

**DELIBERATION N°DCP2021_0065****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 02 mars 2021 à 09 h30
à l'île de La Réunion en visioconférence*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 13*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 1*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
ANNETTE GILBERT
PROFIL PATRICIA
HOARAU JACQUET

Représenté(s) :

Absents :

VIENNE AXEL

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEGC / N°109861

SÉCURISATION DE LA RN5 - ROUTE DE CILAOS - SECTEUR LES ALOÈS / ÎLET FURCY - BILAN DE LA
CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT (INTERVENTION N° 20180425)



Séance du 2 mars 2021
Délibération N°DCP2021_0065
Rapport /DEGC / N°109861

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**SÉCURISATION DE LA RN5 - ROUTE DE CILAOS - SECTEUR LES ALOÈS / ÎLET
FURCY - BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE
L'ENVIRONNEMENT (INTERVENTION N° 20180425)**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L121-15-1, L121-16 et L121-17 définissant les modalités de participation du public à la modification de Plans et à des projets ayant une incidence sur l'environnement,

Vu le budget de l'exercice 2021,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2018_0505 en date du 21 août 2018 approuvant la mise en place d'une Autorisation de Programme de 100 000 000 € sur l'opération « RN5 - Sécurisation de la route de Cilaos – Secteur Les Aloès / Îlet Furcy » (opération n°18042501) pour permettre la réalisation des études et des travaux,

Vu la délibération N° DCP 2019_0203 en date du 28 mai 2019 approuvant le lancement d'une concertation publique, au titre des articles L103-2, L103-4, L103-6 et R103-1 du Code de l'Urbanisme, sur le projet de sécurisation de la RN5, route de Cilaos, secteur Les Aloès et Îlet Furcy, et en validant les objectifs et les modalités,

Vu la délibération N° DCP 2019_0649 en date du 15 octobre 2019 validant le bilan de la 1ère phase de la concertation publique menée du 11 juin au 12 juillet 2019 au titre du Code de l'Urbanisme,

Vu la délibération N° DCP 2020_0158 en date du 24 avril 2020 autorisant le Président à solliciter la Commission Nationale de Débat Public pour la désignation de garants pour la concertation à mener sur la mise en compatibilité du PLU de Saint-Louis et sur les variantes techniques du projet de sécurisation de la RN5, partie basse,

Vu le rapport N° DEGC / 109861 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 16 février 2021,

Considérant,

- les responsabilités de la Région Réunion, gestionnaire du réseau routier national, en termes d'exploitation, d'entretien, de développement et de modernisation de ce réseau,

- les problèmes de sécurité importants sur la RN5 et les nombreuses coupures de route (éboulements, coulées boueuses, écroulement en masse) subies régulièrement par la RN5, en particulier depuis janvier 2018 sur sa partie basse « Les Aloès / îlet Furcy »,
- les travaux d'urgence réalisés pour le rétablissement de la circulation (RN1005 provisoire dans le bras de Cilaos au droit d'Ilet Furcy) et la sensibilité de cet aménagement d'urgence face aux futurs aléas climatiques susceptibles de les affecter,
- l'impossibilité de rétablir l'ancienne RN5 au droit du Grand Détour face à l'îlet Furcy,
- la volonté de la collectivité de poursuivre les études engagées en 2019, pour sécuriser cet axe stratégique et remarquable au plan paysages et touristique, constituant le seul accès au cirque de Cilaos, en traitant en priorité le secteur Les Aloès / îlet Furcy,
- le bilan de la concertation menée sur le projet en 2019 ayant retenu le fuseau de tracé pour la suite des études,
- le zonage d'une partie des emprises du fuseau retenu en Espace Boisé Classé (EBC) dans le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis,
- l'obligation de déclassement de ces EBC préalable à la réalisation de tous travaux d'infrastructures,
- la nécessité de mener une procédure de Mise En Compatibilité du PLU de Saint-Louis (modification du PLU) pour le déclassement des zones EBC au droit des futures voies de la RN5,
- la réglementation concernant la participation du public à cette modification du Plan Local d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis, notamment en réalisant une concertation publique au titre du code de l'Environnement, et la possibilité donnée au maître d'ouvrage de solliciter un garant pour des questions de sécurisation réglementaire et de planning,
- la saisine de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), le 14 mai 2020, pour désigner un garant de cette concertation publique à réaliser,
- la désignation par la CNDP, le 03 juin 2020, de Mme Renée AUPETIT et de M. Philippe MASTERNAK en qualité de garants de la concertation publique,
- la définition d'un plan de communication et l'organisation de la concertation définies avec les garants,

la concertation publique réalisée entre le 16 octobre 2020 et le 16 décembre 2020 portant sur le projet de sécurisation de la RN5, secteur Les Aloès et Îlet Furcy, et la mise en compatibilité du PLU de Saint Louis nécessaire pour permettre la réalisation de ces travaux,

- les avis formulés lors de la concertation, majoritairement favorables au projet de sécurisation de la RN5, section les Aloès / îlet Furcy et à la modification des Espaces Boisés Classés nécessaire à la réalisation de ces travaux,
- le bilan de la concertation du 16 janvier 2021, établi par les garants de la CNDP,
- le bilan de la concertation du maître d'ouvrage, qui confirme l'opportunité du projet comme son urgence et qui définit les modalités de poursuite de sa réalisation en étroite concertation avec les partenaires et le public concerné,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de valider le bilan intermédiaire de la concertation menée, du 16 octobre au 16 décembre 2020 (joint en annexe 1), dans le cadre du projet de « Sécurisation de la RN5 – Route de Cilaos – Secteur Les Aloès / Îlet Furcy » et de la procédure de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis, assujettis à évaluation environnementale et ses conclusions, confirmant l'opportunité du projet, à consolider dans les conditions suivantes :
 - de poursuivre la concertation pendant la phase d'études du projet, d'intégrer le bilan final au dossier d'enquête publique et de continuer à informer le public, en maintenant sur le site internet de la Région, un lien permettant un accès au dossier de concertation, au bilan des garants de la CNPD et au bilan intermédiaire du maître d'ouvrage ;
 - de mettre en place un comité de suivi du projet de sécurisation de la RN5 avant fin 2021 ;
 - d'étudier la possibilité de réaliser une passerelle provisoire qui pourrait être mise en place immédiatement en cas d'emportement du pont bailey en amont de l'îlet Furcy ;
 - de poursuivre les échanges et réunions de travail avec différents partenaires (spécialistes / institutions), avant le lancement ou pendant les études d'avant-projet prévues en juin/juillet 2021, selon les problématiques identifiées (liste non exhaustive) :
 - recherche de financements européens,
 - modalités des formations et embauches locales pour la réalisation des travaux,
 - amélioration des connaissances du milieu naturel (faune/flore), étude des solutions et mesures d'évitement, de réduction ou compensatoires à prévoir,
 - intégration du projet dans le paysage et mise en valeur des sites remarquables de la vallée,
 - réalisation de la piste d'accès en rivière (conditions de réalisation et contraintes d'exploitation),
 - intégration des réseaux d'eau potable AEP, eaux usées EU, EDF, fibre... ,
 - intégration du PIVE porté par la CIVIS,
 - traitement paysager de l'entrée de l'îlet Furcy,
 - aménagements connexes à la route (création d'un parking relais, aire de repos, développement du réseau @ permettant une connexion internet publique et des outils de communication, mise en valeur de zones touristiques, définition des arrêts de bus ...),
 - points d'accès à la rivière aux habitants des îlets, avec éventuel développement d'activités de plein air.
 - d'intégrer aux études, les recommandations issues de ces échanges, afin de définir et de réaliser le meilleur projet possible ;
- d'émettre ainsi un avis favorable sur l'opportunité du projet, son urgence et se prononce favorablement à sa poursuite et sur la procédure de MECDU ;
- d'acter également, pour faire suite au Comité de Pilotage de l'opération qui s'est tenu le 10 février 2021, dans le cadre duquel l'ensemble des partenaires associés n'ont malheureusement pas pu tous exprimer la totalité de leurs observations sur le projet de bilan intermédiaire de la Région, que celui-ci sera susceptible d'évoluer à la marge pour ce qui concerne certaines suites à donner par le MOA à des suggestions émises. Celles-ci pourront faire l'objet d'approfondissements et de compléments d'échanges avec nos partenaires du COPIL ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

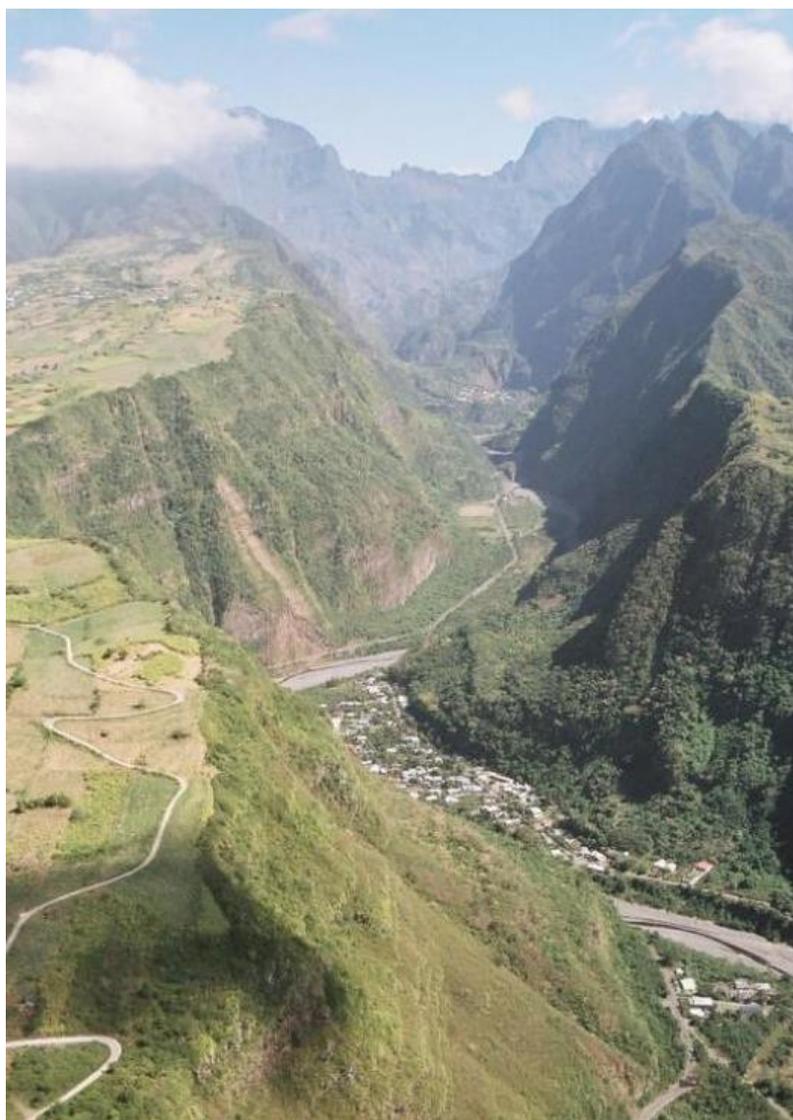
**Le Président,
Didier ROBERT**



Envoyé en préfecture le 10/03/2021
Reçu en préfecture le 10/03/2021
Affiché le 10/03/2021
ID : 974-239740012-20210302-DCP2021_0065-DE

cndp Commission nationale
du débat public

SECURISATION DE LA RN5, ROUTE DE CILAOS
SECTEUR LES ALOES / ÎLET FURCY – PR6+000 AU PR12+200
Concertation Préalable du public du 16/10 au 16/12/2020
BILAN DE LA CONCERTATION



**Sécurisation de la Route Nationale N°5
Route de Cilaos - Secteur Les Aloès / Îlet Furcy -
PR6+000 au PR12+200**

**BILAN INTERMÉDIAIRE DE LA CONCERTATION PRÉALABLE DU
PUBLIC - DU 16 OCTOBRE AU 16 DÉCEMBRE 2020**

SOMMAIRE

1. RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET.....	4
1.1 CONTEXTE.....	4
1.2 DÉROULEMENT DES ÉTUDES.....	5
2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	7
2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE.....	7
2.2 MODALITÉS DE LA CONCERTATION.....	8
3. BILAN DE LA CONCERTATION.....	11
3.1 MOBILISATION DU PUBLIC.....	11
3.2 AVIS DU PUBLIC.....	13
3.3 SUGGESTIONS ÉMISES DURANT LA CONCERTATION ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	15
3.4 BILAN DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DE DÉBAT PUBLIC (CNDP).....	25
4. CONCLUSION DE LA CONCERTATION.....	26
ANNEXE 1 : BILAN DES GARANTS DE LA CNDP.....	28
ANNEXE 2 : PUBLICATIONS DANS PRESSE LOCALE.....	28
ANNEXE 3 : AFFICHES PLACARDÉS SUR PLUSIEURS SITES / FLYERS DISTRIBUÉS LORS DES DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS ET SUR LES ÎLETS CONCERNÉS.....	30
ANNEXE 4 : LETTRE D'INFORMATION AUX PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS PRIVÉS CONCERNÉS PAR LE PROJET.....	31
ANNEXE 5 : ARRIÈRE BUS CAR JAUNE.....	32
ANNEXE 6 : PANNEAUX D'INFORMATION SUR LIEUX D'EXPOSITION ET PRÉSENTS DURANT LES DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS PUBLICS.....	33
ANNEXE 7 : FICHE D'EXPRESSION TYPE A REMPLIR PAR LE PUBLIC.....	36
ANNEXE 8 : COMPTE-RENDUS DES ATELIERS THÉMATIQUES.....	43

1. RAPPEL DU CONTEXTE DU PROJET

1.1 CONTEXTE

Le projet porté par la Région Réunion a pour objectif la sécurisation de la Route Nationale n°5, route de Cilaos, secteur les Aloès / Îlet Furcy, commune de Saint-Louis, permettant d'améliorer les déplacements entre Cilaos et le Littoral. La **Route Nationale n°5**, ouverte à la circulation depuis 1932, est la **seule et unique liaison routière entre le littoral et la ville de Cilaos**, totalement isolée du reste de l'île par les remparts. Elle dessert plusieurs îlets disséminés le long de la route. Cette route présente également un enjeu touristique grâce à ses atouts naturels : nombreux points de vue et accès à des sites grandioses, points de départ et accès à des sentiers de randonnées.

Malgré des aménagements ponctuels réalisés au fil des années, pour améliorer la sécurité, plusieurs sections sont toujours soumises à des risques naturels d'éboulements et de glissements de terrain dus au contexte géologique particulier dans lequel elles s'inscrivent ou à des difficultés de circulation dues à une géométrie contraignante de la route. La RN5 étant une route de montagne, sa sécurisation ne pourra jamais être définitive et totale, un éventuel événement de grande ampleur, non maîtrisable, ne pouvant jamais être exclu.

Les événements climatiques survenus au 1^{er} trimestre 2018 ont entraîné des coupures de route importantes dues à des éboulis et chutes de blocs en masse, notamment dans le secteur Les Aloès / îlet Furcy où l'impossibilité de rétablir l'ancienne route a été confirmée, au droit du secteur dit "Grand Détour", face à l'îlet Furcy.

La RN1005, réalisée en urgence pour le rétablissement de la circulation, restant particulièrement soumise à des risques naturels (inondation et chute de blocs), la nécessité d'engager des études pour une sécurisation plus pérenne de la route dans le secteur Les Aloès / îlet Furcy a été approuvée.

Les études en cours visent à concevoir, dans un premier temps, un aménagement conséquent sur le secteur Les Aloès / Îlet Furcy, très impacté par les intempéries en 2018, afin d'assurer la sécurité des usagers et de pérenniser l'accès, tout en prenant en compte les différents enjeux techniques, environnementaux, humains et réglementaires, de façon optimale.

L'objectif de cette opération est d'améliorer les conditions de sécurité des usagers vis-à-vis des aléas naturels et d'offrir un meilleur service à l'usager, en facilitant, notamment, l'accès aux transports en commun et poids lourds et en améliorant les caractéristiques minimales de la route :

- chaussée bi-directionnelle de 5 m de largeur entre les bandes de rive sur la route existante et de 6 m sur les voies nouvelles,
- sur-largeurs dans les virages afin d'assurer le passage des bus de 18 m,
- croisement des véhicules lourds de 26T en section courante,
- dispositifs de retenue sur les ouvrages d'art et en section courante,
- cheminement piétons de 1,50m de largeur au droit des voies nouvelles ou bande multifonctionnelle pour le développement des mode doux,
- aires d'arrêt au droit des points de vue remarquable (véhicules légers et bus).

L'objectif du projet étant également de sauvegarder et valoriser les qualités et l'attractivité du parcours et de participer au développement économique et touristique du cirque et des îlets situés tout au long de l'itinéraire.

Conformément au Code de l'Environnement, une concertation préalable du public a été menée par la Région Réunion, du 16 octobre au 16 décembre 2020, afin d'informer, le plus largement possible, la population sur l'évolution de ce projet. Cette concertation est décrite dans les chapitres suivants.

Le présent bilan présente le projet, la concertation et son déroulement, ainsi que les avis exprimés et les suggestions du public auxquels le maître d'ouvrage apporte des réponses ou des pistes de réflexion pour la suite du projet.

1.2 DÉROULEMENT DES ÉTUDES

Sur la base d'un Avant Projet Sommaire d'itinéraire Qualitatif (APSIQ) de 2010, la Région a lancé en 2018 une première campagne de levés topographiques et de sondages géotechniques, la réalisation des études hydrauliques et de trajectographie, ainsi que des expertises écologiques nécessaires à la conception du projet, tout en tenant compte des dernières évolutions réglementaires en particulier environnementales, sur la section Les Aloès / Îlet Furcy (PR 6+000 à 12+200), objet de la présente concertation.

Après réalisation des études hydraulique et de trajectographie par le maître d'œuvre EGIS en 2019, la faisabilité d'une partie du tracé étudié dans l'APSIQ a été remise en cause et une recherche de plusieurs tracés a été effectuée afin de répondre aux différents enjeux techniques, environnementaux, réglementaires et économiques.

Afin d'ouvrir totalement les options de tracés pouvant être retenues, par la suite, pour les études d'Avant-Projet, plusieurs fuseaux ont été présentés pour les voies nouvelles (VN1 et VN2). Cette approche vise à être pleinement compatible avec l'étude d'impact qui est à produire dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale et dans laquelle une comparaison de variantes doit être établie, selon la démarche Éviter / Réduire / Compenser (ERC).

Au-delà des secteurs d'Aménagements sur Place (ASP 1 et ASP 2) situés aux extrémités de l'aire d'étude, dans lesquels il est possible d'améliorer la sécurité avec les caractéristiques minimales susvisées, les fuseaux suivants ont été étudiés :

1/ Voie nouvelle VN 1 - PR 7+200 au PR 8+200 :

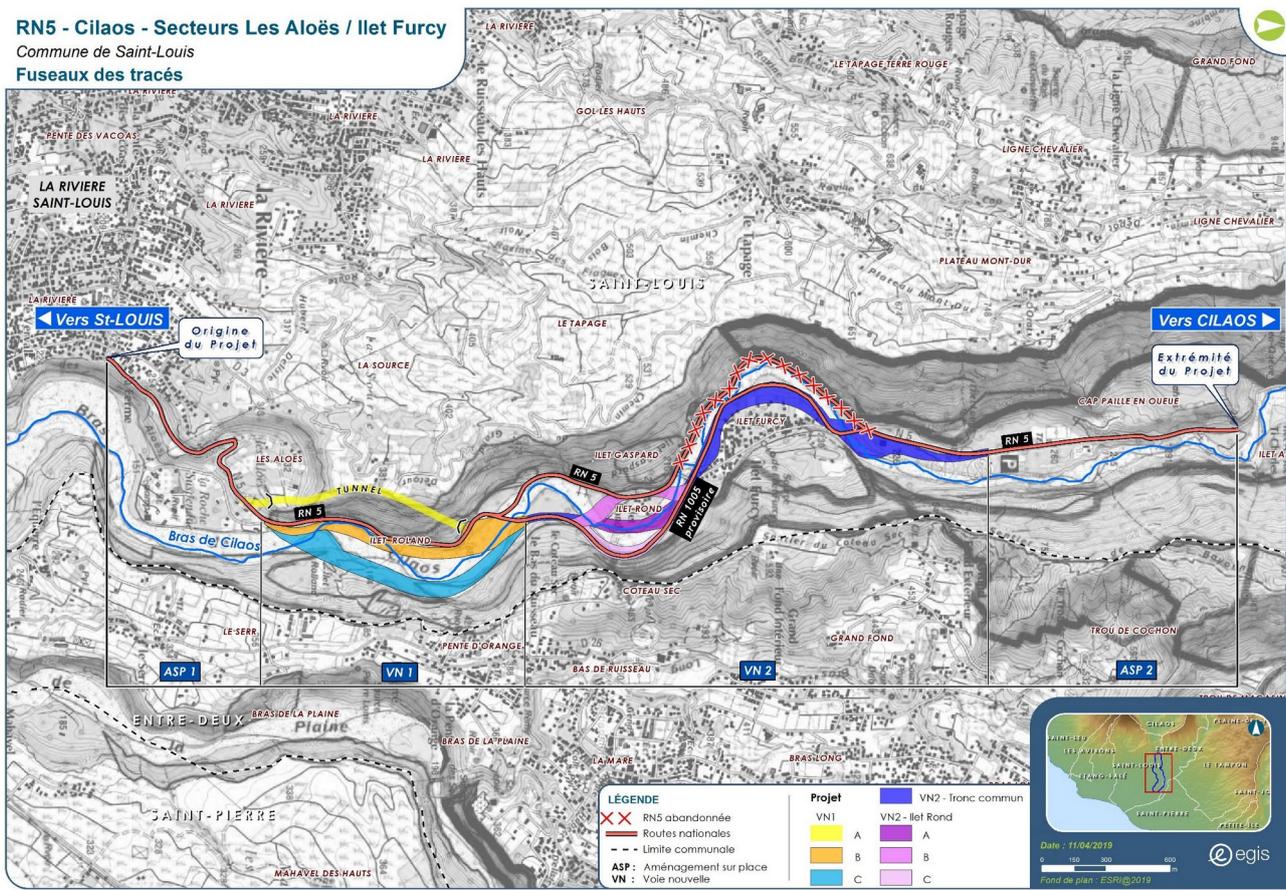
- VN1 A : Solution tunnel, qui touche plusieurs maisons côté Sud au niveau des Aloès avec une sortie côté Nord dans une falaise très instable,
- VN1 B : Route digue en rive droite d'environ 1 km, plus éloignée de la falaise impactant l'écoulement du bras de Cilaos,
- VN1 C : Passage en rive gauche, ouvrage de franchissement Les Aloès / îlet Roland et digue de protection en pied de falaise jusqu'au secteur Bas du Ruisseau.

2/ Voie nouvelle VN 2 - PR 8+200 au PR 11+200 :

- VN2 A : Contournement Est de l'îlet Rond (ouvrage de franchissement Bas du Ruisseau / îlet Rond, route digue en rive droite avec endiguement de protection, avant ouvrage de franchissement îlet Rond/ îlet Furcy),
- VN2 B : Contournement Ouest de l'îlet Rond (ouvrage de franchissement Bas du Ruisseau / îlet Rond en rive droite avec circulation sur RN5 existante, avant ouvrage de franchissement îlet Rond/ îlet Furcy),
- VN2 C : Confortement de la « RN1005 » au droit de l'îlet Rond (rive gauche).

Le contournement de l'îlet Furcy, tronc commun à l'ensemble des variantes de la VN2, est prévu en rive gauche, globalement, en limite de l'îlet Furcy (l'ancienne RN5 ne pouvant être rétablie dans ce secteur).

RN5 - Cilaos - Secteurs Les Aloès / Ilet Furcy
Commune de Saint-Louis
Fuseaux des tracés



Compte-tenu de l'importance de ce projet, qui aura pour effet d'affecter l'environnement et de modifier de façon substantielle le cadre de vie des habitants de l'îlet Furcy et de l'îlet Rond, une première phase de concertation publique a été menée du 11 juin au 12 juillet 2019, conformément au Code de l'Urbanisme (art. L103-2 et R103-1 pour tout investissement routier > à 1,9M€), afin d'associer les habitants, les associations locales et toutes autres personnes au projet pendant toute la durée de son élaboration. La Commission Permanente de la Région du 28 mai 2019 a approuvé la tenue de cette concertation publique et en a validé les objectifs et modalités.

Sur les avis ayant exprimé un choix sur le tracé à privilégier, une majorité a été favorable aux fuseaux de la VN1C (cf. tracé bleu ci-dessus : passage en rive gauche, vers l'îlet Roland depuis les Aloès) et de la VN2A (cf. tracé mauve ci-dessus : passage en rive droite, le long de l'îlet Rond, côté rivière, avant le contournement de l'îlet Furcy).

L'analyse multicritère du maître d'œuvre, prenant en compte l'ensemble des enjeux techniques, environnementaux, réglementaires et économiques, a également conduit à proposer ces fuseaux qui répondent au mieux à l'ensemble des critères. Le bilan de la 1ère phase de concertation publique et le choix des fuseaux VN1C et VN2A ont été approuvés par la Commission Permanente du 15 octobre 2019.

A ce jour, plusieurs variantes techniques dans ces fuseaux sont en cours d'études préliminaires par le maître d'œuvre (pont en arc, pont avec appuis en rivière, pont en treillis métallique, route en remblai ou route digue, tranchée couverte, tunnel ou grand déblai ...). La faisabilité des différentes variantes techniques sera clarifiée après exploitation par le maître d'œuvre des données de la campagne de sondages géotechniques en cours, notamment au niveau de la VN1C.

Indépendamment de ces variantes techniques, les fuseaux VN1C et VN2A traversent actuellement des terrains classés en Espaces Boisés Classés (EBC) au Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Saint Louis. Le règlement du PLU rappelle que, conformément au Code Forestier, tout défrichement y est strictement interdit.

La réalisation des voies nouvelles nécessitant des défrichements, une procédure de Mise En Compatibilité des Documents d'Urbanisme (MECDU) pour le déclassement des Espaces Boisés Classés doit être menée (modification du PLU) conjointement à la Demande d'Autorisation Environnementale Unique (DAEU) et à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet pour la maîtrise du foncier.

Dans le cadre de cette procédure, la participation du public pendant la phase d'élaboration d'une modification de PLU, ayant une incidence sur l'environnement, est encadrée par le Code de l'Environnement.

Le choix final de la variante technique se fera, au 2^e trimestre 2021, à partir des conclusions des études préliminaires du maître d'oeuvre tenant compte des enjeux techniques, environnementaux et réglementaires et après approbation du bilan de la concertation préalable décrite au chapitre suivant. Une mixité de solutions techniques pourrait être retenue sachant que les coûts d'investissement et de fonctionnement seront pris en compte dans les critères de choix.

A noter, que pour un bon déroulement de l'opération, la collectivité poursuit sa collaboration avec les différentes institutions, au travers des comités techniques et de pilotage mis en place dès le début des études avec, à minima, les communes de Saint Louis et de Cilaos, les services de l'État (DEAL), le Parc National, la CIVIS et l'ONF.

2. CADRE RÉGLEMENTAIRE ET MODALITÉS DE LA CONCERTATION

2.1 CADRE RÉGLEMENTAIRE

La concertation préalable du public est encadrée par le Code de l'Environnement.

Après demande d'examen au cas par cas, la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Louis (portant sur un déclassement ponctuel de zones actuellement en Espaces Boisés Classés et à la création d'emplacements réservés) est soumise à évaluation environnementale (décision préfectorale n°2020DKREU2 en date du 09 juin 2020).

Elle doit, de ce fait, faire l'objet d'une **concertation préalable** (art. L121-15-1). Le maître d'ouvrage a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable selon les modalités définies au Code de l'Environnement avec intervention d'un garant (Art. L121-16 / Art. L121-17), désigné par la Commission Nationale de Débat Public (CNDP), pour des questions de sécurisation réglementaire et de planning.

Le rôle du garant est de garantir :

- la qualité, l'intelligibilité et la sincérité des informations diffusées,
- les modalités de participation du public,
- le contenu et la qualité des outils d'information et de communication,
- les caractéristiques et la pertinence des outils d'expression du public,

- la possibilité pour le public de poser des questions et d'obtenir des réponses appropriées de la part du maître d'ouvrage,
- l'équité dans l'expression du public et la prise en compte des arguments.

Compte-tenu de l'importance du projet de sécurisation de la partie basse de la RN5 et du fait que la concertation réalisée en juin/juillet 2019 ne portait que sur le choix des fuseaux, il a été décidé que la concertation prévue pour la MECDU s'étende également aux variantes techniques du projet.

Cette concertation préalable est un dispositif participatif consistant à recueillir l'ensemble des avis des partenaires et du grand public sur un projet pour éclairer les décisions du maître d'ouvrage. Elle portera sur l'opportunité du projet, sur la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme (PLU) de la commune de Saint-Louis, et sur les variantes techniques du projet de sécurisation de la RN5, section Les Aloès / îlet Furcy, avant le choix final et le démarrage des études d'Avant-Projet.

A l'issue de la concertation, dans un délai d'un mois, le garant établit un bilan sur le déroulement de la concertation de manière neutre et indépendante, comportant une synthèse des observations et des propositions présentées. Le garant peut formuler des recommandations au maître d'ouvrage pour une bonne prise en compte de la parole citoyenne. Le bilan est rendu public sur le site de la CNDP et sera joint ultérieurement au dossier d'enquête publique lors de l'instruction des demandes d'autorisation réglementaires.

Le maître d'ouvrage dispose d'un délai de 2 mois pour établir son bilan de la concertation, en précisant s'il poursuit son projet et sur quelles bases, s'il prend en compte les suggestions émises au cours de la concertation ou s'il décide de ne pas en tenir compte et pourquoi.

L'autorisation de solliciter la Commission Nationale de Débat Public pour la désignation de garants a été approuvée par la Commission Permanente du du 24 avril 2020.

La CNDP a été saisie le 14 mai 2020 et les garants suivants ont été désignés le 03 juin 2020 lors de la séance plénière de la CNDP :

- Mme Renée AUPETIT,
- M. Philippe MASTERNAK.

L'indemnisation des garants est à la charge du CNDP et les frais de la concertation restent à la charge du maître d'ouvrage.

2.2 MODALITÉS DE LA CONCERTATION

* Modalités de la concertation :

Les modalités suivantes ont été validées par les garants de la Commission Nationale de Débat Public et lors du Comité de Pilotage du 10 septembre 2020 :

- Durée de la concertation : 2 mois avec mise en place du plan de communication 15 jours avant,
- Conférence de presse dans les 15 jours précédents la concertation,
- Lieux d'exposition du dossier de concertation :
 - Case du Petit-Serré sur la Commune de Saint-Louis où se situe le projet,
 - Salle attenante à la salle multimédia 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 et une sur Cilaos et une dernière à mi-parcours de la concertation sur Saint-Louis (à organiser selon le contexte covid),
- 4 ateliers thématiques prévus, en présence d'experts et ouverts au public sur inscription :
 - Transport-Mobilité,
 - Paysages,
 - Santé-Socio-économique-Tourisme,
 - Environnement.
- 2 demi-journées de permanence technique à minima sur chacun des lieux d'exposition dans les communes de Saint-Louis et de Cilaos, d'autres permanences pouvant être organisées sur demande du public,
- Film d'animation 3D, permettant de visualiser le futur projet dans l'environnement existant, pouvant être vu sur le site internet de la Région et présenté durant les réunions publiques, les permanences techniques et ateliers thématiques,
- Deux panneaux d'information 4x3 mètres, disposés sur la RN5 à proximité du secteur concerné.

*** Plan de communication :**

Afin de diffuser, de la manière la plus large possible, l'information de cette concertation, les prestations suivantes ont été réalisées, entre octobre et décembre 2020 :

- publications dans les 2 journaux locaux (26 au total),
- spots radio de 30 secondes durant la 2e quinzaine d'octobre et la 1ère quinzaine de décembre sur plusieurs radios locales (229 spots au total),
- 15 affiches format 170 x 68cm placardés à l'arrière de bus car jaune,
- des Roll up et 3 panneaux d'information rigides présentant les éléments principaux du projet, pour les réunions publiques et les lieux d'exposition,
- 100 affiches 60 X 80cm placardés à divers endroits,
- 1000 flyers distribués sur différents lieux et lors des réunions publiques,
- page dédiée à la concertation sur le site internet de la Région,
- diffusion en continu de l'information via les supports internes de la Région : journal, site, réseaux sociaux et reportages OTV et émission « Regard'ensemble » sur Antenne Réunion,
- publication sur la page Facebook des villes de Saint-Louis et de Cilaos et sur leur site internet,
- publication sur le site Internet de la CIVIS,
- publication sur la page Facebook du PNR,
- mobilisation des ambassadeurs de proximité de la Direction de la Participation des Territoires et de la Proximité DGA Gouvernance Partagée sur le terrain :
 - le 13/10/2020 : env. 80 rencontres sur l'ensemble des îlets (Aloès / îlet Rond / îlet Furcy),
 - le 20/10/2020 : env. 100 rencontres (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 de l'information dans les bus de la CIVIS, ligne 69 desservant Cilaos,
- des vidéos sur la presse en ligne.

La conférence de presse initialement prévue dans les 15 jours précédents la concertation n'a pu se tenir (problème de disponibilité des différents intervenants).

La pose de panneaux d'information 4x3 mètres, disposés sur la RN5 à proximité du secteur concerné n'a pas pu se faire, 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.

*** Composition du dossier de concertation :**

Éléments en ligne sur le site internet de la Région (www.regionreunion.com) :

- Dossier technique du Maître d'Ouvrage (DMO) : décrivant les objectifs du projet, l'importance des enjeux environnementaux et des grands paysages, les caractéristiques techniques, la nature de la concertation, la nécessité d'une mise en compatibilité du PLU de Saint-louis, les attentes du maître d'ouvrage et le calendrier prévisionnel et coûts des travaux (*),
- Étude hydraulique,
- Étude de trajectographie,
- Étude comparative des fuseaux,
- Panneaux de la concertation, synthétisant le projet et les éléments mis à la concertation du public (*),
- Synthèse du DMO, pouvant être récupérée par le public sur les lieux d'exposition au même titre que les fiches d'expression (*),
- Fiches d'expression à compléter par le public, pour recueillir son avis sur divers points présentés ci-après (*),
- Film d'animation 3D pour simulation du projet dans l'environnement existant.

(*) : ces éléments ont été mis à disposition du public sur les lieux d'exposition.

*** Fiches d'expression / Éléments soumis à l'avis du public :**

Afin de recueillir l'avis du public sur le projet, sur son implantation, ses caractéristiques, son intégration paysagère avec ses incidences sur l'environnement et sur le PLU de la commune de Sain-Louis, une fiche d'expression a été mise à disposition du public, pouvant être complétée en ligne et envoyée sur une boîte mail dédiée concertationrn5@cr-reunion.fr ou directement déposée dans une boîte prévue à cet effet sur les 2 lieux d'exposition.

Au travers de cette fiche d'expression, les questions suivantes ont été formulées auprès du public :

1. Comment avez-vous été informé de cette concertation ?
2. Êtes-vous globalement satisfait de l'organisation de cette concertation et des informations mises à votre disposition ?
3. Êtes-vous favorable au projet de sécurisation tel que présenté dans le dossier de concertation ?
4. Êtes-vous favorable à une modification des espaces boisés classés indispensable à la réalisation du projet ?
5. Pont Les Aloès / îlet Roland : quel pont vous paraît le plus adapté parmi ceux qui vous sont présentés (Pont en arc intermédiaire / Pont avec appuis en rivière / Pont en treillis métallique) ? Pourquoi ?
6. Traversée de l'îlet Roland : quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées (Grand déblai / Tranchée couverte totale ou partielle / Tunnel) ? Pourquoi ?
7. Section îlet Roland à Bas du Ruisseau : quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées (Route en remblai en rive gauche du Bras de Cilaos / Solution à deux ponts) ? Pourquoi ?
8. Raccordement Sud de l'îlet Furcy : quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées (Route en remblai avec maintien de la largeur du Bras de Cilaos et avec impact sur le bâti / Route en remblai avec réduction de la largeur du Bras de Cilaos et sans impact sur le bâti) ? Pourquoi ?
9. Expression libre : quel que soit votre avis, faites nous part de vos observations et propositions.

Pour les questions 5 à 8, il a également été demandé au public de proposer un classement par ordre de priorité des critères de choix suivants (du plus important au moins important) :

- Architecture de l'ouvrage et son insertion dans le paysage,
- Impact sur l'environnement et l'écologie (faune / flore),
- Risques naturels (hydraulique et/ou mouvement de terrain),
- Coût des travaux,
- Autre critère (en précisant lequel).

L'ensemble des avis et suggestions recueillis durant la concertation servira d'aide au maître dans sa décision de poursuivre l'opération, dans le choix des solutions techniques à retenir ultérieurement pour les études d'Avant-projet et dans la définition des études complémentaires à prévoir.

3. BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 MOBILISATION DU PUBLIC

* Réunions publiques :

Trois réunions publiques, avec respect des règles sanitaires, se sont tenues en présence de 98 participants du public :

- Lundi 19 octobre 2020 : réunion de lancement sur le plateau synthétique de l'Îlet Furcy à Saint Louis, en présence de 58 personnes,
- Vendredi 23 octobre 2020 : dans la salle multimédia de Cilaos, en présence de 15 personnes,
- Lundi 16 novembre dans la cour d'école du Petit Serré à Saint Louis, en présence 25 personnes.

Le changement de lieu de la réunion du 16 novembre a conduit à programmer une réunion supplémentaire, le Jeudi 03 décembre, dans le lieu initialement prévu à la Rivière de Saint Louis (Stade Ludovic Viadère) mais le public ne s'est pas déplacé.

Les questions posées lors des réunions publiques ont reçu des réponses du maître d'ouvrage. Les principales questions ont porté sur le délai d'engagement et de réalisation des travaux, sur la réalité de leur réalisation (crainte que le projet soit abandonné, notamment en cas de changement politique aux prochaines élections régionales), sur la suite des études à engager pour le projet global sur l'itinéraire complet de la RN5 ou pour les autres sections dangereuses de la RN5.

* Permanences techniques :

Les permanences techniques se sont tenues sur les lieux d'exposition :

- Saint-Louis – Case du Petit Serré : Jeudi 29 octobre et Jeudi 26 novembre 2020 (après-midi). Seules 2 personnes se sont présentées le 29 octobre,
- Salle attenante à la salle multimédia à Cilaos : Vendredi 30 octobre et Vendredi 27 novembre 2020 (matin). Seules 2 personnes se sont présentées le 30 octobre, un couple de visiteurs en cure aux Thermes de Cilaos,

- Saint Louis - Îlet Furcy : Samedi 31 octobre (matin), permanence supplémentaire à la demande de la population, sur le plateau synthétique de l'îlet, 15 personnes de l'îlet se sont présentées.

Les permanences techniques n'ont accueilli au total que 19 participants qui se sont renseignés sur le projet et la concertation. Quelques personnes ont émis des suggestions de tracé (déplacement du contournement de l'îlet Rond vers le Bras de Cilaos, cette idée ayant été retranscrite dans quelques fiches d'expression). En conclusion, les permanences techniques ont été peu suivies.

Les questions posées lors des permanences techniques ont également reçu des réponses du maître d'ouvrage (questions du même ordre que lors des réunions publiques, avec quelques demandes de précision sur les incidences sur l'environnement).

* **Site internet de la Région :**

Sur la période du 16 octobre au 16 décembre 2020, la page dédiée à la concertation sur le site internet de la Région a été consultée 16 595 fois.

* **Ateliers thématiques :**

Les ateliers thématiques ont été ouverts au public sur inscription sur les lieux d'exposition ou sur concertationrn5@cr-reunion.fr mais aucun public s'est inscrit. Ils se sont déroulés en présence d'experts, d'associations environnementales et de professionnels, avec un total de 37 participants (y compris garants, maître d'ouvrage et maître d'œuvre) dans le respect des règles sanitaires :

- Dans la salle communale Moulin Maïs à Saint-Louis :

1. Transport / Mobilité : Mercredi 18 novembre 2020 (9 personnes hors organisation)
2. Paysage : Jeudi 26 novembre 2020 (5 personnes hors organisation)
3. Environnement : 09 décembre 2020 (8 personnes hors organisation)

- Dans la salle attenante à la salle multimédia de Cilaos :

4. Santé / socio-économique / tourisme : Mercredi 02 décembre 2020 (10 personnes hors organisation)

Les intervenants ayant participé aux ateliers thématiques sont : DEAL (dont Architecte et Paysagiste Conseils), Parc National de la Réunion, Mairies de Saint-Louis et de Cilaos, CAUE, ATMO Réunion, CIVIS et SEMITTEL, Fédération Départementale des Associations Agréées de Pêche et de Protection du Milieu Aquatique, Société d'Études Ornithologiques de la Réunion, Groupe Chiroptères Océan Indien, Association Cilaos à venir, Collectif du Petit Serré, Vélotaf Sud Réunion, Atmosphère Péi, entreprises A2TR et Fontaine Fils, CHU Réunion (Docteur Hôpital de Cilaos), Hôtel du Cirque et association ONG l'Homme et l'Environnement.

Après présentation du projet, des objectifs de la concertation et du film d'animation 3D, 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. Chaque atelier a fourni une réelle densité dans les échanges et les propositions.

Les suggestions issues des ateliers thématiques et les réponses du maître d'ouvrage, sont détaillées dans le chapitre suivant et les compte-rendus de ces ateliers sont joints en annexe au présent rapport.

* **Fiches d'expression transmises par le public :**

Le contenu des fiches d'expression est rappelé au chapitre 2.2 décrit ci-dessus.

Seulement 59 fiches d'expression ont été reçues :

- 16 déposées au Case du Petit-Serré,
- 8 remises lors de la permanence technique sur l'îlet Furcy,
- 10 déposées dans la salle attenante à la salle multimédia de Cilaos,
- 25 envoyées sur concertationrn5@cr-reunion.fr ainsi qu'une contribution par mail.

3.2 AVIS DU PUBLIC

L'avis du public sur la concertation, sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Louis est exprimé au travers des 59 fiches d'expression reçues (à titre d'information) :

1. Support d'information de la concertation :

- 25 % des contributeurs ont été informés par connaissance (bouche à oreilles),
- 24 % par voie médiatique (tout support confondu : radio, presse locale, presse en ligne, réseaux sociaux, affichage bus car jaune ou ligne 60 desservant Cilaos),
- 22 % par la lettre d'information du maître d'ouvrage envoyée par voie postale aux propriétaires des terrains pouvant être concernés par le projet et par la mobilisation des ambassadeurs de proximité de la Direction de la Participation des Territoires et de la Proximité DGA Gouvernance Partagée, ayant rencontrés les habitants et distribués les flyers sur le terrain,
- 19 % à travers les réunions publiques et lieux d'exposition,
- 10 % n'ont pas communiqué cette information.

2. Avis sur l'organisation de la concertation et des informations mises à votre disposition :

- 81 % des contributeurs sont satisfaits de l'organisation de la concertation et des informations mises à disposition,
- 17 % ne sont pas satisfaits :
 - 1 personne du Petit Serré aurait souhaité recevoir une lettre d'information dans sa boîte à lettres (hors secteur du projet),
 - un manque d'informations est mis en avant et globalement cet avis n'a pas été justifié.
- 2 % ne se sont pas prononcés.

3. Avis sur le projet de sécurisation tel que présenté dans le dossier de concertation :

- 83 % sont favorables,
- 12 % sont défavorables par rapport :
 - aux impacts sur les EBC qui doivent être conservés,
 - à la légitimité du projet par rapport au choix des fuseaux retenus à l'issue de la 1ère concertation sur la base de 9 avis du public (chiffre erroné, 40 avis exprimés favorablement au projet),
 - au coût important des travaux,
 - aux impacts sur la qualité paysagère,
 - au traitement de cette section indépendamment du projet global.
- 5 % ne se sont pas prononcés.

4. Avis sur la modification des espaces boisés classés (EBC) indispensable à la réalisation du projet :

- 81 % sont favorables à la modification des espaces boisés classés,
- 12 % sont non favorables à la suppression des EBC,

- 7 % ne se sont pas prononcés.

5. Pont Les Aloès / îlet Roland :

- 58 % ont une préférence pour le pont en arc, en mettant en avant l'absence de piles en rivière ou l'architecture moderne et l'esthétisme de l'ouvrage,
- 13 % sont pour le pont en treillis métallique, qui présente moins d'impact sur l'environnement, moins cher que le pont en arc et qui est plus en accord avec le patrimoine de la Réunion,
- 10 % ont une préférence pour le pont avec appuis en rivière, qui présente moins d'impact sur l'avifaune, plus discret dans le paysage et le moins coûteux des 3 solutions,
- 19 % ne se sont pas prononcés.

6. Traversée de l'îlet Roland :

- 36 % ont une préférence pour la solution en grand déblai (tranchée ouverte), qui permet d'avoir une meilleure vue sur le paysage pour les touristes, plus "sûre" pour les vélos et piétons et la moins coûteuse des 3 solutions,
- 27 % sont pour le tunnel, qui permet une meilleure protection des usagers contre les chutes de blocs, qui présente moins d'impact sur l'environnement et une meilleure insertion dans le paysage
- 17 % ont une préférence pour la tranchée couverte totale ou partielle, qui paraît la plus sécurisante contre les chutes de blocs, tout en tenant compte de l'environnement,
- 20 % ne se sont pas prononcés.

7. Section îlet Roland à Bas du Ruisseau :

- 64 % sont favorables à la solution à 2 ponts, qui paraît moins impactant sur la faune et la flore, avec une meilleure insertion dans le paysage et plus éloignée des chutes de blocs, tout en limitant l'apport de matériaux depuis l'extérieur,
- 17 % sont pour la route en remblai en rive gauche du Bras de Cilaos, qui paraît plus sûre et moins chère en entretien et le risque hydraulique paraît moins élevé compte-tenu de la largeur plus importante du Bras de Cilaos dans ce secteur,
- 19 % ne se sont pas prononcés.

8. Raccordement Sud de l'îlet Furcy :

- 49 % sont favorables à la route en remblai avec maintien de la largeur du Bras de Cilaos (avec destruction de 2 maisons), qui paraît moins impactant sur l'environnement, l'écologie et le paysage, qui évite un étranglement de la rivière réduisant ainsi les risques hydrauliques et avec un coût de travaux moins important,
- 34 % sont pour la route en remblai avec réduction de la largeur du Bras de Cilaos (sans impact sur le bâti), pour ne pas avoir de destruction de maisons,
- 17 % ne se sont pas prononcés.

Par les réponses données aux critères de choix pour les ouvrages à retenir pour la suite des études (pour les questions 5 à 8), globalement, les participants ont majoritairement manifesté leur préférence pour la prise en compte des risques naturels (risques hydrauliques et de mouvements de terrain), 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.

Les suggestions du public formalisées au travers des fiches d'expression et les réponses du maître d'ouvrage sont détaillées dans le chapitre suivant.

Le choix final des solutions techniques à retenir pour la suite des études se fera, au 2^e trimestre 2021, à partir des conclusions des études préliminaires du maître d'oeuvre tenant compte des enjeux techniques, environnementaux et réglementaires, des conditions d'organisation des travaux et de l'avis du public. Une mixité de solutions techniques pourrait être retenue sachant que les coûts d'investissement et de fonctionnement seront également pris en compte dans les critères de choix.

3.3 SUGGESTIONS ÉMISES DURANT LA CONCERTATION ET RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les suggestions émises durant la concertation (issues des fiches d'expression, des ateliers thématiques et des recommandations des garants) et les réponses du maître d'ouvrage sont classées par thématique :

1/ Organisation du projet global de Sécurisation de la RN5 :

(projet en cours Les Aloès / îlet Furcy et projet global)

*** Suggestions retenues par le maître d'ouvrage :**

- Sécuriser les 30km de la RN5 :
→ la relance des études pour le projet global à long terme est prévue en 2021/2022 (inventaires écologiques, levé des remparts, études préliminaires ...). Des travaux de sécurisation ponctuelle vont se poursuivre tout au long des prochaines années (écrans ou filets en falaises ou parois clouées ou murs en gabions contre les chutes de blocs) sans omettre les entretiens réguliers de la route (réparation de parapets, entretien des ouvrages hydrauliques, nettoyage quotidien de la chaussée ...).
- Rechercher tous les financements européens possibles :
→ les services concernés seront sollicités.
- Réduction des délais : 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, ...) / mise en place d'un comité de suivi de l'opération permanent :
→ avis favorable pour la mise en place d'un comité de suivi, envisagé d'ici fin 2021, le format de ce comité (composition, objectifs, rôles, fréquence ...) restant à définir. Les comités technique et de pilotage (COTEC/COPIL) déjà mis en place depuis 2018 vont se poursuivre tout au long des études.
- Associer le collectif des usagers Petit-Serré – îlet Furcy « Agir ensemble » aux réunions, notamment avec la DEAL :
→ les collectifs d'usagers seront invités à participer aux Comités de suivi, il n'est pas envisagé de les associer aux réunions de travail entre institutions.
- Favoriser les formations et embauches locales pour la réalisation des travaux :
→ des échanges avec les services concernés sont prévus pour définir les formations adaptées aux besoins des futurs travaux et à minima les clauses d'insertion sociales seront intégrées aux marchés de travaux, selon la réglementation en vigueur.

*** Suggestions à approfondir par le maître d'ouvrage :**

- Mise en place d'un protocole d'intervention avec solutions, en fonction du type de catastrophes, sur l'ensemble du tracé et sur les sections les plus exposées (sortie du Petit Serré, descente du Pavillon, ...) / définir les zones d'évacuation pour chaque quartier en cas d'effondrement de la route et déclencher l'état de catastrophe naturelle :
→ opportunité de cette étude à clarifier, contenu restant à définir et des échanges entre services internes de la collectivité sont à organiser.

- Prioriser la section Petit-Serré / Pavillon en raison des mouvements de terrain :
 - la relance des études est prévue en 2022 pour le projet global. Le traitement de la section Petit-Serré / Pavillon (ou toute autre section individualisée) indépendamment du projet global n'est pas autorisé jusqu'au dépôt des demandes d'autorisations réglementaires, notamment l'autorisation environnementale unique prévue au titre du Code de l'environnement. Des échanges avec les services de l'État sont prévus à ce sujet.
- Remarque qui sort du cadre du projet : Simplification des démarches pour les indemnités des professionnels lors de coupures prolongées de la route. Étendre davantage les indemnités, comme pour les salariés ou encore dans le cas des "petits" hébergeurs (« prestation d'hébergement ne nécessitant pas d'être professionnel ») :
 - cette demande sera relayée aux services concernés de la collectivité.
- Mise en œuvre d'une passerelle piétonne démontable, au plus vite, en cas d'emportement du pont bailey en amont de l'îlet Furcy, du type passerelle bois/ câbles en métal comme dans les structures d'accrobranches recevant du public (ou tyrolienne) :
 - cette solution provisoire sera prochainement étudiée par le maître d'ouvrage.

*** Suggestions non retenues par le maître d'ouvrage :**

- Anticiper la mise en place de moyens financiers pour le projet global (traitement complet de la RN5) par la création d'un fonds de souscription public (grand public) pour des travaux de "prévention et de réparation dus à des catastrophes climatiques". Forme d'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, ...) :
 - Le financement des infrastructures de transports, dans les DOM, repose sur une taxe spéciale sur les consommations de carburant (TSCC) qui alimente le Fonds d'Investissement des Routes et des Transports (FIRT),
 - Le maître d'ouvrage peut aussi chercher à monter des partenariats financiers avec d'autres collectivités et prévoit de rechercher des subventions de l'État et de l'Union Européenne (les projets visant à résorber des risques naturels sont actuellement éligibles à des aides de l'UE).
- Pour aider la collectivité à justifier ces investissements : réaliser une étude de Prospective Économique de création de nouveaux services permettant l'accès au patrimoine mondial de l'UNESCO sur Cilaos et sur toute l'île, avec une visibilité mondiale de ces nouvelles offres (VTT, trail, ... et logistiques associées) :
 - cette demande sort du champ de compétence de la collectivité.
- Développer des emplois et des activités socio-économiques et touristiques pour compenser le coût des travaux :
 - la réalisation des travaux favorisera ce développement. Les porteurs de projet pourraient solliciter des financements.
- Vérifier la possibilité de mutualiser les moyens Région / Département pour éviter la construction des 2 ponts (au Ouaki RD26 par le Département / aux Aloès RN5 par la Région) :
 - ces 2 ponts sont éloignés d'env. 2km, la réalisation d'un seul ouvrage impliquerait des sections de route nouvelle de part et d'autre de l'ouvrage et des nouvelles études qui pénaliseraient celles en cours.
- Exonérer la population des impôts dans l'attente des travaux :
 - cette demande sort du champ de compétence de la collectivité.

- Envisager la construction d'un pont barrage entre l'îlet Ti-Charles et l'îlet Furcy directement dans le Bras de Cilaos avec bassins de stockage d'eau, aire de loisir nautique (piscine, kayak, ferme de poissons), aire de pique-nique, serres de plantes tropicales et activités commerciales agroalimentaires :
→ solution complexe à réaliser au niveau technique et environnemental, à l'encontre de la continuité écologique réglementaire.
- Endiguer le village des Aloès pour réduire les risques d'inondation :
→ cette demande sort du champ de compétence de la collectivité.

2/ Caractéristiques et équipements de la nouvelle route secteur Les Aloès / îlet Furcy

*** Suggestions retenues par le maître d'ouvrage :**

- Privilégier les murs en moellons, notamment en remplacement des GBA béton :
→ les parapets seront prévus en moellons dans la continuité de ceux existants.
- Prévoir des réservations dans le projet pour les réseaux existants et futurs (eau potable AEP, eaux usées EU, EDF, fibre ...) :
→ des échanges sont prévus avec les différents concessionnaires afin de définir les besoins précis.
- Privilégier des matériaux durables contre le vandalisme :
→ une attention particulière sera apportée au choix des matériaux dès les études d'avant-projet.
- Mise en place de boucles de comptage de vélo, en vue d'atteindre de futurs objectifs de fréquentation, d'avoir une véritable politique de développement :
→ demande prise en compte après vérification de la nécessité de mettre en place ces boucles.
- Sécurisation des falaises : préserver, via la pose de filets autour des espèces, les Bois de paille-en-queue endémique, les Benjoins, les Lataniers rouges :
→ ce principe de pose sera privilégiée dans la mesure du possible.
- Prise en compte de l'impact du bruit en phase travaux et en exploitation (bruit du à la vitesse / proximité des voitures avec les zones habitées) / Prévoir des mesures pour réduire les nuisances sonores au contournement des habitations :
→ des dispositifs de réduction des nuisances sonores sont prévus s'agissant d'une obligation réglementaire. Un état initial du niveau sonore existant a déjà été réalisé dans le cadre des études environnementales préliminaires.
- Nettoyage régulier de la route à poursuivre :
→ une équipe dédiée à l'entretien quotidien de la route est déjà prévue à cet effet.

*** Suggestions à approfondir par le maître d'ouvrage :**

- Création de 2 bandes multifonctionnelles de chaque côté de la chaussée et éloignées de la circulation par des parapets / séparateurs permettraient un objectif maximal de sécurité, pour les piétons, vélos et PMR :
→ 2 bandes multifonctionnelles de part et d'autre de la chaussée impliqueraient une augmentation de l'emprise de la plateforme, des impacts sur l'environnement et le paysage, du délai et du coût des travaux, non justifiée au vu du nombre de vélos sur cette route de montagne. L'opportunité des 2 bandes sera clarifiée avant le démarrage des études d'avant-projet.

- Si une seule bande était réalisée, créer préférentiellement la bande multifonctionnelle dans le sens montant, là où le différentiel de vitesse voiture et vélo est important, avec entretien de la végétation pour assurer la visibilité dans les courbes, cela conduira à avoir dans le sens montant St Louis/Cilaos la bande vélo parfois à droite, parfois à gauche. Appliquer des doubles bandes vertes du côté où il n'y a pas de bande cyclable. Optimisation de l'emprise par utilisation du caniveau des eaux pluviales de la route, à recouvrir par des grilles pour usage piétons / vélos. En tête de réseau, prévoir un caniveau en V de 30 cm de large et 5 cm de profondeur. Le caniveau serait approfondi et élargi au fur et à mesure de la venue d'eau ou étudier la possibilité de caniveau couvert busé ou pas, utilisable en bande multifonctionnelle :
→ ces différentes propositions seront étudiées en avant-projet.
- Coloration des pistes cyclables teintées dans la masse, pas de peinture : dangereux, risque de glissade en temps de pluie, mise en place de dispositifs de visibilité de nuit et par temps de pluie (bande de vigilance/d'éveil en rive) en limite de la chaussée avec la bande multifonctionnelle :
→ ces différentes propositions seront étudiées en avant-projet.
- Sécurité sur RN5 : mise en place de bornes d'appel d'urgence, de dispositifs de ralentissement (panneaux de limitation de vitesse, radar pédagogique, ralentisseurs, bandes rugueuses, revêtement différencié type pavé à proximité des zones habitées permettant de ralentir la circulation comme ce qui existe au Petit Serré), stationnement pour camion pour éviter des arrêts sur chaussée :
→ ces différentes propositions seront étudiées en avant-projet, selon les règlements techniques en vigueur.
- Prévoir des stationnements bus avec des abris bus esthétiques, adaptés aux PMR et avec passages sécurisés
→ ce sujet sera à approfondir avec la CIVIS et la Semittel.
- Lieu dit "Roche suspendue" : étudier une solution permettant aux camions de circuler en restant sur sa voie
→ la solution à ce problème serait de casser en partie la paroi rocheuse en aplomb de la RN5, cette solution n'est pas simple à réaliser et demande réflexion.
- Si éclairage public, en exploitation, à proximité des zones habitées : éclairage sur détecteur de présence à privilégier ou selon tranche horaire (avec éclairage vertical) :
→ il n'est prévu à ce stade un éclairage public. L'opportunité de cet éclairage sera discutée avec la mairie de Saint-Louis.
- Éviter la destruction des maisons sur l'îlet Furcy :
→ le projet est étudié avec une volonté du maître d'ouvrage de limiter les impacts sur le bâti. Seul le raccordement sud à l'îlet Furcy pourrait impliquer la destruction de 2 maisons compte-tenu des fortes contraintes hydrauliques du Bras de Cilaos dans ce secteur. Cette décision sera prise après finalisation des études préliminaires.
- Éviter les ponts avec piles en rivière :
→ dans la mesure du possible, les ponts sans appui en rivière seraient à privilégier mais la largeur du Bras de Cilaos et les contraintes environnementales doivent également être prises en compte.
- Endiguer l'îlet Rond pour protection des gens en cas de forte crue :
→ la possibilité de cet endiguement sera étudié en avant-projet, sachant que par la présence des 2 ponts situés de part et d'autre de ce contournement, une partie de l'îlet serait déjà protégée.
- Déplacer la route de contournement de l'îlet Rond vers la rivière et le chemin de desserte de l'îlet Rond pour limiter de couper les terrains :

→ la possibilité de ce déplacement sera étudiée en avant-projet.

*** Suggestions non retenues par le maître d'ouvrage :**

- Étudier la possibilité d'une circulation piétonne / vélo suspendue sous le tablier des ponts pour une meilleure sécurité, un aspect touristique de 1ère ordre et créer un environnement de circulation unique au monde :
→ une circulation piétonne / vélo suspendue sous le tablier des ponts impliquerait une hauteur d'ouvrages plus importante avec plus d'impact dans le paysage et des difficultés techniques pour les raccordements des ponts à la RN5 existante.
- Envisager une sortie vers l'Entre-Deux à partir de l'îlet Roland pour éviter d'aller vers la Rivière et le Ouaki :
→ cette solution est techniquement complexe et impacterait fortement l'environnement et le paysage.

3/ Aménagements connexes à la route

*** Suggestions retenues par le maître d'ouvrage :**

- Intégration du Plan d'Interprétation et de Valorisation Ecotouristique de l'itinéraire de la route de Cilaos porté par la CIVIS (haltes touristiques, valorisation patrimoines / paysages) :
→ cette demande est déjà prise en compte dans les études en cours, des réunions ont déjà eu lieu avec la CIVIS et vont se poursuivre durant les prochaines étapes.
- Prévoir un traitement paysager de l'entrée de l'îlet Furcy :
→ ce traitement est prévu depuis le début des études en cours, des réunions entre partenaires sont à organiser dans le courant de l'année.
- Maintenir un accès à la rivière aux habitants des îlets, avec possibilité de développement d'activités de plein air :
→ cet accès est prévu, son positionnement pourra être défini après réalisation de l'avant-projet, des réunions entre partenaires/institutions sont à organiser dans le courant de l'année 2021.

*** Suggestions à approfondir par le maître d'ouvrage :**

- Création d'un parking relais à l'îlet Furcy : pôle multi-services, centre multi-modal sécurisé (bornes relais, bornes de recharge vélo, voiture, PMR), point d'information touristique / services, réparateur / service assistance. L'ensemble des activités bénéficierait aux habitants d'îlet Furcy,
- Privilégier des équipements tout en un, de type station multi-service pour vélo/VAE, regroupant à la fois la recharge VAE, recharge mobile, wifi touristique, support/stockage vélo, kit de réparation, gonflage des pneus, consigne,
- Création d'aire de repos avec éclairage public (solaire) sur secteurs adaptés, avec sanitaires (borne électrique, espace snack, détente), panneaux d'informations administratives et/ou touristiques,
- Intégrer les propositions d'aménagements du PIVE, notamment une zone de stationnements au niveau de l'îlet Roland (bus / voitures) pour nouveau point de vue sur le paysage, accès au sentier de l'Entre-Deux,

vue sur l'ancienne route avec espace d'interprétation pouvant être intégrés au revêtement de sol pour limiter tout vandalisme (poudrière, pile de l'ancien pont, informations sur la biodiversité, espèces existantes),

- Mise en place d'une signalétique adaptée depuis Saint-Louis, développement du réseau @ permettant une connexion internet publique et des outils de communication (point d'information pour les services et activités possibles à proximité) et réfléchir à une dimension du mobilier urbain "connecté" à usage du public,
- Mise en valeur des zones touristiques (aval/amont) : les îlets, canal des Aloès / Faire de cette portion une étape relais avec création de zones de loisirs et d'équipements connexes,
- Accès à la rivière à organiser générant une problématique de braconnages / déchets / dégradation de la biodiversité : travail pédagogique auprès de la population et des scolaires à mettre en place, définir des endroits dédiés pour limiter les accès, mise en place de dispositifs d'information pour sensibilisation du public sur les comportements écoresponsables à avoir,

→ pour l'ensemble des points ci-dessus, des réunions de travail doivent avoir lieu avec différents partenaires pour clarifier les besoins, étudier les faisabilités, modalités de réalisation et d'exploitation...

- Développer les activités annexes en valorisant la traversée de l'îlet Furcy par les vélos :
→ la mise en place d'une signalétique adaptée et un marquage au sol seront étudiés.
- Demande de rétablissement des 2 sentiers existants : îlet Roland / Entre-Deux et Petit-Serré / Tapage :
→ le rétablissement du sentier îlet Roland / Entre-Deux est prévu. Le sentier Petit-Serré / Tapage est hors secteur du projet mais pourrait être étudié dans le cadre du projet global.

*** Propositions non retenues par le maître d'ouvrage :**

- Création, à mi-chemin, d'un « lien relais » à Peter Both avec le pôle multi-services d'îlet Furcy. Peter Both serait plutôt un lieu pour des dépannages éventuels :
→ hors secteur du projet en cours, cet aménagement pourrait être étudié dans le cadre du projet global.
- Étudier, en mesure compensatoire, la sécurisation du rempart de l'Entre-Deux, notamment pour la réouverture de l'école primaire de l'îlet Furcy :
→ cette demande ne rentre pas dans le cadre du projet et elle ne pourrait être considérée comme mesure compensatoire.
- Développer les activités annexes en favorisant la traversée des bourgs, étudier la faisabilité d'un itinéraire mode doux en traversée du village des Aloès depuis la croix Jubilé en sortie de la Rivière jusqu'à l'OA1 :
→ cette solution est complexe à réaliser au vu du dénivelé très important entre la croix Jubilé et le village des Aloès en contrebas, avec impact sur l'environnement.

4/ Organisation et déroulement des travaux

*** Suggestions retenues par le maître d'ouvrage :**

- Sécuriser la circulation lors de la phase travaux, maintenir les accès aux habitants du secteur, prévoir des pistes de contournement dédiées :
→ ces éléments sont nécessairement pris en compte dans les études.

- Évaluer de la manière la plus précise possible les opportunités et les contraintes de temporalité des travaux :
→ un phasage des travaux sera étudié dès les études d'avant-projet.
- Circulation des camions pendant la phase travaux : prévoir un accès indépendant au chantier, par une piste dans le Bras de Cilaos (pour éviter la circulation des camions en zone urbaine, notamment la traversée de la Rivière Saint-Louis) tout en limitant son linéaire dans le lit majeur du Bras de Cilaos afin de diminuer la destruction d'habitats au niveau des gués, avec une continuité écologique à assurer :
→ la réalisation de cette piste, avec prise en compte des contraintes environnementales est déjà envisagée, des réunions de travail avec les différents partenaires concernées seront organisées pour acter la réalisation de cette piste, avant le démarrage des études d'avant-projet.
- Limiter les impacts sur la rivière (augmentation des matières en suspension MES, risque de pollution de l'eau) :
→ les mesures nécessaires seront réfléchies et intégrées aux marchés de travaux.
- Privilégier le choix d'une piste et d'un projet minimisant l'apport de matériaux :
→ les études en cours prennent en compte cette problématique.
- Prise en compte de l'impact des travaux sur la qualité de l'air (poussière), problématique des arrosages de pistes pendant les périodes de sécheresse, clarifier la provenance de l'eau, définir le coût des arrosages :
→ ces éléments seront pris en compte clarifiées en cours d'études et à prévoir dans les marchés de travaux.
- Prévoir une formation des entreprises (ouvriers) et tout autre intervenant sur site, sur le respect de l'environnement :
→ une mission de coordination est prévue sur ce projet, des actions de sensibilisation des entreprises aux respects de l'environnement seront menées auprès des entreprises avant le démarrage des travaux.

*** Suggestions à approfondir par le maître d'ouvrage :**

- Accélérer le début des travaux :
→ le maximum de moyens est mis en place par le maître d'ouvrage pour accélérer le déroulement des études, seuls les délais réglementaires ne pourront être réduits (délai d'instruction des autorisations réglementaires, délai de consultation des entreprises ...).
- Prévoir des travaux de nuit :
→ cette possibilité doit être préalablement vérifiée au niveau réglementaire.
- Éclairage pour travaux de nuit : pas sur toute l'année, bonne période à définir et selon toutes les espèces identifiées sur site (chiroptères, oiseaux nocturnes), cf. calendrier SEOR des nuits sans lumière pour l'avifaune :
→ cette option doit être préalablement vérifiée au niveau réglementaire.
- Gestion de l'information concernant la "santé" de la route, à donner en temps réel sur les panneaux à messages variables (PMV) installés sur la RN5 (indication des zones de travaux, micro-coupures, état du réseau routier en faveur des usagers de la route) ou sur les réseaux sociaux ou autres :
→ la possibilité d'améliorer le dispositif existant sera étudiée.
- Revoir les horaires de purge, ne plus prévoir de purge durant les heures de pointe :

→ cette demande sera pris en compte dans la mesure du possible et selon les conditions climatiques.

- Utilisation d'huile "naturelle" en remplacement des huiles de synthèse dans les engins de chantier :
→ cette possibilité reste à vérifier.

*** Propositions non retenues par le maître d'ouvrage :**

- Ne pas réaliser la piste d'accès dans le Bras de Cilaos :
→ il est fort probable que la nécessité de réaliser une piste en rivière soit confirmée. Les conditions de réalisation et les contraintes d'exploitation seront clarifiées avant le lancement des études d'avant-projet et après échanges auprès des services concernés.
- Étudier l'accès au chantier par le chemin Piton sur la commune de Saint-Louis :
→ le chemin Piton dans sa configuration actuelle ne permet pas d'accéder au chantier et sa réalisation nécessiterait des études et investissements complémentaires non prévus à ce jour, avec des destructions de maisons impliquant des autorisations réglementaires et des délais supplémentaires non compatibles avec les études du projet de sécurisation en cours.
- Privilégier la fabrication sur place du béton :
→ le mode d'exécution sera clarifié ultérieurement et dépendra des propositions faites par les entreprises qui seront retenues pour les travaux (ce point relève de la responsabilité des entreprises).

5/ Compléments d'études à envisager

*** Suggestions retenues par le maître d'ouvrage :**

- Mise en valeur de l'ancienne route, devenir des délaissés routiers à clarifier, maintien des seuls délaissés nécessaires aux entretiens ultérieurs :
→ ce sujet sera clarifié pendant les études d'avant-projet.
- Importance de poursuivre les réflexions autour du volet Paysages avant le choix final des solutions pour les études d'avant-projet / développer une étude paysagère du projet avec une approche des nouveaux points de vue depuis la future route et un aperçu de la nouvelle route depuis des points restant à définir :
→ l'étude paysagère est en cours par le maître d'œuvre et fait déjà l'objet d'échanges avec les services de l'État et du Parc National de la Réunion.
- Vallée du Bras de Cilaos / RN5 : patrimoine paysager exceptionnel, attention à ne pas perdre le classement au patrimoine mondial de l'Unesco :
→ ce sujet sera traité dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet et fera prochainement l'objet d'échanges avec le Parc National de la Réunion.
- Étudier des mesures compensatoires par rapport à l'impact du déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC) :
→ cette démarche est prévue dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (étude d'impact à produire par le maître d'œuvre).
- Si destruction d'individus et d'habitats d'espèces inévitable, dérogation aux espèces protégées à prévoir et mesure compensatoire à étudier :

→ cette démarche est prévue dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet (étude d'impact à produire par le maître d'œuvre).

- Mise en place des mesures habituelles de réduction des impacts : se rapprocher du Département pour prendre connaissance des mesures prises par rapport aux franchissements de bras vifs par la piste dans le Bras de la Plaine, notamment mise en place d'une mission éco-garde pour la surveillance quotidienne de la piste :
→ une réunion sera organisée avec les services concernés avant le démarrage des études d'avant-projet.
- Contrôler l'apport de nouvelles espèces exotiques envahissantes (EEE) via le chantier et les matériaux : connaissances des EEE à approfondir auprès de spécialistes / suivi régulier à mettre en place pour élimination et éviter la prolifération (notamment après les pluies) / inventaire annuel avant et pendant les travaux à organiser / traçabilité des matériaux et des engins pouvant participer à l'apport des EEE à mettre en place / identification des solutions de remise en état des zones dégradées :
→ des échanges avec les spécialistes et les différents partenaires concernés (Conservatoire botanique, Office Français de la Biodiversité, DEAL, PNR ...) seront organisés avant le lancement des études d'avant-projet et des protocoles de suivi et de traçabilité seront intégrés aux marchés de travaux.
- Prendre connaissance du projet d'arboretum sur l'îlet Alcide (aire de pique-nique, îlet Long sur plan IGN), pour préserver les espèces endémiques, porté par l'association ONG l'Homme et l'Environnement de la Réunion (démarche de structuration de projets à impacts positifs, dans un intérêt de préservation de l'environnement, de développement durable et de commerce équitable) et étudier les mesures compensatoires possibles :
→ des échanges avec l'association ONG et les différents partenaires concernés (Conservatoire botanique, Office Français de la Biodiversité, DEAL, PNR ...) seront organisés avant le lancement des études d'avant-projet.

*** Suggestions à approfondir par le maître d'ouvrage :**

- Vérifier la possibilité de repeuplement du milieu aquatique auprès de Hydro Réunion (ancien ARDA),
- Dispositif de surveillance du cours d'eau à mettre en place (suivi de la population aquatique, de la qualité de l'eau), se rapprocher de l'Office de l'eau,
- Vérifier la possibilité de déplacement et de récolte de graines pour les espèces protégées présentes dans le lit de la rivière et en pied de rempart (3 espèces protégées pouvant être impactées par le projet parmi les 8 recensées dans la zone d'étude : *Hibiscus ovalifolius* Ketmie à feuilles ovales, indigène pionnière de la Réunion et 2 fougères),
- Présence d'oiseaux classiques protégés (Puffin, Pétrel, Paille-en-queue, Busard de Maillard, ...), impacts sur les habitats lors des travaux de purge, de pose des filets, de destruction de blocs rocheux ... : programmer ces travaux hors des périodes de reproduction (calendrier SEOR) et compenser les habitats détruits en créant d'autres habitats à proximité,
- Connaissance des espèces à approfondir par une étude spécifique avec un radar pour définir les altitudes de vol et trajectoires variables selon les espèces et conditions météorologiques,
- Risque de collisions avec les câbles aériens ou du pont en arc : éviter l'éclairage public / ne pas retenir la solution du pont en arc / rechercher des systèmes d'effarouchement si certains ouvrages peuvent créer un obstacle avéré ou potentiel sur le corridor de migration,

→ pour l'ensemble des points ci-dessus et afin d'étudier toutes les possibilités, des échanges avec les spécialistes et les différents partenaires concernés seront organisés avant le lancement des études d'avant-projet selon les problématiques identifiées (Fédération Départementale de la Pêche, Office de l'eau, Office Français de la Biodiversité, DEAL, PNR, Conservatoire Botanique National - CPIE Mascarin, associations environnementales ...).

- Étudier, également en mesure compensatoire, la replantation des espèces protégées sur le territoire communal, notamment dans les écoles :
→ cette demande doit faire l'objet d'échanges avec la Mairie de Saint-Louis.

*** Propositions non retenues par le maître d'ouvrage :**

- Prendre l'attache d'un paysagiste externe à la maîtrise d'œuvre (aspect paysager peu pris en compte tel que présenté dans le dossier de concertation), ou prévoir un concours de prestataires pour travailler sur le volet Paysages :
→ les études paysagères sont déjà confiées à la maîtrise d'œuvre.

6/ Points divers :

- Bus et déplacement par bus :
 - Prévoir de la place pour les vélos dans les bus (y compris vélo tandem, vélo couché ...)
 - Mise en place de bus plus petits avec un trafic plus régulier, avec horaires à revoir (en fonction des périodes de la journée « plus ou moins de voyageurs ») et possibilité de stationner dans l'îlet Furcy)
→ cette demande sort du champ de compétence de la collectivité, elle sera relayée à la CIVIS (Semittel) en charge des transports publics.

3.4 BILAN DES GARANTS DE LA COMMISSION NATIONALE DE DÉBAT PUBLIC (CNDP)

Le bilan des garants de la CNDP est joint en annexe au présent bilan intermédiaire du maître d'ouvrage.

En conclusion, les garants signalent une forte volonté du maître d'ouvrage de réussir la concertation qui a mis en œuvre les moyens utiles et nécessaires à son organisation et que la concertation s'est très bien déroulée. 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.

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.

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.

Le maître d'ouvrage s'est efforcé de répondre de manière précise aux questions du public lors des réunions publiques ou autres évènements organisés tout au long de la concertation.

En conclusion, 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 provisoire pour piétons en cas d'urgence (si emportement du pont bailey en amont de l'îlet Furcy) mériterait une réponse plus complète de la part du maître d'ouvrage.

Les garants conseillent également au maître d'ouvrage de prévoir, d'ores et déjà, dans sa 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. Les garants proposent, en liaison avec la post-concertation, que soit constitué un comité de suivi avec les usagers et les services concernés.

En conclusion des recommandations des garants, le maître d'ouvrage a prévu d'étudier la mise en œuvre d'une passerelle provisoire pour piétons en cas d'urgence (si emportement du pont bailey en amont de l'îlet Furcy) et de mettre en place un comité de suivi avec les usagers et les services concernés d'ici fin 2021.

Cependant aucune suite ne sera donnée à la demande 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.

Les éléments de réponse aux recommandations des garants sont détaillés dans le chapitre précédent relatif aux suggestions émises durant la concertation et réponses du maître d'ouvrage.

4. CONCLUSION DE LA CONCERTATION

En conclusion de cette concertation, il est à noter :

- une faible participation du public (env. 160 personnes se sont déplacées lors des différents évènements publics ou manifestés au travers des fiches d'expression),
- une organisation de cette concertation jugée satisfaisante (plus de 80 % des avis exprimés sur les 59 fiches d'expression reçues),
- un public globalement favorable au projet de sécurisation de la RN5, section les Aloès / îlet Furcy (plus de 80 % des avis exprimés),
- un public globalement favorable à la modification des Espaces Boisés Classés, nécessaire à la réalisation de ce projet, (plus de 80 % des avis exprimés),
- une demande forte de poursuivre cette opération dans les meilleurs délais possibles.

L'avis du public concernant le choix des variantes techniques à étudier en avant-projet (et des critères les plus importants à prendre en considération), sera intégré à l'analyse comparative du maître d'œuvre dans le cadre des études préliminaires, avant décision finale du maître d'ouvrage.

Le choix final des solutions techniques à retenir pour la suite des études se fera, au 2^e trimestre 2021, à partir des conclusions des études préliminaires du maître d'œuvre tenant compte des enjeux techniques, environnementaux et réglementaires, des conditions d'organisation des travaux et de l'avis du public. Une mixité de solutions techniques pourrait être retenue sachant que les coûts d'investissement et de fonctionnement seront également pris en compte dans les critères de choix.

« Il est proposé de poursuivre le projet de sécurisation de la RN5 Les Aloès / îlet Furcy, sur les bases suivantes :

- valider le bilan intermédiaire de la concertation menée, du 16 octobre au 16 décembre 2020, dans le cadre du projet de « Sécurisation de la RN5 – Route de Cilaos – Secteur Les Aloès / Îlet Furcy » et de la procédure de Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme de la commune de Saint-Louis, assujettis à évaluation environnementale (ci-joint en annexe 1),
- poursuivre la concertation pendant la phase d'études du projet et intégrer le bilan final au dossier d'enquête publique,
- continuer à informer le public, en maintenant sur le site internet de la Région, un lien permettant un accès au dossier de concertation et à son bilan intermédiaire, ainsi qu'aux futurs documents,
- mettre en place un comité de suivi du projet de sécurisation de la RN5 avant fin 2021,
- étudier la possibilité de réaliser une passerelle provisoire qui pourrait être mise en place immédiatement en cas d'emportement du pont bailey en amont de l'îlet Furcy, dans l'attente de son remplacement ou d'un passage à gué à réaliser dès que les conditions climatiques le permettraient,
- poursuivre les échanges et réunions de travail avec les différents partenaires (spécialistes / institutions), avant le lancement ou pendant les études d'avant-projet prévues en juin/juillet 2021, selon les problématiques identifiées (liste non exhaustive) :
 - recherche de financements européens,
 - modalités des formations et embauches locales pour la réalisation des travaux,
 - amélioration des connaissances du milieu naturel (faune/flore), étude des solutions et mesures d'évitement, de réduction ou compensatoires à prévoir,
 - intégration du projet dans le paysage et mise en valeur des sites remarquables de la vallée,
 - réalisation de la piste d'accès en rivière (conditions de réalisation et contraintes d'exploitation),
 - intégration des réseaux d'eau potable AEP, eaux usées EU, EDF, fibre... ,
 - intégration du PIVE porté par la CIVIS,
 - traitement paysager de l'entrée de l'îlet Furcy,
 - aménagements connexes à la route (création d'un parking relais, aire de repos, développement du réseau permettant une connexion internet publique et des outils de communication, mise en valeur de zones touristiques, définition des arrêts de bus, ...),
 - points d'accès à la rivière aux habitants des îlets, avec éventuel développement d'activités de plein air.

Et intégrer aux études, les recommandations issues de ces échanges, dans l'intérêt de réussir le meilleur projet possible.

ANNEXE 1 : BILAN DES GARANTS DE LA CNDP

Le bilan des garants de la Commission Nationale de Débat Public, en date du 16 janvier 2021, est joint en annexe 1 du présent bilan intermédiaire du maître d'ouvrage.

ANNEXE 2 : PUBLICATIONS DANS PRESSE LOCALE

L'ACTU | Le JIR | 11
Jeudi 1^{er} octobre 2020 | FAITS DIVERS

Le SDIS se prépare aux incendies de la saison sèche

ENVIRONNEMENT. Le SDIS (Service départemental d'incendies et de secours) tient à rappeler les règles de bonne conduite à la population, qui se traduisent par des gestes simples.

La saison sèche est de retour depuis quelques semaines sur notre île, avec la multiplication des départs d'incendies. L'occasion pour le lieutenant-colonel Elvis Chamand, conseiller technique feux de forêts au SDIS de faire le point. "La période à risques court de 15 septembre au 15 décembre. Les feux de végétation englobent tous les types de feux, de cannes ou de forêts. L'année dernière, nous avons comptabilisé 450 départs de feux sur le secteur Ouest. Les feux de forêts se situent dans les hautes de l'île et nous en avons comptabilisés 12 en 2019."

Avec l'arrivée du beau temps, les Réunionnais adeptes du pique-nique en forêt doivent redoubler de vigilance. Il y a des règles simples à appliquer pour préserver notre belle nature. "On se rend compte malheureusement que certains lancent des feux hors emplacements prévus. On risque de se retrouver avec des situations catastrophiques", déplore le lieutenant-colonel. Pour les habitations situées à proximité des bûcs et forêts, il est obligatoire de débroussailler les alentours de sa maison pour couper toute combustion et la propagation des flammes.

Autre point de vigilance, les travaux qui peuvent dégénérer. "Tout ce qui provoque des étincelles peut générer des départs, on l'a déjà constaté". Les mégots de cigarettes jetés par les fenêtres de voitures ou même sur la chaussée peuvent aussi être dévastateurs.

Le dispositif du SDIS est prêt, avec un maillage des services des sapeurs-pompiers mais également le Parc national, l'ONEF, les forces de l'ordre et les FA2SDIF.

"Au sein du SDIS, on a renforcé les services sur la couronne littorale en hommes et en moyens. Nous avons toute une chaîne d'astreinte, un avion de reconnaissance et un détachement hélicoptère. Nous avons une étude journalière avec Météo France et la préfecture pour connaître les niveaux de risques au quotidien. Un drone est également déployé sur les interventions en renfort", détaille le lieutenant-colonel.

L'ARRIVÉE DU DASH PRÉVUE POUR LE MOIS D'OCTOBRE

Tous les Réunionnais ont gardé en mémoire les incendies du Maïdo et depuis bientôt 10 ans, le Dash est déployé en renfort tous les ans. "On prépare sa venue sur 24 heures pour le mois d'octobre. Cela ne fait plus de doute. Toutes les années, il nous montre qu'il est nécessaire avec sa puissance de 10.000 litres sur les flammes". Depuis ces incendies, le SDIS n'a eu de cesse d'améliorer ses techniques de lutte contre les flammes. Le DIH (Département d'intervention hélicoptère) existe depuis les incendies du Maïdo, avec un effectif d'une centaine d'hommes. "C'est une activité dangereuse, sur des terrains escarpés. Nous avons développé de nouvelles techniques de recherches des causes et des circonstances des incendies pour retrouver l'origine des feux importants. Cela nous permet de faire remonter des statistiques et d'adapter notre stratégie. Nous avons une unité de brulage dirigé qui est née depuis peu, sur la zone de la savane. C'est dans un but préventif, on peut très bien avoir des brulages dirigés pour mieux maîtriser un espace à risque, à proximité des habitations par exemple", conclut le lieutenant-colonel, Elvis Chamand. Les sapeurs-pompiers comptent sur la vigilance de la population pour déclarer tous les départs de feux dont ils sont témoins en appelant le 18.

Le lieutenant-colonel Elvis Chamand, conseiller technique feux de forêts au SDIS (photo LIX).

LAURENCE GILBERT

Le JIR TV

UNE ARNAQUE SUR DEUX A LIEU SUR INTERNET

Michael Pouvin se livre sur son dernier duo

Comment trouver l'espèce qui s'installe ?

La génération écrans, génération italique ? Sur Arte

SAMEDI 3 OCTOBRE

RETROUVEZ VOTRE HEBDO TV GRATUIT TOUS LES SAMEDIS AVEC **JIR**

CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

SECURISATION DE LA RN5, ROUTE DE CILAOS SECTEUR LES ALOËS / ILET FURCY

Concertation portant sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Louis

DONNEZ VOTRE AVIS ! DU 16 OCTOBRE AU 16 DÉCEMBRE 2020

SUR WWW.REGIONREUNION.COM OU SUR LES LIEUX D'EXPOSITION

LIEUX D'EXPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION

- Commune de Saint-Louis / Case du Petit-Serré (RDJ4 à 12h00 / 13h00 à 16h00 du lundi au vendredi)
- Commune de Cilaos / Salle attenante à la salle multimédia (RDJ4 à 12h00 / 13h00 à 16h30 du lundi au jeudi / 9h00 à 12h00 le vendredi)

RÉUNIONS PUBLIQUES

- Ilet Furcy, plateau synthétique / Jeudi 19 octobre à 16h30
- Salle multimédia de la Mairie de Cilaos / vendredi 23 octobre à 16h30
- Stado Ludovic Viadere à Saint-Louis / Jeudi 16 novembre à 16h30

PERMANENCE TECHNIQUE SUR LIEUX D'EXPOSITION

- Saint-Louis / Jeudi 29 octobre et Jeudi 26 novembre de 13h00 à 16h00
- Cilaos / Vendredi 30 octobre et Vendredi 27 novembre de 9h30 à 12h00

ATELIERS THÉMATIQUES EN PRÉSENCE DE PROFESSIONNELS, D'ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES

ateliers et ateliers de concertation sur les lieux d'exposition

Nombre de publications dans le JIR : 13 parutions (1/3/6/10/15/19/23 octobre - 14/16 novembre - 1/3/8/10 décembre 2020)

GRÈVE DES ASSISTANTS D'ÉDUCATION

«Ce métier, nous l'aimons !»

Répondant à un appel national à la grève, une quarantaine d'assistants d'éducation (AED) se sont mobilisés hier devant le rectorat de La Réunion, à Saint-Denis. Une mobilisation modeste à l'échelle de l'académie (10,37 %), néanmoins inédite, voire « historique », pour cette profession qui réclame une « reconnaissance » et une revalorisation de son statut.

Les assistants d'éducation des Bouches-du-Rhône ont initié le mouvement et la mobilisation a pris forme et s'est concrétisée hier par un appel à la grève national. À La Réunion, une partie des assistants d'éducation (AED) ont suivi et la vie scolaire a tourné au ralenti dans plusieurs établissements (le rectorat comptabilisant un taux de 10,37 % de grévistes dans les collèges et lycées, sur plus de 5 600 AED embauchés sur l'île).

Devant le rectorat à Saint-Denis, une quarantaine d'assistants d'éducation se sont mobilisés dans la matinée, à l'appel d'un collectif nouvellement créé (AED 974) pour faire entendre leur voix et porter la revendication à une « revalorisation » du métier d'assistant d'éducation. Ces « pleus », qui avant la création du statut d'AED en 2005, se faisaient encore appeler « surveillants d'externat » ou encore « maîtres d'internat » et qui aujourd'hui revendiquent un droit à la titularisation après avoir notamment participé à la continuité pédagogique durant le confinement (en assurant une présence dans les établissements et en faisant parvenir les copies aux élèves privés d'internet).

«C'est un métier à part entière»

« Les AED gèrent les absences, font remonter les cas au CPE, appellent les parents, gèrent le flux des élèves... Ce n'est pas une tâche effaçable et sans nez, un établissement ne fonctionne mais pas, ou alors seulement dépourvus », défend Thierry Harroche, conseiller principal d'éducation au collège des Aéroports et représentant du SNAIC qui, par solidarité, est venu manifester devant les grilles du rectorat, au titre que la Saper et FO pour « défendre cette fonction » et porter la revendication de la « pérennisation » de l'emploi « pour ceux qui y travaillent ».

Car pour l'heure, les AED ne peuvent prétendre à autre chose qu'un contrat renouvelé tous les ans (pour une durée de six ans maximum), sans formation (ou perspective de carrière), sans la prime Rep+ que touchent les professeurs, sans la gratification des re-

pas le matin et plus spécifiquement à La Réunion, avec un salaire du mois d'avril dilué sur le mois de septembre en raison de la rentrée décalée.

« Comme nos collègues de France, nous sommes payés le jour de la rentrée, on n'est payé que 37 jours et l'autre partie du mois d'août en septembre... Mais pour ceux qui ne sont pas étudiants, il faut pouvoir tout assumer entre-temps », dénonce Christelle, 41 ans et assistante d'éducation au collège Antoine Soubou de Saint-Paul, un établissement qui compte 11 AED (dont un informaticien) pour près de 640 élèves.

« On aime notre travail, agréable et elle aux côtés de deux de nos collègues en grève. C'est un métier à part entière, on l'exerce au même titre que les autres métiers qu'on a faits dans nos vies. On travaille pour payer nos factures, le loyer et pour faire vivre nos enfants pour ceux qui en ont ».

Malgré la situation délicate qui prévaut (encore) aux assistances d'éducation de milieu urbain que leurs collègues de métropole (à mi-temps, un AED touche environ 900 € nets à La Réunion), les AED estiment que leur statut « n'est plus en adéquation avec le rôle qu'ils jouent ». « On a un rôle crucial car on fait le lien avec le monde et en même temps, on est en premier ligne », estime Maël, 25 ans, qui ne se considère « vraiment pas comme un pion » pour sa 3^e année au collège Antoine Soubou et assure que « le Rep+ se voit vraiment sur le terrain (car) il y a beaucoup plus de présence que de papier, sans être rémunéré ».

Des élèves «de plus en plus virulents»

« On est souvent psychologue, infirmière (quand celle-ci est absente), confident, qu'on assiste et éducatif, puisqu'on participe aussi à la vie scolaire pour la qualité on est payé 13 € de l'heure, mais pas du tout autant que les professeurs », pointe Anne-Julia, 36 ans, également AED à Antoine Soubou, estimant que son « boulot demande beaucoup de réactivité, de dynamisme et du physique car on reste debout tout le temps, du matin au soir » et qu'il est de venu



Hier matin, une quarantaine d'assistants d'éducation se sont mobilisés devant le rectorat. (Photo Philippe Chan Cheung)

très compliqué de le concilier avec des études.

« C'est très compliqué, car on est parti dans le grand bain », abonde Sacha, titulaire d'un master en histoire-géographie et préparant le Capes, qui comme tous « l'équipe du mardi » du lycée Leconte de Lisle de Saint-Denis a fait grève hier, « par contre la direction du lycée », mais pour protester contre la baisse de salaire « inacceptable » du mois d'octobre, le coupac autour des masques en tissu « dont on a appris qu'il y avait des produits nocifs », pour « les collègues des zones Rep+ sans prime » et l'absence de vraie formation sur le terrain.

« Moi, j'ai la chance d'avoir débrouillé dans une équipe expérimentée, mais c'est très compliqué, assure-t-il. Les élèves sont de plus en plus virulents, les parents démontrent de la rébellion... C'est ma 2^e année, j'aime la vie scolaire, mais il n'y a aucun respect, aucune valorisation, aucune formation interne. Au bout de six ans d'être pressé dans l'éducation nationale, on mourirait... Je suis, nous avons une secrétaire qui gère les port-bec avec des tableaux Excel de folie et effectue un boulot formidable... On ne lui propose rien... Alors qu'une petite délégation

a été reçue dans la matinée par la rectrice Chantal Manès-Bonneseau, les assistants d'éducation

ont prévu de poursuivre leur mobilisation en participant, ce samedi à Saint-Pierre, à la manifestation contre la précarité organisée par l'inter-syndicale.

Antoine SANCHEZ



Hier, la chambre de métiers et de l'artisanat de La Réunion signait avec l'Association française du Froid un conventionnement de partenariat pour garantir l'accompagnement des professionnels du secteur compte tenu des évolutions du métier. (Photo Philippe Chan Cheung)

CONCERTATION PREALABLE DU PUBLIC

SECURISATION DE LA RN5, ROUTE DE CILAOS SECTEUR LES ALOES / ILET FURCY

Concertation portant sur le projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Louis

DONNEZ VOTRE AVIS ! JUSQU'AU 16 DÉCEMBRE 2020

SUR WWW.REGIONREUNION.COM OU SUR LES LIEUX D'EXPOSITION

LIEUX D'EXPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION

- Commune de Saint-Louis / Case du Petit-Serré 8h00 à 12h00 | 13h00 à 16h00 du lundi au vendredi
- Commune de Cilaos / Salle attenante à la salle multimédia 8h00 à 12h00 | 13h00 à 16h30 du lundi au jeudi / 8h00 à 12h00 le vendredi

ATELIERS THÉMATIQUES EN PRÉSENCE D'EXPERTS, D'ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES

ouverts au public sur pré-inscription sur les lieux d'exposition ou sur concertationm5@co-reunion.fr

THÉMATIQUE ENVIRONNEMENT

Mercredi 9 décembre | 8h00 à 12h00

Avec l'appui des membres associés en ligne

ANNEXE 3 : AFFICHES PLACARDÉES SUR PLUSIEURS SITES / FLYERS DISTRIBUÉS LORS DES DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS ET SUR LES ÎLETS CONCERNÉS

**#NOTRE
MISSION
SERVIR
LA RÉUNION**

CONCERTATION PRÉALABLE DU PUBLIC

SÉCURISATION DE LA RN5, ROUTE DE CILAOS SECTEUR LES ALOÈS / ÎLET FURCY

Concertation portant sur le projet et sur la mise
en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Louis

DONNEZ VOTRE AVIS ! DU 16 OCTOBRE AU 16 DÉCEMBRE 2020 SUR WWW.REGIONREUNION.COM OU SUR LES LIEUX D'EXPOSITION

LIEUX D'EXPOSITION DU DOSSIER DE CONCERTATION

- Commune de Saint-Louis / Case du Petit-Serré
8h00 à 12h00 | 13h00 à 16h00 du lundi au vendredi
- Commune de Cilaos / Salle attenante à la salle multimédia
8h00 à 12h00 | 13h00 à 16h30 du lundi au jeudi / 8h00 à 12h00 le vendredi

RÉUNIONS PUBLIQUES

- Îlet Furcy, plateau synthétique / lundi 19 octobre à 16h30
- Salle multimédia de la Mairie de Cilaos / vendredi 23 octobre à 16h00
- Stade Ludovic Viadere à Saint-Louis / lundi 16 novembre à 16h30

PERMANENCE TECHNIQUE SUR LIEUX D'EXPOSITION

- Saint-Louis / Jeudi 29 octobre et Jeudi 26 novembre de 13h00 à 16h00
- Cilaos / Vendredi 30 octobre et Vendredi 27 novembre de 8h30 à 12h00

ATELIERS THÉMATIQUES EN PRÉSENCE D'EXPERTS, D'ASSOCIATIONS ENVIRONNEMENTALES

ouverts au public sur inscription sur les lieux d'exposition
ou sur concertationrn5@cr-reunion.fr

1. Environnement | 2. Paysage | 3. Santé / socio-économique / tourisme | 4. Transport / mobilité

Avec respect des normes sanitaires en vigueur

ANNEXE 4 : LETTRE D'INFORMATION AUX PROPRIÉTAIRES DES TERRAINS PRIVÉS CONCERNÉS PAR LE PROJET

Page 1 / 1

Sainte-Clotilde, le



Madame ou Monsieur
Adresse

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

D2020/1

Affaire suivie par : Stéphanie LEBRETON
Tél : 02 62 35 73 23
Mél : stephanie.lebreton@cr-reunion.fr

N/REF : D2020/ /DGAGCTD/DEGC ETN SUD/SL/#

OBJET : Sécurisation de la RN5, route de Cilaos – Secteur Les Aloès / îlet Furcy
Concertation préalable du public du 16 octobre au 16 décembre 2020

Madame ou Monsieur,

La Région Réunion a engagé des études pour la construction d'une nouvelle route de Cilaos, entre les Aloès et l'îlet Furcy, en remplacement de la voie non pérenne réalisée en urgence en 2018 pour rétablir la circulation à la suite des nombreux mouvements de terrain ayant affecté la RN5 sur ce tronçon.

Ce projet, au vu des procédures réglementaires auxquelles il est soumis, doit faire l'objet d'une concertation publique. Celle-ci se déroulera du 16 octobre au 16 décembre 2020 et sera menée sous l'égide de garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public.

Dans l'objectif de réussir cette opération de sécurisation, je vous invite à participer à cette concertation dont vous trouverez ci-joint les modalités, et à donner votre avis sur le projet et les aménagements envisagés.

Comptant sur votre contribution active à l'élaboration de ce projet d'intérêt public, je vous prie d'agréer, **Madame ou Monsieur**, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président

LA RÉUNION!
positive!

ANNEXE 5 : ARRIÈRE BUS CAR JAUNE



ANNEXE 6 : PANNEAUX D'INFORMATION SUR LIEUX D'EXPOSITION ET PRÉSENTS DURANT LES DIFFÉRENTS ÉVÈNEMENTS PUBLICS

**Sécurisation de la Route Nationale N°5,
 Route de Cilaos**
 Secteur Les Aloès – Îlet Furcy

Concertation du public du 16/10 au 16/12/2020
 avec garants de la CNDP - Commune de Saint-Louis



Présentation du projet

La Région Réunion est porteuse d'un projet visant à ;
 ✓ Sécuriser la RNS,
 ✓ Pérenniser l'accès à Cilaos.

La Route Nationale n°5 est l'unique liaison routière entre le littoral et la ville de Cilaos, totalement isolée du reste de l'île par les remparts du cirque. Elle s'étend sur un linéaire de 30 km à partir de la Rivière Saint-Louis et présente une **sinueosité et un dénivelé importants**. Elle dessert plusieurs îlets, disséminés le long de la route.

Depuis son ouverture à la circulation, le tracé de la RNS a régulièrement évolué suite à de nombreux désordres occasionnés par des **phénomènes naturels majeurs** tels que des chutes de pierres, des éboulements, des glissements de terrain et des coulées torrentielles à la suite d'intempéries. Malgré ces aménagements réalisés au fil des années, les précédentes études menées, jusqu'en 2010, ont confirmé que **plusieurs sections étaient toujours soumises à des risques naturels ou des difficultés de circulation dues à une géométrie contraignante de la route**.

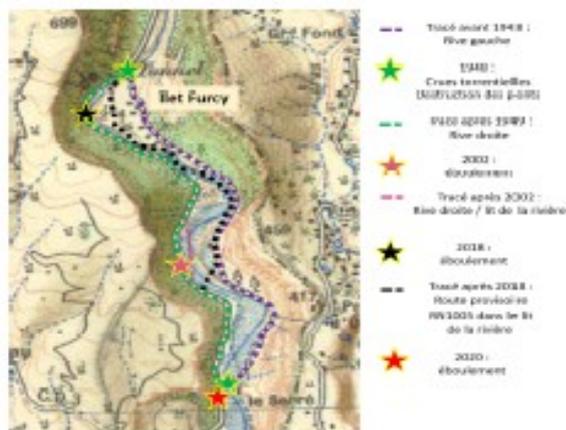
Les derniers événements climatiques, survenus au premier trimestre 2018 (puis début 2020), ont engendré des éboulements qui ont rendu la RNS impraticable entre Les Aloès et l'Îlet Furcy. Une voie provisoire (RN1005) a été réalisée en urgence dans le lit du Bras de Cilaos pour rétablir l'accès au cirque. Mais cette piste, fusible, sera détruite lors des épisodes de crues de la rivière.



L'accès au cirque reste en conséquence précaire et la sécurisation de la section Les Aloès / Îlet Furcy est une **priorité vitale pour la sécurité des usagers et pour l'économie de Cilaos et de ses îlets**. C'est pourquoi la réalisation de travaux de sécurisation sur les sections les plus exposées, sur un linéaire de 6 km entre les Aloès et l'Îlet Furcy a été priorisée : la zone d'études est comprise entre le PR6+000 et le PR12+200.

Les objectifs du projet

- 1 Offrir des conditions de sécurité des usagers vis-à-vis des aléas naturels.
- 2 Offrir un meilleur service à l'utilisateur et faciliter l'accès aux transports en commun et poids lourds.
- 3 Sauvegarder et valoriser les qualités et l'attractivité du parcours par rapport aux nombreuses perspectives remarquables sur la ravine et le cirque.
- 4 Prendre en compte l'économie locale.



Evolution du tracé de la RNS sur le secteur d'Îlet Rond – Îlet Furcy (extrait de la carte IGN 1/50 000 de 1957).

Sécurisation de la Route Nationale N°5, Route de Cilaos

Secteur Les Aloès – Îlet Furcy

Concertation du public du 16/10 au 16/12/2020
avec garants de la CNDP - Commune de Saint-Louis



Planning prévisionnel



Coût prévisionnel des travaux

Descente des Aloès 3 000 000 € TTC	Les Aloès / Bas du Ruisseau 45 000 000 € TTC	Bas du Ruisseau / Îlet Furcy 40 000 000 € TTC	Îlet Furcy / Rampe des Sables 2 000 000 € TTC
--	--	---	---

Caractéristiques principales du projet

Caractéristiques de la voirie :

- ✓ Chaussée bi-directionnelle de 5 m de largeur sur la route existante et de 6 m sur les voies nouvelles.
- ✓ Sur-largeurs dans les virages afin d'assurer le passage des bus de 18 m et poids-lourds de 26 tonnes.
- ✓ Dispositifs de retenue des véhicules entre la chaussée et le fossé d'eaux pluviales.

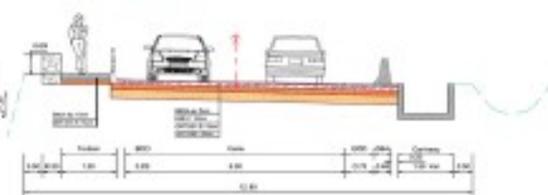
Cheminements modes doux :

- ✓ Cheminement piéton de 1,50 m de largeur.
- ✓ Aménagement cyclables : au vu du faible trafic de cyclistes et de l'absence d'aménagements spécifiques sur le reste du tracé, la création de pistes cyclables dédiées n'est pas prévue pour le moment.

Gestion des eaux pluviales :

- ✓ Chaussée orientée vers un caniveau côté montagne.
- ✓ Des bassins de rétention placés régulièrement le long de l'itinéraire afin de permettre la dépollution des eaux de pluie avant leur rejet en rivière.

Coupe de principe :





Sécurisation de la Route Nationale N°5, Route de Cilaos

Secteur Les Aloès – Îlet Furcy : PR6+000 au PR12+200

Concertation du public du 16/10 au 16/12/2020
 avec garants de la CHDP – Commune de Saint-Louis

Aménagement envisagé

✓ Aires d'intérêt touristique au droit des points de vue remarquables

✓ Les Aménagements sur Place

Ils correspondent à des aménagements ponctuels sur la voie existante pour sécuriser le tracé (prise de virages, mise en place de dispositifs contre les chutes de blocs).

✓ Création de Voies Nouvelles

Ces voies sont prévues sur les secteurs où de simples aménagements sur place ne suffisent pas à garantir une sécurité optimale de l'itinéraire.

Plusieurs variantes ont été envisagées, lors des études préalables à l'avant-projet et sont soumises à la concertation. Une seule devra être retenue pour la suite des études. Le public est invité à s'exprimer sur ce sujet.

Route en déblai Îlet Roland



Déblai traditionnel

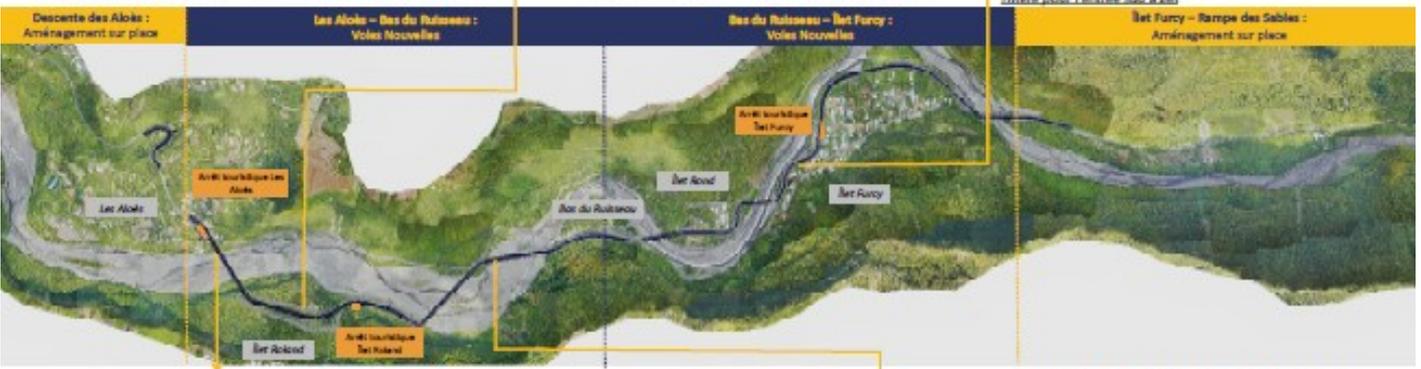
Tonnelée couverte ou tunnel

Entrée Îlet Furcy



Remblai dans le lit de la rivière pour l'entrée sur le lit

Remblai sur le terrain naturel de l'itinéraire



Pont Les Aloès / Îlet Roland



Pont en arc intermédiaire

Pont avec piles dans le lit de la rivière

Pont en treillis

Route en remblai Îlet Roland / Bas du Ruisseau



Route en remblai

Deux ponts avec piles

ANNEXE 7 : FICHE D'EXPRESSION TYPE A REMPLIR PAR LE PUBLIC



FICHE D'EXPRESSION

1. Comment avez-vous été informé de cette concertation ?

.....

2. Êtes-vous globalement satisfait de l'organisation de cette concertation et des informations mises à votre disposition ?

OUI NON Si non, quelles améliorations pourraient être envisagées pour une future concertation ?

.....
.....

3. Êtes-vous favorable au projet de sécurisation tel que présenté dans le dossier de concertation ?

OUI NON Si non, précisez pourquoi ?

.....
.....

4. Êtes-vous favorable à une modification des espaces boisés classés indispensable à la réalisation du projet ?

OUI NON Si non, pourquoi ?

.....

5. Pont Les Aloès / îlet Roland :

- Quel pont vous paraît le plus adapté parmi ceux qui vous sont présentés ? Pourquoi ?

.....

Pont en arc intermédiaire



OU

Pont avec appuis en rivière



OU

Pont en treillis métallique



- Pouvez vous classer par ordre de priorité parmi les critères suivants (du plus important au moins important) ceux qui vous ont aidé à faire votre choix final ?

	Architecture de l'ouvrage et son insertion dans le paysage
	Impact sur l'environnement et l'écologie (faune / flore)

	Risques naturels (hydraulique)
	Coût des travaux
	Autre critère (précisez lequel) :

6. Traversée de l'îlet Roland :

- Quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées ? Pourquoi ?

.....

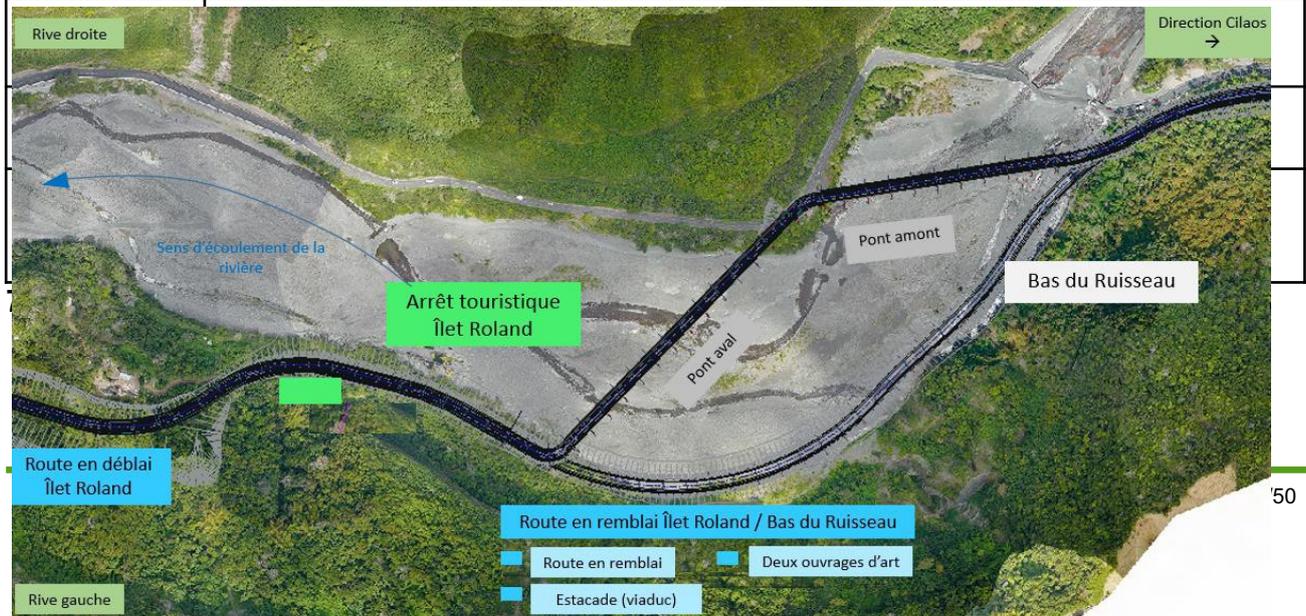
Grand déblai

OU Tranchée couverte totale ou partielle OU Tunnel



Pouvez vous classer par ordre de priorité parmi les critères suivants (du plus important au moins important) ceux qui vous ont aidé à faire votre choix final ?

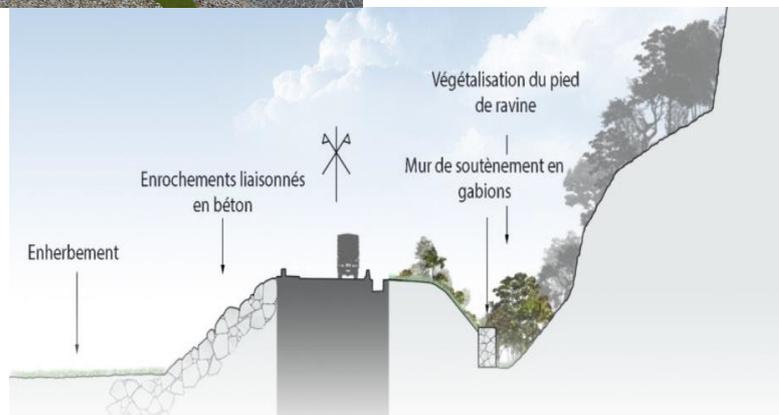
	Architecture de l'ouvrage et son insertion dans le paysage
	Impact sur l'environnement et l'écologie (faune / flore)



- Quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées ? Pourquoi ?

.....
.....

Route en remblai en rive gauche du Bras de Cilaos



OU

Solution à deux ponts



- Pouvez vous classer par ordre de priorité parmi les critères suivants (du plus important au moins important) ceux qui vous ont aidé à faire votre choix final ?

	Architecture de l'ouvrage et son insertion dans le paysage
	Impact sur l'environnement et l'écologie (faune / flore)
	Risques naturels (hydraulique et mouvement de terrain)
	Coût des travaux
	Autre critère (précisez lequel) :

8. Raccordement Sud de l'îlet Furcy :

- Quelle solution vous paraît la plus adaptée parmi celles qui vous sont présentées ? Pourquoi ?

.....
.....

Route en remblai avec maintien de la largeur du Bras de Cilaos (avec impact sur le bâti)



Route en remblai avec réduction de la largeur du Bras de Cilaos (sans impact sur le bâti)



- Pouvez vous classer par ordre de priorité parmi les critères suivants (du plus important au moins important) ceux qui vous ont aidé à faire votre choix final ?

	Architecture de l'ouvrage et son insertion dans le paysage
	Impact sur l'environnement et l'écologie (faune / flore)
	Risques naturels (hydraulique)
	Impact sur le bâti
	Coût des travaux
	Autre critère (précisez lequel) :

9. Expression libre :

Quel que soit votre avis, construisons ensemble le projet de sécurisation, faites-nous part de vos observations et propositions. Exprimez-vous librement :

Merci de nous laisser vos coordonnées si vous souhaitez être informé(e) des suites de la concertation :

Nom : Prénom :

Adresse :

.....

Tél. :

Mail :

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION A LA CONCERTATION

ANNEXE 8 : COMPTE-RENDUS DES ATELIERS THÉMATIQUES



SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE « TRANSPORT ET MOBILITÉ »

du Mercredi 18 novembre 2020 à la salle Moulin Mais à Saint-Louis

Après présentation du projet de "Sécurisation de la RN5 Les Aloès / îlet Furcy" et des objectifs de la concertation du public en cours, les différents participants ont mené un travail collectif et les éléments suivants ont été mis en avant :

- Importance de découvrir l'itinéraire sans avoir peur de la route de Cilaos,
- Priorité à la bande multifonctionnelle en remplacement du trottoir,
- Objectif national sur 10 ans : atteindre 12 % de part mode doux d'ici 2030 pour les déplacements du quotidien et le tourisme. Développement du vélo partout (ville, banlieue, campagne),
- Un participant signale le résultat d'une étude : un cycliste consomme plus qu'un automobiliste / phrase du 1^{er} constructeur de VAE en Europe : 1km de piste cyclable construite créerait plus d'emplois qu'1km de route,
- Associer les usagers du vélo dans la conception des aménagements, mise en place d'un comité de suivi élargi, à maintenir jusqu'à la livraison des infrastructures et équipements,

- Favoriser les embauches locales pour la réalisation des travaux.

Amélioration de la route avec différentes propositions :

- Idéalement, 2 bandes de chaque côté de la chaussée et éloignées de la circulation par des parapets / séparateurs permettraient un objectif maximal de sécurité, pour les piétons, vélos et PMR,
- Étudier la possibilité d'une circulation piétonne / vélo suspendue sous le tablier des ponts pour une meilleure sécurité, aspect touristique de 1ère ordre, séparation verticale des différents flux de circulation, créer un environnement de circulation unique au monde,
- Créer préférentiellement la bande multifonctionnelle dans le sens montant, entretenir la végétation pour assurer la visibilité dans les courbes,
- Coloration des pistes cyclables teintées dans la masse, pas de peinture : dangereux, risque de glissade en temps de pluie, mise en place de dispositifs de visibilité de nuit et par temps de pluie (bande de vigilance/d'éveil en rive) en limite de la chaussée avec la bande multifonctionnelle,
- Mise en place de bornes d'appel d'urgence,
- RN5 vallée de la pierre et du bois : privilégier les murs en moellons, notamment en remplacement des GBA béton (cf. coupe fonctionnelle type),
- Mise en place de boucles de comptage, en vue d'atteindre de futurs objectifs de fréquentation, d'avoir une véritable politique de développement,
- Sécurité sur RN5 : mise en place de radar pédagogique, ralentisseurs, bandes rugueuses, béton matricé (revêtement différencié type pavé à proximité des zones habitées permettant de ralentir la circulation comme ce qui existe au Petit Serré), panneaux d'information, stationnement pour camion, optimisation de l'emprise par utilisation du caniveau des eaux pluviales de la route, à recouvrir par des grilles pour usage piétons / vélos,
- Réservations à prévoir dans le projet pour les réseaux existants et futurs (eau potable AEP, eaux usées EU, EDF, fibre ...),
- Lieu dit "Roche suspendue" : étudier une solution permettant aux camions de circuler en restant sur sa voie,
- Circulation des camions pendant la phase travaux : prévoir un accès indépendant au chantier, par une piste dans le Bras de Cilaos (éviter la traversée de la Rivière Saint-Louis),
- Circulation après les travaux : prévoir des limitations de vitesse et mise en place de dispositifs de ralentissement, nettoyage régulier de la route à poursuivre,
- Sécuriser la circulation lors de la phase travaux, maintenir les accès aux habitants du secteur.

Pôle multi-services :

- Création d'un parking relais à l'îlet Furcy : pôle multi-services, centre multi-modal sécurisé (bornes relais, bornes de recharge vélo, voiture, PMR), point d'information touristique / services, réparateur / service assistance. L'ensemble des activités bénéficierait aux habitants d'îlet Furcy,
- A noter qu'il existe des équipements tout en un, de type station multi-service pour vélo/VAE, regroupant à la fois la recharge VAE, recharge mobile, wifi touristique, support/stockage vélo, kit de réparation, gonflage des pneus, consigne,
- Création, à mi-chemin, d'un « lien relais » à Peter Both avec le pôle multi-services d'îlet Furcy. Peter Both serait plutôt un lieu pour des dépannages éventuels.

Activités sur et autour de la route :

- Développer les activités annexes : en favorisant la traversée des bourgs, étudier la faisabilité d'un itinéraire mode doux en traversée du village des Aloès depuis la croix Jubilé en sortie de la Rivière jusqu'à l'OA1, valoriser la traversée de l'îlet Furcy par les vélos, inciter les gens à prendre le bus (problème de stationnement),
- Mise en place d'une signalétique adaptée depuis Saint-Louis, développement du réseau @ permettant une connexion internet publique et des outils de communication (point d'information pour les services et activités possibles à proximité),
- Bus et déplacement par bus :
 - prévoir de la place pour les vélos dans les bus (y compris vélo tandem, vélo couché ...),
 - arrêts de bus : esthétiques, adaptés aux PMR, avec passages sécurisés et abris bus,
 - mise en place de bus plus petits avec un trafic plus régulier, avec horaires à revoir (en fonction des périodes de la journée « plus ou moins de voyageurs » et possibilité de stationner dans l'îlet Furcy).
- Intégration du Plan d'Interprétation et de Valorisation Ecotouristique de l'itinéraire de la route de Cilaos porté par la CIVIS (haltes touristiques, valorisation patrimoines / paysages),
- Mise en valeur des zones touristiques (aval/amont) : les îlets, canal des Aloès ...,
- Création d'aire de repos avec éclairage public (solaire) sur secteurs adaptés, avec sanitaires (borne électrique, espace snack, détente), panneaux d'informations administratives et/ou touristiques,
- Problèmes soulevés : vandalisme très important et stationnement sauvage (îlet Furcy et à proximité des sentiers).



SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE « PAYSAGES »

du Jeudi 26 novembre 2020 à la salle Moulin Mais à Saint-Louis

Après présentation du projet de "Sécurisation de la RN5 Les Aloès / îlet Furcy" et des objectifs de la concertation du public en cours, les différents participants ont mené un travail collectif et les éléments suivants ont été mis en avant :

- Mise en valeur de l'ancienne route, devenir des délaissés routiers à clarifier, maintien des seuls délaissés nécessaires aux entretiens ultérieurs,
- Importance de poursuivre les réflexions autour du volet Paysages avant le choix final des solutions pour les études d'avant-projet (AVP),
- Développer une étude paysagère du projet avec :
 - une approche des nouveaux points de vue depuis la future route,
 - un aperçu de la nouvelle route depuis des points restant à définir.
- Conseil au MO : prendre l'attache d'un paysagiste externe à la maîtrise d'œuvre (aspect paysager peu pris en compte / présenté dans le dossier de concertation), ou prévoir un concours de prestataires pour travailler sur le volet Paysages,
- Enjeux paysagers très importants, vallée du Bras de Cilaos / RN5 : patrimoine paysager exceptionnel, attention à ne pas perdre le classement au patrimoine mondial de l'Unesco, question importante : que veut on laisser comme patrimoine aux générations futures ?

- Intégrer au projet le Plan d'Interprétation et de Valorisation Ecotouristique de l'itinéraire de la route de Cilaos porté par la CIVIS (haltes touristiques, valorisation patrimoines / paysages),
- Traitement paysager de l'entrée de l'îlet Furcy à prévoir,
- Création d'un parking relais à l'îlet Furcy : pôle multi-services, centre multi-modal sécurisé (bornes relais, bornes de recharge vélo, voiture, PMR), point d'information touristique / services, réparateur / service assistance, cf. atelier thématique "Transport / Mobilité" du 18/11/2020,
- Cadre de vie des habitants à sauvegarder, tout en permettant un développement socio-économique,
- Étudier des mesures compensatoires par rapport à l'impact du déclassement des Espaces Boisés Classés (EBC).



SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE « SANTÉ / SOCIO-ÉCONOMIQUE / TOURISME »

*du Mercredi 02 décembre 2020
à la salle Multimédia Piton des Neiges à Cilaos*

Après présentation du projet de "Sécurisation de la RN5 Les Aloès / îlet Furcy" et des objectifs de la concertation du public en cours, les différents participants ont mené un travail collectif et les éléments suivants ont été mis en avant :

- Route de Cilaos : un risque 24h/24 sur l'ensemble de l'itinéraire, gestion de situation d'urgence par voie terrestre compliquée, notamment en cas de plan Orsec (évacuation sanitaire par hélico difficile par mauvais temps),
- Crainte d'être de nouveau enclavé lors de prochaines crues : dans une telle situation, comment reprendre, au plus vite, l'activité socio-économique (aller au boulot, à l'école...) et procéder aux évacuations sanitaires ... ?,
- Impacts sur la santé et le secteur socio-économique à considérer et à limiter, trouver un compromis pour que l'activité économique de Cilaos et des îlets le long de la route ne soit pas pénalisée par les travaux sur RN5.

Investissements des travaux routiers / réduction des délais / projet global / développement touristique :

- Anticiper la mise en place de moyens financiers pour le projet global (traitement complet de la RN5) : création d'un fonds de souscription public (grand public) pour des travaux de "prévention et de réparation dus à des catastrophes climatiques". Forme d'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, ...),
- Solliciter tous les financements européens possibles,
- Justification des investissements : réaliser une étude de Prospective Économique de création de nouveaux services permettant l'accès au patrimoine mondial de l'UNESCO sur Cilaos et sur toute l'île, avec une visibilité mondiale de ces nouvelles offres (VTT, trail, ... et logistiques associées),
- Réduction des délais : 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, ...),
- Mise en place d'un protocole d'intervention avec solutions, en fonction du type de catastrophes, sur l'ensemble du tracé et les sections les plus exposées (sortie du Petit Serré, descente du Pavillon, ...),
- Remarque qui sort du cadre du projet : Simplification des démarches pour les indemnisations des professionnels lors de coupures prolongées de la route. Étendre davantage les indemnisations, comme pour les salariés ou encore dans le cas des "petits" hébergeurs (« prestation d'hébergement ne nécessite pas d'être professionnel »).

Suivi de l'opération / organisation des travaux :

- Mise en place d'un comité de suivi de l'opération permanent,
- Mise en œuvre d'une passerelle piétonne démontable, au plus vite, en cas d'emportement du pont baileys en amont de l'îlet Furcy, du type passerelle bois/métal comme dans les structures d'accrobranches recevant du public (ou tyrolienne),
- Prévoir des travaux de nuit, des pistes de contournement dédiées pour éviter la circulation des camions en ville,
- Évaluer de la manière la plus précise possible les opportunités et les contraintes de temporalité des travaux,
- Gestion de l'information concernant la "santé" de la route, à donner en temps réel sur les panneaux à messages variables (PMV) installés sur la RN5 (indication des zones de travaux, micro-coupures, état du réseau routier en faveur des usagers de la route),
- Favoriser les formations et embauches locales pour la réalisation des travaux.

Développement touristique au droit du projet de sécurisation Les Aloès / îlet Furcy :

- Intégrer les propositions d'aménagements du PIVE, notamment une zone de stationnements au niveau de l'îlet Roland (bus / voitures) pour nouveau point de vue sur le paysage, accès au sentier de l'Entre-Deux, vue sur l'ancienne route avec espace d'interprétation (poudrière, pile de l'ancien pont),
- Faire de cette portion une étape relais avec création de zones de loisirs et d'équipements connexes,
- Réfléchir à une dimension du mobilier urbain "connecté" à usage du public,
- Espaces d'interprétation pouvant être intégrés au revêtement de sol pour limiter tout vandalisme,
- Maintenir un accès à la rivière aux habitants des îlets, avec possibilité de développement d'activités de plein air.



SYNTHÈSE DE L'ATELIER THÉMATIQUE « ENVIRONNEMENT »

du Mercredi 09 décembre 2020 à la salle Moulin Mais à Saint-Louis

Après présentation du projet de "Sécurisation de la RN5 Les Aloès / îlet Furcy" et des objectifs de la concertation du public en cours, les différents participants ont mené un travail collectif et les éléments suivants ont été mis en avant :

Milieux aquatiques :

- Idéalement, ne pas réaliser la piste d'accès dans le Bras de Cilaos, prévue pour la durée des travaux (4 ans) depuis le Ouaki ou limiter son linéaire dans le lit majeur :
- Destruction d'habitats au niveau des gués, dérangement des espèces, obstacles aux franchissements, continuité écologique à assurer, prolifération des espèces envahissantes à limiter (le Tilapia arrive à remonter la rivière mais pas de solution connue à ce jour), le tilapia est considéré comme envahissant ?
- Impacts sur la rivière : augmentation des matières en suspension (MES), risque de pollution de l'eau,
- Problématique des matériaux ? privilégier le choix d'une piste et d'un projet minimisant l'apport de matériaux,
- Étudier l'accès au chantier par le chemin Piton sur la commune de Saint-Louis,
- Mise en place des mesures habituelles de réduction des impacts : se rapprocher du Département pour prendre connaissance des mesures prises par rapport aux franchissements de bras vifs par la piste dans le Bras de la Plaine, notamment mise en place d'une mission éco-garde pour la surveillance quotidienne de la piste,

- Utilisation d'huile "naturelle" en remplacement des huiles de synthèse dans les engins de chantier,
- Possibilité de repeuplement du milieu aquatique à vérifier auprès de Hydro Réunion (ancien ARDA),
- Dispositif de surveillance du cours d'eau à mettre en place (suivi de la population aquatique, de la qualité de l'eau) : se rapprocher de l'Office de l'eau.

Flore :

- Dans le lit de la rivière et en pied de rempart : 3 espèces protégées pourraient être impactées par le projet (parmi 8 recensées dans la zone d'étude) : *Hibiscus ovalifolius* (Ketmie à feuilles ovales, indigène pionnière de la Réunion) et 2 fougères :
- Possibilité de déplacement ? récolte de graines ?
- Se rapprocher de spécialistes pour étudier toutes les possibilités (Conservatoire Botanique National - CPIE Mascarin ...).
- Dans les remparts : présence de Bois de paille-en-queue endémique, de Benjoints, de Lataniers rouges à ne pas détruire. Si sécurisation des falaises, la préservation via la pose de filets autour des espèces est à privilégier,
- Si destruction d'individus et d'habitats d'espèces inévitable, dérogation aux espèces protégées à prévoir : mesure compensatoire à étudier,
- Contrôler l'apport de nouvelles espèces exotiques envahissantes (EEE) via le chantier et les matériaux :
 - Suivi régulier à mettre en place pour élimination et éviter la prolifération (notamment après les pluies) : inventaire annuel avant et pendant les travaux à organiser,
 - Connaissances des EEE à approfondir auprès de spécialistes, identifier les solutions de remise en état des zones dégradées,
 - Prévoir une traçabilité des matériaux et des engins pouvant participer à l'apport des EEE,
- Prendre connaissance du projet d'arboretum sur l'îlet Alcide (aire de pique-nique, îlet Long sur plan IGN), pour préserver les espèces endémiques, porté par l'association ONG l'Homme et l'Environnement de la Réunion (démarche de structuration de projets à impacts positifs, dans un intérêt de préservation de l'environnement, de développement durable et de commerce équitable) et étude de mesures compensatoires possibles,
- Étudier, également en mesure compensatoire, la replantation des espèces protégées sur le territoire communal, notamment dans les écoles.

Chiroptères :

- Dans les remparts : présence du Petit Molosse (espèce endémique de la Réunion) et du Taphien de Maurice (espèce indigène) : impacts sur les habitats lors des travaux de purge, de pose des filets, de destruction de blocs rocheux ...,
- Toute falaise doit être considérée comme un habitat favorable,
- Créer des zones dédiées dans les ouvrages d'art,
- Éclairage pour travaux de nuit : pas sur toute l'année, bonne période à définir et selon toutes les espèces identifiées sur site (chiroptères, oiseaux nocturnes), cf. calendrier SEOR des nuits sans lumière pour l'avifaune,
- Si éclairage public, en exploitation, à proximité des zones habitées : éclairage sur détecteur de présence à privilégier ou selon tranche horaire (avec éclairage vertical).

Oiseaux :

- Présence d'oiseaux classiques protégés (Puffin, Pétrel, Paille-en-queue, Busard de Maillard, ...) :
- Impacts sur les habitats lors des travaux de purge, de pose des filets, de destruction de blocs rocheux ... : programmer ces travaux hors des périodes de reproduction, cf. calendrier SEOR,
- Compenser les habitats détruits en créant d'autres habitats à proximité,
- Risque de collisions avec les câbles aériens ou du pont en arc : éviter l'éclairage public, ne pas retenir la solution du pont en arc,
- Connaissance des espèces à approfondir : étude spécifique avec un radar pour définir les altitudes de vol et trajectoires variables selon les espèces et conditions météorologiques,
- Rechercher des systèmes d'effarouchement si ouvrages créant un obstacle avéré ou potentiel sur le corridor de migration.

Environnement (généralités sur le projet) :

- Vérifier la possibilité de mutualiser les moyens Région / Département pour éviter la construction des 2 ponts (au Ouaki par le Département / aux Aloès par la Région),
- Étudier, en mesure compensatoire, la sécurisation du rempart de l'Entre-Deux, notamment pour la réouverture de l'école primaire de l'îlet Furcy,
- Privilégier la fabrication sur place du béton,
- Nécessité de formation des entreprises (ouvriers) et tout autre intervenant sur site, sur le respect de l'environnement,
- Prise en compte de l'impact des travaux sur la qualité de l'air (poussière), problématique des arrosages de pistes pendant les périodes de sécheresse, coûts des arrosages ? provenance de l'eau ?
- Prise en compte de l'impact du bruit en phase travaux et en exploitation (bruit du à la vitesse / proximité des voitures avec les zones habitées),
- Espace d'interprétation envisagé vers l'îlet Roland : y intégrer des informations sur la biodiversité (espèces existantes),
- Accès à la rivière à organiser :
 - problématique de braconnages / déchets / respect de la biodiversité : travail pédagogique auprès de la population et des scolaires à mettre en place,
 - définir des endroits dédiés pour limiter les accès,
 - mise en place de dispositifs d'information pour sensibilisation du public sur les comportements écoresponsables à avoir.
- Demande de rétablissement des 2 sentiers existants : îlet Roland / Entre-Deux et Petit-Serré / Tapage.



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

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

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.

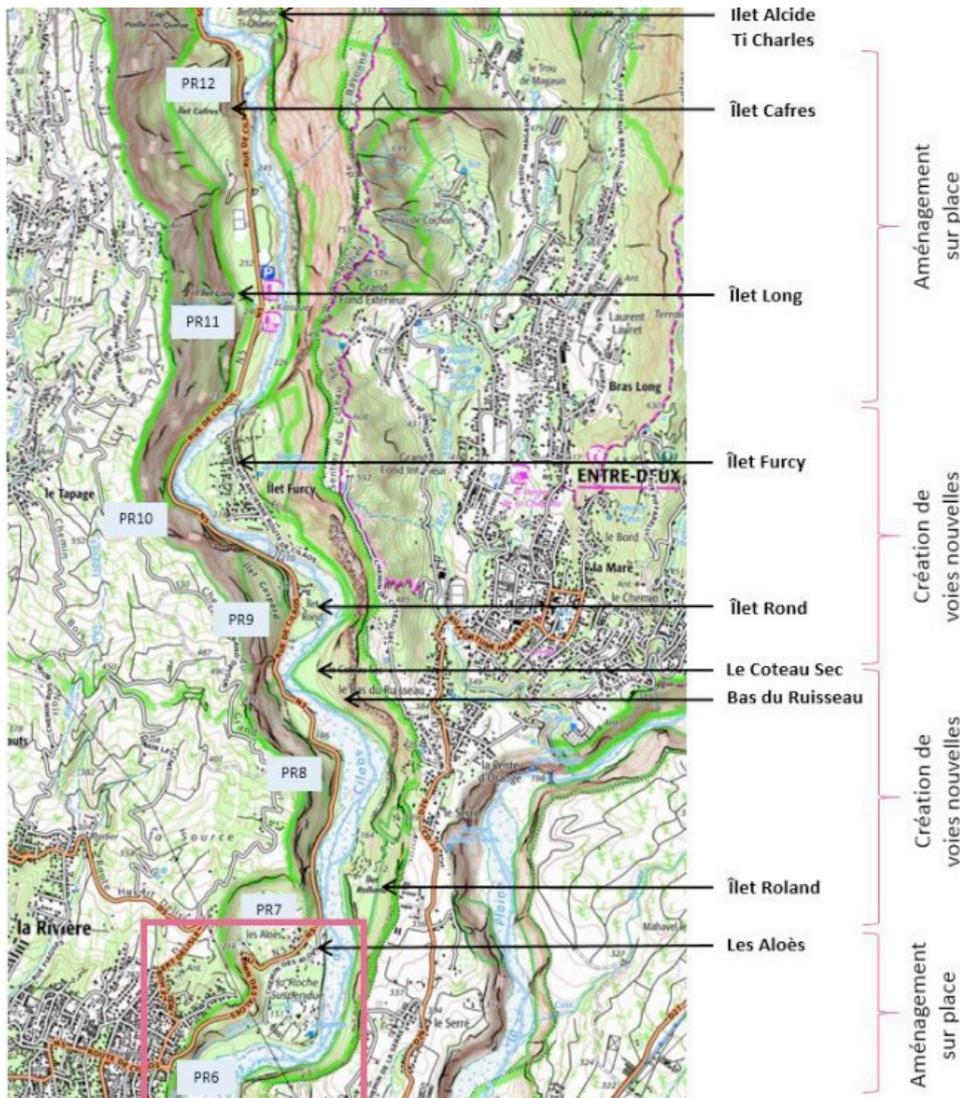
La présente concertation fait suite à la concertation préalable qui a eu lieu du 11 juin au 12 juillet 2019 au titre du code de l'urbanisme (articles L103-2 et R103-1 du CU). Elle a eu pour objectif de recueillir l'avis du public sur l'opération de sécurisation préalablement au démarrage des études d'avant-projet, 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 : 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, 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 Benjoints 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

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 :

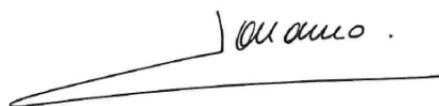
Article 1 :

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



LA PRESIDENTE

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.

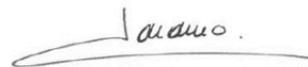
Pour tout cela, la CNDP vous indemnise et vous défraie selon des montants fixés dans l'arrêté du 29 juillet 2019. La charge de l'organisation matérielle de la concertation revient au MO.

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

Envoyé en préfecture le 10/03/2021

Reçu en préfecture le 10/03/2021

Affiché le 10/03/2021



ID : 974-239740012-20210302-DCP2021_0065-DE



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

ADDENDUM AU RAPPORT DEGC/N°109861 - CPERMA – RÉUNION DU 02/03/2021

**OBJET : SÉCURISATION DE LA RN5 - ROUTE DE CILAOS – SECTEUR LES ALOÈS / ÎLET FURCY -
BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE AU TITRE DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
(INTERVENTION N°20180425)**

Dans le cadre de l'opération citée en objet et parmi les suggestions émises par le public, présentées dans le bilan du maître d'ouvrage, il était envisagé de ne pas donner à deux d'entre elles, qui ont fait l'objet de débat lors du COPIL RN5 du 10 février 2021 :

- Étudier un accès au futur chantier de la RN5 par le chemin Piton sur la commune de Saint-Louis

Il était proposé de ne pas retenir cette suggestion, considérant que ce chemin ne permet pas, dans sa configuration actuelle, d'accéder aux futures zones de travaux et que son adaptation nécessiterait des études et investissements complémentaires non prévus à ce jour, avec des impacts sur des propriétés privées, impliquant des autorisations réglementaires et des délais supplémentaires non compatibles avec les études du projet de sécurisation en cours.

Lors de la présentation du bilan de la concertation en Comité de Pilotage, le 10 février dernier, la Mairie de Saint-Louis a confirmé qu'il n'était pas possible de ramener le trafic nécessaire au chantier sur l'axe principal de la RN5, traversant Saint-Louis et la Rivière Saint-Louis, qui est déjà très chargé.

A la demande de Madame la Maire de Saint-Louis, l'étude d'une piste par le chemin Piton, en alternative à une piste en rivière, doit être approfondie. Il est donc proposé de poursuivre la réflexion autour de cette piste ou de toute autre solution avant décision finale.

- Prendre l'attache d'un paysagiste externe à la maîtrise d'œuvre pour travailler sur le volet Paysages

Cette suggestion émane des services de l'Etat et du Parc National de Réunion, lors de l'atelier Paysage, et à pour objectif de réussir l'insertion paysagère du projet et de maintenir l'inscription des pitons, cirques et remparts de la Réunion au patrimoine mondial de l'Unesco.

Ces études paysagères sont incluses dans les missions confiées à la maîtrise d'œuvre qui a compétence en la matière. Ce choix a été fait lors du lancement de la consultation, en 2018, par les services de la maîtrise d'ouvrage dans un souci d'optimisation des études et des délais, en facilitant les échanges entre spécialistes techniciens et paysagistes au sein de la même structure.

Plusieurs réunions d'échanges ont déjà eu lieu avec les institutions ayant formulé cette demande. Celles ci restent sur leur position, estimant que l'intégration de la mission paysage au sein de la maîtrise d'œuvre n'a permis à ce stade qu'une faible prise en compte de l'enjeu paysager dans les études préalables présentées.

Malgré ces arguments, il est proposé de ne pas donner suite à cette demande sachant que la maîtrise d'œuvre, confiée à EGIS Ville et Transports, a l'obligation d'approfondir son étude paysagère jusqu'à ce qu'elle soit satisfaisante.