



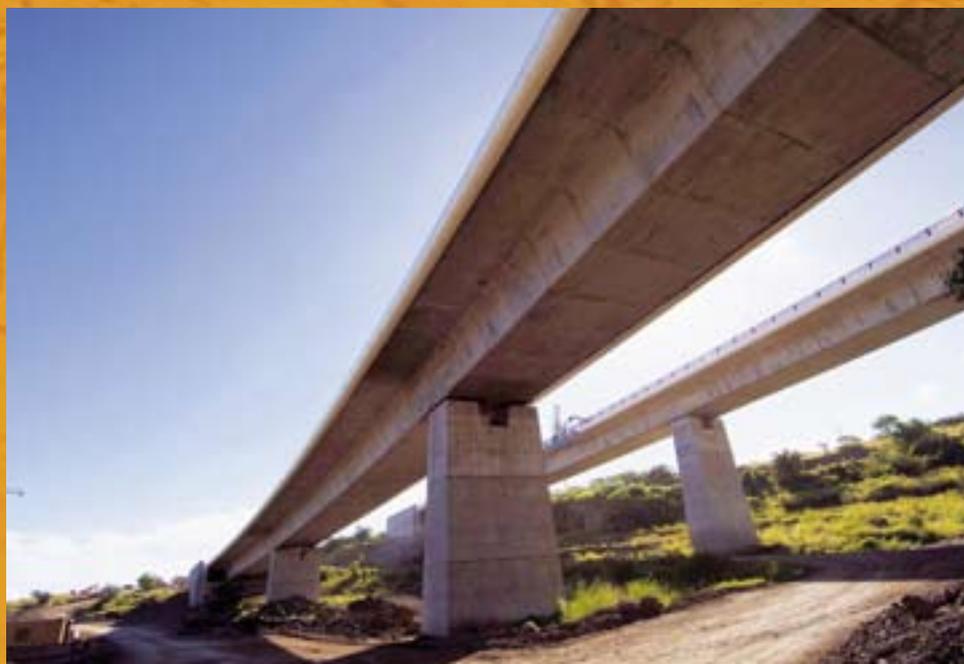
POUR MIEUX SE DÉPLACER



AVEC LA RÉGION,

LA RÉUNION EN CHANTIER

UNE BROCHURE ÉDITÉE PAR LA RÉGION RÉUNION



sommaire



PHOTO BRUNO BANIERA

Chantier de la Route des Tamarins – Saint-Gilles-les-Hauts.



Brochure éditée par le Conseil Régional
Hôtel de Région Pierre Lagourgue – avenue René Cassin
Moufia – BP 7190 – 97719 Saint-Denis Messag cedex 9
www.regionreunion.com

Réalisation : service communication – Région Réunion
Impression : NID • DL 2006 – SEPT. 2006
Tirage : 280 000 exemplaires – **Diffusion :** la Poste
Ce magazine est distribué gratuitement
Tous droits de reproduction réservés

03 ÉDITORIAL DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

PROBLÉMATIQUE DES DÉPLACEMENTS

04 AMÉNAGEMENT ET DÉPLACEMENT
05 LES COMPÉTENCES
06 FINANCEMENT
07 ROUTES ET INVESTISSEMENTS

LA ROUTE DU LITTORAL

08 UNE COMPÉTENCE DE L'ÉTAT
09 TRACÉ ET FINANCEMENT

LE BOULEVARD SUD

10 SA VOCATION
11 LA TRANCHÉE COUVERTE

LA ROUTE DES TAMARINS

12 LES CHANTIERS DANS L'OUEST

13 INVESTISSEMENT ET EMPLOIS
14 LES GRANDS OUVRAGES
15 UN CHANTIER EXCEPTIONNEL

LE TRAM TRAIN

16 TRACÉ DE LA PREMIÈRE PHASE
17 CHOIX DES STATIONS
18 FINANCEMENT PPP ET COÛT DU PROJET
19 LES RAISONS D'UN CHOIX
20-21 DEMAIN À LA RÉUNION
22-23 QUESTIONNEMENTS
24 INTERMODALITÉ
25 PAROLES D'ÉLUS
26 L'EXPÉRIENCE DES VILLES DE FRANCE

CHANTIERS DANS LE SUD

27 DÉVIATION GRAND BOIS/ROCADE DU TAMPON
28 DÉVIATION ET ENTRÉE DE SAINT-JOSEPH
29 ROUTE DE CILAO ET AUTRES TRAVAUX

CHANTIERS DANS L'EST

30 ROUTE DES PLAINES ET DÉVIATION DE SAINT-BENOÎT

LES GRANDS CHANTIERS

31 PISTES CYCLABLES ET FORESTIÈRES

32 LA MAISON DE LA ROUTE DES TAMARINS

Éditorial du Président

Aujourd'hui la **Route des Tamarins**, demain le **Tram Train** et la nouvelle **Route du Littoral** : **jamais La Réunion n'aura engagé autant de chantiers d'envergure. Si les chantiers n'étaient pas lancés aujourd'hui, ils ne le seraient plus jamais** et les conditions de vie, d'habitat, de travail, de circulation des Réunionnais ne feraient alors qu'empirer. **Notre responsabilité est en effet d'anticiper sur La Réunion du million d'habitants.**

La Route des Tamarins est présentée comme le chantier du siècle. Grâce à l'importance des moyens humains et financiers consentis, elle sera livrée dans moins de deux ans. Elle permettra une fluidification de la circulation dans l'Ouest et un aménagement cohérent des zones desservies. Elle anticipe sur la route de moyenne altitude qui doit structurer et aménager La Réunion de demain.

C'est en ayant à l'esprit cette vision d'un aménagement équilibré entre les différentes micro régions de l'île que la Région a lancé d'autres chantiers : les déviations de Saint-Joseph, de Grand-Bois/Petite Ile, de Saint-Benoît, les travaux sur la Route des Plaines, le boulevard Sud...

Mais toutes ces réalisations ne parviendront pas, à elles seules, à régler la totalité des problèmes de circulation et de déplacements dans l'île. En effet, La Réunion va accueillir, dans les 25 ans, près de 250 000 habitants supplémentaires. Et de plus, le nombre de véhicules augmente, environ 30 000 immatriculations nouvelles chaque année. Nous nous dirigeons tout droit vers le « coma circulatoire ». **Il convient donc dès à présent de prévoir et de réunir les conditions qui permettront de vivre, travailler, circuler non seulement d'une ville à l'autre, mais aussi à l'intérieur des villes.**

C'est pourquoi la Région propose des solutions alternatives au « tout voiture » :

- C'est d'abord la réalisation d'un transport en commun en site propre, **le tram train**, qui représente un changement qualitatif fondamental dans la politique des déplacements à La Réunion.
- C'est aussi le projet d'une **piste cyclable** « en site propre », entièrement sécurisée autour de l'île.

L'ensemble de ces projets et de ces travaux apporte des solutions concrètes au problème des déplacements sur le territoire exigu et montagneux de La Réunion. Leur utilité est incontestable. De plus, **ces chantiers qui s'ouvrent dans toute l'île créent des emplois et de l'activité** ; le nombre de salariés dans le BTP n'a jamais été aussi élevé. **C'est donc à plusieurs titres que la Région participe au développement durable de l'île.**

Paul Vergès

*Président de la Région Réunion
Député au Parlement Européen*



PHOTO PATRICK LAURET

La fermeture du chemin de fer ou l'absence de vision d'aménagement éviter les erreurs du passé

La Région s'est engagée dans la réalisation d'équipements routiers qui influenceront sur le développement de La Réunion pour les décennies à venir. Des décisions prises en tirant les leçons du passé. Bref rappel de l'histoire des déplacements à La Réunion.

A la fin du XIX^e siècle, l'économie de La Réunion repose sur la monoculture de la canne à sucre. Elle est cultivée sur de grandes propriétés et les meilleures terres. Les usines s'implantent à proximité des exploitations, à moyenne altitude. Les « Marines », destinées à transporter le sucre sont également construites à proximité de ces propriétés.

Puis il s'avère que le transport du sucre par voie maritime est insuffisant. Ainsi est prise la décision de réaliser le chemin de fer. Celui-ci dessert le « littoral utile », de Saint-Benoît à Saint-Pierre. Le train évacue la production sucrière et sert également aux transports de voyageurs. L'état des routes jusqu'en 1945, était lamentable, car très peu utilisées.

Dans les années 60, il est décidé de supprimer le chemin de fer : l'argument principal utilisé repose sur le vieillissement du matériel. Or celui-ci se remplace. En réalité, la raison est aussi politique : le personnel des chemins de fer tend à la lutte revendicative, entraînant celle des ouvriers des usines cannières. **On « remplace » le chemin de fer par une route : la « route du littoral ».**

Le 1^{er} mai 1963, la route du littoral est ouverte. C'est le début du règne du « tout automobile ». L'importation de véhicules commence, dynamisée

d'une part par la croissance démographique, d'autre part, par la transformation de l'économie. En effet, au fil des années, le secteur agricole diminue et les secteurs secondaire et tertiaire augmentent. De sédentaire, la population devient mobile, d'autant plus que toute l'activité des services se concentre principalement à Saint-Denis. Et le rattrapage en termes de postes dans la fonction publique accentue le phénomène.

Cette décision de fermeture du chemin de fer a été lourde de conséquences dans le domaine de l'aménagement du territoire.

UNE AGGRAVATION DE LA CIRCULATION LIÉE AU REcul DU TRANSPORT COLLECTIF

Au début des années 90, un schéma global des déplacements évaluait les différents modes de transport à La Réunion et incitait à la réalisation d'un nouveau mode de transport collectif.

Les conclusions du schéma démontraient que près de 70% de la population restait « captive », soit qu'elle n'ait pas de voiture, soit que le ménage n'ait qu'une seule voiture. Les transports collectifs, notamment les taxis représentaient plus de 30% des déplacements. Aujourd'hui, ils



Inauguration de la route du littoral – 1^{er} mai 1963

n'en représentent que 5 à 7%. Les déplacements par deux roues sont équivalents au déplacement par transport collectif. Ainsi, la situation s'est aggravée d'une façon considérable au cours des 30 dernières années : le transport collectif a « perdu » 25%. **C'est un cercle infernal lourd de conséquences pour notre île si les pouvoirs publics (État, Région, Département, mais aussi les Communes) ne réagissent pas vivement : faute d'une offre suffisante en matière de transports collectifs sécurisés, les personnes n'ont pas le choix et doivent se déplacer en voiture !**

En matière de routes compétences partagées

En matière de routes, en termes de construction, de gestion, de sécurisation ou d'aménagement, les compétences sont partagées entre l'État, la Région, le Département, les communes.

Les routes communales sont de la compétence des communes. La Région, dans un souci d'aider les exploitants agricoles et les acteurs économiques, a toujours aidé les communes à financer les travaux. Ainsi, entre 1998 et 2004, plus de 100 kilomètres de voiries de désenclavement ont été réalisées avec la participation financière de la Région.

Les routes départementales relèvent de la compétence du Conseil Général. Parmi les routes départementales : la route de Salazie, la route de la Montagne...

Les routes nationales sont de la compétence de l'État. Avec l'application de la loi de décentralisation de 2004, l'État transfère aux collectivités locales la gestion de ces routes. Celles-ci seront confiées, pour l'outre-mer, aux Régions et non aux Départements, comme en France métropolitaine.

Mais la Région Réunion n'a pas attendu ce transfert pour intervenir dans ce domaine. Elle le fait depuis les premières lois de décentralisation (1983). Ainsi, la Région est « mandataire » de l'État. Elle a la délégation de maîtrise d'ouvrage pour les opérations routières. À ce titre, la Région finance toutes les nouvelles voies (Boulevard Sud, Route des Tamarins...). **Mais la responsabilité des routes nationales, notamment leur sécu-**

>>> LA DOUBLE PRÉOCCUPATION DE LA RÉGION RÉUNION

La Région est compétente en matière d'aménagement du territoire. Sa préoccupation est donc double : d'une part, **contribuer à l'aménagement** du territoire en réalisant des infrastructures (Route des Tamarins, déviation de la RN3, etc.) et d'autre part, **améliorer les conditions de circulation.**

En 20 ans, des progrès énormes ont été accomplis, notamment par les efforts de la Région qui a, durant les deux décennies écoulées, investi plus de 777 millions d'euros (5 milliards de francs), dans près de 300 opérations routières.

Mais les efforts doivent être sans cesse renouvelés pour faire face à l'accroissement du parc automobile : environ 30 000 immatriculations nouvelles chaque année. En outre, la « mobilité interne » (c'est-à-dire le déplacement de la population au sein même de l'île) s'accroît ; il en va de même pour le trafic de marchandises. Chacun comprend qu'il n'est pas possible de multiplier à l'infini le nombre de voies, sinon le nombre de routes !

risation, relève de la compétence de l'État, ce qui est précisément le cas pour la Route du Littoral.

Selon les lois de décentralisation de 2004, d'ici le 1^{er} janvier 2008, la compétence sur les routes nationales doit

en principe être transférée à la Région. La Région Réunion a toujours demandé que ce transfert soit accompagné des moyens nécessaires avec une remise en état préalable des routes destinées à être transférées.

Route des Tamarins, entre Ravine St Gilles et Trois-Bassins.



PHOTO DOROT

financement des travaux routiers :

Près de 50% du budget de la Région consacré aux routes et déplacements

La Région a engagé, pour l'année 2006, près de 50% de son budget dans les opérations concernant les routes et les déplacements.

montant fixe. En outre, depuis l'an 2000, la Région n'a pas varié les taux de la TSCC. Le montant de la TSCC est de 205 millions d'euros pour l'année 2006.

Ce montant est réparti entre :

- la Région (routes nationales), pour 47,2% ;
- le Département (routes départementales) pour 17,3% ;
- les Communes (voiries communales) pour 22,5% ;
- les Communautés d'agglomérations (EPCI) pour 3% ;
- les opérations d'intérêt régional : 10%.

Le budget « Routes » de la Région, de 378 millions d'euros comprend :

- La TSCC (la part régionale et les opérations d'intérêt régional) : 121 millions d'euros ;
- Les subventions : plus de 41 millions d'euros ;
- Les emprunts : 215 millions d'euros.

Sur ces 378 millions, plus de 12 millions concernent le fonctionnement et plus de 365 millions d'euros sont consacrés aux investissements, notamment pour les travaux :

- de la Route des Tamarins ;
- sur les routes nationales : boulevard Sud, aménagement de la route des Plaines, déviations de Grand Bois et de Saint-Joseph, études opérationnelles sur la déviation de Saint-Pierre ;
- pour la poursuite des études d'avant projet du Tram Train Gillot/Sainte-Marie ;
- pour la réalisation des pistes forestières.



Route des Tamarins : Pont de Boucan Canot.

Le budget de la Région Réunion, pour 2006, est de plus de 761 millions d'euros, pour investir comme pour faire fonctionner la collectivité. Sur ce budget, **près de 50%, soit plus de 378 millions d'euros (près de 2 milliards 500 millions de Francs!) sont consacrés aux routes et déplacements.**

Le Fonds d'Investissement des Routes et des Transports, le FIRT, est spécifique à l'outre-mer. Il est alimenté par la Taxe Spéciale sur la Consommation de Carburant (TSCC). Les taux de la TSCC sont fixés par la Région, dans la limite d'un plafond autorisé chaque année par la Loi de Finances ; ils le sont en valeur absolue, donc d'un

routes et investissements

Politique fiction contre politique vérité

Dans son budget 2006, la Région a présenté des chiffres que certaines collectivités aimeraient bien pouvoir mettre en avant : **70% consacrés aux investissements, 30% au fonctionnement.**

La Région Réunion est l'une des rares collectivités offrant un tel rapport entre les investissements et le fonctionnement. Généralement, l'écart entre les deux postes est beaucoup plus restreint.

L'analyse financière du budget 2006 montre que, compte tenu du niveau d'épargne brute dégagé au Budget Primitif 2006, (146835656 d'euros), la Collectivité peut rembourser la totalité de sa dette résiduelle en moins d'une demi année. Cette épargne nette est à considérer car c'est ce qui reste à la Région comme « recettes », une fois retiré le remboursement des emprunts réalisés.

Certains pourront considérer qu'il serait plus opportun d'utiliser ces recettes pour embaucher. **Première remarque : la Région n'est pas compétente dans le domaine de l'emploi !**

En fonction de cette épargne nette de 146 millions d'euros, l'une des possibilités qui relèverait de cette « politique fiction » porterait alors, sur deux possibilités de « recrutement » :

- en contractuel, comme « les emplois verts », ou les « emplois jeunes ». Chaque poste est estimé annuellement à 20454,60 euros. Cela « permettrait » ainsi de créer 7 180 emplois.
- en « titulaire » de catégorie « C » : le coût annuel de chaque poste, toutes charges comprises, est de 30233,40 euros, cela « permettrait » de créer 4860 postes.

Le nombre de demandeurs d'emploi à La Réunion est de près de 125000 personnes. Que ferait-on alors des 93000 à 95000 chômeurs « restant » ? De quel jeu de clientélisme électoral pourrait-on alors accuser la Région ? Sans parler du mécon-

tentement de la population qui pourrait s'insurger de la politique de la collectivité, qui ne remplirait pas les missions qui lui sont confiées ?

En outre, **aucune banque ne serait disposée à prêter de l'argent pour permettre à une collectivité de payer ses salariés !**

Et par voie de conséquence, pour des dizaines d'années, **sans investissement dans les chantiers, le nombre de salariés dans le BTP baisserait considérablement.**

Cette prise de position reflète une méconnaissance totale du rôle qu'ont à jouer les collectivités, et notamment la Région, chargée de développement économique, avec une vocation affirmée sur le long terme. Cela dénote aussi l'absence de vision pratique.

En effet, **il ne viendrait pas à l'esprit d'une famille qui a décidé d'acheter une maison – donc d'investir – d'augmenter son bud-**

get « fonctionnement » en s'offrant par exemple, le restaurant tous les jours, l'hôtel le week-end etc. Pour atteindre son objectif, forcément, elle devra opter pour une gestion saine de son budget, limitant les frais de fonctionnement, et, par ailleurs, recourir à l'épargne et à l'emprunt... **et cet emprunt lui sera plus facilement accordé si le banquier constate que la gestion est saine. Ce qui est vrai pour une famille l'est aussi pour une collectivité.**

Le « basculement » de l'investissement vers le fonctionnement, proposé par ces personnes, aurait également une conséquence inévitable : aucune route ne serait alors construite, d'où une multiplication du nombre d'embouteillage. Certains équipements, pourtant indispensables à tous, seraient déprogrammés dans le meilleur des cas, purement supprimés dans d'autres. Serait-ce alors une attitude responsable pour une collectivité ?

Les prises de position aussi tranchées démontrent, une fois de plus, qu'il y a deux façons de se positionner vis-à-vis d'un problème : soit on dénonce un projet, seulement parce qu'il a été proposé par un « adversaire » politique, en clair, « on casse » ; soit on étudie le projet, on l'amende, le corrige, on argumente, en clair « on construit ».

Route des Tamarins : 3000 emplois directs ou indirects créés.



PHOTO DORT

route du littoral

La liaison Saint-Denis – l'Ouest de l'île : une compétence de l'État, une priorité pour La Réunion

Lors de l'assemblée plénière du 23 août 2006, les conseillers régionaux se sont prononcés sur les propositions émises par l'État concernant la nouvelle liaison Saint-Denis – l'Ouest de l'île.



Assemblée plénière du 23 août 2006.

Le texte adopté rappelle que « **la route du littoral relève de la compétence de l'État, maître d'ouvrage, et que la sécurisation par la réalisation d'une nouvelle liaison routière relève de sa responsabilité** ».

À la quasi unanimité, les élus de la Région ont adopté les points suivants :

S'AGISSANT DU TRACÉ :

d'exprimer, à l'unanimité, une préférence pour le tracé B1, sous réserve de la consolidation des éléments techniques apportés par la DDE aux questions posées ; la Région s'est donc déclarée favorable à la solution dite mixte c'est-à-

dire une nouvelle route digue éloignée en mer et un tunnel de 3,5 kilomètres pour l'arrivée sur Saint-Denis, à condition notamment que la DDE confirme par des études :

- que l'éloignement entre la nouvelle route et la falaise est suffisant pour la mettre définitivement à l'abri des chutes de pierres ou d'effondrement de pans de falaise ;
- que la hauteur de la route par rapport à la mer (+ 3 mètres par rapport à la route actuelle) donc 12 mètres au total au-dessus du niveau de la mer la mette à l'abri des conséquences prévisibles des changements climatiques ;

Tous les élus, soit 42 voix, se sont ainsi exprimés pour le tracé B1, 2 élus s'abstenant ; à noter que 4 élus sur les 42 qui se sont prononcés en faveur de cette solution B1, ont exprimé le souhait que cette nouvelle route accueille aussi une emprise pour un TCSP bus et 1 élu a lié son vote à la condition d'aucun engagement financier de la Région ;

S'AGISSANT DU FINANCEMENT :

d'exprimer un accord sur le principe d'une participation financière de la Région, en complément de celle, principale, de l'État, **sous réserve de ne pas porter atteinte au financement des autres opérations routières et de transports collectifs et des opérations prioritaires des futurs contrat de projet et programmes opérationnels européens.**

HISTOIRE

- 1963 : la Route du Littoral est mise en service sur deux voies.
- 1976 : ouverture en 2x2 voies, pour prendre en compte l'augmentation du trafic.
- 1995 : lancement par la Région d'études pour un nouvel itinéraire.
- 1998 : un comité d'experts internationaux recommande l'abandon de la route actuelle.
- 1999 : financement par la Région de la mise en place de la « deux voies plus une ».
- 2003 : décision de l'État et de la Région de poursuivre et de co-financer d'importants travaux de sécurisation, (notamment poses de filets supplémentaires) ; travaux actuellement en cours.
- 2005 : l'État décide de poursuivre les études pour la nouvelle liaison, suite au débat public qui n'a pas permis de faire prévaloir une solution parmi d'autres.
- 2006 : suite à l'éboulement de mars, accélération du calendrier et présentation par l'État de plusieurs solutions (digue, tunnel, par les hauts) pour un choix définitif, annoncé le 24 août (tracé B1).

PHOTO BRUNO BARBA



PHOTO PATRICK LAURET

QUESTIONS À PHILIPPE BERNE

Vice-président de la Région
Président de la Commission du Développement Durable

Pourquoi la Région a-t-elle choisi le tracé B1 (route digue et tunnel)?

En assemblée plénière, les élus ont rappelé que le choix de cette nouvelle liaison devait tenir compte du tracé du premier tronçon du tram train qui, lui, passe par La Montagne. Or, on ne doit pas raisonner en terme de concurrence mais en terme de complémentarité entre les deux ouvrages : la route par le littoral, le tram train par les hauts. Ainsi, le tram train, tout en offrant une solution supplémentaire pour relier le nord à l'ouest, assurera une fonction d'aménagement du territoire, quand il passera par la Montagne. **La vocation de la nouvelle route du littoral, sera, elle, de poursuivre la fonction transit rapide entre l'Ouest et le Nord.**

Qu'en est-il aujourd'hui de la sécurisation?

La solution « littoral » est la seule qui permette de tenir compte des investissements déjà réalisés et qui sont considérables (avec la solution B1, les travaux de sécurisation sur la falaise n'auront donc pas été inutiles, et après la construction de cette nouvelle route à une hauteur supérieure de 3 mètres à la route actuelle, celle-ci fonctionnera comme espace de protection et comme « piège à cailloux »...). Enfin, et cela n'est pas négligeable, la solution B1, qui rappelons le, est une solution mixte combinant digue en mer et tunnel, est la solution la moins chère et la plus rapide en termes de délai de réalisation.

Pourquoi des compléments d'études?

Les élus se sont prononcés pour la solution B1 en demandant toutefois que des études permettent de **confirmer la disponibilité des matériaux nécessaires à la réalisation des portions de la route digue, de prendre en compte les risques de nouveaux éboulis en masse, de façon à éloigner la nouvelle route de l'impact lors de ces phé-**



Travaux de sécurisation de la route du Littoral.

À L'ÉTAT DE RECHERCHER TOUTES LES POSSIBILITÉS DE FINANCEMENT

En assemblée plénière, les élus ont rappelé de façon ferme, au vu des enjeux de développement spécifique de La Réunion et des priorités stratégiques de l'Union Européenne relatives à l'objectif de convergence, que le recours à des financements complémentaires aux fonds de l'État, pour la réalisation de cette nouvelle voie ne devra pas se faire au détriment des projets engagés par la Région, et les autres collectivités de La Réunion, notamment en termes d'infrastructures routières, de transport collectif, ni remettre en cause, d'une façon générale, la poursuite des politiques sectorielles et de réalisation d'équipements concourant au développement de La Réunion. Il appartient à l'État de rechercher toute solution permettant d'assurer le financement de la nouvelle liaison.

nomènes ; les effets de la houle, l'élévation du niveau de la mer du fait du réchauffement climatique. D'où la demande de la Région à la DDE d'approfondir les études sur la sécurisation et également d'étudier les solutions du transport des matières dangereuses (pour la partie tunnel) sans oublier la question de la circulation des vélos.

La Région n'a pas compétence en matière de routes nationales mais s'implique néanmoins dans cette nouvelle liaison. Pourquoi? L'État est responsable et compétent pour les routes nationales de La Réunion. Depuis le début de la phase 2 de la décentralisation, **la Région a toujours exigé que le transfert de compétences des routes nationales de l'État s'accompagne des moyens financiers nécessaires à la mise aux normes de l'ensemble du réseau routier.**

Cela concerne la RN5, c'est-à-dire la route de Cilaos, le Cap la Houssaye et bien évidemment la route du Littoral. Lors de l'assemblée plénière du 23 août 2006, les élus de toutes tendances politiques ont rappelé que le financement de cette nouvelle route du littoral incombe à l'État, même avec l'application de la décentralisation. En effet, le projet qui nous a été présenté par la DDE ne fait que réparer les erreurs commises par d'autres quand ils ont décidé de faire cette route. **C'est donc à l'État de faire une nouvelle route, avec les conditions maximales de sécurité, car c'est bien l'État, qui est propriétaire, maître d'ouvrage et maître d'œuvre de cette route.** Mais la Région ne peut se

désintéresser de cette nouvelle route du littoral, car elle joue un rôle considérable dans le développement économique de l'île d'où sa volonté d'y apporter une contribution dans le sens de l'intérêt général.

En ce qui concerne le financement de cette nouvelle liaison, quelle est la position de la Région ?

Les nouveaux contrats de projets que vont signer les Régions avec l'État n'intègrent pas les routes, elles sont donc hors du champ de contractualisation. En revanche, le tram train est pleinement éligible à ce contrat de projet. Au cours des discussions que nous avons eues avec l'État, nous avons considéré qu'il fallait que l'État et la région s'entendent pour assurer le financement des deux projets prioritaires pour les réunionnais, tout en tenant compte des compétences de chacun : **la Région est compétente pour le tram train, l'État pour la route du littoral.** Aujourd'hui, le financement de la route du littoral n'est toujours pas assuré. Mais comme cette nouvelle route est indispensable pour le développement de l'île, la Région a le souci de contribuer à une solution dans l'intérêt général, **nous avons envisagé, en assemblée plénière, une contribution financière de la collectivité sous réserve que cette contribution ne mette pas en cause les autres projets prévus sur le plan des routes, (boulevard sud, déviations de Saint-Joseph et de Grand bois, RN3 etc., piste cyclable, ou des transports collectifs ou sur le plan des investissements dans d'autres domaines du développement...**

désenclavement et fluidification

La double vocation du boulevard Sud

Le boulevard Sud de Saint-Denis répond à une double vocation : fluidifier le trafic à l'intérieur de la commune et restructurer l'aménagement urbain.

Le projet « boulevard Sud » est né au milieu des années 1970. L'idée de départ est double : il existe un flux important de véhicules venant chaque matin sur

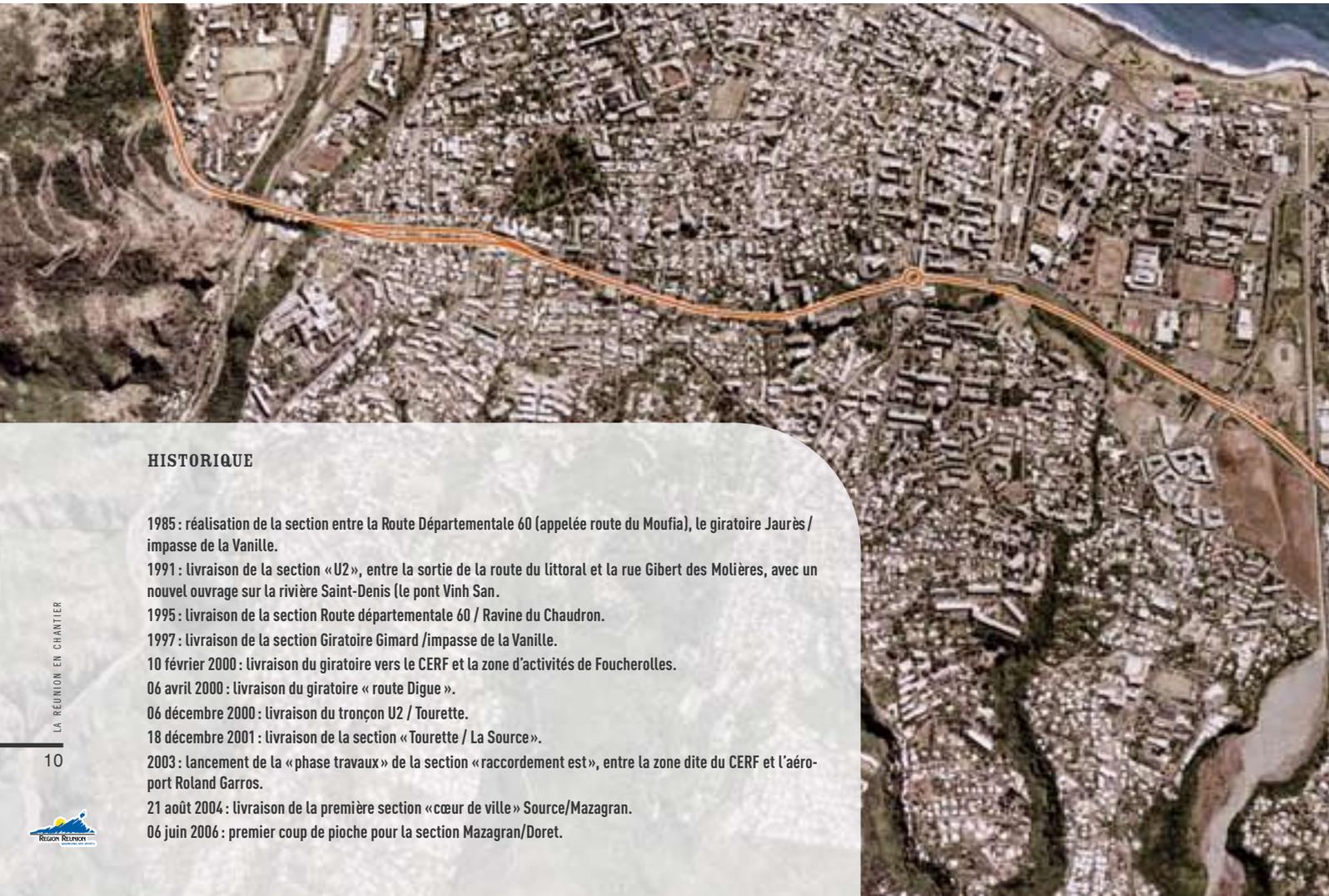
Saint-Denis, notamment depuis l'Ouest. Et la même circulation se retrouve le soir, dans l'autre sens. Toutes ces voitures empruntaient jusque-là le « Lancastel », (le front de mer de Saint-Denis), créant des embouteillages monstres. Deuxième constat : les « Hauts » de Saint-Denis étaient privés de toute solution. Ce qui est d'ailleurs le cas des Hauts d'autres villes de La Réunion. C'est donc sur ce double constat qu'est née l'idée d'un boulevard Sud, boulevard urbain de **deux fois deux voies, contournant le centre ville de Saint-Denis et reliant facilement l'Ouest à l'Est,**

et servant de liaison entre les quartiers des « Hauts » de Saint-Denis (Montgaillard, Bellepierre, Moufia, etc.), ceux du centre de Saint-Denis et le littoral.



PHOTO BRUNO BAMBRA

Le Boulevard Sud : fluidification et désenclavement.



HISTORIQUE

1985 : réalisation de la section entre la Route Départementale 60 (appelée route du Moufia), le giratoire Jaurès / impasse de la Vanille.

1991 : livraison de la section « U2 », entre la sortie de la route du littoral et la rue Gibert des Molières, avec un nouvel ouvrage sur la rivière Saint-Denis (le pont Vinh San).

1995 : livraison de la section Route départementale 60 / Ravine du Chaudron.

1997 : livraison de la section Giratoire Gimard / impasse de la Vanille.

10 février 2000 : livraison du giratoire vers le CERF et la zone d'activités de Foucherolles.

06 avril 2000 : livraison du giratoire « route Digue ».

06 décembre 2000 : livraison du tronçon U2 / Tourette.

18 décembre 2001 : livraison de la section « Tourette / La Source ».

2003 : lancement de la « phase travaux » de la section « raccordement est », entre la zone dite du CERF et l'aéroport Roland Garros.

21 août 2004 : livraison de la première section « cœur de ville » Source/Mazagran.

06 juin 2006 : premier coup de pioche pour la section Mazagran/Doret.

boulevard Sud

Zoom sur... la tranchée couverte

Le premier coup de pioche de la tranchée couverte du boulevard Sud a été donné le mardi 06 juin, par le président Paul Vergès. La réalisation de cette opération permettra d'assurer la continuité du boulevard Sud entre les deux sections déjà livrées à la circulation : « Source / Mazagran » à l'ouest et « Doret/ Digue » à l'est. La section « Mazagran / Doret » s'étend de la rue Mazagran au boulevard Doret ; cet aménagement à deux fois deux voies séparées par un terre-plein central comprend d'une part, la réalisation de contre-allées latérales, permettant la connexion des voiries latérales et la desserte locale par les transports en commun, et d'autre part la construction d'un ouvrage d'art en tranchée couverte, équipé de trémies d'accès. Cette section « Mazagran / Doret » coûte-

ra 43 millions d'euros. Les travaux sont en cours et la mise en circulation est prévue pour 2008.

Ce qui reste à réaliser :

- La section « raccordement-est » : entre la zone du Cerf et l'aéroport Roland Garros : les travaux ont débuté au 4^e trimestre 2003 et la mise en circulation est attendue pour 2008. Le coût de ces travaux est estimé à 70,6 millions d'euros.
- La section Sainte-Clotilde : il s'agit de mettre à deux fois deux voies la route (entre le giratoire de Moufia et celui de la Région). Les études seront lancées en liaison avec le tram train régional. Le coût prévisionnel est de 10 millions d'euros.

UNE DEUX FOIS DEUX VOIES AUTOUR DE L'ÎLE

En 1990, sous l'impulsion du Président Lagourgue, La Réunion se dote d'un PALT (plan d'aménagement à long terme). Il préconise une « 2 fois 2 voies » sur le littoral de l'île. C'est ainsi qu'ont été progressivement réalisées des routes à l'Est (entre Saint-Benoît et Saint-Denis), dans le Sud (entre l'Etang Salé et Saint-Pierre). Cette opération n'a pu se poursuivre dans l'Ouest. Un débat surgit en effet : quel tracé entre Saint-Paul et Saint-Leu ? Finalement, la « 4 voies » ne sera pas sur le littoral : le Président Vergès s'est en effet battu pour que la route passe en moyenne altitude, ceci dans un double objectif : d'une part de protéger la zone balnéaire, d'autre part, de desservir les bourgs de mi-hauteur et rééquilibrer l'aménagement du territoire. C'est donc dans cette optique qu'est née la Route des Tamarins, décidée par l'assemblée plénière du conseil régional en juin 1998.



les réalisations dans l'Ouest

Voies structurantes de Saint-Leu

L'opération « voies structurantes » de Saint-Leu a pour objectif principal de structurer l'aménagement urbain tout en améliorant le trafic routier dans la traversée de l'agglomération, et ce, dans l'attente de la livraison de la Route des Tamarins.

Le projet va se faire en deux phases, la première est en partie réalisée: il s'agissait de construire une voie de contournement de Saint-Leu, à aménager les voies transversales (qui relient la voie nouvelle à la RN1). La « Rue Haute » a ainsi été livrée à la circulation en février 2004. Cette première phase consistait également à reconstruire le Pont sur la Ravine Fontaine. La livraison s'est faite le

15 septembre 2006. La 2^e phase consistait, après la mise en service de la Route des Tamarins, à la requalification de la route nationale, en sa traversée de Saint-Leu. Pour cette opération, la Région et la Commune de Saint-Leu se sont associées, afin de réaliser une œuvre d'art sur le rond point Nord, à l'entrée de l'agglomération. Le coût total de l'opération « voies structurantes de Saint-Leu » s'élève à 27,7 millions d'euros.

Voies de la Saline

La Région Réunion, en partenariat avec l'État et la Commune de Saint-Paul, a lancé l'opération « voie structurante de la Saline ». Le coût total du projet est de 26,6 millions d'euros. Il se compose de deux volets : d'une part, la construction d'une nouvelle voie, dont la livraison s'est effectuée le 18 décembre 2003, et d'autre part,



PHOTO PATRICK LAURET

Le pont de Saint-Leu (bow string).

l'aménagement de 5 voies communales : chemin Bruniquel, rue des Argonautes, rue des Scalaires, chemin de Bellevue, chemin Front de Mer. En outre, l'opération porte sur la requalification de la RN1 dans l'objectif d'un déclassement dans le domaine public communal.

La nouvelle route, en « 2 fois 1 voie », comporte des protections acoustiques (murs, panneaux transparents etc.). Afin de préserver cette réalisation, notamment depuis l'apparition de graffitis, la Région a souhaité qu'une fresque sur le thème de l'histoire de l'écriture soit réalisée. Ainsi, deux artistes réunionnais vont s'exprimer sur les 33 panneaux en bois, ce qui représente une superficie de 330 m².

Les travaux pour le second volet sont estimés à plus de 5 millions d'euros. La répartition du financement est la suivante: 31% seront à la charge de la commune, 69% à celle de la Région, celle-ci préfinançant les travaux, le remboursement par la commune s'étalera sur 5 ans. La Région a passé avec la DDE, maître d'œuvre du chantier, une convention de déplacement des réseaux EDF, pour régulariser les travaux d'enfouissement des lignes haute tension aérienne, au niveau de la rue des Argonautes, de la station d'épuration et du giratoire Bruniquel, dans la traversée de la voie nouvelle. Le montant de ces travaux s'élève à plus de 47 000 euros.

La voie de contournement de La Saline.



PHOTO BRUNO BAMBIA

route des Tamarins

Création de 1 500 emplois directs et de 1 500 emplois indirects

L'importance du chantier de la route des Tamarins s'estime sur plusieurs plans : d'abord par son envergure, sur un tracé de 33 km elle comporte 120 ponts dont 4 ouvrages d'art exceptionnels. Ensuite par l'impact qu'elle aura sur la fluidification du trafic et l'aménagement. Enfin en termes de créations d'emplois et d'activité dans le BTP.

En 1998, lors des orientations générales pour la mandature, la Région Réunion affirme le concept de « mobilisation intensive de main d'œuvre ».

En 2002, en partenariat avec l'ANPE, la FRBTP, l'ARFOBAT et la DDE, la Région élabore une stratégie de formation.

En 2003, la Région valide le premier volet



PHOTO DORT

Des Réunionnais formés pour bâtir ces ouvrages d'art.

de formations lié au chantier de la Route des Tamarins. À l'unanimité, les élus engagent une enveloppe de 926 268 euros destinée à financer les actions de formation. En 2004, le bilan du premier volet de formation est jugé positif par l'ensemble des partenaires, un second volet de formation est alors mis en place.

En 2006, le chantier de la Route des Tamarins emploie 1 500 personnes de manière directe, et l'on estime à 1 500 le nombre d'emplois indirects induits.



PHOTO DORT

Centrale à Béton de la route du Théâtre de Saint-Gilles.

PROLONGEMENT

En février 2006, la Région a souhaité que soient réalisées des études pour le prolongement de cette route des Tamarins. Cette extension concerne l'Ouest, le Sud et l'Est. En effet, les études demandées portent sur une liaison allant de Plateau Caillou à Sans Souci (deux bourgs situés sur le territoire de la commune de Saint-Paul). Le Sud est aussi concerné par cette prolongation. En effet, d'autres études analysent les possibilités d'itinéraires allant de Stella (commune de Saint-Leu), jusqu'aux Lianes (commune de Saint-Joseph). Quant à l'Est, d'autres études sont programmées. Se basant sur les préconisations du Schéma d'Aménagement Régional (SAR), il s'agit de permettre un rattrapage en termes d'équipements. Les prolongements envisagés répondront à cet objectif.

UNE ÉQUIPE OPÉRATIONNELLE

Ce chantier de la Route des Tamarins a généré la création d'une Direction Opérationnelle de la Route des Tamarins (DORT). Son travail a été considérable puisque concernant l'ensemble des opérations : études, marchés, opérations de relogement, etc. À ce titre, il est à noter que l'implication de la Région s'est portée sur des secteurs où elle n'était pas obligée d'intervenir. Ce fut par exemple le cas lors des expropriations et des opérations de relogement. Dans un souci de conduire un projet en évitant de trop grands traumatismes, la Région a tenté de résoudre des problèmes ne relevant pas de sa responsabilité. Les dysfonctionnements constatés ont pu trouver des solutions, grâce à l'implication des équipes de la Région. C'est ainsi que, pour assurer la sécurité maximale, des opérations de construction de murs, voire de travaux de terrassement ont été effectués.

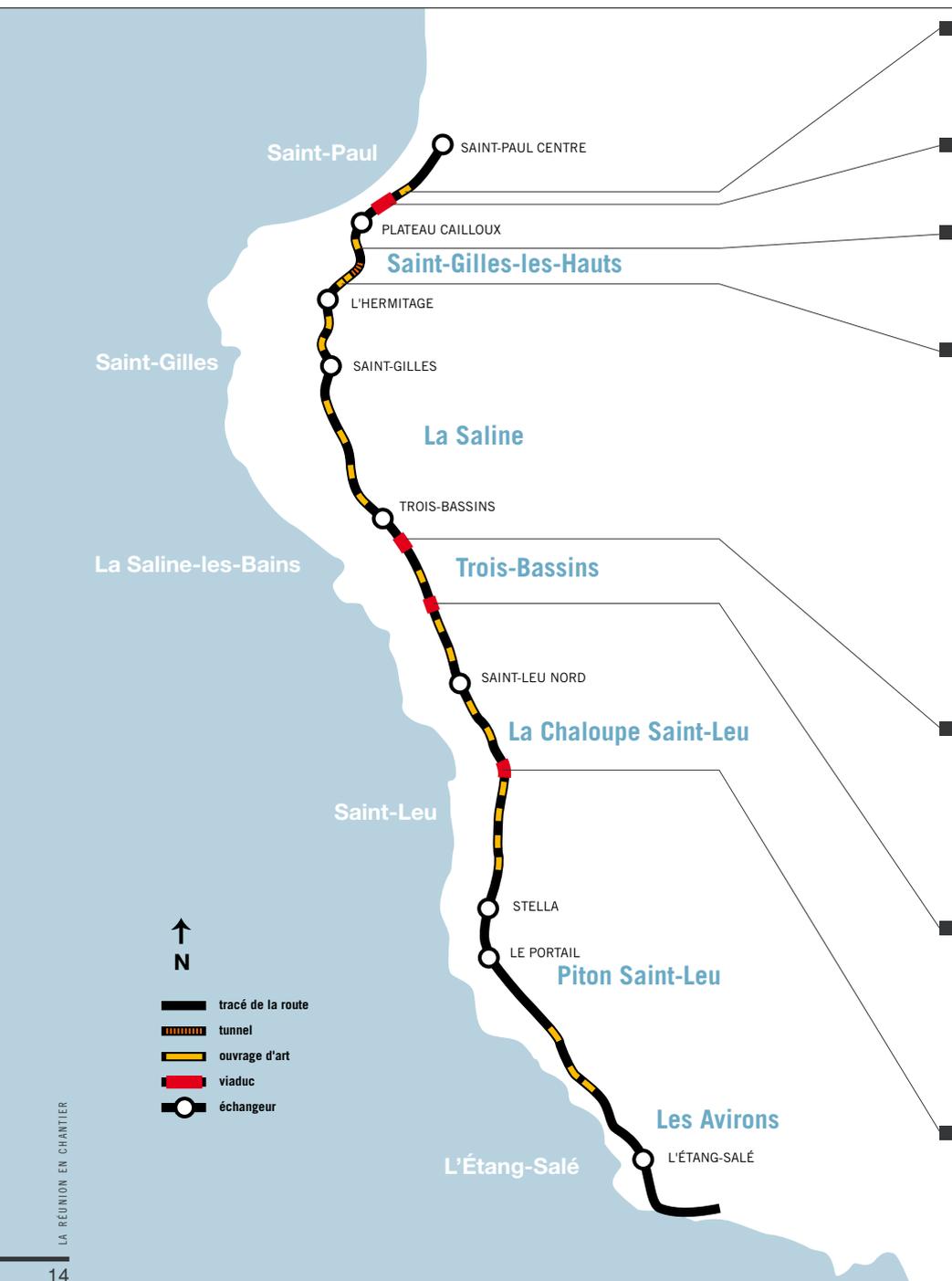


PHOTO DORT

Une technologie de pointe.

Une mise en circulation début 2009

L'une des particularités de ce chantier exceptionnel est le fait que les travaux ne suivent pas une progression linéaire, partant de Saint-Paul jusqu'à l'Étang Salé (ou l'inverse). Les « ouvrages d'art », les « ouvrages exceptionnels » jalonnent le tracé : viaducs, ponts, tunnels. Certains sont déjà achevés, d'autres en cours de réalisation, ou viennent de débiter... D'ores et déjà la Route des Tamarins s'est ainsi inscrite dans le paysage de l'ouest réunionnais. Les chantiers sont visibles depuis la RN 1 et depuis bien d'autres points.



■ **Viaduc de Saint-Paul** : long de 756 mètres, en forme de S, il s'élève du niveau de la mer jusqu'à 213 m d'altitude; l'entrée du tunnel se situe dans la falaise du cap La Houssaye.

■ **La tranchée couverte de Saint-Paul** : en cours de construction, elle est destinée à prolonger le viaduc de Saint-Paul.

■ **Viaducs de Fleurimont** : ils sont déjà réalisés, les travaux « de finition » se poursuivent. Ils donnent un aperçu de ce que sera cette Route des Tamarins,

■ **Le tunnel du Cap La Houssaye** : un des deux tubes a été percé le 29 août 2006. Cet ouvrage qui se compose de « deux tubes », l'un dans chaque sens de circulation, permettra le raccordement souterrain du Viaduc de Saint-Paul aux ouvrages de Petit Bras-Canot et de Bras Boucan-Canot. Ces deux ponts sont en cours de construction.

■ **D'autres ponts entre la RD10 et l'Étang Salé** : ouvrage d'art non courant de la Ravine Cocâtre, ouvrage d'art non courant de la Ravine Colimaçons; ouvrage d'art non courant de la Ravine des Poux; pont de la ravine des Aviron, pont de la Ravine du Ruisseau, pont de la Petite Ravine...

■ **Pont sur la Ravine Trois-Bassins** : ouvrage d'art exceptionnel, long de 375 mètres, à la limite des communes de Saint-Paul et de Trois-Bassins, il fait appel à une technique de pointe. Sa réalisation durera presque 3 ans (33 mois). C'est sans conteste l'un des plus importants ponts jamais construits.

■ **Pont de la Grande Ravine** : ouvrage d'art exceptionnel, long de 300 m, au-dessus de 170 mètres d'aplomb. Le chantier a commencé en juin 2006, après plus de deux mois de préparation. Les travaux de terrassement ont débuté le 10 juillet 2006. Un chiffre : 256 000 m³ de déblais.

■ **Pont de la Ravine Fontaine** : ouvrage d'art exceptionnel, long de 200 mètres, il surplombe la ravine de 110 mètres de profondeur.

questions à Paul Vergès

Route des Tamarins : un chantier exceptionnel

En quoi la Route des Tamarins s'inscrit-elle dans une vision d'aménagement du territoire ?

Le chantier de la Route des Tamarins, comme ceux du Tram Train ou du réseau haut débit « Gazelle » pour favoriser les télécommunications, sont la traduction concrète d'une volonté politique d'aménagement et de développement durable, basée sur l'anticipation des besoins futurs, tout en apportant une réponse aux préoccupations immédiates.

Le projet de la Route des Tamarins est né en 1998. L'idée de départ était double : d'une part, achever la mise à deux fois deux voies de la route reliant Saint-Pierre à Saint-Benoît, d'autre part, fluidifier le trafic dans la région Ouest. Certaines routes existaient et l'ultime maillon reliant l'Est au Sud en passant par le Nord et l'Ouest, c'est la Route des Tamarins. Elle permettra de **fluidifier un trafic fort dense entre l'Étang Salé et la sortie Nord de Saint-Paul**, et sa vocation est également de **permettre aux habitants de la zone balnéaire du littoral ouest de reconquérir le bord de mer**.

En cela, elle prépare la route de moyenne altitude ?

À la différence des « deux voies » existantes, la Route des Tamarins est à mi hauteur. En cela, elle préfigure une route de moyenne altitude, tout autour de l'île. Le choix de faire passer cette route non pas en bordure de littoral mais en moyenne altitude répond à une volonté politique forte : celle d'un aménagement cohérent du territoire. **Cette Route va permettre l'aménagement des territoires situés à mi hauteur**, indispensables pour accueillir une partie des 300 000 habitants supplémentaires que La Réunion accueillera dans moins de 25 ans.

Comment ce chantier a-t-il dynamisé l'économie réunionnaise ?

L'année 2006 est celle d'un niveau d'investissement jamais atteint. Ainsi, 238 millions d'euros sont inscrits au budget de la Région pour la Route des Tamarins et seront ainsi injectés dans l'économie réunionnaise. Cela représente une contribution importante pour l'activité dans le BTP. **C'est au prix d'une gestion rigoureuse que la Région a pu garantir le financement de ce chantier et donc prendre en charge, sur ses fonds propres, plus de 85% du coût total de l'opération évalué aujourd'hui à 900 millions d'euros !** C'est aussi parce que la gestion de la Région a été

saine **que des grandes banques lui ont accordé leur confiance en lui accordant des prêts.**

Par ailleurs, l'Europe participera à hauteur de 10% à 15% au financement des travaux, dotation liée à la qualité de grand chantier européen. Enfin, depuis le début de chantier **plus de 300 jeunes Réunionnais ont pu acquérir les techniques nécessaires pour participer à ce chantier exceptionnel.** L'expérience acquise leur sera également un atout considérable pour prétendre à occuper demain les postes générés par les autres chantiers lancés par la Région, notamment sur le Tram Train.



PHOTO PATRICK LAURET

LE PREMIER TUBE DU TUNNEL DU CAP LA HOUSSAYE PERCÉ

Si l'année 2005 a connu l'embellie certaine du chantier, cette année 2006 est encore plus impressionnante. Le 29 août a été un moment crucial : en effet, les travaux du tunnel du cap La Houssaye (qui ont démarré en janvier), se sont achevés... le premier tube du tunnel a été percé.

le tracé du tram-train

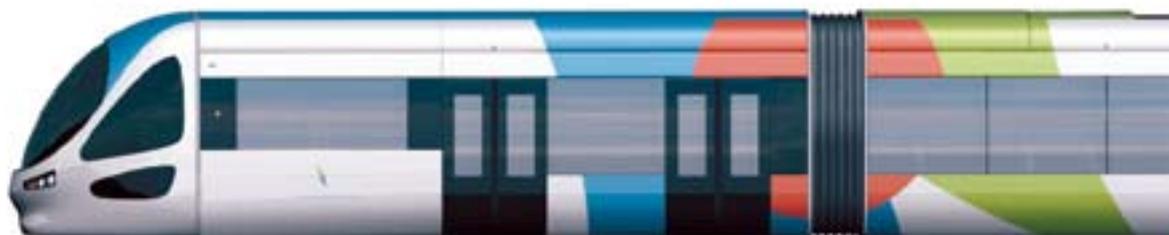


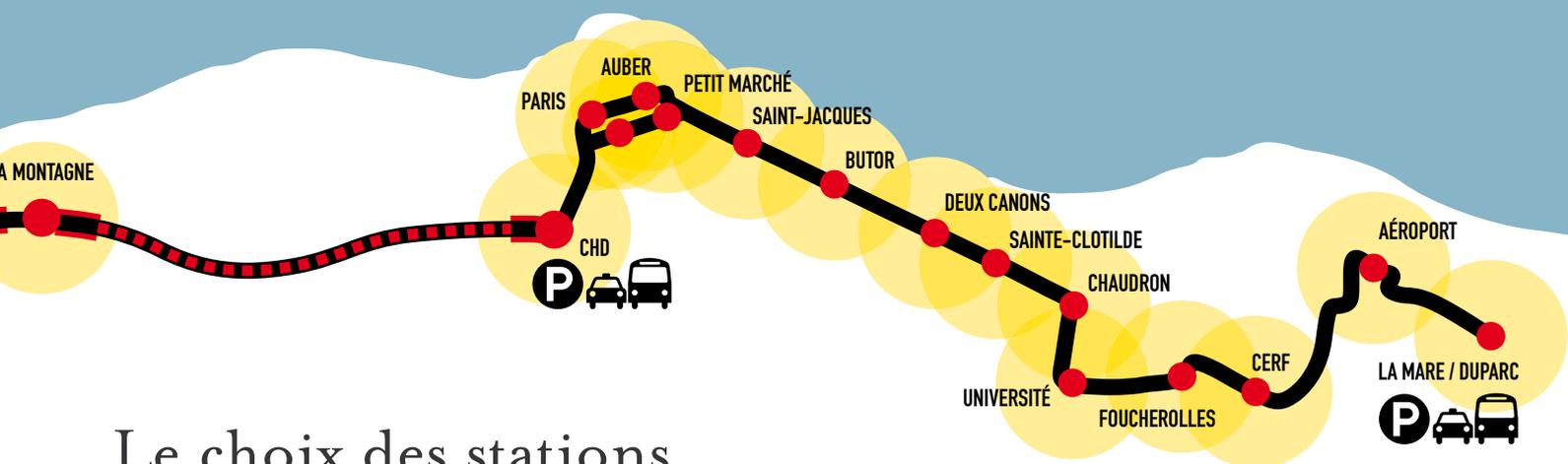
- STATION TRAM-TRAIN
- ZONE DE DESSERTE DIRECTE (RAYON DE 500M)
- OUVRAGE D'ART
- TUNNEL
- PARKING RELAIS



>>> CHIFFRES CLÉS

- 40 km de ligne
- 25 rames
- 25 stations
- horaires de 5h à minuit 7j/7
- chaque station dessert un rayon de 500 m
- fréquence de passage toutes les 10 minutes en heures de pointe et toutes les 5 minutes en centre-ville
- 40 km/h en moyenne et 100 km/h en vitesse de pointe





Le choix des stations

Le tracé actuel comporte environ 25 stations, situées au plus près des centralités et des lieux attractifs. Cette répartition correspond à la demande actuelle en transport sur le territoire des 5 communes. Le passage du tram train permet en outre d'apporter un renouvellement urbain ou une requalification des espaces.

L'aéroport

Véritable porte d'entrée de l'île, l'aéroport offre une desserte stratégique pour l'essor touristique. Le trafic concerne plus de 1,5 millions de passagers par an. De plus, la zone aéroportuaire est un secteur en mutation, se transformant de zone industrielle en zone à vocation tertiaire.



PHOTO NUBES

L'université

Pôle éducatif majeur situé à entre le Rectorat et la technopôle, l'université du Moufia concentre plus de 9 000 étudiants. Le tram train permettra de désengorger le parking universitaire et de faciliter la mobilité pour des activités pédagogiques, culturelles ou professionnelles. De façon générale, les établissements scolaires et universitaires constituent une clientèle de base du tram train.

Les centres-villes

Les centres-villes de Saint-Denis et du Port sont des lieux de centralité forts, en termes d'activités et de services. Grâce à son TCSP (transport en commun en site propre), le tram train offre des temps de parcours performants et constants, avec des stations situées en entrée de ville et en

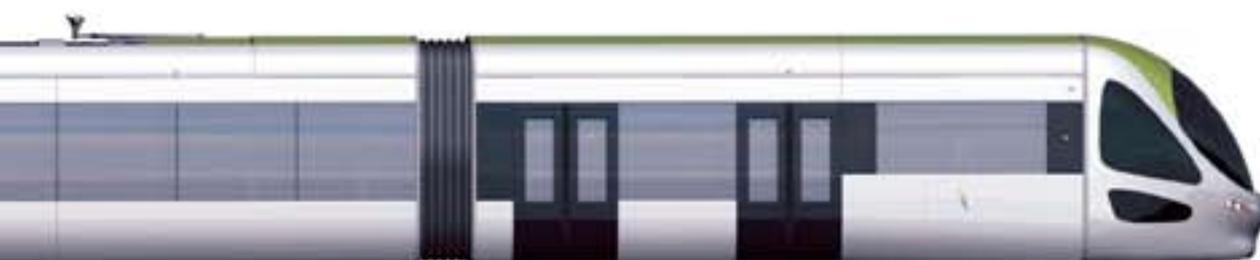


PHOTO NUBES

traversée du centre. Le trafic routier dense laisse alors place à une accessibilité fiable en transport public.

La Montagne

Liaison alternative entre Saint-Denis et la Possession, la traversée de la Montagne par le tram train représente un véritable défi, à divers niveaux : économique et touristique (développement des activités et création d'un nouveau village), mais aussi technologique (percée des tunnels et édifice d'ouvrages d'art exceptionnels).



financement PPP* et coût du projet

Plus il y a d'aides (Europe + État), moins la Région aura à rembourser de loyer et plus vite l'extension du tram train sera entamée.

COÛT D'INVESTISSEMENT PRÉVISIONNEL : 1 250 MILLIONS D'EUROS
SUBVENTIONS : EUROPE + ÉTAT

MARS 2002 :
Choix d'un mode ferré par l'Assemblée plénière

JANV 2004 - FÉV 2005 :
Réalisation des études préliminaires pour le tronçon Saint-Paul/Saint-Benoît

SEPT - NOV 2004 :
Tenue du débat public

MARS 2005 :
Choix de la réalisation du tram train de Saint-Benoît à Saint-Joseph, en passant par Saint-Denis

AOÛT 2006 :
Adoption du mode de financement PPP

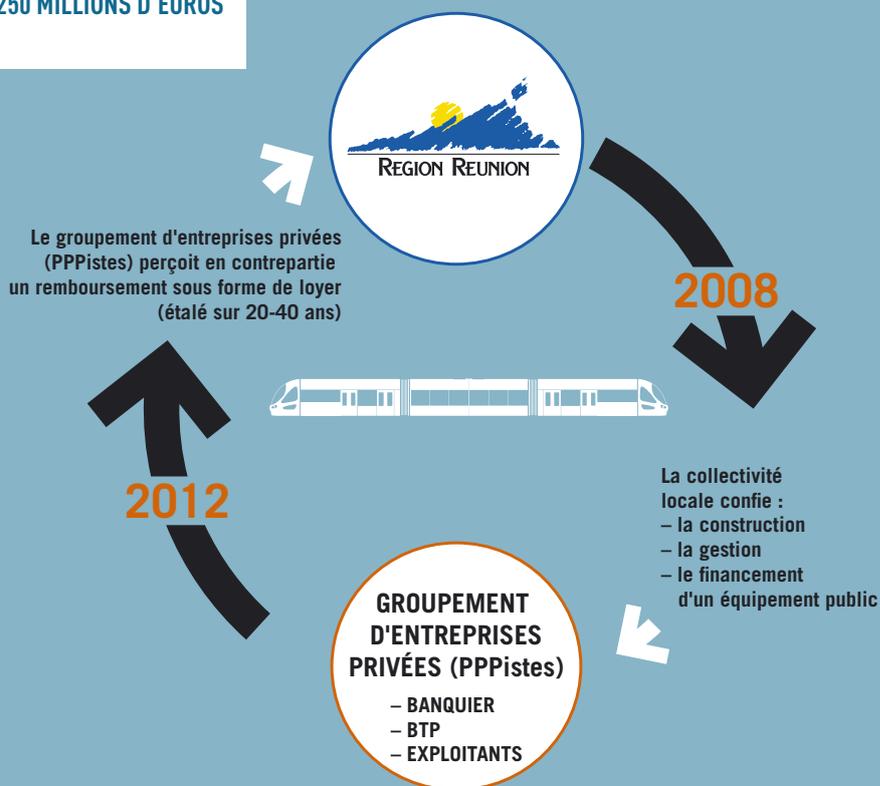
JANVIER 2007 :
Enquête Publique

SEPT - OCT 2007 :
Dépôt de l'offre initiale des entreprises

2008 :
- Dialogue compétitif
- Début des travaux

2009 :
Livraison de la Route des Tamarins

2012 :
- Mise en service du Tram Train
- Début du remboursement de la Région



LES OPPORTUNITÉS

- Évaluation réaliste
- Possibilité de phasage
- Accélération du projet (préfinancement de la réalisation)
- Garantie des performances dans le temps
- Bonne maîtrise des coûts
- Meilleure fiabilité de la mise en œuvre
- Répartition du risque optimale entre secteur public et privé
- Bénéfice du dynamisme et de l'expérience de gestion du privé
- Innovation profitant à la collectivité par la créativité du privé

LES CONDITIONS POUR ÉVITER LES RISQUES

- La transparence du processus pour le grand public et son appropriation du projet
- Le partage clair des risques dans le contrat
- L'évaluation objective des coûts sur la base d'études
- Une évaluation des économies tenant compte de l'ensemble des variables
- Le règlement de la question des taxes
- La conservation de l'expertise des fonctionnaires, jouant un rôle de garde-fou
- De l'éthique afin d'éviter les conflits d'intérêt
- Une durée raisonnable pour les générations futures
- Un nombre de soumissionnaires suffisant pour garder le jeu de la concurrence
- Des motivations réelles pour un financement au service de l'intérêt général

rien n'est plus précieux que le temps

Interview du président de la SR21

Pourquoi le choix du tram train ?

Au cours de cette dernière décennie plusieurs réflexions ont été menées pour trouver des solutions au problème quotidien des déplacements à la Réunion. On a tout imaginé. Mais seul le concept tram train est en mesure de répondre aux attentes des usagers.

Il favorise les transports en commun notamment pour les déplacements domicile - travail. Franchement, **si ce mode de transport n'était pas une bonne alternative au tout voiture, croyez-vous que toutes les villes d'Europe, parfois moins importantes que sur des trajets desservant la population de Sainte-Marie à Saint-Paul, l'auraient adopté ?**



PHOTO BRUNO BAWER

Pierre VERGÈS

3ème Vice - Président du Conseil Régional,
délégué aux Affaires Générales et Financières
Président de la Commission de la Politique régionale
Président directeur général de la SR21

>>> AVEC VALENCIENNES, UNE COMPARAISON QUI SE PASSE DE COMMENTAIRE

	VALENCIENNES 2006	RÉUNION 2012
Population totale de la Région	350 000 habitants	900 000 habitants
Nombre total de communes	75	24
Nombre de communes desservies	5	5
Longueur de ligne (1ère phase)	9,5 km	40 km
Nombre de stations	19	28 (dont 2 optionnelles)
Nombre de rames	21	25
Ouvrages d'art exceptionnels	0	11
Tunnels	0	2
Durée des travaux	3 ans (2003 - 2006)	4 ans (2008 - 2012)
Investissement	250 Millions d'euros*	1 250 Millions d'euros*
Livraison	Juin 2006	Fin 2012

* ce coût supérieur s'explique aisément par la contrainte du franchissement du massif de La Montagne: construction de 2 tunnels (de 3080 mètres pour accéder du pont Vinh San au plateau de La Montagne et de 900 mètres pour redescendre de La Montagne à La Possession) et réalisation de 10 ouvrages d'art pour franchir les ravines.

Le bus n'aurait-il pas été plus judicieux ?

Certainement pas. Même en site propre, c'est-à-dire avec une voie réservée au bus, ce dernier n'apporte pas les mêmes performances en terme d'efficacité et de confort que le tram train.

En revanche, **le bus mais aussi les taxis sauront parfaitement compléter le tram sur des zones inaccessibles pour ce dernier, avec une bonne desserte des hauts et des quartiers isolés.**

À ceux qui continuent à dire que le projet tram train est très coûteux pour la collectivité, que répondez-vous ?

Les embouteillages coûtent très cher. Uniquement pour la route du littoral, les basculements coûtent à l'économie locale près de cent millions d'euros par an. Avec la croissance du parc automobile, près de 25 000 nouvelles voitures en circulation

chaque année, et l'augmentation de la population, **nous risquons de payer encore plus cher si nous ne faisons rien et ce serait de l'irresponsabilité.**

Quel serait l'impact du futur tram train sur la Réunion ?

Nous sommes loin de nous imaginer ce que cet équipement va entraîner comme bouleversements dans notre vie quotidienne: l'aménagement du territoire, ou encore l'environnement... Je ne vais pas tout développer. Mais ce qui pour moi semble le plus important dans ce projet tram train, c'est le gain de temps que représente ce mode de transport. **Gagner une demi-heure voire une heure pour ses déplacements quotidiens domicile - travail, c'est autant de temps consacré à sa famille, à l'éducation de ses enfants, à ses loisirs, à faire du sport...** La vie moderne n'est pas de tout repos. Pas le temps de souffler. Il faut bouger, toujours plus. **Rien n'est plus précieux aujourd'hui que le temps.**



PHOTO MURBS



4



2



3



UN TRANSPORT POUR LES GÉNÉRATIONS FUTURES



5



6



7



8



1. TUNNEL – LE MONTAGNE
2. AÉROPORT DE ROLAND GARROS
3. MAIL DU CHAUDRON
4. ARRÊT GARE ROUTIÈRE DE SAINT-PAUL
4. LYCÉE DE LA POSSESSION
5. VOIE TRIOMPHALE – VILLE DU PORT
6. INTÉRIEUR DU TRAM TRAIN
7. GRANDE RAVINE – LA MONTAGNE
8. LYCÉE DE LA POSSESSION

PHOTOS SR21

QUESTIONNEMENTS



ENVIRONNEMENT

Et notre nature? Le tram train ne va-t-il pas contribuer à la disparition de nos oiseaux et de nos plantes?



Les études d'impact ont permis de définir un tracé qui évite les dommages sur la faune et la flore de notre île. La Région s'engage à respecter et à protéger les espèces endémiques.

Les fils électriques ne défigurent-ils pas le paysage?

Pas plus que les fils électriques déjà existants... Les caténares vont s'insérer dans le paysage, leur forme linéaire viennent structurer les espaces.

FINANCEMENT

N'est-ce pas un projet trop coûteux pour La Réunion? Combien ça coûte?

Tout est cher: l'augmentation constante du prix du pétrole, les embouteillages... Nous n'avons pas d'autres solutions que d'anticiper. Les meilleurs experts ont confirmé que la Région a les moyens financiers d'y faire face. Ce qui a rassuré les élus, y compris certains de l'opposition qui sont favorables. C'est un projet d'envergure mais réaliste: 1250 millions d'euros pour la 1^{re} phase (de St^e-Marie à St-Paul).

La Réunion peut-elle produire suffisamment d'électricité?



Cela représente seulement 1,5% de la consommation annuelle de l'île. Le projet est déjà intégré au programme énergétique établi par l'État.



Comme tout véhicule, mais le tram fait beaucoup moins de bruit que le bus ou la voiture.

Et notre patrimoine culturel?

Bien au contraire, c'est l'occasion de valoriser davantage le patrimoine local existant: les habitants de la Grande Chaloupe ont participé à la rénovation et à l'embellissement du Lazaret par exemple ...

Le tram train est-il polluant?



Il fonctionne à l'énergie électrique. Par conséquent, il ne dégage pas de CO2 et est moins polluant qu'un moteur d'automobile.

Koman ni paye sa?

La solution qui paraît la plus appropriée est le PPP (partenariat public privé), qui permet de gagner du temps dans la réalisation du projet et de payer seulement à la mise en service en 2012, mais aussi qu'il n'y ait pas de surcoût.

La Région sera-t-elle amenée à augmenter nos impôts?



Non, car la Route des Tamarins sera livrée donc payée en 2009. Le chantier du tram train prendra alors le relais...

ACCESSIBILITÉ / SÉCURITÉ



Des dispositifs spécifiques ont été pensés afin de faciliter l'accès aux quais et à la rame du tram-train pour les personnes à mobilité réduite (comprend les personnes handicapées, les personnes avec poussettes, caddies, vélo...).

ÉNERGIE

Quelle est la consommation électrique d'un tram?



À titre de comparaison, c'est un peu plus de 3 fois la consommation électrique d'un centre commercial; ou encore, l'équivalent de la ZAC Canabady à Saint-Pierre.



Le matériel roulant répond aux normes européennes (fiabilité et confort). Par ailleurs, il y aura des agents sur tout le trajet pour assurer la sécurité (parkings-relais, stations...) et à toute heure.

CONTRAINTES

Y aura-t-il beaucoup de bruit et de poussière pendant les travaux?



Tous travaux engendrent forcément des désagréments... mais un accompagnement se fera régulièrement auprès des usagers, riverains et commerçants.

Combien de temps vont durer les travaux?

Les travaux dureront 4 ans : de 2008 à 2012. En raison de ces désagréments engendrant une baisse d'activité, des indemnisations sont prévues pour les commerçants.

Et les problèmes de circulation en centre ville?

Pour faciliter la fluidité des déplacements, des nouveaux plans de circulation seront établis régulièrement en fonction de l'avancée des travaux.



Le choix du tracé a permis de réduire au maximum les expropriations. Quand c'est le cas, une concertation et un accompagnement juridique sont proposés au propriétaire.

CHOIX DES STATIONS / INTERMODALITÉ

Pourquoi limiter le nombre de stations? La station est trop loin de chez moi...



Les 25 stations ont été choisies en fonction de leur attractivité, afin de desservir au mieux la population et redynamiser les pôles d'activités. Zot tout y veut le tram, mais le bus et le taxi lé la aussi!

Payer le bus, le taxi, le tram en même temps cela va coûter cher!



Un ticket unique est envisagé : selon les études, prix quasiment équivalent au ticket Car Jaune, soit environ 1,20 €.

Et la place des bus dans tout ça? Notre activité est quand même menacée...

Non, bien au contraire c'est l'occasion d'améliorer l'offre de service des transports en commun. Tram, bus, taxi travaillent ensemble pour proposer un maillage performant et un service adapté de 5h à minuit.



Des dispositifs de stationnements sont prévus : parkings relais surveillés à aménager et parkings de proximité déjà existants aux abords des stations.



L'agencement des rames permet d'accueillir facilement les vélos dans le tram. Ceux-ci pourront monter dans le tram aux heures creuses. Par ailleurs, des pistes cyclables et des parc vélos sont prévus.

IMPACT ÉCONOMIQUE

Ce projet va-t-il générer des emplois?

Oui, 3 500 emplois par an (directs et indirects) sur la durée des travaux (5 ans pour la 1^{re} phase), et 150 à 200 à long terme (personnel administratif, conducteurs, agents de maintenance, gardiennage, etc.) pour la 1^{re} phase.

Va-t-on former des conducteurs de tram réunionnais?



Bien sûr, la Région a prévu de mettre en place un plan de formation (idem Route des Tamarins) pour les Réunionnais.

Quel impact sur les commerces des centres villes?

Les centres villes, par exemple de Saint-Denis et du Port, vont être redynamisés par le passage du Tram qui augmentera la fréquentation des commerces. Ce projet améliorera aussi les aménagements urbains.

A-t-on envisagé le transport des marchandises?



Cette option est en cours d'étude. Mais la priorité reste le transport de passagers...

EXTENSION DU TRACÉ

Pourquoi uniquement de Sainte-Marie à Saint-Paul?

Pour une question de coût, il a fallu phaser la réalisation du Tram Train. Il ne s'agit là que de la 1^{re} tranche. Les extensions, notamment vers Sainte-Suzanne, sont envisagées.

Le Sud toujours oublié?

Les études préliminaires avaient prévu une extension jusqu'à Saint-Joseph. Mais les élus souhaitent d'abord privilégier la mise en place d'un TCSP bus à Saint-Pierre.



Pour recevoir le tram-train, il faut l'autorisation des communes. Dans l'Est, il y a un refus catégorique exprimé par le président de la CIREST. La Région est obligée de respecter ce choix.



Mail du Chaudron : le tram au cœur de la ville.

PHOTO SR21

intermodalité

Faire coexister tram train, bus, taxi, vélo

L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tram train, bus, taxi, vélo). Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère, notamment de terme de pollution.

Le développement de l'intermodalité suppose d'optimiser au préalable l'offre de transport que représente le tram train, et un ticket de transport unique quelque soit le transport utilisé.

D'où la volonté du Conseil régional de privilégier une démarche globale et cohérente à deux niveaux :

1. Le dialogue

- avec les professionnels du transport et les chambres consulaires
- avec la société civile à travers les clubs tram train (plus de 480 membres actifs)

2. Le partenariat

- Avec les partenaires tels que les Autorités Organisatrices de Transport (TCO

et CINOR) pour la mise en place d'une intermodalité efficace.

Il est donc envisagé la mise en œuvre d'une véritable politique de déplacement à travers la mise en place d'un Syndicat mixte de transport regroupant la Région et les AOT.

- Avec les communes pour envisager ensemble l'aménagement des territoires désenclavés grâce à l'investissement important de la Région par la desserte du tram train.

La modernité est en marche

des ouvrages d'art exceptionnels

PHOTO STUDIO LUMIÈRE - SR21



l'expérience des villes de France

Ils y ont cru et le succès a été au-delà de leurs espérances

En 2012, la Réunion viendra compléter le club des régions desservies par un mode de transport ferré type tramway ou tram train. Aujourd'hui, les villes pionnières telles que Nantes ou Grenoble, continuent à développer leur réseau en raison du succès rencontré. Voici les déclarations des différents maires de ces villes et agglomérations lors d'une interview parue dans le Monde le 19 mai dernier pour le compte de Transdev, l'opérateur exploitant les réseaux de Nantes, Grenoble, Valenciennes, Montpellier et Mulhouse :

Michel Destot

Président du GART (Groupement des autorités responsables de transport), Député-Maire de Grenoble (PS)

« Aujourd'hui 19 villes de France sont équipées d'un tramway, sans compter les inaugurations prochaines. Ces réalisations participent au développement durable : protection de l'environnement, lutte contre l'effet de serre, croissance économique - et équité sociale en offrant un meilleur lien entre les quartiers à toutes les populations. Autant d'améliorations décisives en matière d'aménagement du territoire, d'embellissement des villes et de meilleure répartition de l'espace public pour tous ceux qui doivent y cohabiter : piétons, vélos, tram, bus, voitures. **Dans un contexte de renchérissement du pétrole, d'émergence d'une conscience citoyenne, ce mouvement vertueux vers une ville autre que celle vouée au « tout automobile » ne devrait pas s'arrêter ... »**

Jean-Marc Ayrault

Député-Maire de Nantes (PS)

« En choisissant le tram, il ne s'agit nullement de mener une bataille anti-voiture à Nantes. Mais, permettre aux habitants de **se déplacer plus facilement grâce à la conjonction de divers moyens : parkings-relais, pistes cyclables sur l'ensemble du tracé, pôles d'échanges**. Afin d'accompagner les changements de comportement pour les trajets domicile-travail... »

Didier Migaud

Député de l'Isère et Président de la Communauté d'agglomération de Grenoble-Alpes Métropole (PS)

« La politique menée depuis une vingtaine d'années a contribué à un nouvel équilibre modal. Aujourd'hui grâce au développement de notre réseau tram, sur 400 000 habitants, 300 000 ont une station près de chez eux. Huit communes sont desservies, dont les quatre principales. Ainsi, la fréquentation dans les bus et tram n'a cessé de croître : **17 millions de voyageurs en 1973, 34 millions en 1980, 46 en 1997, 63 en 2003**. Arrivée à **plus de 70 millions aujourd'hui**, cette fréquentation pourrait frôler les **100 millions en 2012 ... »**

Georges Frêche

Président de la Région Languedoc-Roussillon et Président de la Communauté d'agglomération de Montpellier (PS)

« Notre tramway a eu un succès extraordinaire : **nous tablions sur 50 000 à 75 000 voyageurs par jour et nous en avons 125 000**. Les prix du m² dans les immeubles à 200 mètres de la ligne ont gagné 15 à 30%... Je ne suis pas anti-voiture ! Je souhaite favoriser les transports en commun pour les déplacements domicile-travail... »

Francis Decourrière

Président du Syndicat intercommunal pour les transports urbains de la région de Valenciennes (UMP)

« Notre tram se caractérise par une ligne dans un écrin de verdure sur la moitié de



PHOTO TRANSDEV

Valenciennes : le 16 juin 2006, inauguration de la ligne 1

son parcours d'une dizaine de kilomètres... **Une région abandonnée** comme la nôtre est **aujourd'hui à l'avant-garde du transport**. Outil de réduction des distances et des délais de déplacements, le tram conforte la solidarité entre les territoires... Le trafic actuel est de l'ordre de 30 000 à 40 000 voyageurs par jour pour ce tout nouveau tramway... »

Jean-Marie Bockel

Ancien ministre, Sénateur du Haut-Rhin, Maire de Mulhouse (PS)

« Relier les territoires entre eux, les décrocher dans une ville éclatée, c'est contribuer à la mobilité de personnes qui ne sont pas toutes mobiles spontanément. C'est **lutter contre les effets ghettos, faire repartir certains territoires vers le haut... Le tram est un puissant levier pour redessiner la ville**, réparer des erreurs d'urbanisme. Pourtant j'ai hésité tout un mandat, entre 1989 et 1995 ! Mais j'ai découvert dans les autres villes équipées de tram que ce dernier est un **mode de transport rapide, sûr, confortable, cadencé, et qui attire une nouvelle clientèle, celle qui ne prenait pas le bus** parce qu'elle avait d'autres moyens - la voiture notamment - et qui aujourd'hui prend le tram sans y être contrainte. C'est la fierté de se déplacer dans un beau véhicule, dont les Mulhousiens ont choisi le design. Enfin, avec le tram, le vélo voit sa place renforcée... »

de nombreux chantiers pour le Sud

Rocade du Tampon



FOND PHOTOGRAPHIQUE IGN • ORTHOPHOTO 03 • AUTORISATION N° 5323 • TRACÉS DDE

Rocade du Tampon

Le projet de Rocade du Tampon, déclaré d'utilité publique en août 1998, vise à répondre aux contraintes liées à l'augmentation du trafic sur la RN3. Mais sa réalisation est rendue difficile parce que la voie va traverser des zones urbanisées ou à urbaniser (comme par exemple l'esplanade utilisée pour les Florilèges, la Chaïtoire ou l'université).

Le projet prévoit une route de 5 kilomètres reliant le rond point des Azalées au 14^e km, elle sera en 2x2 voies, entre le carrefour des Azalées et la RD3, et en 2x1 voie jusqu'au 14^e km, avec une voie lente dans le sens montant.

Depuis 2004, la concertation s'est instaurée avec la commune du Tampon. Un phasage d'opération a été établi, qui prend en compte les priorités locales et la réflexion à long terme est menée sur un schéma des voies du Sud. Une première phase de travaux est prévue en 2x1 voie sur la portion Azalées/RD3. L'opération est estimée à 80,5 millions d'euros.

Déviaton de Grand Bois

L'objectif de cette déviation est d'offrir une alternative à la traversée de Grand-Bois, celle-ci accueillant 24 000 véhicules par jour. **Répondant aux orientations du SAR 95, la déviation passera au-dessus du bourg de Grand-Bois** (sur les territoires des communes de Saint-Pierre et de Petite Ile). **Du côté de Saint-Pierre, elle débute au croisement RN2/RD29, et du côté de Petite Ile, au niveau du lieu-dit Anse-les-Bas. La route actuelle aura ainsi une vocation de desserte locale.**

D'une longueur de 4 km, elle sera constituée d'une 2x1 voie, plus une voie réservée aux véhicules lents, du fait de la forte pente et de l'absence de créneaux de dépassement. En outre, une piste cyclable est prévue.

Cette opération permet d'une part, une fluidification du trafic, une diminution des temps de parcours et une augmentation du confort des usagers et d'autre part, une sensible amélioration du cadre de vie des riverains, ainsi que la mise en valeur du centre-ville, voire sa reconquête. L'aspect environnemental et paysager a également été pris en compte, avec notamment un « suivi paysager » même pendant les « phases travaux ». Par ailleurs, la déviation a été conçue en intégrant les données de développement urbain de la commune. Enfin, des dispositifs de protection phonique seront installés, notamment au niveau des trois zones agglomérées traversées ou effleurées : La Cafrine, Parc-Cabris et Anse-les-Bas. Le coût de l'opération est estimé à 66,5 millions d'euros. Les travaux commenceront au deuxième semestre 2006 et dureront 2 ans.

Déviaton de Grand Bois



FOND PHOTOGRAPHIQUE IGN • ORTHOPHOTO 03 • AUTORISATION N° 5323 • TRACÉS DDE

projets et réalisations dans le Sud

Déviation de Saint-Joseph

Cette déviation passe au-dessus de l'agglomération de Saint-Joseph, entre les quartiers Manapany au nord-est, et Bois-Noirs, au sud-ouest. Le tracé débute entre les quartiers Manapany/Grègues. La déviation franchit la rivière des Remparts à environ 300 mètres au nord immédiat du pont actuel. Dans les sections « en pente », une 3^e voie est prévue pour les véhicules lents. La voie sera bordée de bandes qui permettront la circulation des « 2 roues ». Des trottoirs compléteront l'aménagement.

En initiant cette déviation de cette manière,



re, l'objectif de la Région est double : d'une part, « désengorger » le centre ville, d'autre part, du fait de sa localisation à mi-hauteur, favoriser la desserte des quartiers hauts de la ville. La définition du tracé a été dictée par les impacts sur le bâti, en

priviliégiant le choix du moindre dommage et en retenant les souhaits exprimés par les riverains. Le coût des travaux est estimé 77,5 millions d'euros, les travaux commenceront début 2008 et dureront deux ans et demi.

L'aménagement de l'entrée ouest de Saint-Joseph

Cette opération porte sur une refonte du secteur compris entre la rue Adrien Boyer, à l'amorce de l'agglomération et la rue des Hibiscus puis par un renforcement de la chaussée jusqu'au pont de

la rivière des Remparts, à l'entrée du centre ville. Elle comporte la réalisation d'une chaussée 2x1 voie. La chaussée sera bordée de trottoirs. Des arrêts bus seront réalisés, en encoche. La circulation

des 2 roues sera intégrée à la circulation générale.

Le projet comporte également : la réalisation d'une passerelle piétonne de franchissement de la rivière des Grègues ; l'aménagement de l'exutoire vers la mer de la ravine Rosaire ; la réalisation d'un giratoire au croisement de la RN2 et de la rue du Maréchal Leclerc.

La contrainte la plus forte de l'opération est constituée par la circulation. En effet, la RN2 est le seul point d'entrée dans l'agglomération de Saint-Joseph et elle supporte un trafic journalier de 20000 véhicules. **Par conséquent, l'ensemble du chantier va être organisé en tenant compte de cette donnée, le phasage des travaux devant être le moins pénalisant pour la circulation** Le coût des travaux est estimé à 9,5 millions d'euros, les travaux débiteront au 2^e semestre 2006 et dureront un an et demi.



FOND PHOTOGRAPHIQUE IGN • ORTHOPHOTO 03 • AUTORISATION N° 5322 • TRACES DDE

Les autres travaux pour le Sud

La Région a lancé les études préliminaires pour **la réalisation d'une liaison « Asile / Hôpital – Balance » sur la commune de Saint-Pierre**, visant le raccordement de la RN3 à la RN2 ; pour ces études, la Région a engagé 300 000 euros.

Livrée en 1993, la déviation nord-est de Saint-Pierre n'a pas fait l'objet d'un traitement paysager particulier, notamment au niveau de l'échangeur de Boissy. La Région a lancé un marché de 85 000 euros pour y remédier.

Pour améliorer les caractéristiques de la RN1 entre Saint-Louis et Saint-Pierre, et suite à la fermeture par la DDE d'une bretelle d'accès pour le lotissement « Vallée Syndicat », la Région a mis en place une autorisation de programme de 160 000 euros pour **l'élargissement de la contre-allée existante**.

La Région s'est engagée dans des **opérations de sécurisation rendues nécessaires par l'augmentation régulière du trafic sur le réseau routier national, notamment sur la partie de la RN2 comprise entre Saint-Pierre et Saint-Philippe**. Ainsi, la Région a déjà engagé plus de 4 millions d'euros de travaux pour les opérations suivantes : Création d'un giratoire RD29 (213 000 euros) ; assainissement sur « délaïsse » à Petite-Île (41 000 euros) ; création d'un giratoire chemin Laguerre (610 000 euros) ; création d'un giratoire sur la RD31 (838 000 d'euros) ; grosses réparations sur le pont de la Ravine Manapany (671 000 d'euros) ; élargissement du pont de Basse-Vallée (1,425 million euros) ; création d'un passage inférieur à Manapany (273 000 d'euros).

La route de Cilaos – les études sont en cours.

L'une des dernières opérations a été l'aménagement d'un giratoire d'accès au Collège de Vincenzo à Saint-Joseph, le montant est estimé à 697 000 euros, dont plus de 550 000 sont à la charge de la Région.

RN 5 – route de Cilaos Les études avancent

Même si, en principe, la sécurisation de cette route nationale relève de la responsabilité de l'État, la Région finance les études. Elles portent sur les différentes solutions destinées d'une part à améliorer l'itinéraire de cette route (qui relie Saint-

Louis à Cilaos) et donner ainsi plus de confort aux usagers, et d'autre part, à envisager les possibilités d'itinéraires alternatifs pour améliorer la sécurité.

Des éléments des études réalisées sur les différentes possibilités offertes ont déjà été proposées, l'heure est actuellement à l'affinement des études, afin de prendre en compte l'ensemble des paramètres permettant des choix et une programmation. Parmi ces critères : la faisabilité technique, les risques environnementaux, la possibilité de phasages dans le temps, et bien sûr le coût prévisionnel des différentes options.

Rappelons que la Région a investi, en moyenne, 3 millions d'euros par an pour des travaux sur cette route nationale 5.



RN2 à Saint-Philippe.



PHOTO BRUNO BAMBA

PHOTO BRUNO BAMBA

projets et réalisations dans l'Est

Aménagement de la route des Plaines

Le SAR de 1995 a classé la RN3 (route des Plaines, reliant Saint-Benoît à Saint-Pierre, via le Col de Bellevue), en voie primaire d'intérêt régional. En effet, cette voie est un élément indispensable pour les régions Est et Sud dans le cadre de leur développement. Elle est aussi un itinéraire alternatif à la Route du Littoral.

Depuis 2005, à la demande de la Région, l'État mène des études pour améliorer les conditions de circulation sur cette voie.

Trois projets ont été identifiés : la déviation de Saint-Benoît, le passage du col de Bellevue, la déviation de la Plaine des Palmistes. Ces aménagements vont se réaliser sur le long terme, au rythme des études menées par les services de l'État. Dans l'attente, afin de faciliter la circulation, la Région a demandé à la DDE d'étudier la réalisation de créneaux de dépassement sur cette route nationale, sur la partie comprise entre Saint-Benoît et la Plaine des Palmistes.



PHOTO BRUNO BAMBA

Embouteillages à l'entrée nord de Saint-Benoît.

Trois possibilités ont été retenues : la sortie d'agglomération « Chemin Ceinture », la partie inférieure des « Rampes de l'Echo », et

la partie supérieure de ces mêmes rampes. Pour ces trois « créneaux », le montant des travaux est estimé à 6 millions d'euros.



PHOTO BRUNO BAMBA

D'AUTRES TRAVAUX

L'urbanisation rapide de l'agglomération de Saint-François ainsi que des difficultés de circulation à l'intersection de la RN2 avec le Chemin du Cap (Saint-Benoît) a conduit la Région à lancer une étude pour l'aménagement routier de cette zone, sur 1200 mètres. Par ailleurs, le futur lycée de Sainte-Anne – qui doit être livré mi 2009 – se situant à proximité, son accès depuis la route nationale doit être facilité. Ces aménagements comporteront : une chaussée 2x1 voies, une voie pour les piétons, cyclistes, un carrefour giratoire avec le chemin du Cap, un carrefour giratoire d'accès au futur lycée, une aire de stationnement sur le front de mer, une aire de stationnement paysagère (au niveau de la grotte Notre Dame de Lourdes), une passerelle piétons/cyclistes sur la Ravine Sainte-Marguerite. Coût prévisionnel des travaux : 5,4 millions d'euros.

une piste cyclable totalement sécurisée autour de l'île

Engagée dans une politique de développement durable, la Région Réunion, depuis octobre 2000, a lancé un programme de développement de l'usage du vélo.

Le programme initié par la Région est composé de plusieurs phases : réflexion et création d'accotements revêtus, création de chemins assurés la continuité cyclable, aménagements spécifiques, jalonnements d'itinéraires, le projet majeur impulsé par le Président Vergès étant celui d'une piste cyclable entièrement sécurisée tout autour de l'île. Cette piste totalement à l'abri de la circulation automobile devra être exemplaire en termes de développement durable : elle sera éclairée le soir en utilisant l'énergie renouvelable, disposera de points d'eau et d'aires de repos et permettra à chacun de pratiquer le vélo en tout confort et toute sécurité.

En février 2005, la Région a présenté à l'ensemble des institutions concernées (Département, communes, communautés d'agglomérations, associations) son projet d'aménagement d'un site propre vélo autour de l'île. À l'issue de cette réunion, la Région s'est engagée à lancer, **en concertation avec les collectivités et les usagers concernés, l'étude globale sur cette opération.**

L'objectif recherché est d'obtenir, en terme, une infrastructure sécurisée dédiée à la pratique du vélo, utilitaire ou de loisir. Le bureau d'études devra également analyser les possibilités d'utilisation de la piste par les autres usagers que sont les piétons, les rollers, les cavaliers, etc.

Un premier marché a été passé par la Région, (assistance à maître d'ouvrage). C'est ainsi qu'une autorisation de programme de 150 000 euros a été engagée pour financer des études de mise en place

du projet. Elles porteront sur les interfaces possibles avec les projets des autres collectivités, sur les questions géométriques, techniques, environnementales, paysagères. Les études préliminaires et l'avant-projet sont en cours.



Développer la pratique du vélo.

LA RÉGION AIDE LES COMMUNES

Depuis 1997, la Région Réunion a instauré un dispositif d'aides aux communes pour qu'elles développent ou sécurisent la pratique du vélo en agglomération. Ce dispositif a d'une part, été étendu aux regroupements de communes (dès 2001) et d'autre part, ouvert aux projets hors agglomération (en 2002). L'aide de la commune varie de 40% à 50% du montant global hors taxe.

En mars 2005, la Région lançait un appel à projets à destination des communes. Sept communes y ont répondu : Saint-Paul, Saint-Philippe, Saint-Leu, Bras-Panon, Saint-Joseph, Le Port, La Possession. Ces projets ont été examinés par une commission regroupant le Département, des associations sportives ou de loisirs pour la pratique du vélo, la DDE et la Région. Le montant global de ces projets s'élève à 810 707 euros, la participation de la Région à 294 539 euros.

PISTES FORESTIÈRES : SE RÉAPPROPRIER LA RÉUNION

Les Hauts de l'île sont devenus un lieu fréquenté tant par les touristes que les Réunionnaises et les Réunionnais, de plus en plus adeptes de la randonnée. Ce qui nécessite un aménagement des sentiers et pistes forestières. Dans ce cadre, la Région a décidé de financer les programmes de Routes Forestières, où sont souvent situés les points de départ et d'arrivée des sentiers : Route du Maïdo, de Bébourelou, Route Forestière du Haut Mafate, Route du Volcan... ces pistes et d'autres ont connu des aménagements facilitant l'accès aux sites les plus fascinants de La Réunion. Mais pour éviter toute dégradation de ces sites et toute attaque à l'environnement, la Région a intégré les ouvrages aux paysages. Un programme pluriannuel comportant plusieurs opérations a été mis en place, l'investissement de la Région s'élève à 2 millions d'euros par an.

la Maison de la Route des Tamarins

Une Maison pour témoigner de l'importance de la réalisation

La Maison de la Route des Tamarins a été inaugurée le lundi 12 juin 2006. Née de la volonté de la Région Réunion de faire partager à tous les étapes de la construction de cet ouvrage ambitieux qu'est la route des Tamarins, elle s'adresse à tous les Réunionnaises et les Réunionnais et à tous ceux qui ont ou auront l'occasion de visiter notre île.



La Maison de la Route des Tamarins vous attend.

PHOTO BRUNO BAMBKA

des grands chantiers de ce XXI^e siècle, qui marquera le visage de La Réunion pour plusieurs décennies ».

Située sur la route du théâtre de Saint-Gilles, la Maison de la Route des Tamarins est le lieu d'accueil pour ceux qui souhaitent découvrir le chantier.

Une exposition permanente propose toutes les informations liées à ce chantier: les acteurs, le territoire et ses contraintes, le foncier, le financement, l'emploi, la formation, les retombées économiques, les opérations de relogement, et la préservation de l'environnement. Des panneaux, des cartes... ponctuent le parcours dans la salle d'exposition. Originalité : Une carte

routière à même le sol offre une vision complète du tracé de la route.

Par ailleurs, la Maison propose des projections sur certains aspects clés du projet et notamment un film virtuel qui permet d'ores et déjà d'emprunter la Route, ses tunnels, des viaducs... Les plus jeunes n'ont pas été oubliés : des activités pédagogiques y sont également organisées.

LA MAISON DE LA ROUTE DES TAMARINS

405, ROUTE DE L'EPERON À SAINT-GILLES
COMMUNE DE SAINT-PAUL

**OUVERTURE DU MARDI AU DIMANCHE,
DE 9 H À 12 H ET DE 13 H 30 À 17 H.**

TÉL. 02 62 39 67 15

L'objectif de la création d'une Maison de la Route des Tamarins est de faire découvrir ce chantier impressionnant afin que chacun puisse mesurer l'ampleur des travaux réalisés ou en cours de réalisation. Elle permettra ainsi de suivre l'évolution, mois après mois du chantier, d'apprécier les efforts gigantesques qu'ont déployés celles et ceux qui y ont contribué.

La Maison continuera à vivre après la livraison du chantier et assurera le lien permanent de la population avec un équipement qui prendra une place importante dans la vie des Réunionnaises et des Réunionnais, tout en contribuant à la notoriété de notre île. Comme le soulignait le Président de la Région Réunion, Paul Vergès, lors de l'inauguration de la structure : **« la Maison de la Route des Tamarins doit donner à toutes et à tous les clés pour comprendre ce qui apparaîtra comme l'un**



Pont des Avions.

PHOTO BRUNO BAMBKA