiée sur le site de la Région et de ses différents partenaires (Mairies, Parc National de la Réunion, Île Réunion Tourisme, CIVIS, SEMITEL, Office de Tourisme à Cilaos et à Saint-Pierre) avec un renvoi sur le site de la Région pour accès à la concertation mise en ligne ;
- 3 réunions publiques : une au lancement de la concertation sur Saint-Louis, une sur Cilaos et une dernière à mi-parcours de la concertation sur Saint-Louis, le lieu ayant été défini en fonction du contexte sanitaire ;
- 3 ateliers thématiques prévus, en présence d'experts et ouverts au public sur inscription : Environnement-Intégration paysagère pouvant encore être scindé en 2 ateliers / Santé-Socio-économique-Tourisme / Transport-Mobilité (cheminement piéton / mode doux) ;
- 4 demi-journées de permanence technique, à minima 2 sur chaque lieu d'exposition dans les communes de Saint-Louis et de Cilaos. D'autres permanences pouvaient être organisées sur demande du public.

Plusieurs précisions et adaptations ont par la suite été apportées, pour formaliser le dispositif définitif de la concertation.

### • CONTEXTE SANITAIRE

Pour garantir au public d'avoir la capacité d'exercer son droit à l'information et à la participation dans le contexte exceptionnel et conjoncturel dû à la covid19, le maître d'ouvrage a mis en application les dispositions du guide pour la sécurité des rencontres de la CNDP dans sa version d'août 2020, en respectant les mesures prises pour toute l'île par le préfet de la Réunion. Pour respecter les obligations prévues au décret n° 2020-860 du 10 juillet 2020, les dispositions suivantes ont été mises en place sous la responsabilité du maître d'ouvrage :

- A Saint Louis, les réunions publiques ont été prévues en extérieur dans des espaces suffisants pouvant accueillir une soixantaine de personnes du public ;
- A Cilaos, la réunion publique a été prévue pour se tenir dans la salle multimédia, dont la capacité habituelle de 250 Places permet d'accueillir une centaine de personnes au minimum ;
- Les ateliers thématiques ont été organisés sur inscription préalable de manière à gérer le nombre de participants.

## ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

### ● INFORMATION DU PUBLIC

- 26 Publications dans 2 journaux ;
- 229 spots radio de 30 secondes ;
- Affiches format 170 X 68cm placardés à l'arrière des bus car jaune (desservant Saint Denis)
- Roll up + visuel + plan général du projet en trois panneaux A0, pour réunions publiques et dans les lieux d'exposition ;
- 100 Affiches 60 X 80cm posés à divers endroits ;
- 1000 Flyers distribués à différents endroits et lors des réunions publiques ;
- Information de la concertation préalable du public sur site internet et réseaux sociaux des partenaires :
  - Publication sur la page Facebook du PNR
  - Publication sur page Facebook Ville de Cilaos et sur site internet
- Direction de la Participation des Territoires et de la Proximité DGA Gouvernance Partagée :
  - Mobilisation citoyenne par les ambassadeurs de proximité sur Aloès / îlet Rond / îlet Furcy, le 13/10/2020 : env. 80 rencontres sur l'ensemble des îlets ;
  - Mobilisation citoyenne par les ambassadeurs de proximité sur Cilaos, le 20/10/2020 : une centaine de rencontres (d'habitants, acteurs associatifs et économiques de la commune de Cilaos) au fil de l'eau dans les quartiers et dans la rue principale de Cilaos ;
- Lettre d'information envoyée par voie postale aux propriétaires des terrains pouvant être concernés par le projet (env. 80) ;
- Diffusion en continu de l'information via les supports internes de la Région : journal, site, réseaux sociaux et reportages OTV + émission « *Regard'ensemble* » sur Antenne Réunion ;
- Diffusion de vidéos sur presse en ligne (nombre de vues non quantifiable) ;
- Diffusion de l'information en vidéo dans les bus de la CIVIS, ligne 69.

En complément, la pose d'un panneau d'information 4x3 mètres avait été envisagée sur l'itinéraire du projet ; cette installation temporaire n'a pas été autorisée en raison des dispositions réglementaires relatives à la « publicité » dans l'aire d'adhésion des parcs nationaux.

### ● DEPLOIEMENT DE LA CONCERTATION

La conférence de presse prévue avec le président de Région n'a pu se tenir.

#### **Lieux d'exposition du dossier de concertation :**

- Commune de Saint-Louis / Case du Petit-Serré du lundi au vendredi (matin et après-midi) ;
- Commune de Cilaos / Salle attenante à la salle multimédia du lundi au jeudi (matin et après-midi), vendredi (matin).

#### **Réunions publiques :**

Après une courte présentation par le maître d'ouvrage du projet et de ses enjeux, la parole a toujours été donnée aux garants afin qu'ils présentent la CNDP et leur rôle. A la suite de cela, le film de la concertation était diffusé.

Trois réunions publiques avec respect des règles sanitaires se sont tenues :

- Une de lancement le lundi 19 octobre sur le plateau synthétique de l'Îlet Furcy à Saint Louis, en présence de M. FOURNEL vice-président de la Région, délégué aux grands chantiers, et de Mme Juliana M'DOIHOMA maire de Saint Louis et de 58 personnes
- Deux autres, le vendredi 23 octobre dans la salle multimédia de Cilaos, avec 15 personnes, et le lundi 16 novembre dans l'école du Petit Serré à Saint Louis en présence de M. FOURNEL et de 25 personnes. Le changement de lieu de cette réunion a conduit à programmer une réunion supplémentaire le jeudi 03 décembre dans le lieu initialement prévu à la Rivière de Saint Louis, mais le public ne s'est pas déplacé.

#### **Permanences techniques :**

Les permanences techniques ont accueilli au total 19 participants

- Saint-Louis - Petit Serré / Jeudi 29 octobre et Jeudi 26 novembre (après-midi) sur lieu d'exposition ;
- Cilaos / Vendredi 30 octobre et Vendredi 27 novembre (matin) sur lieu d'exposition ;
- Saint Louis - Îlet Furcy / permanence supplémentaire le samedi 31/10 (matin) sur le plateau synthétique.

#### **Ateliers thématiques :**

En présence d'experts et d'associations environnementales, ouverts au public sur inscription sur les lieux d'exposition ou sur [concertationrn5@cr-reunion.fr](mailto:concertationrn5@cr-reunion.fr), se sont déroulés avec 37 participants.

Dans la salle communale Moulin Maïs à Saint-Louis :

1. Transport / Mobilité : 18 novembre
2. Paysage : 26 novembre
3. Environnement : 09 décembre

Dans la salle attenante à la salle multimédia de Cilaos :

4. Santé / socio-économique / tourisme : 02 décembre

Les intervenants institutionnels ayant participé aux ateliers thématiques sont : la DEAL (dont Architecte et Paysagiste), le Parc national de la Réunion, le AUE, l'ATMO Réunion, la CIVIS, la SEMITTEL.

#### **Mise à disposition des documents de projet :**

- Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) distribués lors des ateliers et disponibles lors des réunions publiques et des permanences techniques (100 exemplaires papier) ;
- Synthèse du DMO disponibles lors des réunions publiques, des permanences techniques et dans les lieux d'exposition (100 exemplaires papier) ;
- Fiches d'expression disponibles lors des réunions publiques, des permanences techniques et dans les lieux d'exposition.

Les garants regrettent la production tardive de la version finale du DMO, ce qui ne leur a pas permis de recueillir le point de vue de la CNDP sur le document avant le démarrage de la concertation.

Chaque événement a été suivi par l'un ou les deux garants.

## **RÉSULTATS DE LA CONCERTATION**

### **• MOBILISATION**

Au-delà des 16595 connexions au site internet dédié, environ **160** personnes (hors organisation) au total se sont déplacées pour participer aux événements publics.

Les réunions publiques à l'Îlet Furcy et au Petit Serré ont été bien suivies et animées. La réunion à l'Îlet Furcy a bénéficié de la présence de Mme la maire de Saint-Louis et du vice-président de Région, celle du Petit Serré de la

présence du vice-président de Région. La réunion publique de Cilaos n'a mobilisé qu'un faible public et la quatrième réunion, organisée en supplément à Saint-Louis / La Rivière n'a vu aucun participant. Une association était représentée à la réunion publique de Cilaos, un collectif de citoyens était présent au Petit Serré.

Toutes les personnes qui souhaitaient s'exprimer ont pu le faire sans difficulté, de même qu'elles pouvaient s'informer à l'issue des rencontres auprès des représentants du maître d'ouvrage et des garants. Toutes les questions posées lors des réunions publiques ont reçu des réponses de la part du maître d'ouvrage. Parmi celles-ci, les thématiques relatives aux délais d'engagement et de réalisation des travaux ainsi que les interrogations sur la réalité de leur réalisation ont pris une place importante. A Cilaos, les questions sur l'avenir du traitement des autres portions de route ou de sections dangereuses de la RN5 ont pris une part importante du débat.

Les permanences techniques ont été peu suivies, mise à part celle du samedi 31/10 à l'Îlet Furcy, qui a sans doute bénéficié de la présence du public à la réunion adjacente initiée par Mme la maire de Saint-Louis sur le sujet de l'école du quartier. Les permanences ne nécessitaient pas d'inscription préalable. Les personnes, qui s'y sont rendues, sont surtout venues chercher des informations, quelques personnes ont émis des suggestions de tracé, notamment sur l'Îlet Rond. La permanence de Cilaos n'a accueilli qu'un couple de visiteurs, en cure aux Thermes de Cilaos. Lieu d'expression avec la maîtrise d'ouvrage en vis à vis ou en comité restreint, les permanences ont aussi offert l'occasion au garant présent de bien préciser son rôle.

Grâce à de nombreuses relances d'invitations de la part de la Région, les ateliers thématiques ont pu se constituer autour d'experts et de quelques associations, ce qui a permis de fructueux échanges, malgré parfois quelques positionnements réglementaires dont le côté strict aurait pu compliquer les débats. Les garants ont regretté l'absence du grand public, les ateliers ayant toutefois bénéficié de la participation de plusieurs professionnels : entrepreneurs (transport/mobilité) et ONG (environnement).

Chaque atelier était ouvert par une présentation du projet et des objectifs de la concertation. Les différents participants ont été invités à préciser les thèmes, questions ou sujets qu'ils souhaitaient voir débattus. Le travail s'est ensuite engagé en deux ou trois sous-groupes constitués selon le nombre de participants et les préférences de chacun. Cet atelier a fourni une réelle densité dans les échanges et les propositions. Les informations fournies à ces occasions sont allées au-delà de celles figurant dans le dossier du maître d'ouvrage, et ont été considérées par la Région d'une grande utilité pour la suite de son projet.

Les contributions via les fiches d'expression se sont révélées très utiles pour la récolte des avis sur le projet. La provenance des contributeurs se partage de manière à peu près égale entre les différents quartiers (Îlet Furcy, Petit Serré, La Rivière Saint-Louis), Cilaos, les autres communes de l'île et les anonymes. Le quart des contributeurs avait assisté préalablement à l'une des réunions publiques, un autre quart a été averti verbalement de la concertation. Seuls 12% disent avoir été informés par voie médiatique (télé, radio, journaux). Sur les questions relatives à l'appréciation du dispositif de concertation, de nombreux avis ne sont pas argumentés.

Par les réponses données aux critères de choix des ouvrages du projet, les participants ont majoritairement manifesté leur préférence pour la prise en compte des risques, devant l'environnement et bien avant les préoccupations architecturales et financières. Les contributeurs résidant en dehors des communes de Saint-Louis et de Cilaos placent la protection environnementale et l'exposition aux risques au même niveau de préoccupation.

## • CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

Aucune opposition au projet ne s'est exprimée lors des manifestations publiques, de nombreux participants ont insisté sur l'urgence à réaliser les travaux. L'opportunité du projet de sécurisation d'une partie de la RN5 n'a pas été remise en cause, celle-ci est très attendue. Néanmoins, nous avons relevé que si cette première partie de travaux est largement souhaitée, la sécurisation globale de la RN5 ne doit pas être écartée comme le demande les Cilaosiens et le maire en particulier.

Quelques intervenants ont fait part de leur avis défavorable au projet via les fiches d'expression, en argumentant sur la « *démésure* » d'un projet qui ne prend pas suffisamment en compte la préservation des espaces naturels et du paysage. Un intervenant a remis en cause le principe de choix des fuseaux tel qu'il est ressorti de la concertation de 2019, estimant « *illégitimes les décisions prises à la suite de cette concertation, au vu de la faible participation du public* ».

Le principe de mise en compatibilité du PLU n'a fait l'objet d'aucune remarque explicite particulière, bien que la diminution de la surface des Espaces Boisés Classés (EBC) ait été commentée à plusieurs reprises dans les fiches d'expression. Les avis sont partagés entre une protection stricte de ces espaces, comme l'écrit un intervenant « *Le classement EBC est fait pour protéger les derniers espaces de naturalité de l'île. Dès lors il paraît indispensable que ce soient les projets qui s'adaptent à cette contrainte, et non l'inverse. Ces politiques sont inadaptées aux enjeux du territoire (développement d'un tourisme vert, conservation des milieux naturels et des paysages)* » et la priorité que d'autres intervenants estiment devoir accorder à la sécurisation de la route : « *Il y a beaucoup d'espace boisé à la Réunion, en sacrifier un peu pour le bien-être de tous ne sera pas un crime* ».

Le maintien de la situation actuelle étant également une option du projet « l'option zéro », celle-ci n'a pas donné lieu à débat, cette éventualité a été mentionnée une seule fois. Les questions soulevées en rapport avec le tracé actuel de la route entre Aloès et l'Îlet Furcy (RN 1005) se sont concentrées sur le risque de destruction du radier fusible, en cas de forte crue, avant le démarrage des travaux et ses conséquences.

Les garants ont identifié quatre thèmes majeurs présents tout le long de la concertation :

- L'extension de la sécurisation à l'ensemble de l'itinéraire de la RN5 et l'urgence à réaliser les travaux ;
- L'environnement et le paysage ;
- La question sociale et économique ;
- La mobilité.

Les habitants des îlets et de Cilaos se sont principalement exprimés sur le premier thème lors des réunions publiques.

L'échéancier des travaux a été critiqué de nombreuses fois, sur les délais de réalisation (prévus sur 4 ans), et plus particulièrement sur la date de démarrage des travaux, estimée pour 2023. La création d'une piste d'accès aux travaux dans le Bras de Cilaos depuis le Ouaki été discutée dans l'atelier « Environnement »

### **L'extension de la sécurisation à l'ensemble de l'itinéraire de la RN5 et l'urgence à réaliser les travaux**

Les avis, reçus à travers les fiches d'expression, expriment l'importance accordée à la sécurisation sur l'ensemble de la RN5 et à l'urgence de démarrer les travaux :

*« Je réside à Cilaos depuis six ans ; j'ai toujours entendu parler de travaux sur cette RN5, les précipitations et les cyclones nous montrent que la nature reprend ses droits ; ce projet voit enfin le jour après la priorité donnée à la nouvelle route du littoral, Espérons que rien ne retardera le début des travaux »*

*« Quel que soit le projet retenu, il faut voir la route de Cilaos dans sa globalité. On peut la comparer à la route des Tamarins faite pour fluidifier la circulation, sauf que dans le sens sud-nord on a laissé le vieux pont de la rivière des Galets, véritable goulet d'étranglement et pas seulement aux heures de pointe. Alors que les travaux auraient pu être faits en même temps, il a fallu des années avant que l'on s'attaque à ce problème qui était pourtant évident dès le départ. Pour aller à Cilaos, nous aurons sûrement une belle route partiellement sécurisée. Quand on arrive aux tunnels avec une seule voie, surtout le plus long (172 m je crois), c'est un véritable calvaire et un risque. Certes il faudrait ajouter quelques M€ pour faire une deuxième*

*voie ou un nouveau tunnel "2 voies" sécurisé, mais c'est indispensable. Un camion ou un bus bloqué dans le tunnel même un véhicule léger, et c'est fini. Ce tunnel d'une voie n'est plus adapté à la circulation actuelle et il est dangereux. »*

Lors des réunions publiques, le maître d'ouvrage a été plusieurs fois interpellé par le Collectif des habitants du Petit Serré sur la date estimée de démarrage des travaux. Les délais figurant au dossier sont considérés comme très lointains, et font craindre qu'entretemps une catastrophe du type de celle de 2018 puisse survenir. Plusieurs propositions ont été émises par le public, telles : « *la construction d'une passerelle pour piétons en secours, la réduction des ambitions du projet (« projet pharaonique », le maintien de la situation actuelle avec un ouvrage en remplacement du radier, ou la remise en état de l'ancienne route* » (qui serait dotée de caractéristiques minimales qui permettraient de rompre l'isolement des habitants). Dans la présentation de son projet, la Région a mis l'accent sur la durée des études et sur les délais incompressibles des autorisations administratives. Le maître d'ouvrage précise avoir mis en place une équipe dédiée à la surveillance et à l'exploitation de la RN1005, ce qui permet d'intervenir immédiatement en cas de problème, éventuellement en mettant en œuvre des ponts de secours. Elle souligne que le projet est complexe « *la RN5 reste une route de montagne donc toujours dangereuse, même après travaux ; le risque zéro n'existe pas* » et réaffirme que les travaux ne peuvent pas être lancés dans un délai d'un an : « *il est inutile d'imaginer que ça puisse démarrer l'année prochaine, je comprends qu'on puisse dire que ça ne va pas, mais ça ne suffit pas, il faut avancer en commun* », déclaration à laquelle s'associe Mme la maire de Saint-Louis « *Les études techniques ont démarré et le financement est là. Il faut comprendre que la réalisation de ce projet sera longue, et si la concertation est efficace, on peut bien avancer* ».

Les habitants de Cilaos se sont montrés préoccupés par la situation de dangerosité des autres secteurs ou ouvrages de la RN5, bien connus de la Région. Particulièrement le tunnel de Gueule Rouge, véritable « goulot d'étranglement » pose le problème des camions de gros gabarit nécessaires aux approvisionnements. La Région a confirmé le lancement des études qui traiteront de l'ensemble de l'itinéraire, « *certaines secteurs pouvant être traités indépendamment, tout en visant le projet global* ». Toutefois, elle souligne les difficultés réglementaires résultant de la notion de « projet » telle que régie par le code de l'environnement.

Plusieurs intervenants se demandent si les résultats des futures élections régionales pourraient influencer la réalisation du projet, qu'il soit reporté voire abandonné. Le maître d'ouvrage a indiqué que la programmation financière couvrant les dépenses des travaux était actée au budget de la Région et qu'il ne pouvait pas prédire le résultat des élections.

Les aspects techniques des ouvrages n'ont donné lieu qu'à peu de commentaires lors des événements publics, hormis sur la crainte de la présence de piles de pont en rivière, par référence à l'effondrement du pont de la rivière Saint Etienne en 2007.

Le maître d'ouvrage a précisé que le principe de créer une piste d'accès aux travaux dans le Bras de Cilaos restait à confirmer, mais il lui semblait toutefois difficile de trouver d'autres alternatives. Pour plusieurs participants, l'idéal serait de trouver une autre solution pour accéder au lieu des travaux ou en cas d'impossibilité de limiter son linéaire dans le lit majeur. Les arguments exposés s'appuient sur les impacts de la création et de l'exploitation de la piste sur la biodiversité aquatique (notamment le dérangement voire la destruction d'habitats), la continuité écologique et les risques de pollution de l'eau engendrés par l'augmentation des matières en suspension.

L'étude d'une alternative à l'accès par le Bras de Cilaos par le chemin Piton sur la commune de Saint Louis est suggérée. Si une piste était créée, les participants demandent au maître d'ouvrage de s'intéresser aux mesures prises pour la réalisation et l'exploitation de la piste réalisée dans le Bras de la Plaine, comme la mise en place d'une mission éco-garde pour la surveillance quotidienne de la piste. D'autres contributeurs estiment que la circulation des camions pendant la phase travaux doit éviter la traversée de la Rivière Saint-

Louis, et qu'une piste dans le Bras de Cilaos est une bonne solution. Il est également fait référence aux pratiques de chantier respectueuses de l'environnement (arrosage de piste, gestion du bruit, limitations de vitesse etc.) et à l'intérêt pour les usagers de la route de bénéficier d'une information complète sur les conséquences et plus particulièrement sur les restrictions de trafic en cours de chantier.

## L'environnement et le paysage

Les avis sont également parvenus à travers les fiches d'expression : « La sécurité, l'emploi et l'économie sont les arguments infaillibles des élus réunionnais qui proposent des projets démesurés. Les enjeux de la préservation du territoire dans sa qualité paysagère, sa biodiversité sont des défis d'ampleur allant bien au-delà de la durée d'un mandat. Je déplore que les élus ne se positionnent pas pour amorcer une transition adaptée et des projets d'avenir tant en termes d'intégration que de sobriété. Un premier projet d'ampleur, la NRL est très fortement décriée sur l'île, un second ne paraît pas souhaitable. Les rationalités à court terme des élus évincent la population des choix d'avenir pour leur île ».

La protection de la faune et de la flore a constitué l'essentiel des débats dans l'atelier « Environnement ». Le maître d'ouvrage a précisé que les différents points discutés seront intégrés dans le cadre de l'étude d'impact. Si les garants ont regretté l'absence de public dans cet atelier, ils ont constaté que les discussions entre experts (SEOR, PNR, GCOI, fédération de pêche, ONG « l'Homme et l'Environnement de la Réunion) ont été très libres et plus complètes.

De nombreuses informations concernant les espèces (faune et flore) susceptibles d'être impactées par le projet ont été délivrées. Il reste toutefois des incertitudes sur les habitats des chiroptères et les passages de plusieurs espèces d'oiseaux, qui doivent faire l'objet d'études complémentaires par les associations concernées.

A propos de la flore et parmi les 8 espèces recensées, l'accent a été mis sur 3 espèces protégées présentes dans la zone d'étude, plus précisément dans le lit de la rivière et en pied de rempart (Hibiscus ovalifolius - Ketmie à feuilles ovales, indigène pionnière de la Réunion - et 2 fougères. Les remparts hébergent également d'autres espèces endémiques comme : des Bois de paille-en-queue, des Benjoins et des Lataniers rouges. Un membre de l'atelier invite « la Région à se rapprocher de spécialistes pour étudier toutes les possibilités de leur conservation, et de prendre connaissance du projet d'arboretum sur l'Îlet Alcide pour préserver les espèces endémiques, porté par l'ONG « l'Homme et l'Environnement de la Réunion ».

Concernant l'avifaune, les participants mettent l'accent sur la perturbation des habitats des espèces présentes dans les remparts ainsi que sur les risques générés par la présence d'ouvrages d'art dans les couloirs de vols. Plusieurs espèces protégées sont présentes dans les remparts : Puffin, Pétrel, Paille-en-queue, Busard de Maillard pour les oiseaux, Petit Molosse (espèce endémique de la Réunion) et Taphien de Maurice (espèce indigène) pour les chiroptères. Les experts présents ont informé le maître d'ouvrage des dispositions les plus usitées pour limiter les impacts des aménagements sur ces espèces (dispositions constructives et précautions à prendre en cours de chantier) et demandé qu'elles soient mises en œuvre. Le maître d'ouvrage tient toutefois à signaler qu'en l'état actuel de sa connaissance de l'avifaune présente sur le périmètre de son étude, certaines espèces citées n'y ont pas encore été repérées.

Cet atelier s'est avéré particulièrement riche d'informations et aurait sans doute mérité d'être complété par une deuxième séance. Les garants sont convaincus de l'intérêt qu'il y aurait à rechercher un moyen efficace pour inciter le public à assister, même en simple auditeur, à ce type de débat.

Le critère architectural des ouvrages n'a pas soulevé beaucoup de commentaires et la question paysagère n'a pas mobilisé le public. Elle a cependant conduit à de nombreuses réactions dans l'atelier « Paysage ».

L'absence d'une étude paysagère est regrettée et une mise en œuvre est demandée en suggérant qu'elle soit réalisée par un paysagiste externe à la maîtrise d'œuvre, éventuellement choisi par concours. Le maître d'ouvrage ne s'est pas prononcé sur ce point. Le PNR attire l'attention du maître d'ouvrage sur le risque de voir perdre le classement UNESCO si l'atteinte au paysage par le projet était importante.

La maîtrise d'ouvrage a décidé d'intégrer son projet au Plan d'Interprétation et de Valorisation Ecotouristique de l'itinéraire de la route de Cilaos porté par la CIVIS (haltes touristiques, valorisation patrimoines / paysages). Un participant en ligne défend la mise en valeur de l'ancienne route, les traces et les expériences du passé : « Pour sécuriser la route par rapport aux risques naturels intéressons-nous au travail des anciens qui ont œuvré pour les mêmes causes afin de ne pas renouveler les mêmes erreurs et sortir grandi de ces études ».

### La question sociale et économique

Tous les participants s'accordent sur le fait que la route de Cilaos présente un risque permanent sur l'ensemble de l'itinéraire. Ils expriment leur crainte de voir la population de Cilaos et des îlets enclavée lors de prochains événements (climatiques, chutes de blocs ou glissements de terrains) ayant comme conséquences des coupures de route et donc l'isolement. Des personnes peuvent se retrouver en situation d'urgence sanitaire : « *la gestion de situation d'urgence par voie terrestre est compliquée, en cas de plan Orsec, l'évacuation sanitaire par hélicoptère est difficile par mauvais temps* ».

Le souci d'accélérer l'étude et la mise en œuvre de travaux de sécurisation sur d'autres sections de l'itinéraire dans le cadre d'un projet global de sécurisation de la RN5, a donné lieu à plusieurs propositions dont celle d'un contributeur qui propose d'anticiper la mise en place de moyens financiers « pour le projet global » par *la création d'un fonds de souscription public pour des travaux de "prévention et de réparation dus à des catastrophes climatiques". Cette souscription prendrait la forme d'une aide d'urgence « sur la base d'une hypothèse de 100 000 personnes qui souscrivent à 250€/an pendant 20 ans, permettant de réunir les 500M€ estimés pour le projet global (IEDOM, Caisse des Dépôts, État, ...) »* et en sollicitant les financements européens. Il propose pour réduire les délais de « *mobiliser / rassembler toutes les administrations, organismes et acteurs concernés en mode Projet Prioritaire d'Exception (projet en cours et projet global) avec des objectifs de délais compatibles avec l'urgence et les dangers quotidiens pour les habitants et les touristes (coordination de l'opération, continuité de la circulation, accélération des prises de décision, gestion des situations d'exception, ...)* ».

Le développement économique du cirque a été cité à plusieurs reprises lors des réunions publiques, comme les éventuels bénéfices de l'opération de sécurisation en faveur des habitants et du développement des îlets. Un participant propose de réaliser une « *étude Prospective Économique de création de nouveaux services permettant l'accès au patrimoine mondial de l'UNESCO sur Cilaos et sur toute l'île qui offrirait une visibilité mondiale des offres délivrées (VTT, trail, ... et logistiques associées)* », ce qui « *pourrait justifier les investissements nécessaires à la réalisation du projet global RN5* ». Plusieurs personnes proposent d'appuyer le développement économique de l'Îlet Furcy sur ses potentialités artisanales, à découvrir par la création de modes de circulation doux.

En réponse aux demandes de plusieurs personnes pour que la réalisation de ce chantier important puisse favoriser l'emploi au niveau local, le maître d'ouvrage s'en est tenu à la réglementation des clauses d'insertion sociale prévues dans les marchés publics.

## La mobilité

Les avis reçus par fiche d'expression posent la question des nouvelles mobilités respectueuses de la nature : « *Je perçois des infrastructures d'ampleur, très dommageables pour la qualité paysagère du site et la biodiversité. Les infrastructures proposées me semblent démesurées au vu des enjeux. La réalisation de projets sans soucis de l'intégration paysagère, et favorisant le tout voiture sont en profonde contradiction avec ma vision de la modernité. Plutôt que d'investir dans le bétonnage à outrance et les mouvements de matériaux, les collectivités devraient s'attaquer au défi de l'évolution de la mobilité vers des alternatives plus durables, plus intégrées et plus respectueuses de notre île* ».

Le maître d'ouvrage indique qu'il est en attente de propositions sur la prise en compte des modes doux dans la conception de ses infrastructures routières. Les garants ont pu constater que ce sujet a été largement évoqué et développé dans deux ateliers ainsi que par les questions posées lors de la permanence technique qui s'est tenue à l'Îlet Furcy. L'intérêt porté à ce thème part d'un constat vécu par nombre d'utilisateurs de la route, automobilistes, cyclistes et piétons. Les arguments présentés portent sur des questions de sécurité mais également sur le besoin de penser la RN5 comme faisant partie intégrante d'un itinéraire de découverte d'un site grandiose qui s'apprécie en « mode lent ».

En complément de nombreuses propositions techniques se sont appuyées sur la contribution de l'association « Vélo-Vie », relatives au profil de la route : « *bande(s) multifonctionnelle(s) protégées, pistes cyclables teintées dans la masse, utilisation de matériaux en substitution du béton « RN5 vallée de la pierre et du bois », gain en largeur par couverture du caniveau etc.* ». Les participants ont beaucoup échangé sur la mise en valeur de l'itinéraire en souhaitant intégrer cette démarche dans le PIVE. La section de RN5 objet du projet de sécurisation étant actuellement peu traitée dans ce plan, les participants ont demandé son intégration en suggérant que soient réalisés plusieurs équipements, tels que : haltes touristiques, espaces d'interprétation (Îlet Roland), signalétiques, informations de sensibilisation du public sur les comportements écoresponsables, etc. La réalisation d'une nouvelle route est aussi considérée comme une opportunité de favoriser la traversée des bourgs (village des Aloès depuis la croix Jubilé en sortie de la Rivière jusqu'au premier ouvrage d'art, et de l'Îlet Furcy) par les cyclistes, et de penser leur développement touristique et économique. Un contributeur « *souhaite le rétablissement de deux sentiers existants : îlet Roland / Entre-Deux et Petit-Serré / Tapage* ».

L'incitation à utiliser les transports en commun a également été évoquée. Pour favoriser les déplacements en bus, plusieurs participants à l'atelier « mobilité / transports ont imaginé des dispositions à appliquer aux équipements d'infrastructures :

- *Parking relais à l'Îlet Furcy , pôle multi-services, centre multimodal sécurisé, point d'information touristique / services, réparateur / assistance, arrêts bus « esthétiques »*

et pour aménager le matériel roulant :

- *Places pour vélo à l'intérieur des bus, véhicules plus petits avec horaires adaptés au nombre de voyageurs.*

Pour maîtriser l'accès à la rivière de manière à éviter les conséquences de comportements portant atteinte à l'environnement (braconnage, dépôts de toutes sortes etc.) plusieurs participants proposent de

- *« définir des lieux d'accès dédiés et de mettre en place un travail pédagogique auprès de la population des îlets et des scolaires ».*

## DEMANDE D'INFORMATION REGULIERE QUANT A LA MISE EN OEUVRE ET AU SUIVI DE L'OPERATION AVIS DES GARANTS SUR LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION

La concertation s'est très bien déroulée et les garants signalent une forte volonté du maître d'ouvrage de la réussir en mettant en œuvre les moyens utiles et nécessaires à son organisation.

Le dossier de concertation a fait l'objet de deux remarques du public via les fiches d'expression : la première concerne le manque d'informations relatives à la traversée de l'Îlet Rond et la seconde l'insuffisance d'argumentation relative au secteur compris entre l'Îlet Roland et la sortie de l'Îlet Furcy. L'animation 3D a constitué une aide appréciable pour la représentation de la future route, bien que la qualité de la projection ait souffert de la luminosité lors des réunions publiques en extérieur.

### • RELATIONS AVEC LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

L'équipe de la maîtrise d'ouvrage est représentée par une cheffe de projet qui s'est toujours montrée disponible et présente lors des échanges avec les garants. Le rôle des garants est bien compris et les relations ont été traitées avec sérieux et professionnalisme. Le maître d'ouvrage a toujours été à l'écoute des demandes des garants pour permettre au public d'exercer son droit à l'information et à la participation.

### • PARTICIPATION INEGALE DU PUBLIC, dans un contexte sanitaire particulier

La mobilisation a certes été supérieure à celle de la concertation de 2019, mais compte-tenu des dispositions prises en matière d'information du public, le maître d'ouvrage et les garants attendaient davantage de participation. Comme en 2019, ce sont les habitants des îlets qui se sont le plus déplacés pour assister aux événements publics. Il convient également de signaler que les mesures relatives à la COVID n'ont pas facilité le déplacement de la population.

La faible participation des habitants de Cilaos (15 personnes lors de la réunion publique et aucun cilaosien lors des deux permanences) peut s'expliquer par le fait que les cilaosiens ne trouvent qu'un intérêt limité au projet qui ne concerne qu'une petite partie de l'itinéraire RN5. En effet, le projet ne règle pas les autres situations délicates rencontrées régulièrement par les transporteurs, à savoir sur la traversée du tunnel de Gueule Rouge et celle du pont du Bras de Benjoin. Cette éventualité quant au relatif « désintérêt » de la population avait été mentionnée par le maire de Cilaos en septembre dernier.

Les avis reçus « en ligne » étaient tous formulés sur une « fiche d'expression ». Les avis émis par les participants résidant en dehors du périmètre RN5 hors agglomération sont peu nombreux, une dizaine si l'on considère que les contributions anonymes en font partie. C'est à partir de ce dernier constat que les garants s'interrogent sur la portée des modes d'information mis en œuvre au niveau des médias, et ce malgré leur nombre et leur fréquence.

Le maître d'ouvrage s'est efforcé de répondre de manière précise aux questions qui lui ont été posées lors des événements publics. Alors que les permanences constituaient des temps privilégiés d'information et de discussion, les garants regrettent qu'elles n'aient pas reçu plus de public.

### • AVIS SUR LES FICHES D'EXPRESSION

Modalité proposée par la maîtrise d'ouvrage, la fiche d'expression s'est révélée un support efficace de recueil des avis du public, d'une part pour apprécier ses préférences sur les types d'ouvrages proposés dans le dossier de concertation d'autre part et surtout pour faciliter l'expression libre des personnes sur la concertation, sur le projet, voire son opportunité. Bien que beaucoup d'avis exprimés par « oui » ou par « non » n'ont pas été explicités, les commentaires publiés couvrent une bonne partie des enjeux du projet.

## ● EVOLUTION DU PROJET

Le maître d'ouvrage n'a pas exprimé de tendance concernant l'évolution de son projet, Il tiendra compte des compléments d'études en cours et de l'expression du public lors de la concertation avant une prise de décision finale (dans son rapport et dans le délai de 2 mois). En réponse aux remarques relatives à la poursuite de la sécurisation sur tout l'itinéraire de la RN5, la Région a répondu que des études seront rapidement engagées « *le projet global de 2013 sera repris, un point sera fait sur l'ensemble des études à réaliser pour les prochaines sections. La Région comprend bien que l'accès à Cilaos est vital. La vision à long terme ne doit pas empêcher les améliorations à moyen ou court terme* ».

## RECOMMANDATIONS AU MAÎTRE D'OUVRAGE SUR LES MODALITÉS D'INFORMATION ET DE PARTICIPATION DU PUBLIC À METTRE EN ŒUVRE JUSQU'À L'ENQUÊTE PUBLIQUE

La concertation a confirmé la forte demande d'accès à une information régulière quant à la mise en œuvre et au suivi de l'opération et de son évolution. Quel que soit le développement que le maître d'ouvrage entend donner à son projet, il est important que le dialogue engagé avec le public lors de la concertation soit maintenu de manière régulière jusqu'à l'enquête publique, au-delà des comités technique et de pilotage du projet déjà établis avec les parties prenantes. De l'avis des garants, les modes de participation du public sont à poursuivre en encourageant le pouvoir d'initiative des citoyens, dans un cadre clair et partagé « un comité de suivi de la sécurisation de la RN5 » dont la périodicité de rencontre serait à déterminer avec les postulants.

Les usagers réguliers, notamment les transporteurs, sont, du fait de leurs connaissances des caractéristiques de la route, porteurs d'information précieuses pour le maître d'ouvrage. Ces connaissances des événements observés par ce public au jour le jour, pourraient lui permettre de mettre en place un dialogue actif tout au long du projet et pour la suite de la sécurisation de la totalité de la RN5. Les garants constatent que ce dialogue, dont il est souhaitable qu'il bénéficie d'un soutien politique au niveau communal, est rendu nécessaire pour l'inclusion des habitants de Cilaos, peu présents lors la concertation.

Les actions de concertation et de communication avec le public forment un corpus essentiel à l'acceptabilité des projets. Dans le cas présent, eu égard à un contexte exceptionnel, digne de l'inscription du parc national au patrimoine de l'UNESCO, la poursuite du dialogue est une occasion d'amener le public à mieux saisir les enjeux environnementaux du projet ainsi que sa complexité.

Globalement, le maître d'ouvrage a répondu aux questions du public lors des réunions publiques ou autres événements organisés tout au long de la concertation. Pour que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, les garants demandent au maître d'ouvrage d'apporter des réponses et précisions sur les points suivants soulevés par le public :

1. La proposition de constituer une souscription annuelle pour la réalisation de la totalité des travaux de la RN5, en proposant que les citoyens et les acteurs locaux participent sur une durée longue à leur financement ;
2. La demande de réaliser une passerelle pour piétons en cas d'urgence (îlet Furcy) mériterait une réponse plus complète de la part du maître d'ouvrage.

Les garants conseillent au maître d'ouvrage de prévoir, d'ores et déjà, dans la réponse à la concertation les modalités de suivi et d'information du public tout au long du projet, au-delà de l'enquête publique et pendant les travaux de réalisation. Pour cela nous proposons, en liaison avec la post-concertation, que soit constitué un comité de suivi avec les usagers et les services concernés.

## ANNEXE

- Lettre de saisine de la CNDP
- Décision de la CNDP
- Lettre de mission des garants

Sainte-Clotilde, le 14/05/2020



**Madame JOUANNO**  
**Présidente de la Commission Nationale**  
**du Débat Public (CNDP)**  
**244 BOULEVARD SAINT GERMAIN**  
**75007 PARIS 07**

D2020/5840

Votre identifiant Région : 61134  
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : *Stéphanie LEBRETON*  
Service : *DEGC/ETN SUD*  
Tél. : 02 62 35 73 23 – Mél : [stephanie.lebreton@cr-reunion.fr](mailto:stephanie.lebreton@cr-reunion.fr)

Lettre recommandée avec accusé de réception : RAR N°

N/REF : D2020/5840

OBJET : Sécurisation de la Route Nationale n°5, route de Cilaos - Secteur Les Aloès / îlet Furcy  
Mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis (Réunion)  
Concertation préalable, à l'initiative du maître d'ouvrage, avec garant.

PJ : - Note de présentation de l'opération  
- Bilan de la concertation menée en 2019 - Code de l'Urbanisme

Madame la Présidente,

La Route Nationale n°5, seule liaison entre le littoral et le cirque de Cilaos, est soumise, depuis de nombreuses années, à des aléas géologiques et climatiques majeurs entraînant régulièrement des coupures de route.

Une opération de sécurisation de la RN5, sur le secteur Les Aloès / îlet Furcy, très impacté début 2018, a donc été engagée par la Région et une étude de plusieurs fuseaux a déjà été réalisée afin d'ouvrir totalement les options de tracés pouvant être retenues, pour la suite des études.

A l'issue d'une première concertation publique, menée sur la base de ces fuseaux en juin / juillet 2019, au titre du Code de l'urbanisme, la Région a décidé de retenir le tracé d'une nouvelle voie, depuis les Aloès jusqu'au contournement de l'îlet Furcy, essentiellement en rive gauche du Bras de Cilaos où les terrains sont en Espaces Boisés Classés (EBC) au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Louis.

Afin de pouvoir déclasser ces terrains, pour la réalisation du projet, il sera nécessaire de procéder à une mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Louis qui devrait porter sur :

- Le déclassement de 7,9 ha d'Espaces Boisés Classés (EBC) ;
- La création d'emplacements réservés pour une surface totale de 15,7 ha ;

LA RÉUNION!  
positive!

Conformément au Code de l'Environnement, les modifications de PLU, si elles sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale systématique ou, après demande, d'un examen au cas par cas. Si cette modification est bien soumise à évaluation environnementale, elle doit faire l'objet d'une concertation préalable.

Aussi, compte-tenu de l'importance de ce projet et de la probabilité de l'évaluation environnementale, qui devrait être confirmée par l'Autorité Environnementale (demande d'examen au cas par cas transmise le 16/04/2020), il est proposé, d'ores et déjà, d'organiser une concertation préalable, à l'initiative du maître d'ouvrage, avec garant, tant pour s'assurer de la mise en place de bonnes conditions pour la participation du public que pour des questions de sécurisation réglementaire et de planning.

La concertation préalable, envisagée en Octobre / novembre 2020, porterait à la fois sur la Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme de la Commune de Saint-Louis pour le déclassement des EBC et sur les variantes techniques du projet, avant le choix final et le démarrage des études d'Avant Projet prévu début 2021.

Au vu de ces éléments, je me permets de vous solliciter pour la désignation du garant, qui sera chargé d'assister mes services dans la préparation et la réalisation de cette concertation. La note de présentation de l'opération et des principales incidences sur les EBC est jointe à la présente demande.

Mes services restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire vous permettant de mener à bien l'instruction de cette demande.

Vous en souhaitant bonne réception,

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

Le Président

Pour le Président et par délégation  
Le Vice-Président  
Signé par : Dominique FOURNEL  
Date : 14/05/2020  
Qualité : VICE-PRESIDENT  
  
Dominique FOURNEL

LA RÉUNION!  
positive!

SÉANCE DU 3 JUIN 2020

---

DÉCISION N° 2020 / 68 / RN5 ET PLU SAINT-LOUIS / 1

---

**PROJET DE SECURISATION DE LA ROUTE NATIONALE 5 A LA REUNION  
ROUTE DE CILAOS, SECTEUR LES ALOES - ILET FURCY  
ET MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE SAINT-LOUIS**

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment l'article L.121-15-1,
- vu le courrier de Monsieur Patrick MALET, Maire de SAINT-LOUIS, donnant son accord au président de la Région REUNION pour l'organisation d'une concertation préalable avec garant sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-LOUIS,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé, de Monsieur Dominique FORNEL, Vice-Président, agissant par délégation du Président de la Région REUNION, en date du 14 mai 2020, demandant la désignation d'un garant dans le cadre d'une démarche de concertation préalable sur le projet de sécurisation de la RN n°5, route de CILAOS, secteur les Aloes - Ilet Furcy, et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-LOUIS, en application de l'article L. 121-17, et selon les modalités des articles L. 121-16 et L. 121-16-1,
- vu le document de positionnement de la CNDP du 4 mai 2020 sur les principes, formes et modalités du débat public pendant l'épidémie Covid-19,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

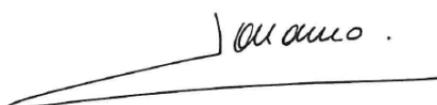
**Article 1 :**

Madame Renée AUPETIT et Monsieur Philippe MASTERNAK sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet de sécurisation de la RN n°5, route de CILAOS, secteur les Aloes – Il et Furcy et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de SAINT-LOUIS.

**Article 2 :**

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO

Paris, le 4 juin 2020

Madame, Monsieur,

Lors de sa séance plénière du 3 juin 2020, la Commission nationale du débat public vous a désigné garant et garante du processus de concertation préalable pour le projet de sécurisation et d'aménagement de la RN5 (Route de Cilaos) porté par la Région Réunion et la mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de St-Louis qu'il emporte.

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet aux forts enjeux environnementaux et économiques et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-17 du Code de l'environnement. Comme le précise cet article, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

**Rappel des objectifs de la concertation préalable :**

Le champ de la concertation est particulièrement large. Il est important que l'ensemble des parties prenantes ait connaissance des dispositions légales. L'article L.121-15-1 du Code de l'environnement précise bien que la concertation préalable permet de débattre :

- De l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- Des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- Des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions.

.../...

Mme Renée AUPETIT et M Philippe MASTERNAK  
Garants de la concertation préalable  
Projet de sécurisation et d'aménagement de la RN5 et MECDU St-Louis de la Réunion

### **Votre rôle et mission de garants :**

Dans le cadre de l'article L.121-17 du Code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage. La CNDP ne peut légalement les valider.

En revanche, votre rôle ne peut en aucun cas être assimilé à celui de « caution démocratique », ni réduit à celui d'observateurs du dispositif de concertation. **Vous êtes prescripteurs des modalités de la concertation** : charge au maître d'ouvrage (MO) de suivre vos prescriptions ou non. Vous ne sauriez donc, ainsi que la CNDP, être tenus responsables des choix du MO en matière de concertation, mais leur évolution vers un meilleur respect du droit dépend de vous.

À cette fin, votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. **Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation.** Il en va de la mobilisation du public aux rencontres de la concertation, gage de richesse dans les arguments échangés autour du projet. C'est pourquoi, prendre le temps de cette étude est fondamental, et je vous laisse le soin de le faire entendre aux acteurs du territoire.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de clarté et de lisibilité des informations mises à disposition du public.

Par ailleurs, selon les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale, afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation. J'insiste ici sur le fait que **les dispositions légales sont un socle minimal à respecter mais qu'il est bon de dépasser en vue d'une meilleure diffusion de l'information.**

J'attire votre attention sur le fait que ce projet est la première étape d'un plus large de 30kms reliant St-Louis à Cilaos, dont la réalisation est envisagée sur plusieurs années. Il est donc important de rendre public l'état d'avancement des ambitions de la Région et des études associées au projet global. En outre, comment discuter d'un projet « progressif » au sens où les 30kms seront probablement constamment réaménagés en fonction des aléas climatiques ? Comment articuler des échelles de discussion très variées entre un court-terme portant sur l'insertion du tracé au sud et un plus long terme produisant nécessairement des effets en termes de trafic sur l'ensemble de l'itinéraire ?

Par ailleurs, une concertation au titre du code de l'urbanisme a déjà été menée en 2019 sur les 4kms de voies nouvelles prévues dans le projet. Suite à cela, le MO a retenu un tracé précis au sein du fuseau d'études préliminaires et ne semble à ce jour pas prêt à le requestionner dans le cadre de la concertation au titre du code de l'environnement. Cependant, la première concertation n'a que très peu mobilisé et semble n'avoir associé qu'une faible diversité de publics. Il est donc difficile de préjuger de la conflictualité potentielle du projet. Vous devrez dans tous les cas amener le MO mettre tout en œuvre pour mobiliser beaucoup plus largement qu'en 2019 une grande diversité de publics.

Enfin, le calendrier semble plutôt souple mais le contexte est à l'urgence (sécurité et viabilité financière en période de crise économique post Covid-19) et le MO rappelle que le tracé est fortement contraint par l'environnement hydraulique et géologique. Pour autant, la loi prévoit l'obligation de questionner l'opportunité du projet et ses alternatives. Si le MO souhaite informer un public plus large sur les enjeux écologiques, notamment sur les espaces boisés classés menacés par le projet, et discuter avec lui des aménagements spécifiques pour limiter les impacts environnementaux du projet, cela ne signifie donc pas qu'il faille se limiter à des échanges sur les différentes solutions techniques, par exemple sur les ouvrages d'art. Je vous invite donc à ne pas contraindre les débats *ex ante* au prétexte que les

grandes options structurantes seraient déjà tranchées pour le MO. Des pistes existent pour rendre possible cet exercice : faut-il par exemple – et si oui, comment – imaginer une contractualisation entre citoyens et élus sur le reboisement des espaces boisés classés dans le futur PLU de St-Louis ?

Votre mission s'achève par l'élaboration d'un **bilan**, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable, présentant la façon dont elle s'est déroulée. Ce bilan, dont un canevas vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées, la méthodologie retenue pour mener la concertation, votre appréciation indépendante sur la qualité de la participation menée par le MO et, le cas échéant, mentionne les évolutions du projet qui résultent de ce processus. **Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte – ou non – vos prescriptions.** Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation :

- le respect des principes du droit à l'information et à la participation du public reconnu par la réglementation française (Convention d'Aarhus, Charte de l'environnement, Code de l'environnement) ;
- tout en liaison avec le MO, l'exigence d'une totale indépendance et neutralité ;
- le respect des principes et des valeurs de la CNDP : indépendance, neutralité, transparence, égalité de traitement et argumentation.

Nous ne parlons donc pas là d'une simple procédure, mais bien d'**une démarche démocratique encadrée par la loi**, dont le respect est sous votre garantie, au nom de la CNDP.

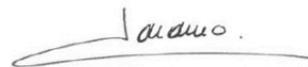
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

#### **Relations avec la CNDP :**

Il est nécessaire que nous puissions **conserver un contact régulier** afin que vous nous teniez informés régulièrement du bon déroulement de la concertation (qualité du dossier, définition des modalités de concertation, qualité des réponses apportées, sujets principaux et points de conflit potentiel). Le bureau se tient à votre disposition, notamment en cas de difficulté particulière liée à la concertation.

Enfin, de manière à vous permettre la meilleure prise en main de votre mission, vous serez conviés dans les prochaines semaines par Marie-Liane Schützler à une journée d'échanges avec la CNDP et d'autres garant.e.s. Cette journée sera l'occasion d'aborder dans le détail les différentes étapes de la concertation que vous allez garantir, et bien sûr, de nous poser toutes vos questions.

Vous remerciant encore pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame, Monsieur, en l'assurance de ma considération distinguée.



Chantal JOUANNO



244 boulevard Saint-Germain  
75007 Paris - France  
T. +33 (0)1 44 49 85 50  
[contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)