

Runrail

Atelier « conseils citoyens »

du vendredi 4 juin 2019 - 18 h

Présents :

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

Animatrice : Anne-Laure Delamotte (SDI-OI)

Concernant le projet :

LE PROJET VA-T-IL SE CONCRÉTISER RÉELLEMENT ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant le dispositif de concertation :

ENVISAGER UNE CONCERTATION PLUS LONGUE

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

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

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

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

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

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

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

→ Intérêt pour les cahiers d'acteurs



Runrail Balade urbaine pédestre

du samedi 8 juin 2019 - de 8h30 à 11h

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

Présents :

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

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

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

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

Les principaux points soulevés ont été les suivants :

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

Des propositions ont été émises

concernant les services :

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



Runrail Atelier « mon parcours »

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

Présents :

- 5 participants : 3 habitent Saint-Denis (dont deux détentrices d'automobiles), un habite à Saint-Louis et anime l'association TiTrain et une séjourne régulièrement à la Réunion
- Les 2 garantes

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

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

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

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

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

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

« J'habite au Chaudron et je pars en Thaïlande ». Actuellement, je sollicite des voisins ou des amis pour m'emmener en voiture et je ne suis jamais sûre d'arriver à l'heure. Dans le futur, j'aimerais être

plus indépendante et emprunter un transport commun rapide qui m'amène à la bonne heure à l'aérogare. Le Tram nord pourrait être la solution si on prévoit des emplacements suffisants pour les bagages.

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

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

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

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

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



Runrail Balade urbaine à vélo

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

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

Présents :

16 participants :

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

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Les principaux points soulevés ont été les suivants :

Sur le plan général, les participants souhaitent une piste cyclable de préférence bi-directionnelle et si possible toujours du même côté du boulevard sud et avec le moins possible d'interférence avec le trafic automobile. De ce fait, la variante axiale recueille un assentiment de la plupart des participants dans le secteur de la Source/ Bertin. La principale difficulté se situe donc au niveau de la tranchée couverte, en particulier côté ouest : comment faire pour éviter de changer de côté : une passerelle, un élargissement ?

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

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

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

Beaucoup de remarques ont été faites sur l'entretien défaillant des pistes et passages cyclables et le manque de clarté sur les secteurs de compétences des collectivités qui s'en chargent actuellement : nettoyage des débris de verres, entretien des tunnels à Gillot. Il faut aussi veiller à ne pas encombrer les espaces dédiés aux vélos : c'est le cas par exemple à la Source lors des réunions organisées à la Chambre d'agriculture ou au service des sports de la Ville de Saint-Denis.



Runrail Atelier « transition »

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

Présents :

6 participants :

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

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

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

QUESTIONS :

→ 1) Dans combien de temps allez-vous prolonger ce projet vers l'est, on a le sentiment avec la route du Littoral et la route des Tamarins que tout est fait pour le nord et l'ouest et que les populations de l'est et du sud sont oubliées...

« *L'objectif de la Région, à l'horizon de 2024, est de rabattre les populations de l'est et de l'ouest par un réseau de bus performant. A l'ouest, nous visons un site propre de l'Eperon à Saint-Gilles jusqu'à Saint-Denis-Bertin, et à l'est de Beaulieu à Saint-Benoît jusqu'à Duparc.* »

→ 2) Est-ce que le projet global RRTG sera bien en site propre tout au long de son tracé ?

« *Oui pour le RunRail.* »

→ 3) Concernant le raccordement vers les bus, bien veiller à l'accessibilité y compris aux non-voyants et aux non-lecteurs, en particulier pour s'orienter.

« *Dans les gares routières, un accompagnement est prévu, un numéro de téléphone permet de réserver son accompagnement.* »

ECHANGES AUTOUR DE LA TRANSITION :

→ Inciter les entreprises à prendre en charge les frais de transport pour obtenir la gratuité pour leurs salariés.

Précisions de la Région : le conseil régional n'est pas bénéficiaire du versement transport.

→ Attention à la gratuité, les bus de Saint-Denis sont désormais bondés, ce n'est pas un bon modèle pour les enfants

→ Donner des identités particulières à chaque station, comme par exemple, une station plus zen à la Source, penser à des animations autour du tram: dégustation près d'un marché, par exemple...

→ Éviter que le Tramway soit un lieu de heurt entre les jeunes des différents quartiers, notamment la nuit

→ Sur la mise à disposition de vélos en libre-service

Seule la CIVIS l'a lancé pour l'instant avec un système de location longue durée

→ Travailler avec les écoles primaires, collèges et lycées pour consacrer un temps dédié à l'usage des transports en commun

→ Inviter les habitants des quartiers, des inaugurations fêtes pour chaque quartier

→ Le nom de la station Bertin est sans doute à revoir : la rue Bertin symbolise le centre-ville et les classes plutôt favorisées. Elle pourrait s'appeler CHU.

→ Il faut que dans la station, sa décoration, pouvoir retrouver par des photos les lieux emblématiques des quartiers traversés.

→ Les associations et les écoles pourraient venir décorer ou planter, les gens du quartier pourraient venir entretenir le lieu

→ Attention à ne pas former des gens uniquement pour le chantier mais déboucher sur des emplois pérennes

Les compétences acquises seront réutilisées pour les futurs tronçons

→ Privilégier les emplois locaux et les entreprises locales

→ Bien Informer la population : commencer à mobiliser les gens des quartiers, avec des groupes de suivi. Devant les écoles, sur les marchés forains, ... privilégier les contacts en allant directement leur rencontre sur les lieux de vie (stations de vie...), privilégier la relation humaine et porter de la considération à la population.



Runrail Atelier jeunes « mon parcours »

du vendredi 5 juillet 2019 - 8h30

Mission locale nord - Antenne des Camélias

Présentes :

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

Animatrice : Anne-Laure Delamotte (SDI-OI)

Le vécu actuel

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

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

Mon parcours de lycéenne :

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

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

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

Accueil du nouveau projet

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

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

Axes d'amélioration

TARIFS

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

AMÉNAGEMENT À L'INTÉRIEUR DU TRAM

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

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

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

AMÉNAGEMENT DES STATIONS

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

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

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

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

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



Runrail Atelier « mon parcours »

du vendredi 5 juillet 2019 - 14 h

Présents :

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

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

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Ont été évoqués lors de la présentation du projet :

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

pante d'équiper les stations de panneaux indiquant les horaires prévisionnels des transports, le maître d'ouvrage indique que ce type de signalétique est prévu et que les gares routières Cars jaunes en sont progressivement équipées

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

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

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



Runrail Atelier « quartiers »

du vendredi 5 juillet 2019 - 18 h

Présents :

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

Animateur : Pascal Nicolle (SDI-OI)

Ont été évoqués lors de la présentation du projet :

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

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

- Le tarif :
le maître d'ouvrage précise que les tarifs seront alignés sur les tarifs des Cars jaunes ; une participante se demande à quelle condition les moins de 18 ans ayant accès gratuitement au réseau Citalis utiliseront un réseau payant comme le Run Rail.
- L'harmonisation des circuits :
le maître d'ouvrage précise que c'est prévu entre Car jaunes et RunRail mais qu'il faudra aussi adapter les autres réseaux de transport, en particulier celui de Citalis.
- Le nombre de rames à acquérir :
le maître d'ouvrage précise que 10 rames sont prévues
- L'idée d'organiser d'un dispositif qui distinguerait un parcours express et un parcours omnibus :
le maître d'ouvrage indique que cela pourrait être prévu pour les prolongements mais qu'en zone urbaine, il est difficile de dégager du foncier pour organiser les dépassements entre rames
- L'arrêt Coeur vert :
il serait intéressant de mieux desservir la cité scolaire en se rapprochant de Champ Fleuri
- La concertation :
il faudrait préciser que les contributions qui apparaissent dans le site sont anonymisées

Concernant le passage sur la tranchée couverte :

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

Concernant la variante « La Source/Bertin »

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

