

n°- 009432-01

Mai 2014

Assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 009432-01

**Assistance à la commune de Saint-Denis de la
Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »**

établi par

Marc ARNAUD

Inspecteur général de l'administration et du développement durable

Mai 2014

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 009432-01

Date du rapport : Mai 2014

Titre : Assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »

Commanditaire(s) :
Ministre des Outre-mer
Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Date de la commande :
28 novembre 2013

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Marc Arnaud, IGADD

Coordonnateur(trice) :

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac, IGPEF président de la 2ème Section du CGEDD

Relecteur(trice) : Bernard Buisson, IGPEF coordonnateur de la MIGT n° 8 du CGEDD

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 32

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	4
Objet, contexte et modalités de la mission.....	4
Cadrage général.....	6
La situation.....	6
Les enjeux.....	6
1. Le site et le projet actuel de la NEO.....	8
1.1. Le site et son état.....	8
1.2. Les causes de la dévalorisation constatée aujourd'hui sur une partie de la façade littorale.....	9
1.3. Les idées directrices de la solution proposée par les bureaux d'ingénierie et d'urbanisme.....	10
1.4. Les points forts de la solution proposée.....	12
1.5. Les points faibles de la solution proposée.....	13
2. La nécessaire continuité entre les RN 1 et RN 2.....	14
2.1. Pourquoi s'inquiéter de cette nécessaire continuité ?.....	14
2.2. A terme les deux voies utilisables pour le transit d'Ouest en Est : le raccordement entre les RN 1 et RN 2 d'une part, la RN 6 d'autre part.....	14
2.3. Quel parti d'aménagement pour le raccordement entre les RN 1 et RN 2 et quelles contraintes à observer ?.....	15
3. Le transport collectif en site propre.....	16
3.1. Le rappel du passé: le tram-train.....	16
3.2. Les dysfonctionnements actuels des différents réseaux de transport collectif intervenant sur le territoire de l'agglomération.....	16
3.3. La gare des Cars jaunes.....	17
3.4. Ici comme ailleurs le transport collectif est la seule alternative crédible et efficace au tout automobile.....	17
4. La prévision des coûts de gestion et le péage.....	19
4.1. Un trafic complexe : les véhicules particuliers, les poids- lourds, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels et les cachalots (transport de la canne à sucre).....	19
4.2. La situation de la future infrastructure routière entre terre et océan.....	19
4.3. L'aléa climatique, la vulnérabilité et la sécurité.....	19
4.4. L'évidence du choix de l'objet routier en fonction de son coût de revient global.....	20
4.5. L'alternative envisageable en cas d'impossibilité d'obtenir à temps les fonds publics nécessaires : le péage.....	20
4.6. Une possibilité qui doit être explorée.....	20
5. L'accroissement du champ de la réflexion.....	21

5.1. Les raisons des nécessaires allongement et élargissement de la zone d'étude retenue, pour une bonne prise en compte des opportunités présentes et à venir.....	21
5.2. Les positions géopolitique et géostratégique de Saint Denis de la Réunion.....	22
5.3. Les différents moyens à disposition pour bien lancer et piloter une démarche urbaine complexe.....	23
6. La poursuite de la réflexion sans retarder l'action.....	25
6.1. L'évidence d'une décision rapide pour ne pas gaspiller un temps précieux, tout en s'accordant un supplément de réflexion.....	25
6.2. La poursuite plus en amont des réflexions à mener.....	26
6.3. Quelques éléments-clé du champ de réflexion élargi.....	26
6.4. L'exploration et l'évaluation des différents choix urbains possibles.....	27
6.5. La décision rapide du « qui finance quoi ? ».....	27
6.6. Du choix des maîtrises d'ouvrage à la mise en place des outils opérationnels.....	28
6.7. Les actions pouvant être engagées rapidement.....	28
6.7.1. Réduire le trafic automobile.....	28
6.7.2. Engager la réalisation du complément du pont ouest à 2x2 voies.....	29
6.7.3. Améliorer la fluidité du boulevard littoral.....	29
6.7.4. Explorer la faisabilité et la mise en œuvre phasée de 3 points de diffusion au maximum depuis le boulevard littoral et la RN2.....	30
6.7.5. Réfléchir aux connexions des réseaux de transport collectif interurbain et de transport collectif urbain, en vue de modifier l'emplacement de la gare routière.....	30
7. Les recommandations en guise de conclusion.....	31
Annexes (documents séparés).....	36

Résumé

Après l'introduction et le cadrage général précisant la situation et les enjeux liés au projet de la NEO, le rapport présente le site, analyse brièvement les causes de sa dégradation et expose les idées directrices du projet envisagé par la commune de Saint-Denis ainsi que ses points forts et ses points faibles.

Parmi les points faibles de la solution proposée, le rapport indique un probable déplacement des difficultés de circulation plus à l'est, mais pas leur suppression, et l'insuffisance de prise en compte de la problématique des transports collectifs pourtant déterminante quant à l'avenir des déplacements dans l'arc nord de l'île (Saint Paul/Saint André).

Le rapport insiste ensuite sur l'aspect entretien/exploitation du projet dont la prise en compte doit selon lui être assurée avant toute prise de décision qui viserait à lui donner suite dans son état actuel.

Il propose également l'exploration du péage comme alternative plausible aux difficultés à venir concernant la mise en place des moyens financiers nécessaires à sa réalisation.

Mais surtout il recommande d'insérer le projet actuel, dans une réflexion élargie à la requalification de l'ensemble de la frange urbaine littorale de Saint-Denis afin d'en garantir la cohérence à terme.

L'idée serait de retenir un projet urbain ou plutôt un ensemble de projets mieux liés fonctionnellement entre eux et d'en prendre en considération la programmation à court et moyen terme.

Certes, le volume global de l'intervention serait plus important que celui prévu actuellement de l'ordre de 585 M€ (valeur 2013), mais il offrirait l'avantage de pouvoir être mieux étalé dans le temps en comprenant des tranches de réalisation plus compatibles avec les moyens réellement disponibles.

Suivent enfin en guise de conclusion les recommandations, parmi lesquelles la proposition à titre d'exemple de quelques interventions qui pourraient être engagées assez rapidement tout en étant susceptibles de s'inscrire dans un projet plus définitif.

Introduction

Objet, contexte et modalités de la mission

Le présent rapport répond à la demande formulée par le ministre des outre-mer et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche qui, ensemble, ont confié par lettre du 28 novembre 2013, au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) le soin de diligenter une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest » (NEO).

Le cadre de travail a été défini par une lettre du vice-président du CGEDD datée du 10 janvier 2014, désignant M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, pour assurer cette mission, enregistrée sous le numéro 009432-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

L'objet de cette mission a été de permettre à la commune de Saint Denis de structurer son projet et de bien en cerner les enjeux en s'appuyant sur le préfet et sur la DEAL de la Réunion, pour qu'elle puisse disposer dans le délai de six mois d'un plan de mise en œuvre du projet.

A cet effet, un rapport permettant de dresser un bilan des actions menées et comportant le cas échéant les recommandations nécessaires à la bonne poursuite de ce projet était demandé.

Le souhait des ministres a été de disposer de la version définitive de ce rapport pour le 30 mai 2014.

Ce rapport qui concerne la NEO et son impact prévisible sur l'aménagement et le fonctionnement urbain de l'agglomération de Saint-Denis, précise donc les orientations retenues ou à retenir, y compris sous un angle critique.

Il tente d'élargir sa vision à l'ensemble de l'arc nord de l'île, et cherche à apprécier l'impact de cet aménagement au regard d'enjeux plus généraux, comme ceux découlant de la position de Saint Denis au cœur du sud-ouest de l'océan indien.

Le rapport propose également des pistes opérationnelles nécessaires à la mise en œuvre du projet tel qu'il pourrait être, les principes d'un partenariat entre les principaux acteurs locaux du projet, la Ville de Saint Denis, la Communauté d'agglomération du Nord de la Réunion, le Département et la Région.

Le travail de la mission sur le terrain s'est déroulé normalement dans d'excellentes conditions avec les élus et les services de ces collectivités ainsi qu'avec le préfet et ses services.

L'approche a été double, une quête et une analyse documentaire d'un côté, de l'autre des entretiens avec plusieurs personnalités : élus locaux, responsables des administrations de l'État et des collectivités territoriales, décideurs du monde économique, experts issus des milieux professionnels concernés. Il va de soi que le maire de Saint-Denis et ses proches conseillers figurent parmi ces personnalités entendues.

Ce rapport présente deux parties :

- le rapport proprement dit exposant en sept chapitres, après introduction valant cadrage général et résumant à grands traits le contexte de la situation et les enjeux, la synthèse des investigations conduites et les recommandations tirées du constat qui en découle. Le rapport est conclu par des recommandations,
- puis, les annexes explicitant ses différents développements.

Cadrage général

La situation

Les études de ce projet ont été engagées dans la perspective de la mise en service en 2020 de la nouvelle route du littoral (NRL) qui, sur une longueur de 12,6 km entre les communes de Saint-Denis de la Réunion et La Possession remplacera l'actuelle route du littoral à 2x2 voies, située en pied de falaise, en s'éloignant du champ des éboulements récurrents de celle-ci et qui comprendra 2x3 voies en réservant à terme 2 voies spécifiques à un transport collectif en site propre.

Le prolongement urbain de la nouvelle route du littoral, que constituerait la nouvelle entrée Ouest, serait situé en plein front d'océan au nord de Saint-Denis.

Ce site remarquable et peu mis en valeur présente un réel intérêt touristique à développer et constitue une zone de pratiques collectives soutenues par l'usage de modes doux de déplacements.

L'insertion du trafic automobile important à cet endroit et dense en véhicules lourds, se fait très difficilement et au détriment de la qualité des lieux.

Cette situation devrait aller en s'aggravant et influencer ainsi négativement sur l'économie et la vie sociale du centre ville.

Le problème n'est plus seulement routier et concerne aussi l'aménagement de l'entrée de ville avec ses espaces publics ainsi que la définition d'une nouvelle façade littorale et son contenu.

Le parti d'aménagement de cette future entrée serait évidemment à lier aux nouveaux modes de vie des habitants de Saint-Denis aujourd'hui plus tournés vers l'océan que par le passé.

Malgré une quarantaine d'études produites depuis plus de trente ans, il n'a toujours pas été trouvé jusqu'à présent de solution d'aménagement satisfaisante.

Le projet de la NEO devrait donc avoir de multiples conséquences et retombées économiques sur Saint-Denis et l'ensemble de l'île de la Réunion, et plus certainement encore si l'on considère sa nécessaire mise en cohérence avec les grands projets urbains en gestation dans le secteur.

Le lancement, courant décembre 2013, des travaux de la nouvelle route du littoral a conduit de façon plus pressante encore les institutions concernées par l'aménagement du site, à se pencher de nouveau sur le sujet.

Les enjeux

Le projet NEO a récemment pris une tournure politique avec l'affirmation par la mairie de Saint-Denis de sa réalisation impérative dans le même temps que la construction de la nouvelle route du littoral, afin de répondre à l'obligation d'assurer le prolongement de cette nouvelle infrastructure dans la ville.

Le Conseil régional a exprimé son accord de principe pour accompagner ce projet s'inscrivant dans la continuité routière de la nouvelle route du littoral, mais est resté réservé sur le coût induit par l'approche « dimension urbaine du projet » dont il estime qu'elle ne relève pas de sa compétence.

Globalement complexe, il devrait être réalisé a minima dans les mêmes délais que la nouvelle route du littoral, compte tenu de l'augmentation annoncée des difficultés de circulation à son ouverture.

L'analyse des connections avec le réseau des voies existantes, l'intégration d'autres grands projets urbains, du transport collectif en site propre et/ou du futur Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) porté par le conseil régional, devraient être des indications à prendre en compte.

Les schémas opérationnels de mise en œuvre devraient être approfondis ainsi que la recherche des financements appropriés.

Surtout du fait de la complexité et du coût de ce projet, une attention toute particulière devrait être portée au(x) dispositif(s) qui permettrait(aient) à la collectivité publique d'en assurer durablement et dans de bonnes conditions la gestion.

En amont, la gouvernance à mettre en place est primordiale au regard des objectifs à atteindre dans des délais contraints. Elle l'est d'autant plus qu'elle devrait inévitablement résoudre la contradiction existant entre les nécessités de la prise en compte et de la défense des intérêts respectifs des différentes maîtrises d'ouvrage concernées (Ville, Communauté d'agglomération, Conseil général, Conseil régional) et un pilotage efficace de l'opération d'ensemble.

1. Le site et le projet actuel de la NEO

1.1. Le site et son état

Le site de la NEO concerne l'ensemble de la façade maritime limitant au nord le centre historique de Saint-Denis, depuis le secteur de la Petite île, à l'Ouest de la rivière Saint-Denis, zone de raccordement avec la future NRL jusqu'à la gare routière au débouché du boulevard de l'océan à l'Est. Fonctionnellement, on peut estimer que devrait être également considéré comme inclus dans le site son prolongement à l'Est limité à la zone du raccordement avec la RN 2.

Plus précisément le quartier du Barchois, principal centre d'intérêt de ce site qui supporte l'actuelle entrée ouest, est très encombré d'automobiles aux heures de pointe en raison notamment des déplacements pendulaires domicile/travail.

Sa vocation relativement récente de lieu de détente pour les habitants date du milieu du siècle dernier. C'est son esplanade, organisée à partir de la fin des années 1930 sur une zone de décharge publique pour les habitants de la ville, elle même gagnée sur le comblement de l'ancien bassin portuaire après son abandon, qui en constitue l'élément attractif.

Le passé maritime du lieu aux XVIIIe et XIXe siècles, bien que très présent dans la partie basse de la ville, où d'anciens entrepôts du XIXe siècle se dressent encore, demeure assez discret puisque les infrastructures portuaires, jetées et débarcadères, ont été plusieurs fois détruites par des cyclones au XIXe siècle et plus jamais reconstruites.

On y trouve par contre, outre les fronts végétaux, plusieurs ensembles de bâtiments classés, tels ceux de la préfecture et de la DEAL.

La qualité des arbres et l'importance du patrimoine bâti à cet endroit, laissent peu de possibilités de constructions nouvelles et seuls d'autres usages pour l'existant sont raisonnablement envisageables.

L'insertion de la future voie devra donc être particulièrement respectueuse des lieux.

En se dirigeant vers l'Est, le site perd un peu en qualité architecturale et paysagère tout en continuant à laisser apparente, sur ses limites, la trame orthogonale de la voirie, caractéristique du centre historique de Saint-Denis.

De la Pointe des Jardins jusqu'à la gare routière face aux terrains de la future opération Espace Océan, tout en continuant à longer le centre de Saint-Denis, on constate que la qualité des bâtiments régresse. Le front de mer n'est plus homogène et on note plusieurs friches d'entrepôts et d'édifices techniques.

La route littorale dont le profil en travers, dans la traversée du Barchois et au droit du centre historique, est depuis son arrivée à l'Ouest de la ville, celui d'une 2x1 voies, se transforme, à mi-distance de la Pointe des Jardins et de la gare routière, en 2x2 voies.

Cette 2x2 voies qui devient, devant le quartier du Butor, 2+3 voies, présente alors les caractéristiques d'un boulevard urbain, sectionné par plusieurs feux tricolores.

La séparation centrale est à cet endroit sur 2,5 km de longueur environ par une centaine de mètres de largeur en moyenne, une zone où sont regroupées toutes sortes d'activités éparses, allant du stockage de véhicules à la station-service, alternant avec des friches « urbaines ».

Côté océan, le sentier du littoral se poursuit toujours en direction de l'Est vers le parc de la Jamaïque.

Le boulevard urbain se transforme en autoroute (RN 2), peu après l'échangeur avec la RN 102, face au quartier du Chaudron.

L'état du site est ici celui d'une zone frontière entre un habitat majoritairement social et un secteur à vocation d'activités plutôt commerciales.

1.2. Les causes de la dévalorisation constatée aujourd'hui sur une partie de la façade littorale

- D'abord et très apparemment, c'est principalement la circulation automobile, dont la prégnance dans le secteur en question est telle qu'elle peut être considérée comme étant la cause évidente de beaucoup des difficultés ressenties.

Le constat d'une forte congestion se déplaçant en cours de journée, alternativement entre l'est et l'ouest de la traversée urbaine, saute aux yeux et peut être expliqué par les trois caractéristiques suivantes :

- le rétrécissement à 2x1 voies de la route du littoral dès qu'elle pénètre la zone urbaine, ainsi qu'au droit de la zone historique de Saint-Denis sur environ 2,5 km,
- la multiplication des points de conflit sur pratiquement toute la longueur de l'itinéraire urbain que constituent les carrefours, avec ou sans feu tricolore, formés par les trop nombreuses entrées et sorties non regroupées,
- la faiblesse relative de la capacité d'absorption de la voirie urbaine à trame orthogonale, malgré les efforts d'aménagement dont elle a été l'objet.

En résumé, ces difficultés de circulation sont dues pour l'essentiel au fait que la voie littorale dans sa partie urbaine résulte d'ajustements successifs opérés au fil du temps en l'absence d'une conception d'ensemble. Cette voie, par sa configuration très marquée par la desserte, s'avère en définitive mal adaptée aux besoins actuels.

- Ensuite, l'héritage historique et les pratiques collectives qui font qu'à Saint-Denis, autant qu'ailleurs sur l'île de la Réunion, on tourne plutôt le dos à la mer, souvent hostile.

Par conséquent, l'espace littoral en question est devenu au cours des ans une sorte de zone résiduelle, presque exclusivement dédiée aux activités non désirables en d'autres lieux, ou strictement utilitaires.

C'est ainsi que plus on se dirige vers l'Est, plus on relève de terrains abandonnés (apparemment), de friches, de zone de stockages divers, etc..., soit à peu près tout ce qui s'oppose à une appropriation satisfaisante de la part des habitants.

L'œil est aujourd'hui moins habitué, en ville, à ce type de situation, autrefois répandue. Mais on peut ajouter aussi qu'avec la généralisation des modes de vie métropolitains, l'appréciation qu'y portent les dionysiens devient plus critique.

En fait, mis à part le sentier du littoral, situé le long de l'espace côtier entre la route et l'océan, qui permet de rejoindre le parc de la Jamaïque situé au droit du quartier du Chaudron sur la frange littorale et qui draine une population dynamique et sportive, cet espace public est encore peu disponible et aménagé pour accueillir d'autres activités plus souhaitables, alors qu'il représente à cet égard un potentiel de développement important.

- Enfin, l'édification à marche forcée, depuis les années 1980, d'immeubles collectifs majoritairement sociaux, sans compter un peu d'habitat spontané, qui constituent l'essentiel du linéaire du front d'océan et qui sont finalement dans leur configuration, l'exemple de ce que l'on hésiterait sans doute aujourd'hui à refaire.

Ce secteur qui longe la voie littorale est d'ailleurs l'objet de perspectives de rénovation et de réhabilitation dans le cadre du Projet de Rénovation Urbaine Nord Est Littoral (PRUNEL). Il s'agit plus précisément des quartiers Marcadet, Océan, Vauban, Butor et Sainte Clotilde.

Bien qu'à l'extérieur de la zone d'étude, ces quartiers situés à proximité de l'hypercentre de Saint-Denis, sont impliqués fonctionnellement avec la ville historique et fortement générateurs de déplacements.

Les principaux constats qui portent sur le délitement social marquent encore plus l'insuffisance ou la faiblesse des équipements et des espaces publics de bonne qualité les concernant.

Cette zone d'habitat se dégrade encore au fur et à mesure qu'elle s'étire vers l'Est, témoignant de l'absence de cohérence et de vision d'ensemble de son développement.

Aussi, serait-il tentant pour l'avenir, de lier son sort à l'amélioration souhaitable à terme de la totalité de la façade littorale de la ville.

1.3. Les idées directrices de la solution proposée par les bureaux d'ingénierie et d'urbanisme

Les études ont été conduites en 2013 et début 2014 par les sociétés Egis pour l'ingénierie routière et Atelier Villes et Paysages pour l'urbanisme et l'aménagement.

Les idées directrices sont à l'origine des trois solutions qui se différencient par leur tracé routier, variant du plus terrestre dit solution A, au plus littoral dit solution C, en passant par l'intermédiaire, qui allie le plus terrestre au plus littoral en un tracé mixte, dit solution B.

Ces idées varient peu en fonction de la solution et peuvent se résumer de la manière suivante.

En matière de raccordement à la future NRL et de contournement de la ville historique, du Barchois Ouest au Barchois Est et à l'Espace Océan, il va s'agir d'accroître la capacité de la voie à double sens, en la passant à 2x2 voies, avec points d'échanges

et/ou de diffusion dénivelés aux extrémités et passage en grande partie en tranchée couverte.

Les caractéristiques fonctionnelles de la tranchée couverte varient en fonction des hypothèses de conception, des gabarits retenus pour tenir compte ou non de la hauteur des cachalots (poids lourds hors gabarit utilisés pour le transport des récoltes de la canne à sucre), des transports de matières dangereuses, etc.

Les protections maritimes liées à l'infrastructure routière en fonction de sa position plus ou moins littorale, ainsi que l'étanchéité des ouvrages souterrains sont variables.

Ces protections maritimes, qu'elles soient ou non directement liées à l'infrastructure routière, sont d'autant plus importantes qu'elles auraient à assurer à terme à cet endroit, le maintien du trait de côte, ainsi que la protection de la couverture de la tranchée devenue accessible au public après aménagement.

Le risque d'inondation, notamment au droit de la rivière Saint-Denis, est bien évoqué.

Par ailleurs une offre de stationnement conséquente est prévue pour accompagner la voie routière.

La desserte du futur Espace Océan constitue la limite Est du projet. La mission estime que cette desserte interagit excessivement avec la gare routière qui semble être, malgré cet inconvénient majeur et pour le moment confirmée dans sa position actuelle.

Au delà de l'Espace Océan, le raccordement de la NEO se ferait au boulevard urbain existant maintenu dans son état actuel.

Du raccordement à la future NRL jusqu'à l'Espace Océan, le projet peut être, au dire de ses concepteurs, scindé en 2 tranches, la première assurant la jonction fonctionnelle depuis la NRL jusqu'à la sortie est du Barchois ou Pointe des jardins, la seconde depuis ce point vers le raccordement avec la voirie existante, au droit de l'Espace Océan.

Le projet présente, pour sa section courante, des caractéristiques compatibles avec un écoulement satisfaisant du trafic journalier tous véhicules confondus observé aujourd'hui, de l'ordre de 30 000, et qui augmentera très probablement jusqu'à sa mise en service.

Par contre les échanges avec la voirie urbaine tels qu'ils sont proposés n'amèneront que peu d'évolution au regard du constat présent, à savoir l'interférence des trafics de transit et de quasi-transit avec la desserte strictement locale.

En matière de TCSP et au delà de la suggestion d'amélioration des connexions entre les différents réseaux de transport collectif intervenant sur le secteur au niveau du Barchois et de l'Espace Océan, le projet prévoit le passage d'une ligne à double sens dans sa majeure partie, allant d'une extrémité à l'autre de la zone d'étude.

Cette ligne serait le prolongement de l'espace TCSP intégré dans le projet de la NRL, consécutivement à l'abandon en 2010 par l'Assemblée régionale du projet de tram-train (Sainte-Marie/Saint-Denis/La Possession/Saint-Paul avec un tracé Saint-Denis/La Possession principalement en souterrain, dans la partie haute de la falaise) dont les coûts ne lui paraissaient pas supportables.

Cet espace nécessaire à un TCSP serait utilisable dans un premier temps par des bus assurant les liaisons interurbaines, et susceptible par la suite d'accueillir un transport guidé.

Outre le projet de TCSP, l'aménagement de 3 pôles d'échanges multimodaux est également considérée comme nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la politique de déplacements définie par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Intercommunale Nord de la Réunion (CINOR).

En matière d'aménagement urbain, le parti retenu serait celui de l'effacement de la voie routière, complètement au droit du Barachois, partiellement en deçà et au delà.

Cet effacement qui supprimerait tout effet de coupure, hormis celui lié à l'espace TCSP, rendrait possible un traitement de qualité des espaces publics et sans discontinuité, de la zone bâtie jusqu'à la limite littorale.

Sa mise en œuvre s'organiserait autour d'un axe piétonnier Est-Ouest, parallèlement à la trame orthogonale historique. De part et d'autre de cet axe s'établiraient les usages tels que les camions bar, les terrains pour boulistes, les aires de jeux pour enfants, etc.

Dans sa partie Ouest, l'espace public serait prolongé par un nouveau bassin dit du Barachois, censé rappeler l'histoire portuaire de Saint-Denis et dévolu à la rencontre et à la baignade.

Serait aussi aménagé, à effet de mise en valeur des bâtiments et monuments classés et inscrits, le Grand Parvis du Barachois liant jeux d'eau, ombrières et jardin tropical.

Le traitement des sols serait organisé de telle façon qu'il puisse susciter les modes de déplacement doux.

La possibilité d'une desserte automobile aisée pour les aires de stationnement et respectueuse des autres usages, serait maintenue.

Enfin en matière d'équipements la NEO a été conçue par ses auteurs, comme un « fil d'Ariane » entre différents projets structurants de la ville de Saint-Denis.

1.4. Les points forts de la solution proposée

Elle résoudrait ponctuellement et en partie les difficultés de circulation au droit de la ville historique, qui s'accroissent régulièrement et ne vont pas manquer de s'aggraver jusqu'à la mise en service de la nouvelle route du littoral, en facilitant le transit ainsi que le quasi-transit.

Elle ménagerait la possibilité de réserver deux voies de TCSP, au moins en partie (le programme n'est pas arrêté à ce jour).

Elle permettrait de prolonger avantageusement le centre historique vers l'océan, en créant des espaces publics attractifs sur sa partie littorale.

Dans un processus optimiste, elle pourrait aussi déclencher la requalification d'une partie du front de l'océan à Saint-Denis.

1.5. Les points faibles de la solution proposée

Elle n'autoriserait pas une approche plus conceptuelle et cohérente de la façade littorale de Saint-Denis dans son ensemble.

Elle serait trop courte et ignorerait de ce fait...la suite, à savoir le plus que probable déplacement des bouchons vers l'est, aggravant la situation actuelle dans cette partie de la traversée de la ville.

Elle serait limitée car ne permettant pas d'associer d'emblée et convenablement, l'avenir de la géographie prioritaire de la ville en front d'océan.

Elle serait insuffisante dans son approche de la dimension économique, en ne permettant pas de lier à son sort la réorganisation des zones commerciales et/ou des activités situées à l'Est, comme par exemple l'ensemble de celles liées à l'aéroport Roland Garros.

Elle ne serait pas assez communautaire, notamment au regard de la problématique des transports collectifs traitée sans vision d'ensemble et de façon subsidiaire.

On peut estimer au contraire que la future ligne de TCSP, dont le tracé n'est pas arrêté, est primordiale pour l'avenir des déplacements sur l'ensemble de l'agglomération et même au-delà, car, bien traitée, elle dimensionnerait pour sa part, au moins autant que la voie routière, les probables effets positifs des améliorations et des commodités susceptibles d'être apportées par la future entrée Ouest dans son ensemble.

2. La nécessaire continuité entre les RN 1 et RN 2

2.1. Pourquoi s'inquiéter de cette nécessaire continuité ?

Une agglomération de 200 000 habitants doit disposer pour être contournée et pour faciliter ses accès dans de bonnes conditions de circulation, d'un réseau cohérent de voies d'évitement pouvant constituer de fait une rocade.

Dans le cas de Saint-Denis et de la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR), ce dispositif fait défaut, principalement car l'agglomération s'étend depuis toujours de façon linéaire d'Ouest en Est, sur un espace limité entre piémont et littoral.

Les RN 1 et RN 2, principales voies d'accès au chef-lieu respectivement depuis l'Ouest et l'Est, diffusent directement la majeure partie de leur trafic sur le réseau de voirie de la frange littorale urbaine qu'elles rencontrent, entraînant ainsi de fortes interférences et des difficultés d'écoulement dues au mélange entre transit et desserte.

Ainsi est-il devenu dans ces conditions mal aisé de se déplacer d'un bout à l'autre de la ville et de l'agglomération, en direction de l'est ou de l'ouest, particulièrement aux heures des migrations pendulaires domicile/travail.

Seule la continuité fonctionnelle entre RN 1 et RN 2 permettrait ces déplacements dans des conditions plus satisfaisantes, en constituant de fait une quasi rocade « déroulée » d'une extrémité à l'autre de la ville.

Cette continuité fonctionnelle ne pourrait exister aujourd'hui qu'en utilisant la frange littorale encore disponible à condition de l'aménager en conséquence.

L'autre possibilité qui aurait consisté à transiter par la RN 6 appelée boulevard Sud, est à écarter définitivement, celui-ci ayant été aménagé en boulevard urbain de desserte à 2x2 voies et remplissant fort bien ce rôle compte tenu de son positionnement au cœur de la zone urbaine.

Se résoudre à un raccordement à caractéristiques routières entre RN 1 et RN 2 par le littoral, demeure par conséquent la seule façon disponible de pouvoir un jour canaliser, dans de bonnes conditions de circulation générale, le trafic traversant Est-Ouest à Saint-Denis.

2.2. A terme les deux voies utilisables pour le transit d'Ouest en Est : le raccordement entre les RN 1 et RN 2 d'une part, la RN 6 d'autre part

Ainsi les deux axes, les RN 1 et RN 2 raccordées ensemble selon des caractéristiques de voie rapide d'une part, et la RN 6 telle qu'elle existe aujourd'hui d'autre part, pourraient-ils constituer avec 4 à 5 barreaux les reliant (ils existent en partie), l'armature d'un dispositif efficace d'écoulement du trafic de transit interférant moins avec le trafic de desserte.

Sur l'axe littoral RN 1 et RN 2 le trafic majoritaire serait de transit et de quasi transit alors que sur l'axe sud RN 6 il s'agirait plus de liaisons inter-quartiers et de desserte locale.

Selon les heures et le sens, un basculement de l'un vers l'autre resterait possible et un système de régulation en temps réel par panneaux à message variable pourrait compléter à cet effet le dispositif.

2.3. Quel parti d'aménagement pour le raccordement entre les RN 1 et RN 2 et quelles contraintes à observer ?

La perspective de la NEO survient fort à propos dans la mesure où elle amène inévitablement à se poser la question de son prolongement le long de la façade littorale de Saint-Denis, depuis l'Espace Océan jusqu'à la RN 2.

Sans anticiper sur des décisions qui échoient à la gouvernance locale, la mission estime cependant que seule une approche conceptuelle de la totalité de l'axe RN 1 et RN 2 dans sa traversée de Saint-Denis permettrait de dégager une solution durable dans le temps y compris d'un point de vue strictement routier.

Par ailleurs il ne s'agirait pas uniquement de résoudre un problème de pénétration et de traversée routière, mais aussi de rendre possible le long du littoral et de façon concomitante la création d'une plate-forme pour le futur TCSP, qui serait disponible dès la mise en service de la NEO.

On peut considérer également que les principaux enjeux liés au positionnement de la plate-forme du TCSP sont, à l'Ouest la nécessaire cohérence avec le TCSP prévu sur la Nouvelle Route du Littoral, et à l'Est son indispensable prolongement au-delà de l'actuelle gare routière qui ne semble pas prévu en l'état actuel des réflexions menées...sauf à se raccorder au TCSP existant rue du maréchal Leclerc, ce qui exclurait à priori toute évolution ultérieure de cette plate-forme vers l'accueil d'un Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) par exemple.

En résumé, les études relatives aux déplacements par véhicules particuliers et par transport collectif dans le cadre du projet NEO ne peuvent être limitées au seul territoire de la future intervention et doivent être élargies à l'ensemble de la façade littorale de l'agglomération.

Compte tenu des limites notamment budgétaires et financières du projet, la mission invite la maîtrise d'ouvrage à prendre en considération un territoire plus important dans un souci de cohérence d'ensemble à terme, quitte à étaler la (les) réalisation(s) dans le temps.

3. Le transport collectif en site propre

3.1. Le rappel du passé: le tram-train

Le tram-train régional devait relier dans un premier temps Saint-Paul à l'aéroport Roland Garros de Gillot en passant par Le Port et Saint-Denis. Pouvant transporter jusqu'à 250 passagers, sa mise en service aurait constitué l'unique moyen de transport ferroviaire régulier disponible dans l'île depuis la fermeture du premier chemin de fer de la Réunion en 1976.

Il aurait emprunté un premier tronçon de 38 kilomètres entre le centre-ville de Saint-Paul dans l'Ouest et l'aéroport Roland Garros au Nord.

Après avoir quitté Saint-Paul et effectué une déviation dans le centre-ville de Le Port, puis traversé La Possession, le quartier de La Montagne et le centre-ville de Saint-Denis, il aurait desservi l'aéroport et l'Ouest de Sainte-Marie.

Des prolongements ultérieurs en direction du Sud vers Saint-Pierre et de l'Est vers Sainte-Suzanne étaient envisageables.

Pour la traversée de Saint-Denis deux options furent discutées, l'une longeant le littoral et l'autre suivant le boulevard Sud ou RN 6.

Ce fut le cas également pour la traversée du quartier haut de La Montagne avec le choix entre un tunnel long de 11 kilomètres prolongé d'un ouvrage d'art à La Grande Chaloupe et un tracé aérien.

En 2008, la commission d'enquête publique fut amenée à émettre un avis défavorable pour différentes raisons dont l'absence de liaison avec la Nouvelle Route du Littoral.

En 2010, le nouveau Conseil régional décida d'abandonner le projet.

3.2. Les dysfonctionnements actuels des différents réseaux de transport collectif intervenant sur le territoire de l'agglomération

Cette situation découle aussi en partie des actions prévues dans l'ancien PDU en raison de l'urgence qui s'attachait à leur mise en œuvre en accompagnement du projet de tram-train et qui n'ont pas été réalisées.

Deux réseaux se partagent dorénavant les déplacements en transport collectif sur le territoire de la CINOR : le réseau urbain de l'agglomération CITALIS et le réseau interurbain du Département Cars Jaunes. Un troisième serait susceptible d'intervenir à terme, le futur Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG).

Le programme financier de la Région appelé Trans Eco Express permet d'accompagner et de mettre en cohérence les projets de TCSP des différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT).

Malgré leur développement continu, une meilleure coordination entre ces deux réseaux permettrait de répondre à une demande de déplacements qu'ils pourraient davantage capter.

A cela, plusieurs raisons parmi lesquelles on peut citer l'étalement urbain et la concentration des commerces et des emplois sur le littoral (centre-ville, Le Chaudron, Gillot, La Mare) alors que les zones résidentielles sont en périphérie, ce qui augmente le nombre et la distance des déplacements en voiture.

Mais surtout la (les) connexion(s) entre CITALIS et Cars Jaunes n'a (n'ont) jamais pu être optimisée(s), coordination défailante des correspondances, recours souhaitable à des navettes, etc., ce qui rend plus difficile les parcours et dissuade de l'usage des transports collectifs.

Enfin les échéances du Trans Eco Express et du projet de RRTG semblent incertaines.

L'offre existante doit par conséquent faire un saut quantitatif et qualitatif substantiel.

3.3. La gare des Cars jaunes

L'installation actuelle de la gare des Cars Jaunes fixée devant l'Espace Océan n'est pas prévue pour être déplacée ailleurs dans le cadre du projet NEO.

On peut estimer à ce sujet qu'une réflexion devrait néanmoins être conduite, visant à évaluer l'intérêt d'autres localisations pouvant permettre d'assurer entre les réseaux CITALIS et Cars Jaunes des connexions sans recours à des navettes. Si ces localisations s'avéraient possibles le maintien de la gare de la gare routière à Espace Océan pourrait être discuté.

Le site du TCSP tel qu'il est proposé ne devrait pas être limité à la desserte de cette gare, mais être prolongé vers l'Est le long du littoral en direction de l'aéroport de Gillot.

En tout état de cause, il devrait permettre le passage de 2 voies d'un bout à l'autre de son parcours sans restriction aucune.

3.4. Ici comme ailleurs le transport collectif est la seule alternative crédible et efficace au tout automobile

L'hypothèse démographique retenue par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2006, prévoit pour l'île un million d'habitants à l'horizon 2030.

Dès 2025 le parc routier devrait compter environ 800 000 véhicules.

Parmi les enjeux, on retient la part des énergies fossiles à réduire dans la perspective de l'indépendance énergétique et des pollutions à diminuer.

La priorité à accorder aux transports collectifs est nommément désignée comme étant un des leviers disponibles à cet effet.

L'organisation hiérarchisée du territoire de l'île envisage à terme 4 pôles principaux dont 3, (Saint-Denis / Sainte-Marie ouest), Saint-Benoît et (Saint-Paul / Le Port / La Possession) sont reliés entre eux par les RN 1 et RN 2.

Quelle que soit l'amélioration du réseau routier, la mission considère que la forte augmentation de la demande de déplacements sur l'île (1% à 1,5% /an), devrait passer

par la mise en place de transports guidés à articuler avec des réseaux locaux de transport collectif mieux organisés qu'actuellement.

La continuité d'un tel réseau dans la traversée des pôles desservis et plus précisément celui de Saint-Denis / Sainte-Marie ouest, est aussi l'une des clés de sa réussite future.

Les choix d'aménagement à venir devraient par conséquent faire une place au moins équivalente en termes d'investissement aux deux modes de transports, collectif et par véhicules particuliers.

Le parti d'aménagement de la plate-forme devant accueillir la future ligne de TCSP devrait en tenir compte pour une bonne efficacité du transport collectif sur l'agglomération

Pour le moment, il ne s'agirait que d'une emprise qui accepterait une ligne de TCSP, laquelle ne semble pas encore suffisamment définie.

Cette absence de définition pourrait s'avérer rapidement gênante si l'on considère la nécessité d'augmenter la part modale des transports collectifs dans l'île, compte tenu des perspectives démographiques et de la croissance fortement probable de la demande générale en déplacements.

En effet et sans trop prendre le risque de se tromper, on peut prévoir qu'à terme l'évolution des transports collectifs inter-urbains, tels qu'on les connaît aujourd'hui dans l'île entre les différents pôles en développement, devrait être assurée au travers d'une solution avant tout mieux organisée pour être plus efficace.

Il ne pourrait s'agir alors que d'un mode de transport guidé ou de service équivalent, susceptible de présenter les garanties nécessaires de fiabilité et de ponctualité.

De cette nécessité, on déduit que la plate-forme d'accueil de la future ligne de TCSP littorale devrait pouvoir évoluer vers l'accueil d'un moyen de transport guidé ou de service équivalent du même type que celui qui devrait être retenu en phase définitive pour la NRL.

4. La prévision des coûts de gestion et le péage

4.1. Un trafic complexe : les véhicules particuliers, les poids- lourds, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels et les cachalots (transport de la canne à sucre)

C'est un fait dont il faudra bien tenir compte puisque le trafic à accueillir sur la NEO à sa mise en service proviendra de la RN1 NRL et de la RN2 sans restriction à certains types de véhicules. Il n'existera pas d'autre possibilité d'accès routier à Saint-Denis, de commodité comparable, et la traversée de la ville par le boulevard Sud sera difficilement envisageable pour les poids-lourds.

Les dispositions fonctionnelles à retenir dans ces conditions, et les contraintes techniques d'exploitation et d'entretien qu'elles imposeront devront être estimées au plus près.

4.2. La situation de la future infrastructure routière entre terre et océan

Quelle que soit la solution retenue en définitive, les différentes variantes des tracés étudiés pour la NEO présentent sensiblement les mêmes familles de problèmes à résoudre, à quelques nuances près, dues à la toute proximité de l'eau et à ses niveaux très variables en fonction de la météorologie.

Le projet, conduirait à des solutions techniques assez sophistiquées et vulnérables compte tenu de la situation des futurs ouvrages en bordure d'océan.

L'entretien et les réparations, petites et grosses, de l'infrastructure routière risqueraient donc de dépasser assez sensiblement les limites financières communément admises pour ce type d'ouvrage.

Néanmoins cela devrait relever du domaine du possible à condition d'y réserver des moyens financiers suffisants.

4.3. L'aléa climatique, la vulnérabilité et la sécurité

L'aléa climatique va constituer à lui seul au regard des sujétions qu'il va entraîner dans l'exploitation des ouvrages, des difficultés supplémentaires qu'il conviendrait d'explorer au préalable, quelle que soit la vulnérabilité de l'infrastructure routière au regard de sa position par rapport à l'océan (éloignement, profondeur, transparence).

L'exploitation serait de toute évidence rendue plus difficile encore, en raison de la prise en compte à la fois de la complexité du trafic et des effets de cette complexité sur la sécurité.

Un approfondissement et une évaluation précise de cet ensemble de particularités semblent donc indispensables pour considérer en toute connaissance de cause les différents choix d'investissement.

4.4. L'évidence du choix de l'objet routier en fonction de son coût de revient global

Il s'agirait là pour les collectivités concernées (Commune et Région) de disposer de tous les éléments indispensables à une prise de décision suffisamment documentée, laquelle devrait nécessairement inclure le temps long de la gestion.

4.5. L'alternative envisageable en cas d'impossibilité d'obtenir à temps les fonds publics nécessaires : le péage

Mise à part l'urbanisation des mi-pentes, ce sont surtout le développement et la densification de Saint Denis vers l'Est qui sont nettement observés aujourd'hui et qui iront en s'accroissant en l'absence d'un improbable renversement de tendance au profit de l'Ouest.

Ainsi, c'est à l'Est de la ville que sont situées d'importantes zones d'activités et zones commerciales, souvent en devenir.

A l'Est aussi que sont situées les principales zones d'habitat collectif en développement.

L'origine et la destination de nombreux déplacements urbains qui iront en croissant, mais qui ne constituent pas formellement du transit, y sont donc localisées de façon durable.

L'économie locale est très dépendante de la fluidité de ces déplacements dont la dégradation pourrait lui être préjudiciable.

Ce constat n'a pas échappé aux représentants des entreprises locales qui considèrent que ne pourra être réalisée longtemps encore, l'économie d'une amélioration rapide et sensible des conditions de circulation entre l'Est et l'Ouest de la ville et de son agglomération, sauf à prendre le risque de l'asphyxie progressive d'une partie de leurs activités.

Or l'un des moyens pouvant concourir à cette amélioration serait bien le traitement de l'axe RN 1/RN 2 au regard de sa capacité d'assurer dans de bonnes conditions de fluidité, le transit et le quasi-transit Est/Ouest.

Certes, l'importance du coût des travaux correspondants pourrait conduire à repousser assez sensiblement l'échéance d'une telle intervention.

Il serait plutôt préférable devant cette contrainte de recourir au péage, qui pourrait alors constituer un choix alternatif opportun et réaliste.

4.6. Une possibilité qui doit être explorée

Dans la mesure où elle pourrait également constituer un élément d'appréciation et de comparaison pertinent dans la préparation de la décision d'engager le projet de la NEO, cette dernière possibilité devrait être explorée et évaluée dans toutes ses dimensions, et sans attendre.

5. L'accroissement du champ de la réflexion

5.1. Les raisons des nécessaires allongement et élargissement de la zone d'étude retenue, pour une bonne prise en compte des opportunités présentes et à venir

- Elles tiennent d'abord à la continuité fonctionnelle à assurer entre la RN1 et la RN2, estimée nécessaire, et qui impose de ne pas limiter à l'Est la zone d'étude de la NEO au niveau la desserte du futur Espace Océan.

Assurer la jonction entre la RN 1 et la RN 2 en maintenant pour cette jonction des caractéristiques de voie rapide et non pas de boulevard urbain, conditionnerait pour partie un écoulement plus satisfaisant du trafic et du quasi-transit observé aujourd'hui sur la totalité de la façade littorale de Saint-Denis.

Certes la mise en service de la NEO, par l'augmentation des capacités d'absorption du trafic, quel qu'il soit au droit de la ville historique, devrait sensiblement modifier la physionomie des difficultés de circulation.

Mais c'est probablement plus à un déplacement de ces difficultés vers l'Est, boulevard Lancastel et le long du secteur Butor-Rambaud que l'on risque d'assister, qu'à leur disparition.

Aussi peut-on estimer que l'étirement de Saint-Denis d'Ouest en Est, impose à peine d'asphyxie, compte tenu des fonctions de boulevard urbain assurées par la RN 6, une orientation plus routière pour sa traversée par le littoral.

A cet effet, au-delà du futur Espace Océan en direction de l'Est, la NEO devrait être prolongée jusqu'à la RN 2 en réduisant le nombre des intersections et en les traitant par des échanges dénivelés, afin de privilégier la fluidité du trafic.

- Elles tiennent ensuite à l'opportunité d'un lien fort à affirmer, entre les deux principaux point d'accès à l'île et à Saint-Denis que sont le port de Le Port et l'aéroport Roland Garros à Sainte-Marie.

Ce lien vise autant les complémentarités entre ces deux équipements et leurs relations à la ville dont ils sont en réalité le port et l'aéroport, que le niveau des commodités offertes par le premier chef-lieu ultramarin.

Mis à part l'approvisionnement en carburant pour les avions qui doit être assuré régulièrement, les liaisons nécessaires entre ces équipements aux activités plutôt décentrées peuvent encore s'accommoder du dispositif routier existant.

Mais ce serait sans compter avec la croissance de l'agglomération chef-lieu, qui se poursuit inexorablement vers l'Est, là où sont situés les seuls terrains facilement disponibles et les zones bâties densifiables.

Le SCOT et le PLU de Saint-Denis en font état.

Ce glissement du centre de gravité économique de l'agglomération vers l'Est de Saint-Denis et l'Ouest de Sainte-Marie, est confirmé par le projet de réorganisation et de développement des zones d'activités situées à proximité de l'aéroport.

Si à cet égard, l'allongement de la zone de réflexion et d'étude paraît évident, il l'est encore plus si l'on considère l'arc Nord de l'île dans sa totalité, de Saint-Paul à Saint Benoît, Saint-Denis étant située au milieu d'une conurbation linéaire d'environ 500 000 habitants.

Cet arc est un territoire dont la vocation urbaine ira en se confirmant même si des espaces naturels de protection forte et/ou à usage agricoles ont toutes les chances d'être maintenus en l'état.

Il est traversé d'un bout à l'autre par la RN 1 et la RN 2 qui drainent les déplacements pendulaires domicile/travail vers et depuis Saint-Denis située à mi-parcours, jusqu'à former par endroit un trafic conséquent pouvant presque atteindre les 90 000 véhicules/jour.

Ce territoire qui rassemble 3 des 4 pôles principaux de l'île fonctionne déjà comme un même ensemble.

5.2. Les positions géopolitique et géostratégique de Saint Denis de la Réunion

Saint-Denis comme chef-lieu de la Réunion occupe une position géopolitique et une position géostratégique tout à fait singulières dans le sud ouest de l'océan indien, qui ont façonné son histoire et sa culture.

De prime abord des relations anciennes récentes ou à venir avec Maurice, Madagascar, les Comores, Mayotte, les pays d'Afrique de l'Est et du Sud, les Seychelles, l'Inde, etc. en phase de croissance économique.

C'est aussi un territoire ultra-marin et ultra-périphérique qui doit inciter notre pays et l'Europe à fonder sur lui une forte ambition.

Ce territoire présente par sa situation de multiples avantages mais il est aussi fortement contraint et limité, avec une démographie vigoureuse et dynamique qui devrait permettre à l'île d'atteindre 1 000 000 d'habitants avant de se stabiliser.

Ses atouts sont nombreux et offrent de réelles opportunités de développement.

On peut citer en vrac, l'aire de la conurbation et plus encore de l'île qui représentent un poids de population (830 000 habitants), un poids économique et un poids universitaire significativement intéressants, la proximité immédiate d'un port et d'un aéroport, un front d'océan peu exploité, une notoriété touristique qui s'étend, des ressources énergétiques pour parties durables, une forte attractivité et une vitalité prometteuses, un centre historique, des ponts culturels avec l'Inde et l'Asie du Sud Est.

Son adossement à l'Europe devrait faciliter la création d'un pôle tertiaire de bon niveau, seul le chef-lieu de l'île pouvant accueillir un tel pôle qui constituerait alors les prémices d'un nouveau développement.

Intervenir de façon concertée et massive sur la façade littorale de Saint-Denis constituerait à l'évidence et à cet égard, un fort enjeu d'aménagement régional.

C'est également un enjeu national et même européen dans l'ultra périphérie, la ville présentant des atouts historiques et culturels qui la destinent à se constituer en plateforme d'accueil et à jouer les interfaces dans le sud ouest de l'océan indien, comme étant l'une des capitales régionales.

Mais le décalage constaté ce jour entre les potentialités observées et la réalité de sa façade littorale, impose que tous les moyens convergent vers un même grand projet. Il serait opportun que Saint-Denis puisse tirer parti de sa situation et de ses avantages nombreux et complémentaires.

Ces atouts ne seront rien sans la volonté organisée et durable des différents niveaux de collectivité de l'agglomération et de l'île de les porter ensemble.

Les acteurs politiques et économiques doivent par conséquent faire bloc autour d'un même objectif et il revient à l'État de renforcer encore la rationalité de leurs décisions.

Le projet de la NEO constitue dans cette optique une excellente occasion à saisir.

5.3. Les différents moyens à disposition pour bien lancer et piloter une démarche urbaine complexe

Il ne s'agit pas de considérer les indications suivantes comme des processus formels à adopter sans réserve et à mobiliser en l'état, mais plutôt comme des exemples de démarches existantes, dont on pourrait avantageusement s'inspirer dans le cas présent.

Différentes les unes des autres, elles sont brièvement présentées dans leur esprit, par ordre décroissant d'importance.

L'Opération d'Intérêt National (OIN).

Il s'agirait là d'un dispositif fiable, garantissant à la fois un bon niveau de qualité et l'entière exécution, dans la continuité, d'un projet complexe. L'enjeu de l'opération devrait être suffisamment élevé pour que l'État s'y intéresse directement, en participant à sa réalisation. La décision de création pourrait être prise après exploration de sa faisabilité.

Cette décision de création déclencherait ensuite la mise en œuvre d'un outil opérationnel d'aménagement (EPA ?) sous la houlette de l'État. La vocation de cet établissement serait exclusivement dédiée à la réalisation de l'opération durant laquelle son conseil d'administration « jouerait un rôle de mise en convergence » des différentes préoccupations des collectivités représentées.

Il offrirait outre une garantie de réalisation dans le temps, l'avantage d'une gouvernance équilibrée, les moyens d'une maîtrise d'ouvrage efficace et une solide assise technique.

L'OIN pourrait être également un bon moyen de mise en œuvre de financements publics.

L' Atelier des territoires.

Ce serait une toute autre façon de faire qui s'organiserait à partir du choix d'un concepteur connu faisant autorité dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture.

En quelque sorte un exercice très organisé de maïeutique au cours duquel la méthode permettrait de dégager et d'affermir le programme et le parti d'aménagement d'une zone à urbaniser ou à rénover.

La démarche serait à mener sur un mode participatif, au travers d'ateliers thématiques animés par des spécialistes de chacun des domaines concernés.

Au terme du processus la commune disposerait des orientations nécessaires pour faire élaborer son projet avec l'assurance de mieux cibler les besoins tout en offrant la garantie d'un minimum de qualité urbanistique.

Le Contrat d'axe.

Ou comment articuler transports et urbanisme. C'est une pratique innovante en voie de normalisation, dont la terminologie n'est ni unifiée ni stabilisée, pas plus que le contenu, surtout dans un contexte d'évolution urbaine où il faut maîtriser la croissance urbaine et accompagner le développement des transports en commun.

Par analogie l'aménagement, l'implantation d'équipements publics, le renouvellement urbain, la densification engendrent de la croissance urbaine et donc de l'urbanisme.

Cette finalité étant validée, l'articulation entre transports et urbanisme deviendrait dans le cas qui nous intéresse un problème à résoudre.

L'idée de la démarche serait par conséquent de saisir le projet de TCSP et celui de la liaison routière entre la RN 1 et la RN 2 comme leviers d'amélioration du cadre de vie en devenir.

A cet effet on se servirait de l'articulation entre transports et urbanisme pour fédérer des collectivités indépendantes dans un projet de développement durable traitant du développement économique du front d'océan dans son ensemble, de l'usage des sols, de la trame verte, des espaces publics, de l'implantation des équipements, des mobilités douces, etc. en évoquant les pistes de financement envisageables et en coordonnant les calendriers de programmation.

6. La poursuite de la réflexion sans retarder l'action

6.1. L'évidence d'une décision rapide pour ne pas gaspiller un temps précieux, tout en s'accordant un supplément de réflexion.

Une prise de décision rapide sur le projet NEO s'impose en ce sens qu'elle semble à première vue dictée par la mise en service de la NRL prévue normalement pour 2020.

Pourtant, si l'on tient compte d'éventuels recours, des probables difficultés techniques et de l'aléa climatique, on peut même envisager un glissement de cette date de mise en service de la NRL, qui laisserait plus de temps pour l'achèvement des travaux routiers de la NEO.

Mais en réalité si l'on s'appuie sur la perspective de croissance dès maintenant de la demande de déplacements, vérifiée à ce jour (1% à 1,5 % par an) et qui ne pourra être satisfaite que par le mode « voiture particulière » en l'absence d'un autre dispositif bien adapté, l'augmentation du trafic sera régulière et il est probable que la mise en service de la NRL n'entraînera pas d'accélération de cette croissance.

Aussi sera-t-il nécessaire d'adopter des mesures correctrices pour au moins stabiliser le trafic bien avant 2020.

Paradoxalement, l'urgence du démarrage des travaux de la NEO est donc à relativiser, et le temps pour un complément de réflexion encore disponible, à commencer par la vérification de l'efficacité du projet actuel au regard de la réduction des difficultés de circulation sur l'ensemble de la voie littorale de Saint-Denis, avant son éventuel engagement.

Par ailleurs l'échéancier de sa réalisation proposé par le bureau d'ingénierie prévoit que les études complémentaires de topo/bathymétrie, de géologie, de géotechnique, de géophysique, de modélisation ainsi que celles relatives aux milieux naturels puissent débuter le quatrième trimestre 2014 pour s'achever un peu plus d'un an après.

La conception, soit les études d'avant projet et de projet, serait menée pour partie en temps masqué afin d'être bouclée en 2015.

De la même façon, les procédures réglementaires, prévues pour être engagées troisième trimestre 2014, devraient être terminées en 2016.

C'est ainsi que la dévolution des travaux relatifs à la protection maritime, à l'échangeur Ouest, au franchissement de la rivière Saint-Denis et à la tranchée couverte du Barachois devrait avoir été traitée également en 2016 et celle relative aux aménagements routiers Est, tels qu'ils sont prévus aujourd'hui, en 2018.

Pour théoriquement possibles qu'ils soient, ces délais sont néanmoins très courts, surtout en ce qui concerne la phase préparatoire élargie aux études complémentaires, aux études de conception et aux procédures réglementaires, jusqu'à la dévolution de la partie des travaux correspondants à l'infrastructure routière.

Ils le sont d'autant plus que la reprise et l'élargissement souhaitables de la réflexion amont qui n'est pas achevée, risqueraient d'en repousser encore le démarrage.

En résumé la mission estime que :

- l'échéancier de réalisation de la NEO tel que proposé par le bureau d'étude est très (trop) comprimé dans ses phases amont jusqu'à la dévolution des travaux relatifs à l'infrastructure routière,
- compte tenu de la nécessité de reprendre et d'élargir pour partie, la réflexion d'ensemble au regard de considérations relatives à l'aménagement durable du Nord de l'île de la Réunion et à l'urbanisme de Saint-Denis, il ne paraît pas réaliste de retenir que les études complémentaires pourront débuter fin 2014 pour être achevées un an après.
- l'objectif réaliste visé pour la mise en service de la NEO pourrait aller au-delà de 2020, ce qui laisse le temps de réfléchir encore un peu... Par contre, il faudrait envisager des solutions d'attente.

6.2. La poursuite plus en amont des réflexions à mener

Ce recalage de la réflexion plus en amont est indissociable de son élargissement. Pour autant, il ne doit pas être interprété comme une remise en question du projet actuel de la NEO.

Au travers de cette réflexion, il va s'agir de faire émerger une nouvelle image de la ville liée à l'océan et de donner une centralité à l'ensemble de la frange urbaine au delà du seul quartier du Barachois, tout en la réconciliant avec ses circulations.

Cette nouvelle image ne pourra pas se contenter d'être seulement urbanistique, elle devra être aussi (en partie) économique.

On peut estimer que le projet de la NEO est également sous-tendu par un double préalable qui devra avoir été levé au moins dans ses principes : la définition de la future ligne de TCSP et la continuité fonctionnelle RN 1/RN 2.

C'est aussi à ce prix que l'on pourra parler d'une requalification de la frange littorale cohérente et durable.

6.3. Quelques éléments-clé du champ de réflexion élargi

La réflexion qui permettrait de déboucher sur des propositions pertinentes et durables concernant le traitement de l'entrée Ouest de Saint-Denis devrait prendre en considération les éléments suivants (qui ne sont pas présentés selon un ordre particulier) :

- Les déplacements domicile/travail entre Saint-Paul et Saint-Benoît (a minima Saint-André) et leur évolution,
- Le lien fonctionnel entre le port maritime de Le Port, la ville de Le Port et l'aéroport Roland Garros de Gillot,
- La mise à niveau de l'aéroport Roland Garros de Gillot dont les conséquences importantes sur les aménagements péri-aéroportuaires existants ou projetés vont faire glisser un peu plus vers l'Est le poids des activités de l'agglomération de Saint-Denis,

- La disponibilité foncière utilisable pour le logement qui est plutôt située à l'Est,
- Le Projet de Rénovation Urbaine de la zone Nord Est Littoral avec ses deux secteurs de Marcadet-Océan-Vauban et Butor-Sainte Clotilde.

Cette zone n'a jamais été l'objet de stratégies d'aménagement, ni de dotations d'équipement, alors qu'elle devrait accueillir, selon le PLH de l'agglomération, dans les dix années à venir près de la moitié de la population nouvelle.

Cette zone verra certainement la mise en place d'opérations structurantes qui modifieront le tissu urbain existant et les relations fonctionnelles avec son environnement,

- Le programme définitif de l'Espace Océan et son insertion fonctionnelle dans le quartier,
- L'ouverture du centre historique sur l'océan,
- Le développement sur toute la façade littorale de Saint-Denis de la plate-forme TCSP de la NRL, pouvant être prolongée par la suite vers Quartier Français et après..., cette plate-forme étant susceptible d'évoluer vers l'accueil d'un transport en site propre guidé ou d'efficacité équivalente,
- La continuité fonctionnelle RN 1/RN 2 pour faciliter le transit et le quasi-transit,
- Les points d'échange inter-modaux et leur contenu, notamment des parcs relais.

6.4. L'exploration et l'évaluation des différents choix urbains possibles

Cette démarche serait à engager dans le cadre de la réflexion qui pourrait être initiée à l'occasion du lancement d'un éventuel processus de requalification de la frange littorale de Saint-Denis.

Au stade actuel d'évolution du projet, il importe moins en effet de se pencher sur les différents choix urbains possibles, que de réfléchir à la méthode la plus adaptée pour arriver à les déterminer dans de bonnes conditions de partage et d'appropriation.

6.5. La décision rapide du « qui finance quoi ? »

Cette décision est d'évidence celle qui devrait permettre d'avancer sûrement dans la définition des choix techniques avec 4 grands domaines à répartir selon les cas : la défense contre l'océan, les infrastructures routières, le TCSP et sa plate-forme, les aménagements urbains.

Les décisions relatives aux financements des autres interventions, l'aménagement et l'équipement des zones urbaines à requalifier, les acquisitions foncières hors emprises techniques, etc., pourraient être traitées ultérieurement dans une deuxième phase et concerneraient plus exclusivement la commune de Saint-Denis.

S'agissant des 4 grands domaines évoqués plus haut, les investigations techniques déjà réalisées, à compléter pour certaines d'entre elles, devraient suffire pour décider au moins dans les grandes lignes, de la répartition à convenir entre collectivités.

6.6. Du choix des maîtrises d'ouvrage à la mise en place des outils opérationnels

Après le « qui finance quoi ? », il s'agirait de déterminer « qui fait quoi ? », sur le territoire considéré, concernant non seulement l'Ouest de la façade littorale de Saint-Denis, mais également l'Est de cette façade.

Outre l'engagement de l'action foncière pour s'assurer à l'avance de la maîtrise des terrains d'assiette nécessaires aux futures interventions par le biais d'un opérateur foncier, il s'agirait aussi de fixer rapidement le ou les périmètres opérationnels et leur programme.

Ces différents périmètres opérationnels pourraient être, selon les cas, associés à la procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), afin de garantir leur équilibre financier.

Le choix de l'outil d'aménagement dédié devrait être assorti à la taille et à l'ambition des projets à réaliser, Établissement Public d'Aménagement (EPA) local ou mixte, Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) ou tout autre outil susceptible d'apporter à la fois la continuité et la durée dans le temps, les compétences techniques indispensables et les garanties d'une gouvernance équilibrée et efficace.

Ce choix pourrait être décidé sans qu'il soit nécessaire de disposer au préalable du contenu définitif des futures interventions.

6.7. Les actions pouvant être engagées rapidement

Elles sont au nombre de 5 mais cette liste n'est pas exhaustive.

6.7.1. Réduire le trafic automobile

La mission estime que préalablement à toute intervention visant à réduire le trafic, une enquête origine/destination avec modélisation devrait être menée pour mieux en connaître la constitution, ainsi que pour mesurer les effets prévisibles du projet NEO sur la circulation automobile en frange littorale de Saint-Denis.

Par ailleurs plusieurs pistes sont proposées dans le PDU et il serait intéressant et utile d'en mesurer le plus tôt possible la pertinence :

- mieux organiser l'offre existante de transport collectif et ses capacités par une augmentation des cadencements et l'amélioration des connections entre les différents réseaux,
- rendre plus difficile le stationnement en centre-ville,
- mettre en place 2 ou 3 solutions provisoires de parcs relais de stationnement aux entrées de ville, connectés efficacement aux réseaux de transport collectif et les tester.
- traiter le problème de l'alimentation en marchandises de Saint-Denis

A défaut de réduire sensiblement le trafic existant, ces dispositions devraient au moins permettre dans un premier temps de le stabiliser.

Au-delà de ces pistes, l'élaboration d'un Schéma de Transport Collectif (STC), relatif à l'ensemble de l'arc Nord de l'île de Saint-Paul à Saint-André, pourrait être aussi engagée afin de pouvoir disposer rapidement d'un document de référence utilisable pour développer de façon cohérente les différents réseaux de transport concernés.

6.7.2. Engager la réalisation du complément du pont ouest à 2x2 voies

La réalisation anticipée de cet ouvrage, d'un avis partagé, serait de nature à améliorer sensiblement les conditions de circulation à l'Ouest du Barachois.

Elle serait rendue possible dès stabilisation du projet de raccordement côté Ouest de la NRL.

Cette réalisation devrait être confirmée préalablement par une étude de circulation.

Elle devrait être également accompagnée de l'organisation de la diffusion du trafic en aval au droit de la préfecture, au risque de seulement déplacer la congestion.

6.7.3. Améliorer la fluidité du boulevard littoral

Dans un premier temps l'intervention pourrait consister à regrouper les accès et les sorties sur le boulevard littoral afin d'en diminuer le nombre.

En limitant ainsi les points d'échange pour ne privilégier, si possible, que les seuls échanges dénivelés existants, on pourrait réduire sensiblement la dizaine de feux tricolores positionnés sur les boulevards Lancastel et L.Rambaud.

La trame urbaine resterait tournée vers le Sud et la circulation interne aux quartiers bordant le littoral de l'Espace Océan à Butor et à Sainte-Clotilde, serait assurée par l'aménagement des contre-allées et le bouclage des voies sans issue.

Sans attendre, puisqu'il semble que le chantier relatif à la Cité des Arts soit déjà ouvert, les travaux d'amélioration de la fluidité du boulevard littoral pourraient débiter au droit du quartier Le Butor.

Viendraient ensuite le traitement du boulevard Lancastel, puis celui du boulevard L.Rambaud et de l'ancienne route de Gillot qui lui est parallèle.

Dans un second temps pourrait alors être envisagé l'achèvement de l'amélioration de la fluidité du trafic en engageant les travaux découlant des études de faisabilité évoquées au point suivant.

6.7.4. Explorer la faisabilité et la mise en œuvre phasée de 3 points de diffusion au maximum depuis le boulevard littoral et la RN2

Il s'agirait de ramener à 3 au maximum le nombre des points de diffusion pouvant assurer à terme tous les mouvements au niveau, à titre indicatif, du boulevard de l'océan, des patates à Durant, de la RN 102, pour pouvoir supprimer par la suite et progressivement toutes les autres entrées et sorties.

6.7.5. Réfléchir aux connexions des réseaux de transport collectif interurbain et de transport collectif urbain, en vue de modifier l'emplacement de la gare routière.

En l'état actuel de son positionnement, cette gare routière n'offre pas pour les voyageurs et utilisateurs tous les avantages qu'ils sont en droit d'attendre et de fait bride le recours au transport collectif.

Par ailleurs son maintien pour l'avenir dans sa position actuelle, compliquerait inutilement l'aménagement et la mise en valeur de la frange urbaine littorale.

Il importe par conséquent de pouvoir, sans trop tarder, évaluer et tester d'autres solutions alternatives, dont la mise en place rendrait moins attractif le recours à la voiture particulière, précisément pour les déplacements domicile/travail en améliorant le confort des correspondances entre les différents réseaux de transport collectif.

7. Les recommandations en guise de conclusion

Le projet NEO par sa nature, ses caractéristiques techniques et son coût prévisionnel devrait être l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDB).

En effet, sur la base des textes en vigueur régissant l'organisation des débats publics, les projets de création de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ainsi que les élargissements de routes existantes à 2 voies pour en faire des routes à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées, sont obligatoirement soumis à une saisine par le maître de l'ouvrage ou la personne publique responsable du projet de la CDNP si leur coût est supérieur à 300 millions d'euros ou si la longueur du projet est supérieure à 40 km.

Le coût estimatif du projet NEO dans sa globalité y compris les protection maritimes nécessaires et quelques aménagements urbains, aires de stationnement, etc. est actuellement évalué à 585 M€ en valeur 2013 dont 485 M€ pour la première phase.

Le seuil de saisine de la commission est donc d'ores et déjà dépassé.

Au-delà de cette obligation, la mission émet les recommandations qui suivent.

1. Vérifier l'efficacité du projet actuel de la NEO pour améliorer la circulation et continuer à réfléchir

Compte tenu de la croissance continue de la demande en déplacements, la mise en service de la NRL n'aggraverait pas brutalement la congestion du trafic à l'ouest de Saint-Denis et il serait vain d'emballer à titre préventif le lancement des travaux de la NEO sans avoir au préalable évalué pleinement leur intérêt au regard notamment de leur coût prévisionnel.

Cette évaluation pourrait être menée sans attendre à partir d'enquêtes origine/destination avec modélisation afin de mesurer précisément le niveau d'amélioration probable de la situation actuelle en matière de circulation automobile.

Par contre le temps est venu d'engager sans plus attendre une réflexion d'ensemble sur ce que deviendra la façade littorale de Saint-Denis en terme de contenu, de fonctionnement urbain et de liaisons avec les autres communes de l'arc Nord de la Réunion.

S'agissant d'enjeux très conséquents pour l'avenir de l'île, l'idée pourrait être d'aboutir à un projet, probablement plus important que l'actuel, mais dont la réalisation serait susceptible d'être étalée dans le temps, avec plus d'assurance d'une bonne cohérence d'ensemble.

Une attention toute particulière devrait aussi être portée aux dates prévisibles d'entrée en fonctionnement des différents moyens projetés pour répondre à la demande de déplacements.

Il s'agirait là, a minima de l'indispensable concomitance des mises en service de la future ligne de TCSP et de la nouvelle entrée routière ouest, à peine de prendre des risques de désordres urbains sensibles.

2. Prendre un recul suffisant pour ne rien oublier

Quelle que soit la distance d'observation, la façade littorale de Saint-Denis est toujours au cœur d'un territoire plus étendu :

- l'agglomération
- l'espace Le Port/l'aéroport Roland Garros
- l'arc Saint-Paul/Saint-Benoît

De cette façade, de ses contenus, de ses fonctionnalités et de son rayonnement, vont donc toujours dépendre les essors de l'île, qu'il s'agisse du développement économique en général ou plus simplement du tourisme.

La plus grande attention devrait également être portée aux déplacements dans ces territoires au-delà de leur strict aspect routier.

3. Lancer sans plus attendre une démarche préparatoire visant à fixer pour le futur de la façade littorale, un objectif ambitieux et réaliste allant de l'entrée Ouest à l'entrée Est.

Différentes méthodes existent, inspirées des démarches OIN, Ateliers des territoires ou Contrat d'axe par exemple, qui ont fait leurs preuves. Pour autant il ne faudrait pas exclure toute solution originale afin de tenir compte de la singularité locale.

La mission estime pour sa part que la méthode à retenir devra présenter au moins les deux qualités suivantes :

- elle devra permettre et susciter, compte tenu de la pluralité des maîtrises d'ouvrage et des bailleurs de fonds, l'expression de points de vue différents et leur synthèse,
- elle devra aussi garantir dans le temps l'achèvement de réalisations lourdes et complexes, exigeantes techniquement et fortement consommatrices en moyens.

A cet égard sa préférence s'orienterait plutôt vers une démarche prévoyant la mise en place d'un outil opérationnel d'aménagement dédié.

Une démarche proche de la démarche OIN qui intègre ce type de dispositif est en définitive la solution qu'elle recommande.

4. Commencer à faire réellement fonctionner le syndicat mixte regroupant les autorités organisatrices de transports collectifs urbains et interurbains.

À noter au passage qu'en matière de transport collectif interurbain, le partage des compétences organisatrices entre la Région et le Département, compte tenu des différentes solutions disponibles aujourd'hui ou envisagées à terme (Trans Eco Express, RRTG, Cars jaunes, en site propre ou non, guidé ou pas, etc.), devrait être davantage clarifié.

Se servir du contenu du PDU 2013/2023 de la CINOR pour passer à une définition partagée des transports collectifs sur le territoire de la CINOR, puis au-delà.

L'idée d'un grand PDU appliqué à un territoire reliant au moins Saint-Paul à Saint-André pourrait alors être développée et mise en œuvre.

Enfin, tout en étudiant la continuité RN 1/RN 2 réfléchir à la mutualisation des axes et plate-formes de transport collectif en site propre ainsi qu'à leur évolutivité.

5. Ne plus attendre pour aborder et conclure l'aspect budgétaire et financier du projet, c'est à dire le « qui paie quoi ? ».

Auparavant et après avoir évalué en plus des coûts d'investissement, les coûts de gestion de la future infrastructure routière, tester l'hypothèse d'un péage urbain.

Tester également la faisabilité financière d'une ou de plusieurs opérations d'aménagement concerté, intégrant la participation aux équipements, la cession des droits à bâtir, etc.

6. Après définition du futur périmètre d'intervention qui ne devrait pas nécessiter d'études lourdes, et mise en place des outils de maîtrise foncière (ZAD ?, DUP travaux ?), demander à l'Établissement Public Foncier de la Réunion (EPFR) de commencer les acquisitions des terrains privés en vue d'une opération d'ensemble.

7. En attendant, plusieurs interventions ponctuelles visant à améliorer la fluidité de la circulation automobile pourraient être entreprises sans hypothéquer l'avenir, tout en servant de test sur le bien-fondé de certaines propositions pouvant d'ores et déjà être envisagées dans le projet.

Elles auraient aussi pour effet, toutes choses égales par ailleurs, de retarder l'asphyxie et ainsi de permettre d'avoir un peu plus le temps de bien mettre au point le propos définitif.

Une liste indicative et non exhaustive de quelques-unes de ces actions est présentée au chapitre précédent, [paragraphe 6.7](#).

Marc ARNAUD

Inspecteur général de l'administration
et du développement durable

Annexes

(documents séparés)

1. Lettre de mission
 - Lettre des ministres des Outremer et des transports au Vice-Président du CGEDD
 - Lettre de Mission
2. Lettre du préfet de la Réunion aux élus
3. Accord État-Région de 2010
4. Convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement
5. Carte de l'île de la Réunion
6. Trafics 2011 sur le réseau routier national
7. Extrait de la carte IGN concernant Saint-Denis
8. Orientations envisageables pour la traversée routière de Saint-Denis
9. Extrait du réseau de voirie de Saint-Denis
10. Photos aériennes de Saint-Denis et ses environs
11. Compte-rendu du comité de pilotage de la NEO du 2 mai 2014
12. Synthèse de la variante B du projet NEO
13. Fiche projet NEO du Conseil Général
14. Échéancier de réalisation
15. Extraits du Schéma d'Aménagement Régional 2011-2030
16. Synthèse du PDU 2013-2023 de la CINOR
17. P 26 à p 35 du dossier ANRU PRU NEL
18. Liste des personnes rencontrées
19. Glossaire des sigles et acronymes

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**

**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

