



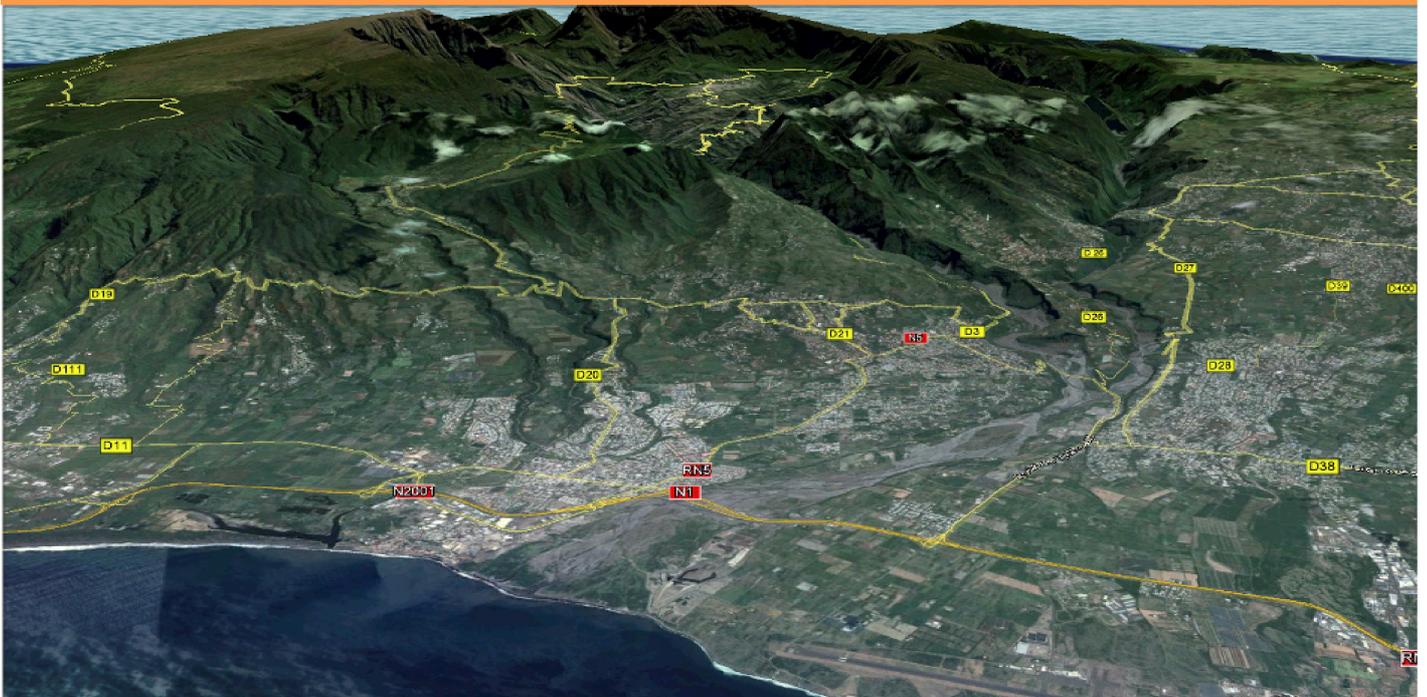
LIAISON Bel Air / La Palissade

Commune de Saint - Louis

CONCERTATION LI03-2

BILAN INTERMEDIAIRE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Décembre 2018 et Avril 2019



GRANDS CHANTIERS RÉGIONAUX

La Réunion que nous construisons ensemble



LES CHANTIERS ROUTIERS

LE TRANSPORT PUBLIC RÉUNIONNAIS

Sommaire

1 PRÉAMBULE.....	3
1.1 Tronçon 1 – Échangeur Bel-Air (RN1) – Entrée Est de Saint-Louis (RN1C).....	5
1.2 Tronçons 2 et 3 – Entrée Est de Saint-Louis (RN1C) – Route de Cilaos (RN5).....	5
1.2.1 Tronçon 2 – Une solution de court terme : Entrée Est de Saint-Louis – RN1C – Secteur de La Palissade (RN5).....	6
1.2.2 Tronçon 3 – Un prolongement à long-terme : Entrée Est de Saint-Louis – RN1C – Route de la Rivière Saint-Louis (RN5).....	6
2 LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	7
2.1 Déroulement de la concertation.....	8
2.1.1 La communication sur la concertation.....	8
2.1.2 Exposition et lieu d’expression pour le public :.....	9
2.1.3 Réunions publiques	10
2.1.4 Permanences techniques.....	10
2.1.5 Le recueil des avis.....	11
2.2 Bilan des principales observations et remarques du public.....	11
2.3 Synthèse des observations exprimées par écrit	13
2.4 Analyse des observations.....	16
3 CONCLUSION.....	20
4 Annexe 1 : Photographies de l’exposition.....	22
5 Annexe 2 : publications dans la presse.....	23

1 PRÉAMBULE

La Région Réunion est porteuse d'un projet visant à créer une liaison depuis la RN1, échangeur de Bel Air, jusqu'à la RN5, permettant le contournement du centre-ville de Saint-Louis en direction du quartier de la Rivière.

Actuellement, la liaison RN1 / RN5 (aussi appelée route de Cilaos) se fait en traversant la zone urbaine de Saint-Louis, ce qui soulève de nombreuses difficultés :

- Le mélange du trafic local avec le trafic de transit génère des conflits d'usage et des problèmes de sécurité (liés aux comportements différenciés des usagers) ;
- Le niveau de trafic très important sur cette voie (environ 24 000 véhicules / jour dans la traversée de Saint-Louis) entraîne la saturation de la route et des problèmes de congestion quotidiens ;
- L'itinéraire vers Cilaos utilise des rues dont la configuration est restreinte et sinueuse. Sa lisibilité pour le trafic de transit est ainsi très limitée. Cela amplifie les problèmes évoqués aux points précédents.

Les objectifs du programme d'opération sont les suivants :

- permettre au usagers en transit d'éviter le centre-ville de Saint-Louis,
- améliorer les conditions actuelles de circulation sur le réseau routier local,
- assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité.

Au-delà de ces objectifs ce projet devra également prendre en compte les déplacements dits « doux » (piétons, cyclistes,...).



Illustration : Carte localisant le projet

Cette nouvelle liaison, qui complétera le maillage du réseau routier de la Commune de Saint-Louis, devra prendre en compte les sensibilités environnementales et humaines présentes sur le territoire d'étude.

L'ensemble du projet est inscrit dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).

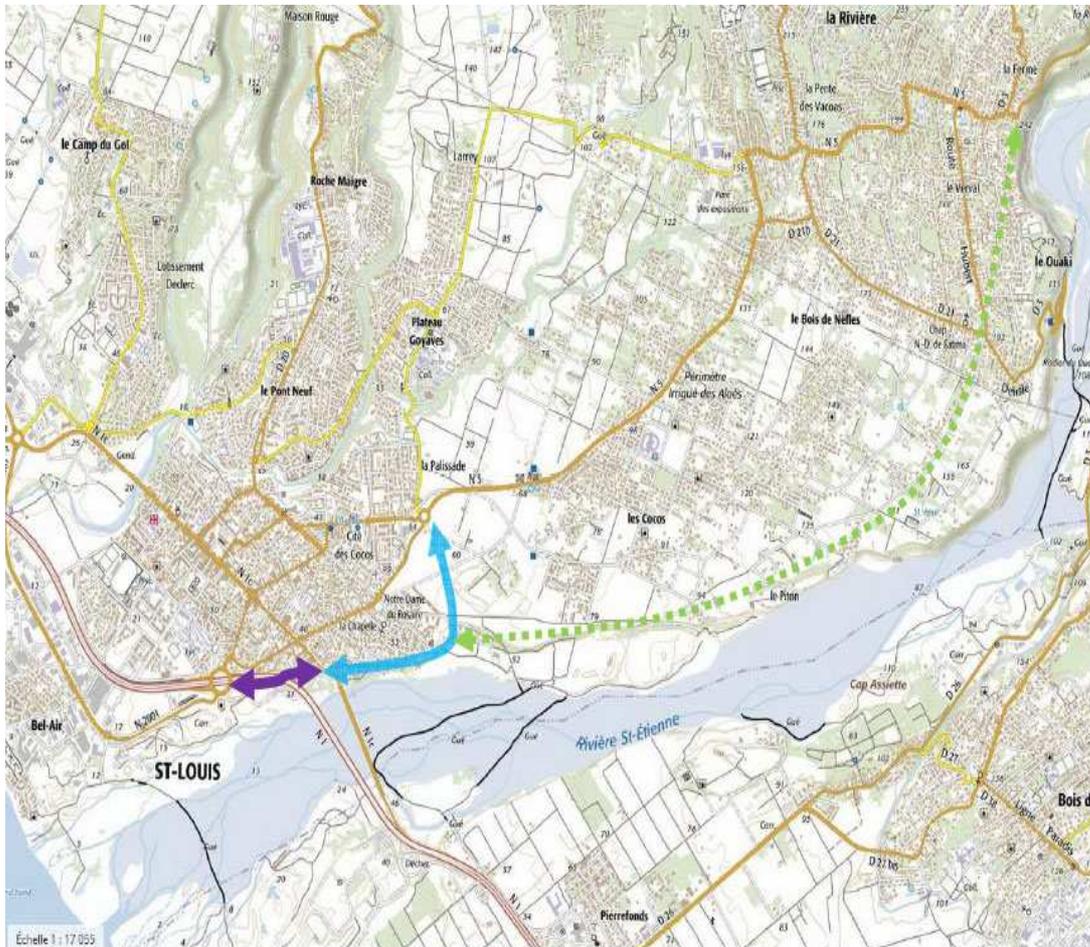


Illustration : Détail des 3 tronçons constituant le projet.

Légende : En violet – tronçon 1 / en bleu – tronçon 2 / en vert – tronçon 3

Plus précisément, ce projet se divise en trois tronçons :

- Tronçon 1 – Échangeur Bel-Air (RN1) – Entrée Est de Saint-Louis (RN1C) ;
- Tronçon 2 – Entrée Est de Saint-Louis (RN1C) – Secteur de La Palissade (RN5)
- Tronçon 3 – Un prolongement à long terme : Secteur du chemin Piton – Route de la Rivière Saint-Louis (RN5)

Dans le cadre de cette concertation publique, plusieurs variantes d'aménagement et de tracé ont été soumises à l'avis du public pour les tronçons 1 et 2.

Quant au tronçon 3, il est présenté comme une réflexion et une solution envisageable à long terme permettant notamment le contournement du secteur de la Rivière Saint-Louis.

Le marché de maîtrise d'œuvre correspondant au tronçon 1 a été attribué à SETEC, et celui correspondant aux tronçons 2 et 3 a été attribué à EGIS.

1.1 TRONÇON 1 – ÉCHANGEUR BEL-AIR (RN1) – ENTRÉE EST DE SAINT-LOUIS (RN1C)

Ce premier tronçon consiste en la création d'une nouvelle entrée de ville à Saint-Louis, depuis le Sud-Est ; il s'agit de relier la RN1, au niveau de l'échangeur de Bel Air, à la RN1C, qui traverse Saint-Louis à partir de l'ancien pont amont de la rivière Saint-Étienne.

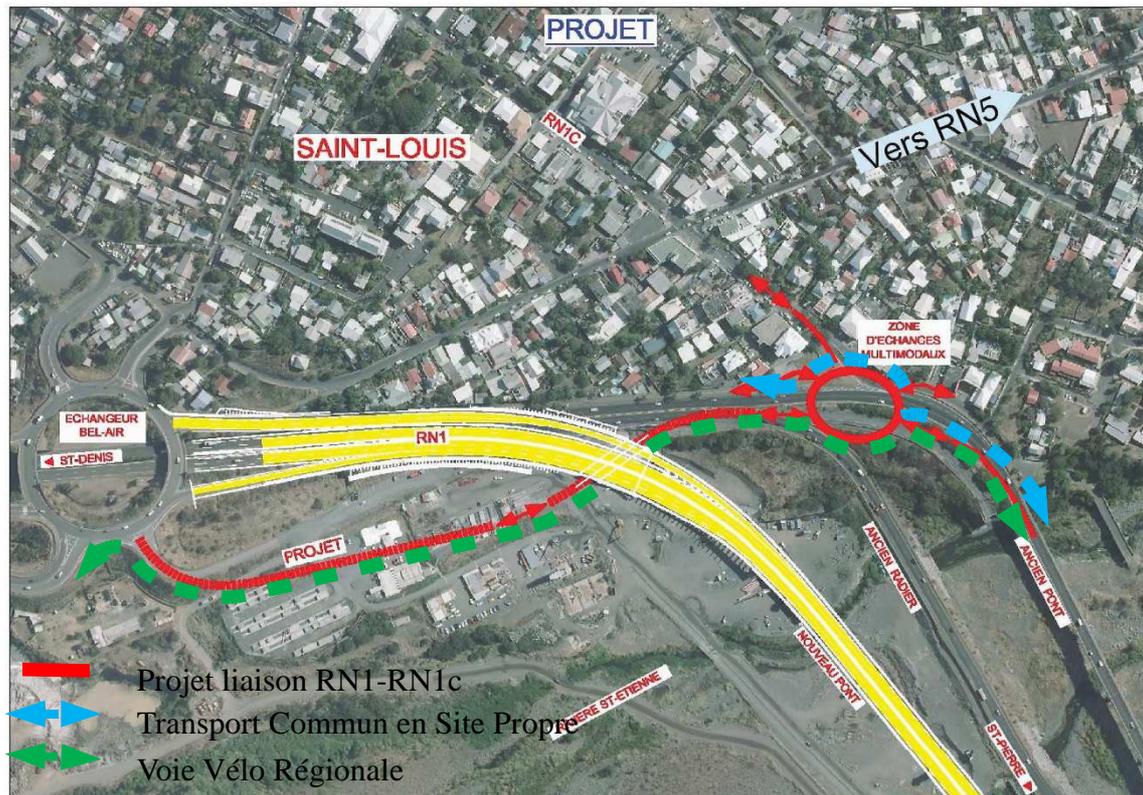


Illustration : Tronçon 1 : Échangeur Bel Air (RN1) - Entrée de Saint-Louis (RN1C)

A l'issue des études préliminaires, ce tronçon présentait 3 variantes correspondant à différents systèmes d'échange au niveau de l'entrée Est de ville de Saint-Louis :

- Variante 1 – giratoire à feux,
- Variante 2 – carrefour à feux,
- Variante 3 – carrefour « hippodrome » à feux.

1.2 TRONÇONS 2 ET 3 – ENTRÉE EST DE SAINT-LOUIS (RN1C) – ROUTE DE CILAOS (RN5)

La suite de l'opération concerne la création d'une nouvelle liaison routière entre la RN1C, au niveau de l'entrée Est de Saint-Louis, et la RN5 en sortie de la zone urbanisée de la Rivière en direction de Cilaos.

Cette voie de contournement permettra de diminuer la pression automobile en centre-ville de Saint-Louis, d'améliorer les conditions de circulation sur le réseau routier local, mais aussi d'assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité.

Elle est divisée en deux tronçons (2 et 3) qui représentent une solution « courte » et une solution « longue » de liaison entre la RN1C et la RN5 et s'apparentent également à un possible phasage court ou long terme. Les études portant sur les différentes variantes ont fait l'objet d'une analyse multicritère prenant en compte les forts enjeux environnementaux et humains auxquels le site est soumis.

1.2.1 Tronçon 2 – Une solution de court terme : Entrée Est de Saint-Louis – RN1C – Secteur de La Palissade (RN5)

Le tronçon 2 propose une solution courte pour le contournement du centre-ville de Saint-Louis par le Sud Est en établissant une liaison nouvelle entre la RN1C et la RN5, au niveau du quartier de la Palissade.

Deux variantes sont envisagées (A1 et A2), la variante A1 présentant une déclinaison possible (A1 bis).

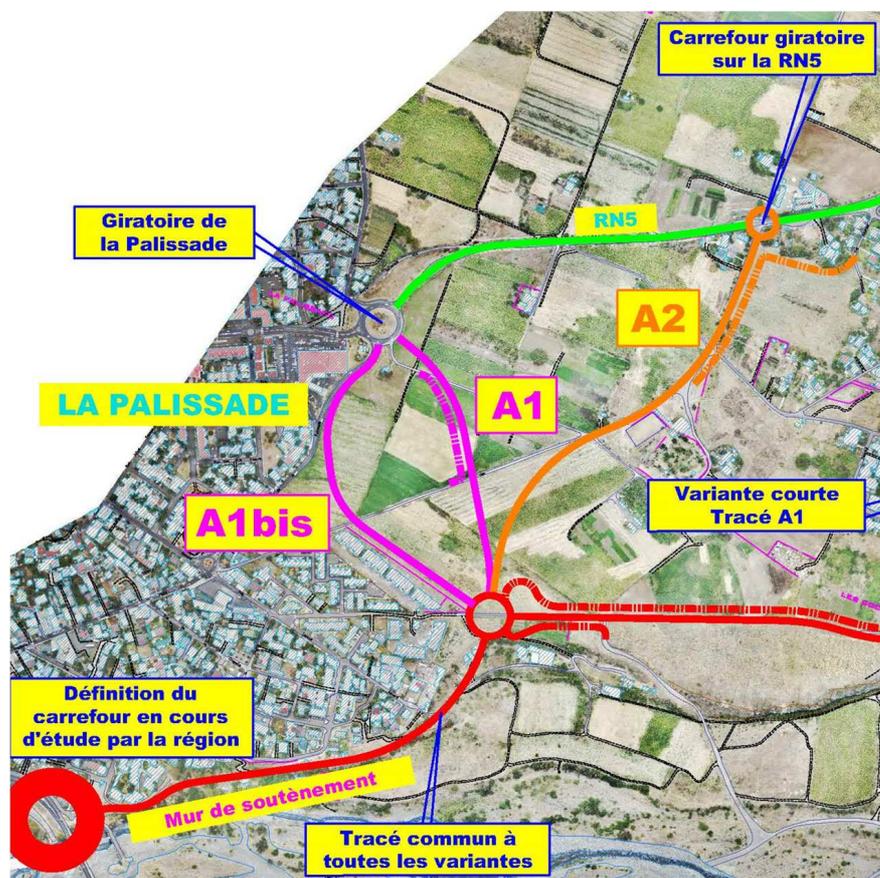
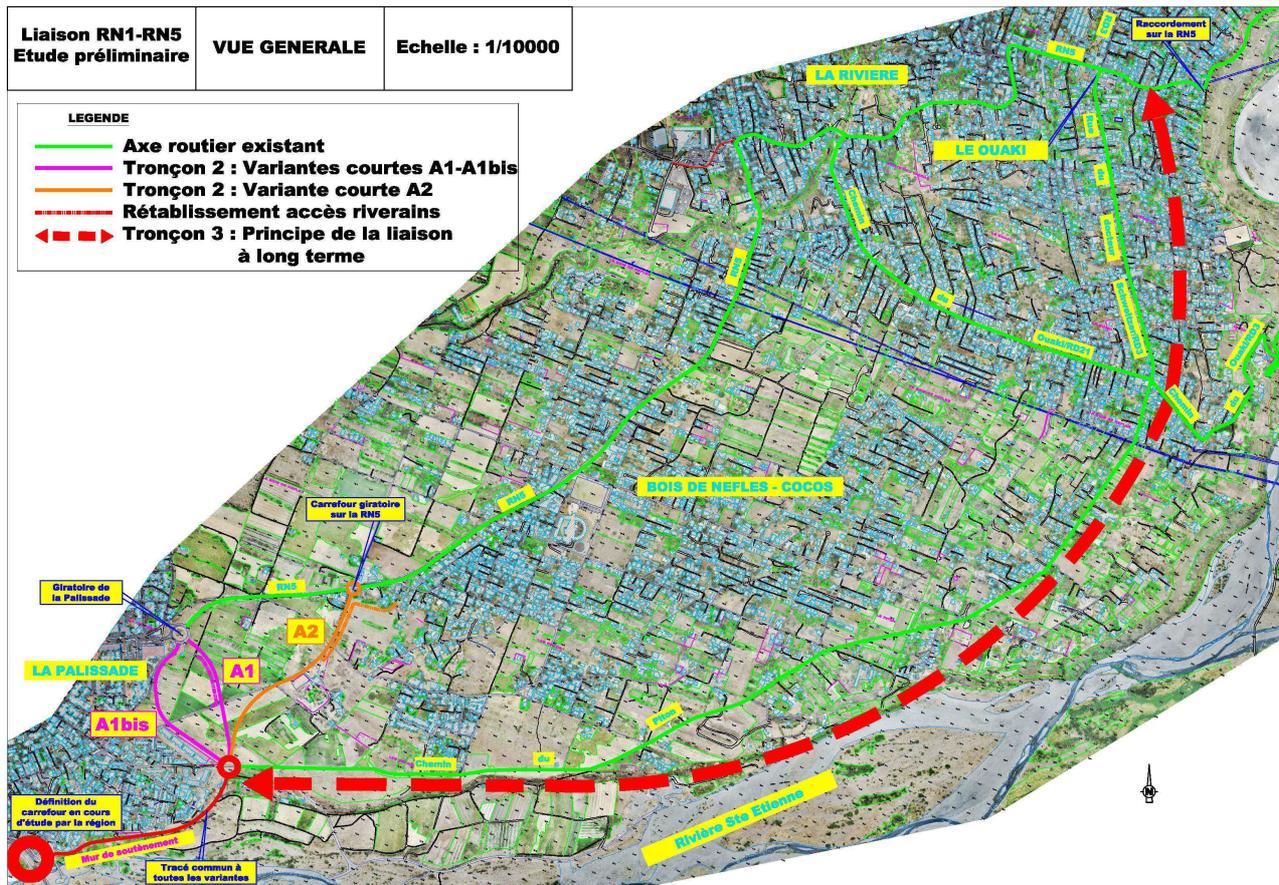


Illustration : Les trois variantes envisagées pour le tronçon 2

1.2.2 Tronçon 3 – Un prolongement à long-terme : Entrée Est de Saint-Louis – RN1C – Route de la Rivière Saint-Louis (RN5)

Le tronçon 3 envisage la possibilité d'une solution longue pour le contournement du centre-ville de Saint-Louis, consistant à prolonger la voie du chemin Piton en direction du quartier du Ouaki. Ce tronçon pourrait être envisagé sur le long terme.



Toutefois, aucune des solutions techniquement envisageables ne paraît à ce jour véritablement satisfaisante, compte tenu des forts impacts générés sur le tissu bâti notamment.

En accord avec la ville, la concertation n'a pas porté sur ce tronçon. Cependant, son existence a été rappelé lors de la concertation afin d'informer la population sur l'éventualité d'une perspective à long terme, mais pour laquelle rien n'est programmé ni acté et lui permettre d'avoir une vision plus globale.

En conséquence, la concertation menée n'a porté que sur les tronçons 1 et 2.

2 LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les études préliminaires étant achevées, la Région a mené une phase de concertation publique conformément aux articles L 103-2 à 6 du Code de l'Urbanisme.

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

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

Ces critères rendent obligatoire la concertation publique sur ce projet.

La phase de concertation vise à informer la population sur un projet, favoriser l'expression des habitants, des associations et autres personnes concernées, qu'il s'agisse de détecter les enjeux, de suggérer des orientations, de formuler des avis sur des dispositions envisagées, ou encore d'enrichir le projet d'infrastructure par le recueil d'avis et d'observations. Plusieurs moyens de s'informer et de s'exprimer ont été mis en place pour le public.

La concertation publique avait initialement été programmée du 14 novembre au 14 décembre 2018. Son bon déroulement a malheureusement été interrompu par le mouvement social dit des « gilets jaunes » qui a paralysé l'île pendant près de deux semaines (du 17/11 au 03/12/2018).

On note ainsi, qu'en raison de ces manifestations, l'ouverture au public des mairies de Saint-Louis et de la Rivière a été perturbée.

Durant cette période, on recense 3 demi-journées de fermeture au public les 17, 26, 27 novembre 2018 après-midi, ainsi que 2 journées pleines les 20 et 28 novembre 2018.

Les routes étaient bloquées par des barrages nombreux, les déplacements étaient rendus très difficiles et les réunions publiques n'auraient donc pas pu se tenir de façon satisfaisante.

Il a donc été jugé nécessaire, en cours de concertation d'en reporter la tenue à 2019, même si deux demi-journée de permanence en mairie ont été réalisées et le site internet a été activé (recueil d'avis par voie dématérialisée). Les éléments recueillis lors de cette première concertation avortée ont été intégrés au bilan global.

La concertation a pu ensuite être conduite dans les conditions définies par le maître d'ouvrage entre le 5 mars et le 5 avril 2019.

2.1 DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

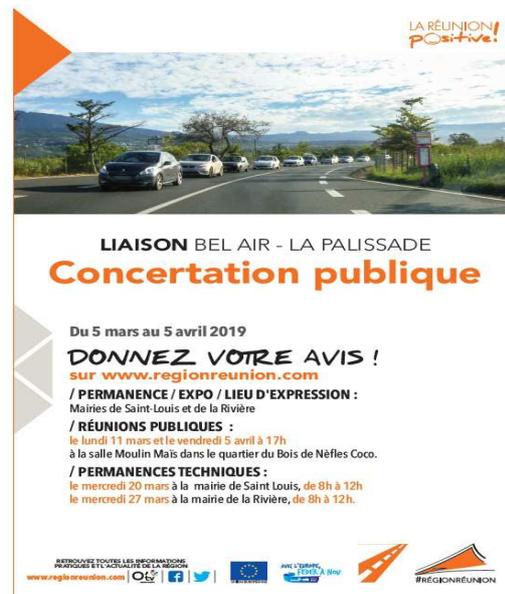
La délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional du 30 mai 2017, a validé les objectifs et modalités de la concertation publique conjointe des opérations « Liaison entre la RN1 et la RN5 » et « Liaison entre l'échangeur de Bel-Air (RN1) et l'entrée est de Saint Louis (RN1C) »

La concertation publique s'est déroulée comme décrit ci-après :

2.1.1 La communication sur la concertation

L'information sur cette concertation a été diffusée par voie de presse dans les journaux suivants :

- Le quotidien : le 9 novembre et 13 décembre 2018 et 5, 8 et 29 mars 2019 + Article du 12 mars 2019
- Le JIR : le 10, 17 novembre 2018 et 6, 9 et 30 mars 2019
- Le journal de la Région Réunion de mars 2019



Une diffusion via les sites internet et les pages Facebook de la Région Réunion et la Commune de Saint-Louis a également été déployée durant les mois de novembre, décembre, février et mars 2019.

La concertation a aussi fait l'objet d'une diffusion radio sur l'inforoute (CRGT).

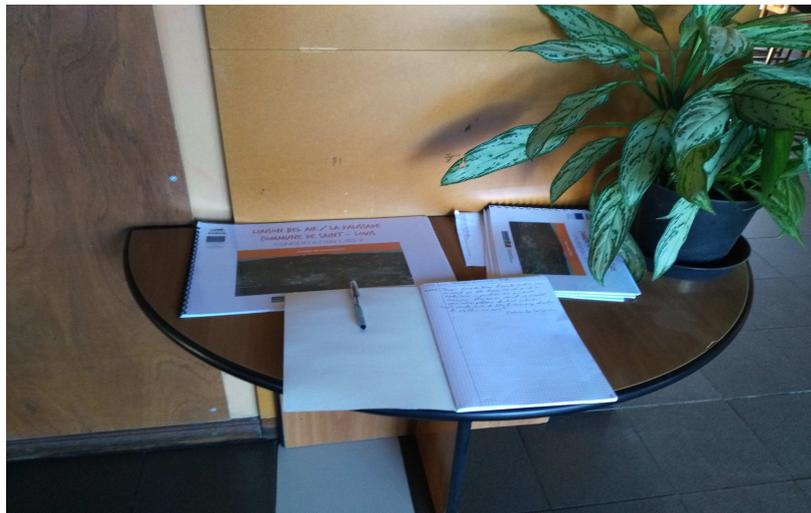
2.1.2 Exposition et lieu d'expression pour le public :

Il a été mis à la disposition du public 2 lieux d'information et d'expression abordant les objectifs et les enjeux du projet et présentant les caractéristiques principales des variantes étudiées situées dans les mairies de Saint-Louis et de la Rivière sur l'ensemble des 2 périodes de concertation (aux horaires d'ouverture au public).

Un ensemble de supports de communication ont été mis à disposition du public sur internet et dans les mairies.

Le dispositif déployé comprend :

- Des panneaux de concertation présentant de façon synthétique le projet, les variantes, les chiffres clés, le calendrier prévisionnel de réalisation de l'ensemble du projet.
- Un dossier de concertation présentant de façon plus détaillée le projet.



2.1.3 Réunions publiques

Afin d'expliquer et de débattre du projet, 2 réunions publiques ont été organisées le lundi 11 mars 2019 et le vendredi 5 avril 2019 à 17h à la salle Moulin Maïs dans le quartier du Bois de Nèfles Coco.

Malgré les différents canaux de communication employés pour annoncer la concertation, la mobilisation du public a été très faible lors de ces 2 réunions publiques.

Hors équipe projet, Maîtrise d'Ouvrage et représentants des collectivités, on recense seulement 8 personnes extérieures présentes à la première réunion publique et 5 personnes présentes à la seconde.

2.1.4 Permanences techniques

En 2018, les 2 permanences techniques ont pu être assurées.

En tout, quatre (4) demi-journées de permanence technique ont donc été tenues:

- mardi 27 novembre 2018 et mercredi 20 mars 2019 à la mairie de Saint Louis, de 8h à 12h
- mardi 4 décembre 2018 et mercredi 27 mars 2019 à la mairie de la Rivière de 8h à 12h.

Cependant, l'intérêt du public n'a pas été au rendez-vous.

Seules 5 personnes ont été rencontrées à l'occasion de ces permanences techniques (aucune personne rencontrée en 2018 et 5 personnes rencontrées en 2019).

Elles ont été l'occasion de présenter le projet et/ou d'apporter davantage de précision le concernant. Toutefois elles n'ont pas amené à la rédaction immédiate d'avis dans les registres de la concertation.

2.1.5 Le recueil des avis

Lors de la concertation publique, le public avait la possibilité de laisser des observations sur le site internet de la Région, ou sur l'un des deux registres situés en Mairies de Saint-Louis ou de la Rivière Saint-Louis.

Plusieurs avis avaient aussi été recueillis lors de la concertation avortée de fin 2018. Ils ont été pris en compte dans le présent bilan.

Les avis émis lors des réunions publiques ont également été pris en compte.

Le paragraphe qui suit dresse la synthèse de ces avis.

2.2 BILAN DES PRINCIPALES OBSERVATIONS ET REMARQUES DU PUBLIC

En comptabilisant les avis recueillis fin 2018, nous décomptons :

- 27 avis recueillis sur le site internet
- 8 avis recueillis sur les registres mis à disposition en mairies.

En détail, 17 observations ont été déposées lors de la concertation de la fin 2018 :

- 11 d'entre elles ont été remises sur le site de la Région,
- 4 sur le registre disponible en Mairie annexe de la Rivière Saint-Louis,
- 2 sur le registre de la Mairie de Saint-Louis.

Par la suite, lors de la concertation qui s'est tenue du 5 mars 2019 au 5 avril 2019, ce sont 18 observations qui ont été récoltées, parmi lesquelles :

- 16 remises sur le site de la Région,
- 2 sur le registre disponible en Mairie de la Rivière Saint-Louis.
- Aucun avis n'a été laissé sur le registre de la Mairie de Saint-Louis.

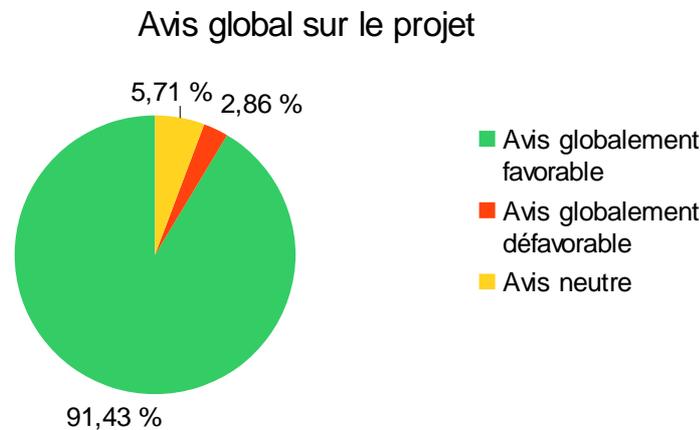
Soit au total 35 avis exprimés.

Au vu du trafic très important sur ce périmètre d'étude (environ 24 000 véhicules / jour dans la traversée de Saint-Louis) et les problèmes de congestion quotidiens que rencontre la Commune de Saint-Louis, la participation du public est considérée comme très faible.

A noter que malgré le mouvement des « gilets jaunes » de 2018, il a été recueilli autant d'avis exprimés sur les registres et sur internet, qu'au cours de la période de concertation de 2019 (17 avis en 2018, 18 avis exprimés en 2019).

Toutefois, au regard des difficultés de circulation et de la paralysie de l'activité de l'Île (comme la fermeture partielle des services de la Commune de Saint-Louis), ayant eu notamment pour conséquences un accès perturbé aux sites d'exposition (Mairies de Saint-Louis et de la Rivière) et l'impossibilité de tenir les 2 réunions publiques de 2018 prévues initialement, il s'est avéré indispensable de réorganiser une concertation publique en 2019 afin qu'elle puisse se dérouler dans de bonnes conditions conformément aux engagements pris par la MOA.

Globalement, les avis à ce stade de la concertation sont très favorables au projet.



Plus précisément, parmi les 35 contributions :

- 32 y sont globalement favorables :
 - 26 y sont très favorables
 - 5 se disent d'accord sur la nécessité d'agir pour améliorer la circulation sur cet axe, mais proposent des variantes aux solutions envisagées
 - 1 y est favorable mais s'oppose au tronçon 3, au motif qu'il impliquerait des expropriations au niveau du Ouaki. (pour rappel, le tronçon 3 ne fait pas partie du projet soumis à la concertation mais a été présenté au titre des projets Région susceptibles d'être développés ultérieurement)
- 2 sont neutres; elles ne s'expriment pas sur la nature du projet mais sur le déroulé et l'utilité de la concertation ou interpellent sur d'autres projets.
- 1 y est globalement défavorable, au motif que le projet impliquerait des expropriations.

Aussi, lors des 2 réunions publiques, l'ensemble des personnes présentes étaient également favorables au projet. Pour rappel, 8 personnes présentes lors de la première réunion et 5 personnes lors de la seconde)

Les principales questions et thématiques posées lors des 2 réunions publiques portaient sur :

- l'urgence de trouver une solution au regard des problèmes de circulation sur la Commune,
- les caractéristiques de la route,
- les risques d'expropriation,
- la prise en compte des modes de déplacement alternatifs,
- les impacts du projet en phase travaux notamment sur la circulation,
- la proposition de créer à très court terme, un carrefour d'entrée Est au centre ville de Saint-Louis au droit de la RN1c et de l'ouvrage amont de la rivière Saint-Étienne,
- le maintien de la circulation à double sens sur l'ouvrage amont de la rivière Saint-Étienne,

Les principales thématiques soulevées lors de ces 2 réunions publiques se retrouvent également dans les avis exprimés par écrit sur les registres et sur internet.

Ces avis sont listés dans le paragraphe suivant.

2.3 SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS EXPRIMÉES PAR ÉCRIT

PARTICIPANTS	OBSERVATIONS
Registre de la Mairie de Saint-Louis	
14/11/2018 ANTONIOLLI François La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> « Projet absolument nécessaire » pour rétablir l'accès à la RN1 pour Saint-Louis la Rivière et Cilaos Coût raisonnable en comparaison à d'autres aménagements routiers régionaux Tronçon 1: Favorable à la variante 3 de carrefour hippodrome à feux Tronçon 2: Favorable à la variante A2 Nécessité de réaliser les tronçons 1 et 2 concomitamment pour fluidifier la circulation dans les meilleurs délais et à plus long terme le tronçon 3
23/11/2018 CLAIN Doris La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet pour désengorger le centre-ville
Registre de la Mairie de la Rivière Saint-Louis	
14/11/2018 MILLOT James La Rivière – Bois de Nèfles Coco	<ul style="list-style-type: none"> Satisfait qu'un tel projet soit « enfin » proposé Projet nécessaire et indispensable, même si à long terme nécessité de changer les mentalités et modes de déplacements Fin des travaux du tronçon 3 en 2035 aberrant. Il faut aller plus vite
15/11/2018 CRAYER Jean-Noël La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Projet qui permettra de faire évoluer la problématique de la circulation sur le centre-ville Les variantes A1 et A2 du tronçon 2 ont un impact direct sur ses parcelles agricoles, de même pour le tronçon 3 Souhaite une concertation plus approfondie
16/11/2018 CHANE WOON MING Thibaud La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Souhaite la réalisation de cette liaison dans les meilleurs délais Tronçon 1 : <ul style="list-style-type: none"> Ce tronçon seul ne permettra pas de fluidifier la circulation Nécessitera de revoir le plan de circulation de la ville Favorable à la variante 3 de carrefour hippodrome à feux Échéance trop lointaine Hors projet de nouvelle liaison : <ul style="list-style-type: none"> Souhaite que l'accès au tout véhicule sur la voie avale de l'ancien pont de la rivière Saint-Étienne soit maintenu propose de créer un giratoire provisoire au droit du carrefour de l'entrée Est de St-Louis en attendant les travaux du tronçon 1
01/12/2018 HOAREAU Germain La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Le projet est une bonne solution pour les entrées/sorties de la Rivière Échéance trop lointaine au regard des conditions de circulation qui ne pourront que se dégrader
18/03/2019 Contribuable St-Louisien	<ul style="list-style-type: none"> Pourquoi demander l'avis du public pour un tel projet qui aurait du être fait depuis longtemps Reproche les délais trop longs et la politique du « tout voiture »
05/04/2019 Habitante de la Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet de contournement de Saint-Louis Opposée au tronçon 3 qui impliquerait des expropriations notamment au Ouaki. Plus favorable à utiliser la route existante Albert Schweitzer
Avis exprimés sur le site internet de la Région	
15/11/2018 HOARAU Bertrand Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Projet pas nécessaire en développant la RN5 actuelle passant dans la Rivière St-Louis Opposé au projet qui impliquera des expropriations
16/11/2018 DIJOUX Marie-Josée Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet qui désengorgera la Commune Réduire les délais Hors projet de nouvelle liaison : Étudier également une contournante entre la Rivière et le rond-point du Gol .
16/11/2018 RAMSAMY Sandro Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Nouvelle liaison plus que nécessaire pour désengorger la circulation

20/11/2018 BIANCHI Marine La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet pour désenclaver St-Louis
26/11/2018 GRONDIN Guy Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
03/12/2018 DIJOUX Lilian	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
03/12/2018 ROUQUIE Jean-Pierre Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
04/12/2018 DIJOUX Ludovic Cilaos	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
05/12/2018 SAVARY Yves Bois de Nêfles Coco	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
05/12/2018 MAREE Olivier La Palissade	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet Favorable à la continuité de la liaison par le chemin Piton (Tronçon 3) pour désengorger la Rivière
06/12/2018 CHARLES Brigitte Le Tapage	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à la Liaison pour désengorger le réseau et diminuer les temps de trajet Favorable à la variante 3 Carrefour Hippodrome à feux du tronçon 1 Indispensable de prévoir à long terme au regard de l'urbanisation dans les hauts
05/03/2019 SINEDIA Octave Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
05/03/2019 CANIAN Marie-Luce Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
06/03/2019 FINOT Nicolas La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à la variante A2 du 2nd tronçon qui permettra de réaménager l'intersection RN5/Chemin Cannes Tamarins/Chemin de l'Enclos. Ce nouveau giratoire permettra de réduire la vitesse sur la RN5. Favorable au tronçon 3 en optant pour un raccordement à la rue du Docteur Schweitzer
06/03/2019 TEUFFOT Jean-Marie Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet, mais conscient des possibles impacts du projet sur les riverains au tracé
09/03/19 CARO Dolly Saint-Pierre	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
10/03/2019 TABURIN Raoul Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
12/03/2019 SOUTON Thierry La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
16/03/2019 GERARD Jean Hugues Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
19/03/2019 BELLEFLEUR Rudy La Rivière	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet Regrette que les concertations ne soient pas faites les samedi N'a pas pu accéder aux documents de concertation sur les pages internet (Site Région, Facebook)
19/03/2019 VALEAMA Virginie	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à un projet permettant de désengorger l'axe St-Louis – La Rivière Suggère d'emprunter une route située à l'arrière de la route de Cilaos, Les Cocos

<p>20/03/2019 DEVEAUX Nathalie Sant-Louis</p>	<ul style="list-style-type: none"> Favorable au projet
<p>23/03/2019 GERMANAZ Christian Saint-Louis</p>	<ul style="list-style-type: none"> Interroge sur le projet initialement prévu de poursuite du pont de l'Entre Deux permettant un raccordement par les hauts
<p>26/03/2019 LALLEMAND Joel La Rivière</p>	<ul style="list-style-type: none"> Favorable à la variante A2 du tronçon 2 Favorable au tronçon 3 à réaliser d'urgence Suggère des passages souterrains/aériens au droit du carrefour à l'entrée Est de Saint-Louis Trouve les solutions de carrefour du tronçon 1 compliquées, notamment au regard de la mixité des modes de déplacements proposées Demande le maintien de la circulation au tout véhicule sur la voie TCSP avale de l'ancien pont de la rivière Saint-Étienne
<p>27/03/2019 DARBOUSSET Fabrice La Possession</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tronçon 1: S'interroge s'il est possible de réduire la taille du carrefour giratoire en supprimant la traversée TCSP S'interroge si la bretelle de sortie de la RN1 vers le giratoire de Bel-Air sera supprimée.
<p>02/04/2019 BERTHET Séverine Saint-Louis</p>	<ul style="list-style-type: none"> Demande à constituer un collectif d'usagers pour les consultations et la suite du projet
<p>04/04/2019 THOMAR Fabien Saint-Louis</p>	<ul style="list-style-type: none"> Propose de grossir le rond point et augmenter les vitesses de circulation

2.4 ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les principales thématiques abordées sont positives et encouragent vivement la poursuite du projet. Les avis s'accordent globalement sur la nécessité et l'urgence d'agir pour fluidifier la circulation dans Saint-Louis et vers la Rivière. Le projet est globalement perçu comme pertinent pour répondre à la saturation de l'axe reliant Saint-Louis à la Rivière, et à l'asphyxie du centre-ville. En revanche, devant l'urgence de la situation, où les conditions de circulation s'empirent, plusieurs commentaires jugent les délais proposés insatisfaisants et rappellent la nécessité de réaliser ce projet au plus vite.

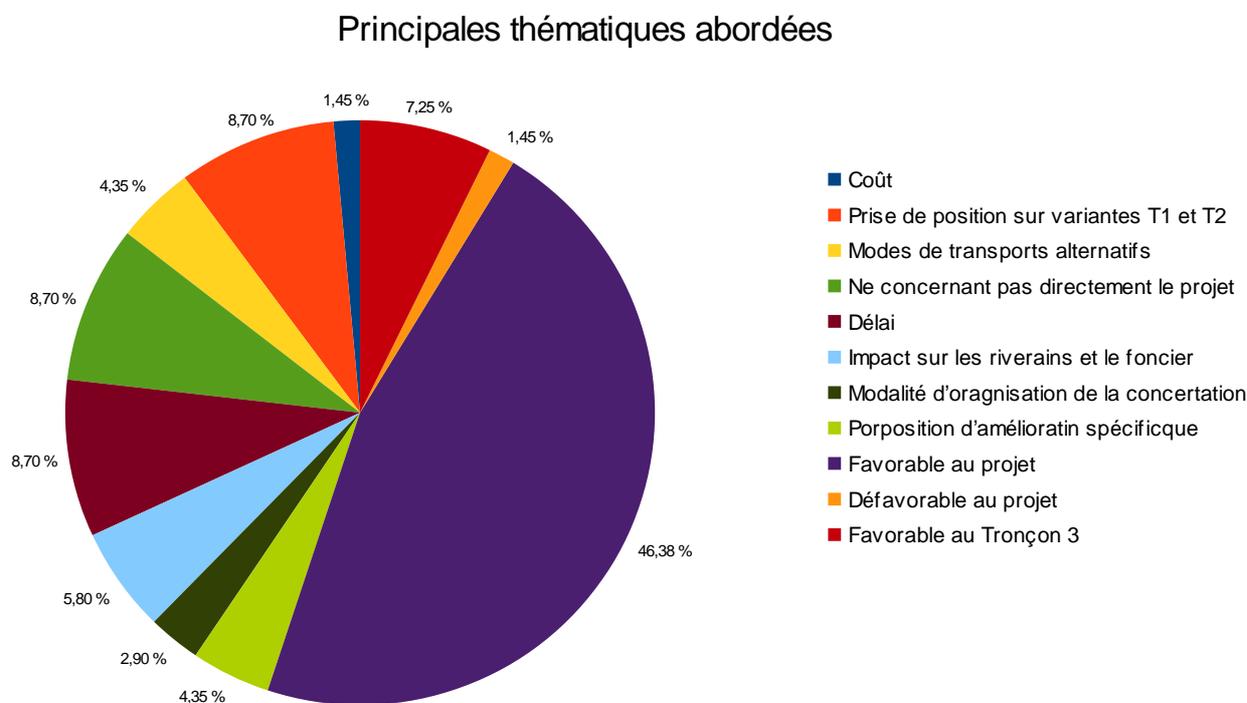
Si la plupart des avis concernent le projet en général, certains expriment une préférence pour l'une des variantes. On note en particulier ;

- Tronçon 1 : La variante 3, concernant la réalisation d'un carrefour hippodrome à feu, a été plébiscitée à 3 reprises, en tant que meilleure solution pour l'écoulement du trafic.
- Tronçon 2 : 3 avis en faveur de l'option A2
- Tronçon 3 :
 - 5 Avis en faveur du tronçon 3, qui permet une amélioration du trafic sur le long terme,
 - 1 opposition au tronçon 3,

Les quelques commentaires opposés au projet le sont en raison des expropriations potentielles que cela engendrerait.

Les variantes A1 et A2 du tronçon 2, ainsi que le tronçon 3, sont susceptibles d'impacter davantage de parcelles agricoles.

Ainsi, le graphique suivant illustre le poids des principales thématiques mis en avant par le public :



Par ailleurs, il conviendra de prendre en compte les remarques spécifiques suivantes (remarques émises en réunion publique comprises) auxquelles le maître d'ouvrage apporte ses réponses.

Observations émises concernant le déroulé de la concertation

Il a été noté un problème d'accès aux pages d'information relative au projet (Facebook, site de la Région).

Après enquête auprès des services concernés, aucun défaut de fonctionnement du site internet Région n'est à signaler lors de la concertation publique.

Il est demandé de faire les concertations le samedi pour permettre aux personnes travaillant d'y participer.

En réponse à cette demande, viennent se confronter des difficultés d'ordre logistique.

A noter d'une part que les mairies de Saint-Louis sont fermées les week-end (excepté les astreintes notamment pour le service d'état civil).

Ainsi le public ne pouvait consulter le dossier de concertation exposé en Mairie que sur les horaires d'ouverture, à savoir du lundi au vendredi de 8h à 16h.

Cependant, le public avait comme alternative la possibilité de consulter l'ensemble des dossiers de la concertation par voie dématérialisée sur le site internet de la Région.

Aussi, on s'aperçoit que ce dispositif de concertation par voie dématérialisée a permis de recueillir le plus d'avis sur l'ensemble de la période de concertation.

Concernant l'organisation des réunions publiques, elles ont été programmées selon les disponibilités de l'ensemble des équipes projet et des représentants des collectivités concernés.

Toutefois, les réunions publiques ont été :

- d'une part, annoncées à minima 2 semaines avant la tenue de ces réunions par les différents canaux de communication (Radio, presse, internet, affichage),
- aussi ces réunions publiques ont été calées à 17h00, pour permettre la mobilisation du public en dehors des heures courantes d'activité.

Il est proposé de former un collectif d'usagers piétons et cyclistes et commerçants pour les consultations et la réalisation.

A noter que l'association du public sera maintenue durant le processus d'élaboration du projet (jusqu'à l'élaboration de l'AVP).

La MOA s'est engagée à poursuivre la concertation en permettant au public d'avoir accès aux informations relatives au projet et de formuler ses observations et propositions sur le site internet de la Région.

Aussi, les futures échéances réglementaires du projet, notamment lors des enquêtes publiques, seront également l'occasion d'y associer de nouveau le public.

Toutefois, il revient au public de prendre l'initiative de créer un tel collectif d'utilisateur.

La Région Réunion se tient à la disposition de toute entité publique afin qu'elle puisse consulter et être associée à l'avancement du projet.

Observations spécifiques au projet

Quid du traitement de l'entrée/sortie de la contre allée au droit de la voie TCSP au niveau du carrefour du tronçon 1.

Le traitement de cette allée sera bien pris en compte dans les études de conception du carrefour d'entrée de ville de Saint-Louis.

Quelle est la hauteur de la route vis-à-vis du lit de la rivière ?

Le niveau de la future liaison sera au niveau du bâti actuel. Des murs de soutènement permettront de palier à la différence de hauteur mais aucun aménagement ne sera fait dans le lit de la rivière.

Il a été envisagée une variante passant par le lit majeur de la rivière Saint-Étienne, variante rejetée par la DEAL.

Des expropriations seront-elles à prévoir pour la réalisation du projet ?

Signalement d'un propriétaire concernant l'impact du projet sur ses parcelles agricoles.

Le tronçon 1 ne touchera pas le foncier bâti. Toutefois le tracé emprunte des parcelles privées (non bâties). Des acquisitions foncières sont prévues.

Le tronçon 2 ne viendra pas toucher le foncier bâti.

Les études futures identifieront les besoins en acquisition de parcelle privées mais sans influence sur le foncier bâti actuel.

Quelle est la prise en considération du tronçon 3 ?

Dans la mesure où le tronçon 3 impactera du foncier bâti, la maîtrise d'ouvrage souhaite ne pas hypothéquer la réalisation des 2 premiers tronçons à cause du tronçon 3, qui pourrait être bloqué dû aux problématiques liées au foncier bâti. Cependant, le planning montre bien que les études sur le tronçon 3 continueront leur cours.

Ce projet aura-t-il des impacts sur la circulation en phase travaux ?

Les impacts sur la circulation en phase travaux pourraient concerner principalement la réalisation du carrefour en entrée est du centre-ville de St-Louis.

Le nouveau carrefour à l'entrée de Saint-Louis devrait être le plus simple possible. La mise en place de passages souterrains ou de ponts pourrait permettre de fluidifier le trafic.

D'autres variantes au tronçon 1, telles qu'un carrefour dénivelé (aérien/souterrain), ont été envisagées et écartées en raison de contraintes techniques telles que le raccordement nécessaire sur le pont amont de la rivière Saint-Étienne, le passage obligé par l'ouvrage situé sous la RN1, l'incompatibilité des pentes au regard des espaces disponibles et de la vulnérabilité du tracé aux risques d'inondation et d'érosion liée à la proximité de la rivière Saint-Étienne.

Les solutions envisagées mélangent plusieurs flux conflictuels (vélos, bus, voiture) ce qui pourrait être problématique au niveau des entrées vers St-Louis et vers la Rivière St Louis / Cilaos.

La gestion de ces différents flux a bien été prise en compte dans l'élaboration du projet.

Aussi, les projets de déplacement alternatif sur la Commune de Saint-Louis ont été intégrés à la conception de la future liaison :

- Projet de TCSP de la Commune de Saint-Louis en cours d'étude par la CIVIS,
- Le projet de TCSP de St-Louis, entre le rond point du Gol et l'ouvrage amont de la rivière St-Etienne se concrétise par le lancement des travaux début 2019,
- Intégration des modes doux sur l'ancien pont amont de la rivière Saint-Etienne,
- Intégration du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG),
- La ZAC Pierrefonds,
- La Voie Vélo Régionale,

Concernant l'aménagement du carrefour d'entrée Est de la ville de Saint-Louis, on note les observations suivantes :

- **Il est suggéré d'opter pour la solution en giratoire qui permet une circulation plus fluide, mais de supprimer les voies TCSP passant au centre pour réduire l'emprise du giratoire, et de mettre en place une gestion par feux de la priorité bus.**
- **A l'opposé, toujours concernant le tronçon 1, il est également suggéré d'agrandir le rayon du carrefour giratoire, ceci afin d'augmenter les vitesses et fluidifier la circulation.**

Les variantes proposées de carrefour d'entrée de ville de Saint-Louis du tronçon 1, sont le résultat d'études poussées ayant permis des propositions d'aménagement optimisées prenant en compte l'ensemble des contraintes environnantes à savoir notamment les impacts sur le milieu naturel, sur le foncier, les données trafic, la pente induite par le raccordement au passage inférieur sous la RN1, le raccordement au tronçon 2, la prise en compte des modes de déplacements alternatifs (TCSP, vélos, piétons), les coûts, ...

Un commentaire souligne le caractère accidentogène de la RN5 actuelle, au regard de ses portions de lignes droites et des nombreuses intersections qui s'y raccordent. Ce même commentaire souligne l'opportunité de la variante A2 qui crée un nouveau giratoire sur la RN5, permettant de réduire les vitesses de circulation et une meilleure insertion des véhicules au droit de cette intersection.

La variante 2 du tronçon 2 permet de traiter en partie ces problématiques d'insertion sur la RN5 et de vitesse et permettra également de décharger le giratoire de la Palissade.

Observations émises sur des sujets ne concernant pas directement le projet présenté :

Opportunité de maintenir l'accès à tous véhicules sur la voie TCSP aval de l'ancien pont de la rivière Saint-Étienne.

La CIVIS est porteur d'un projet de TCSP sur la Commune de Saint-Louis.

A l'échéance du projet et de la mise en service du TCSP entre Saint-Louis et Saint-Pierre, la circulation sur l'ouvrage amont de la rivière Saint-Étienne (RN1c) se déclinera ainsi :

- La voie amont sera ouverte à tous véhicules dans le sens Saint-Pierre vers Saint-Louis,
- La voie aval, sera dédiée au TCSP en mode bidirectionnel avec un fonctionnement par alternat.

Le pont doit également être repensé pour supporter également une voie vélo bidirectionnelle qui sera connectée à celle traversant la ZA Pierrefonds Aéroport (ZA PA).

A la mise en service de la voie TCSP de la CIVIS en traversée de la ZA PA, il ne sera plus possible pour les véhicules légers d'emprunter cette voie.

Cependant, la création du premier tronçon (RN1-RN1C) permettra de se raccorder à la RN1 au niveau du giratoire de Bel-Air sans emprunter les voies en ville.

Au vu des délais du projet, jugés trop longs, des solutions temporaires pour améliorer la circulation ont été envisagés.

Il est par exemple proposé de permettre aux voitures de circuler sur les voies réservées aux bus entre la RN1C et le rond-point de Bel Air.

Le public propose également de créer un giratoire provisoire au droit du carrefour de l'entrée Est de St-Louis en attendant les travaux du tronçon 1

Les travaux du TCSP entre Saint-Louis et Saint-Pierre, concernant la réalisation d'une liaison TCSP depuis l'extrémité de la rue St-Philippe jusqu'à l'ouvrage amont de la rivière Saint-Étienne, ont été lancés par la CIVIS début 2019. Ces aménagements impacteront le tronçon concerné, à compter de fin 2019 notamment par le dévoiement d'un réseau HTA.

Au regard des échéances des aménagements du TCSP de Saint-Louis, la demande du public de réaliser rapidement ces aménagements n'apparaît pas réalisable.

Opportunité du projet initial de pont au niveau de l'Entre-Deux sur la Rivière Saint-Étienne, avec un raccordement par les Hauts.

Il s'agit avant tout d'un projet qui serait porté par le Conseil Départemental, ne relevant donc pas de la Région Réunion.

En effet, cette proposition de tracé implique d'emprunter les Routes Départementales RD 26 et 27 (hors domaine routier Régional).

Il est à souligner que cet itinéraire traverse des espaces contraints et fortement urbanisés.

Aussi, le raccordement à la RN5 par un pont franchissant la rivière Saint-Étienne depuis sa rive gauche ne semble pas opportun dans la mesure où la continuité et le maillage du réseau national depuis la RN1 n'est pas assurée et la desserte des quartiers situés à l'aval de la Rivière ne serait pas améliorée.

Une question porte sur le devenir de la sortie actuelle de la RN1 vers la gare, en sortie du nouveau pont de la Rivière Saint-Étienne ; sera-t-elle supprimée pour permettre la mise en place des voies TCSP bidirectionnelles ?

Le projet de TCSP porté par la CIVIS conserve la bretelle de sortie de la RN1 vers l'échangeur de Bel-Air.

Il est proposé d'étudier également une contournante entre la Rivière et le rond point du Gol.

Le projet de liaison Bel-Air – Palissade est inscrit au Schéma d'Aménagement Régional (SAR). Il permettra d'établir une vraie liaison de transit entre la RN1 et la RN5 de manière à compléter le maillage du réseau routier de la Commune de Saint-Louis.

La proposition de contournante entre la Rivière et le rond pint du gol, relèverait des compétences de la Commune ou du Département.

3 CONCLUSION

Le bilan de cette concertation est globalement positif. La plupart des commentaires rappellent l'urgence de la situation et jugent le projet pertinent pour y remédier. Les délais proposés pour la réalisation du projet sont en revanche jugés trop longs au vu de la situation.

Cependant, la participation du public a été faible au regard des enjeux du projet.

En effet, sur les 2 mois de période de concertation mis en œuvre, seuls 35 avis ont été recensés.

Aussi, sur les 32 avis favorables au projet, seules 6 prises de positions claires sur les choix de variantes des tronçons 1 et 2 ont été recueillies, complétées de 5 avis exprimés en faveur du tronçon 3.

Ainsi, les choix de variantes plébiscitées à l'issue de cette concertation ne peuvent être considérés comme prépondérants au regard de la faible participation du public.

La création d'une liaison depuis la RN1 jusqu'à la RN5 et le contournement du centre-ville de Saint-Louis et de la Rivière devrait permettre ;

- De sortir le trafic de transit du centre-ville,
- D'améliorer les conditions actuelles de circulation sur le réseau routier local,
- D'assurer un accès à Cilaos lisible et de qualité,
- De favoriser l'usage des modes doux le long du projet.

Les remarques évoquées seront prises en compte pour la suite du projet.

En synthèse, pour le tronçon 1 : la Région, en concertation avec la Commune de Saint-Louis et à la lumière de l'analyse multicritère menée par les bureaux d'étude de maîtrise d'œuvre, privilégiera la variante 2 de carrefour à feux pour la poursuite des études.

Cette variante permet de diminuer l'emprise du projet sur le milieu naturel, favorise l'intégration des modes doux, permet de cadencer l'arrivée du trafic permettant d'éviter la saturation du carrefour et ceci pour un coût moindre.

Pour le tronçon 2 : l'analyse multicritère met en avant la solution A1bis qui permettrait de préserver la coupure d'urbanisation du SAR et d'impacter légèrement moins les parcelles agricoles.

Cependant, à l'occasion d'échanges avec d'autres porteurs de projet, notamment la CIVIS sur le secteur de la « Balance Cocos », la variante A2 représenterait un intérêt commun aux 2 projets.

Auquel cas, la Région retiendra cette variante A2 pour la suite des études.

Quant au tronçon 3, celui-ci fera l'objet de procédures spécifiques voire de complément d'études, à plus long terme. *Celui-ci doit notamment faire l'objet de réflexions et de concertations plus approfondies, portant notamment sur le devenir de l'actuelle RN5 entre le rond point de la palissade et la rivière st louis...*

Il ne sera pas donc poursuivi dans le cadre de la liaison qui doit être réalisée à court terme entre Bel-Air et la Palissade.

4 ANNEXE 1 : PHOTOGRAPHIES DE L'EXPOSITION



