



Position de l'Association Initiatives Dionysiennes dans l'enquête publique sur la Nouvelle Route du Littoral 30 novembre 2011

Historique et constats

La concertation publique sur la Nouvelle Route du Littoral (NRL), lancée en avril-mai 2011, est prévue à l'article L300-2 du Code de l'Urbanisme. Cette procédure a reçu un avis favorable de la mairie de Saint-Denis, celle de La Possession n'ayant pas répondu dans les délais impartis. L'enquête publique qui lui fait suite a lieu du 2 novembre au 2 décembre 2011. C'est à cette dernière que nous répondons par la présente. Elle porte sur l'utilité des acquisitions et travaux relatifs à la construction de la NRL.

L'ancienne route en corniche de 1963, qui avait sonné le glas du « Ti' Train lontan », chantée par le ségâtier Michel Admette dans les années 60, construite en deux fois une voie, avait à l'usage été jugée trop dangereuse. Elle avait été transformée en deux fois deux voies, livrée le 5 mars 1976. Cette nouvelle route est encore présente actuellement. Elle a été sécurisée à de nombreuses reprises, par la pose de filets et plus récemment de gabions (dernière sécurisation en 2008-2009). Deux gros éboulements ont émaillé son histoire, l'un de 34500 m³ en 1980, l'autre de 30000 m³ au PK 11,5 en 2006.

Sa dangerosité est attestée par de nombreuses victimes, 99 au total depuis 1976, dont 22 dues aux éboulis (soit deux morts tous les trois ans), et donc 77 par l'accidentologie classique. Mais si l'on compare au nombre annuel de décès sur les routes à La Réunion, en moyenne entre 50 et 100, 51 pour l'année 2010, la proportion de décédés sur la RL est d'environ 3,3% de toute l'accidentologie réunionnaise.

Qui plus est, depuis sa sécurisation de 2008, on n'a déploré aucune nouvelle victime en trois ans, alors qu'avant ces travaux, on déplorait 9 victimes dues aux éboulis entre 1995 et 2008, et 13 dues aux éboulis entre 1976 et 1995. La sécurisation de 2008 a donc eu des résultats positifs. Le dernier risque est l'impact des houles sur la digue, ce qui nécessite un entretien régulier. Le risque sismique est négligeable.

La RL est une voie économique capitale à La Réunion, faisant le lien entre les deux arrivées de marchandises, l'aéroport Roland-Garros et Le Port. Or elle est régulièrement soumise :

- soit à fermetures : 1 à 4 jours par an liées à la houle ou fortes précipitations, 1 jour par an en cas d'éboulis, 8 jours en cas de gros éboulis ;
- soit à basculements : 63 jours par an avant sécurisation, 35 jours par an depuis 2008.

Le coût de ces fermetures et basculements doit être pris en compte dans les raisons de la construction d'une NRL. On estime que la maintenance de la route actuelle offre un surcoût de 1 million d'euros à La Réunion, en plus de la maintenance du réseau habituel, mais il ne faut pas croire que l'exploitation de la NRL sera plus économique

La fréquentation de la RL actuelle est de 55000 véhicules par jour, mais elle n'est pas la plus élevée de l'île : la liaison Le Port-Saint-Paul est fréquentée par 80000 véhicules, Saint-Louis-Le Tampon par 57000, Sainte-Suzanne-Saint-Denis par 57000 également. La RL assure 60% du fret. Son rôle économique est donc vital pour l'île.

En clair, une NRL doit :

- régler un problème de sécurité en évitant en particulier d'autres morts et blessés liés à l'accidentologie classique, ce qui ne paraît pas concevable, car comment éviter un accident qui ne dépend pas de la structure routière où il a lieu ?
- faire disparaître les conséquences économiques d'une gêne à la circulation, qui ne dépend pas non plus de la NRL mais bien de l'aménagement de ses extrémités ;
- faire disparaître les embouteillages à l'entrée de Saint-Denis et à La Possession ;
- tenir compte des désordres dans la structure de la RL actuelle (usure de la carapace protectrice en tétrapodes et circulation d'eau dans les remblais) ;
- pallier une inadaptation de la RL actuelle aux transports en commun en site propre (TCSP) et aux déplacements doux (piétons et vélos), ce que n'a pas non plus prévu la NRL sur ce dernier point.

Analyse

Les sécurisations successives tendent à être de plus en plus efficaces, sauf gros éboulis de plusieurs millions de m³, imprévisibles. Il convient donc de pousser cette sécurisation de façon à tendre vers zéro le risque de gros éboulis. Il apparaît que la solution la moins coûteuse pour tendre vers cet objectif est de mettre le début de la RL actuelle en tunnel, car le risque de gros éboulis est maximal sur cette portion de la Route.

Les bouchons de Saint-Denis dépendent plus de l'inadaptation du réseau dionysien à accueillir les véhicules venant de l'ouest, surtout aux heures de pointe que d'une éventuelle NRL, dont le budget (1,6 milliards d'euros) ne couvre pas l'aménagement de l'arrivée sur Saint-Denis. AID constate avec satisfaction que la NRL intègre désormais le traitement des extrémités dans son projet, mais pas sur le plan budgétaire, ce qui grèvera très lourdement le budget du projet primitif. De plus, cet aménagement des extrémités à l'entrée des villes de La Possession et de Saint-Denis doit être un préalable à la construction de la NRL. En effet nous pensons que la fiabilisation, deuxième argument de la Région pour la construction de la NRL, dépend étroitement, en ce qui concerne les embouteillages à l'entrée des villes, de ces aménagements. Au final nous pourrions juger de la nécessité de la NRL après ces aménagements, et ce qui reste des problèmes de fiabilisation.

Les bouchons de La Possession sont liés aux basculements ou à la houle. Un échangeur, réclamé par les Possessionnais, aurait dû voir le jour depuis longtemps.

D'une manière plus générale, les embouteillages occasionnent du stress et altèrent la santé au travail, tout en augmentant la consommation d'essence et donc la pollution. Ils coûtent cher à La Réunion en temps de travail perdu.

La croissance des véhicules journaliers est en partie liée à la RDT (Route des Tamarins), qui a augmenté le trafic sur l'Ouest d'environ 15%. Dans le même temps, la Route des Plaines est de moins en moins fréquentée. Mais la croissance de la circulation sur la NRL ne le devra à rien d'autre qu'à l'augmentation constante des immatriculations réunionnaises : + 25000 véhicules par an, chiffre qui a tendance ces deux dernières années à se ralentir du fait de la crise.

On peut différencier quelques principales catégories d'usagers de la RL :

- ceux qui viennent travailler sur le Nord, sans avoir besoin de leur véhicule lorsqu'ils travaillent, générant embouteillages-ventouses d'où un besoin de terrains pour des places de parking de plus en plus rares sur le chef-lieu ;
- ceux qui travaillent sur le Nord mais nécessitent leur véhicule dans leurs déplacements (nous pensons en particulier aux artisans) ;
- le déplacement pour le plaisir ;
- les transports en commun ;
- les transports en pondéreux.

La croissance des déplacements est liée aux emplois concentrés au Nord, à un marché du logement insuffisamment fluide, à une grande faiblesse de l'offre de transports en commun (7% des déplacements pour 2,4% de la consommation en carburants fossiles).

Les alternatives envisageables

Garder le tracé actuel, c'est accepter le risque d'un éboulement en masse, qui existe déjà sur de nombreuses routes nationales hexagonales, ainsi dans les Alpes. La NRL n'est pas de plus exemptée de ce risque, par les masses d'eau et de rochers que cela engendrerait, y compris sur les viaducs prévus dans le nouveau tracé. Sécuriser ce problème majeur, raison n°1 de la construction de la NRL, peut se faire à moindre coût, étape par étape, tronçon par tronçon, sur la RL actuelle. On pourrait, comme nous le disons plus haut, commencer par dévier en tunnel les premiers km de la RL actuelle.

Agir sur la demande des déplacements :

- hausse du prix du carburant, qui n'influe en rien le volume des déplacements s'il est progressif ; taxe sur les produits pétroliers, avec une hausse importante qui peut être programmée sur plusieurs années avec des mesures compensatoires ciblées:

- a) Sur certaines activités économiques qui ont besoin de ces produits pétroliers (mais compensation inférieure à 100% et décroissante pour les inciter à évoluer)
 - b) Sur certaines professions spécifiques
 - c) L'excédent de perception pourra être consacré à des investissements complémentaires pour les transports en commun hors des axes principaux
- mise en place, en l'absence d'un péage, d'un service d'auto-voiturage spécifique sur la RL actuelle, éventuellement en covoiturage de location partagée ;
 - mise en place d'un péage, incitant au covoiturage (efficace sur le plan du bilan carbone s'il est d'au moins de trois personnes par véhicule), ce qui amènera de la convivialité ; cependant il est socialement inégalitaire sans alternative de transport en commun ; l'argent du péage permettrait de créer une carte d'abonnement sur un réseau de bus inter-cités dont le coût serait fonction du revenu réel de chacun, basé sur la déclaration fiscale ;
 - développement de l'immobilier et de l'offre de logements adaptés sur Saint-Denis, Là encore existe un problème de foncier, que l'on peut pallier par les logements collectifs ;
 - relocalisation d'emplois vers l'ouest par une bourse d'échanges et des aides publiques ;
 - moyens autres pour les transports pondéreux, comme par exemple construction d'un vrai Port sur l'Est pour desservir le Nord et l'Est ;
 - favoriser les TC sur la RL en tous temps (véhicules prioritaires, restriction d'accès aux autres véhicules)
 - développer les offres alternatives :
 - a) Cabotage maritime des pondéreux,
 - b) Pipeline pour produits dangereux (hydrocarbures et charbon pulvérulent),
 - c) Déconcentration du traitement de la canne sur les sites des balances (broyage, concentration, méthanisation de la biomasse, le méthane ainsi obtenu voyagera aussi par pipeline).

Elargir côté mer la RL pour la mettre à l'abri de la houle : reprendre les talus et faire une carapace de tétrapodes, d'au moins la largeur de la route actuelle, envisageable du PK5 à La Possession. Avant le PK5, tunnel à deux tubes séparés aboutissant à mi-distance entre l'arrivée Nord et le boulevard Sud, pour mise en place d'un échangeur à mi-hauteur, en démotivait l'accès sur Le Barachois , et en fluidifiant le trafic sur le Boulevard Sud

Autre idée d'aménagement sur l'Ouest de Saint-Denis : nous le rappelons, c'est un préalable indispensable à la NRL, et c'est un projet complet de ville à revoir, avec le passage d'une quatre-voies et une liaison avec la quatre-voies du Chaudron :

- Soit route à niveau terre, avec couverture paysagée, en supprimant tous les stationnements de plein air du quartier du Barachois, en élargissant le pont, rachetant les bâtis, et en requalifiant ainsi le futur Pôle Océan ;
- Soit route souterraine, projet actuel de la municipalité auquel nous ne souscrivons pas, pour des raisons d'exploitation, de travaux et de coût très élevé ;
- Soit digue en mer depuis l'embouchure de la Rivière Saint-Denis, en prêtant attention à sa hauteur (pour les voiliers) si l'on veut mettre un port de plaisance et une plage en place sur Saint-Denis.
- Fluidification du trafic sur le Boulevard Sud (cf. supra) et des voies alentour

Aménagement de la RD41

En itinéraire bis, pour suppléer les éventuels basculements ou fermetures diverses d'exploitation. Il doit être progressif, associant élargissements, aménagement des extrémités, élargissements dans les virages pour les PL, en veillant au respect des propriétés privées, ouvrages d'art pour raccourcir le trajet dans les ravines.

Aménagement d'une quatre-voies de La Possession–Ravine à Malheur-Saint-Denis

Nous ne défendons pas ce projet très coûteux, déjà étudié, à l'impact environnemental non négligeable, posant entre autres les problèmes de raccordement aux extrémités, les nombreux tunnels et ouvrages d'art, le basculement du trafic sur le Boulevard Sud (entrée de l'hôpital en particulier), sa prolongation jusqu'à La Rivière Des Pluies. A noter que ce projet avait été abandonné, rendu obsolète par celui du tram-train.

Et, bien sûr, le rail

Animé par l'électricité, en faisant en sorte que ses sources soient de moins en moins polluantes (la part actuelle du charbon dans la production d'électricité à La Réunion est de 50%), maillé avec un réseau de bus à proximité des stations, bus fréquents, maniables, permettant les liaisons faciles entre les écarts et les gares, allant de Sainte-Rose à Saint-Joseph.

L'avis d'AID sur le projet de NRL

Nous estimons, à AID, que les arguments du projet régional sont insuffisants, d'autant que des projets autres, moins coûteux et autant créateurs d'emplois, sont envisageables. Au-delà de ces projets alternatifs que nous avons développés et qui sont déjà une raison suffisante de ne pas faire le projet régional actuel de NRL, c'est l'essence même, le projet de vie de la construction de cette route que nous remettons en cause :

- Incitation de tout un chacun à mettre un cierge de plus à Sainte Automobile, ce qui n'est plus dans l'air du temps, dans la mesure où la hausse du prix de l'essence incitera de moins en moins à rouler. C'est le choix du tout-voiture dans un schéma d'aménagement du territoire qui se veut ainsi contraire aux normes écologiques (rappelons que deux tiers de notre énergie importée sert à nos déplacements) ; et qu'en est-il du projet GERRI porté par la Région ? Cette NRL ne témoigne que du mauvais sens vers lequel la Région se dirige dans l'optique de ce projet pour 2030 ;
- Projet écologiquement désastreux: combien de m³ de pierres déplacées, combien de m³ de bétons coulés, combien de camions pour réaliser cet ouvrage ? Le ciment viendra de l'extérieur, comme d'autres matériaux probablement. Combien de production de CO₂ pour cette opération ?
- Projet qui ne règle en rien certaines problématiques majeures du transport à la réunion, comme donner le choix au Réunionnais d'utiliser un autre mode de transport que la route, permettre aux ménages réunionnais ne disposant pas de véhicules (dernière enquête Insee 2007: 31%) de se déplacer confortablement et rapidement ;
- Projet qui renforce la place de l'automobile, rendant encore plus difficile de basculer du tout-automobile vers d'autres modes de transport. Pourtant la croissance du parc automobile entraîne une saturation inévitable du réseau, s'accompagnant des problèmes de pollutions et de santé publique. **Il y a donc lieu de traiter le vrai problème: quelle alternative à l'automobile ?**
- Limites du financement de la NRL :
 - o qui ne prévoit pas le traitement des extrémités ;
 - o au détriment d'autres portions de route à La Réunion, comme la desserte de Saint-Joseph, l'arrivée sud, par la quatre-voies, sur Le Tampon, la route de Cilaos, le contournement de Saint-Benoît ;
 - o au détriment du développement des énergies renouvelables, bien malmenées par le gouvernement actuel.

- :
- La NRL va dans le sens de la pérennisation d'une société, d'une civilisation consumériste du tout-automobile, alors que l'avenir nous vocifère de changer nos comportements, de créer une nouvelle logique de pensée, de civilisation.
 - La NRL ne va pas dans le sens du développement durable ni du projet GERRI, dont le but avoué est de faire de La Réunion une île verte exemplaire dans le Monde, en autosuffisance énergétique, quand 62 % de notre consommation énergétique sert à notre mobilité, mobilité illustrée et favorisée par la NRL, et que 50% de notre électricité provient du charbon importé.

Que proposons-nous à AID ?

Nous proposons à court terme :

- de mettre en place un bureau d'optimisation des trajets, de relocalisation des entreprises et de leurs activités, ainsi que du lieu de résidence de leurs employés, accompagner ces mêmes entreprises dans les déplacements de leurs personnels.
- d'augmenter substantiellement le prix des carburants et de verser en compensation à chaque réunionnais un montant égal en monnaie locale
- d'offrir simultanément une desserte cadencée et maillée en transports en communs ayant la priorité de passage
- d'aménager la route de la montagne (RD41) pour augmenter sa capacité d'être un axe alternatif à la RL
- de poursuivre les opérations de sécurisation actuelles de la RL
- d'acquérir des barges de transport maritime pour une liaison Le Port-Sainte Marie
- de réparer la structure du remblai de la RL
- d'élargir la protection de la digue côté mer entre le PR5 et la Possession, éventuellement avec des dispositifs recueillant l'énergie de la houle
- de mettre en tunnels du PR5 au Boulevard sud

A moyen terme :

- de remettre en place un projet de transport en commun ferroviaire prévu dès le départ pour faire Saint Benoît –Saint Joseph, en maillant le territoire, au moyen de bus de petite taille mais ayant des passages fréquents, à proximité des gares pour éviter de construire de trop grands parkings.
- d'offrir de nouveaux modes de déplacement (vélos, scooters électriques, petites véhicules à air comprimé)
- d'étudier et de réaliser les villes du XXI^e siècle à la Réunion

A long terme

- en fonction de l'évolution du niveau de l'océan et de l'augmentation de la puissance des cyclones et des houles cycloniques, il sera possible de reconstruire la route plus en hauteur sur la 2^e partie et de raccorder aux tunnels

Il nous semble utile de politiser ce débat, de revenir à la racine des choix de société et leurs justifications. Nous souhaiterions que le choix soit donné aux Réunionnais, et ce n'est pas avec une enquête publique suivant une concertation publique où moins de 200 personnes se sont exprimées qui pourra rallier la majorité des avis des habitants de La Réunion.

Il y a d'autres urgences à la Réunion pour utiliser en période de pénurie budgétaire ces 1,6 milliards d'€, plus les rallonges inévitables de dépassement de budget, ne serait-ce que les raccordements non compris dans le budget initial ? Des routes, un train, des écoles, des hôpitaux, des théâtres, des stations d'épuration, la conversion de l'agriculture, la conversion énergétique ?

Qui informe les Réunionnais que d'autres choix sont possibles ? Nous sommes dans une communication institutionnelle depuis des années, dans une logique de crainte, parce que chaque incident ou accident est relayé à outrance, nous avons été conditionnés et il est difficile de se faire une opinion dépassionnée sur ce sujet. Ce choix est aussi fait car les masses d'argent en jeu sont colossales, et une fois de plus l'oligarchie politico-financière va enrichir les grands groupes internationaux.

Dossier rédigé le 30 novembre 2011 pour l'Association Initiatives Dionysiennes par Bruno Bourgeon, Amendé par Alain Busser, Thierry Denys, Olivier Heye, Gérard Mamet, et Jean-Marc Tagliaferri, Soutenu par Edwige Guerrier, Etienne Rondeleux, Nila Minatchy, Loïc Damey, Benjamin Coudriet, Christiane Sudnikowicz,