

ASSEMBLEE PLENIERE DU 19 NOVEMBRE 2002

PRECONISATIONS DE LA COMMISSION
« AMENAGEMENT, ENVIRONNEMENT ET TRAVAUX PUBLICS »
SUR LE RAPPORT DU CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES
« LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DU SYSTEME
DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'ILE DE LA REUNION »

*Adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés des membres présents et représentés
(2 abstentions)*

Suite à une saisine du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en date du 9 juillet 2001, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a élaboré un rapport sur « Les projets de développement du système de transports terrestres de l'île de la Réunion ». Ce rapport a été présenté à l'ensemble des partenaires locaux le 28 juin 2002 au Conseil Régional et à la Commission « Aménagement, Environnement et Travaux Publics » du C.E.S.R. le 24 octobre dernier.

Cette Commission a souhaité faire part de ses réflexions sur ce rapport et rappeler quelques unes de ses préconisations, adoptées par le C.E.S.R. précédemment.

Au préalable, elle se félicite de l'élaboration de ce rapport qui permet d'avoir une évaluation extérieure à la Réunion sur ce dossier sensible.

Globalement, elle partage l'analyse et les recommandations faites. Cependant, elle tient à souligner des points qui lui paraissent importants et à faire quelques remarques sur des options arrêtées.

1. La vision globale et cohérente du projet Réunion concernant les transports terrestres (mode routier et « ferroviaire ») est approuvée et soutenue, ce qui prouve la pertinence des choix faits de manière consensuelle par les partenaires locaux.

2. Le coût de réalisation du projet, bien qu'élevé, est estimé juste et nécessite une mobilisation financière importante de l'ensemble des acteurs potentiels (Europe, Etat, Collectivités Locales).

La préconisation de l'étaler dans le temps peut en décevoir plus d'un, cependant la Commission estime qu'elle peut répondre à un lissage de l'affectation de fonds d'investissements publics dans l'économie de l'île avec toutes les conséquences que cela impose (emploi, formation, aménagement du territoire, allotissement, ...).

Elle permettra également de prendre en considération, pour la partie ferroviaire, la problématique économique et sociale qui découlera inévitablement du « basculement » de tout ou partie du transport en commun routier de personnes à celui ferroviaire.

La Commission estime, en effet, que l'un des gages du succès du projet ferroviaire passe aussi par son appropriation par les transporteurs routiers. De plus, elle souhaite que ce « basculement » ne se fasse pas sur des délais trop longs qui hypothéqueraient l'appropriation par la population des nouveaux modes de transport.

3. Pour ce qui est du T.C.S.P., la Commission estime important le choix d'un nombre limité de stations, permettant des lignes les plus directes possibles (évitant autant que faire se peut les « boucles urbaines ») et entraînant un gain de temps pour les futurs utilisateurs.

Elle insiste fortement sur la nécessaire articulation (spatiale et temporelle) entre le T.C.S.P., les transports intra-urbains et les aménagements périphériques des stations. Cette prise en considération et son bon phasage sera aussi gage de succès pour le projet. Aussi se prononce-t-elle pour un échancier accéléré.

Si la Commission estime judicieuses les recommandations sur la branche Est du T.C.S.P. -bien qu'elle ait une nette préférence pour une réalisation directe et rapide en tout ferroviaire- et sur celles concernant la liaison routière et T.C.S.P. Saint-Denis/La Possession, elle reste sceptique en ce qui concerne un péage routier qui viendrait en totale substitution à la taxe sur les carburants.

Sur ce point, la Commission rappelle néanmoins que le Conseil Economique et Social Régional avait recommandé, dans son rapport sur les déplacements, une taxation plus forte de la voiture individuelle dès lors qu'un transport en commun en site propre serait mis en service. Elle suggère donc, avant toute décision en ce domaine, que des études plus précises soient menées avec toutes les conséquences découlant des différents choix possibles.

4. En ce qui concerne le routier, et au-delà des priorités que sont la route des Tamarins, la R.N.3 ou la route du Littoral, la Commission souhaite, pour cette dernière, un phasage par tronçon(s), priorisant les zones les plus à risques. Elle souhaite également que les contournements des communes (Saint-Joseph, Saint-Pierre, Grand Bois, Le Tampon) ne soient pas renvoyés aux « calendes grecques ». Ils doivent pouvoir être entrepris, le plus rapidement possible, en coordination avec les collectivités concernées, au mieux après ceux de La Saline et de Saint-Leu.

5. La LOOM offre la possibilité à la collectivité régionale d'obtenir de l'Etat un transfert de compétences sur le réseau des routes nationales. Si ce transfert a certes un effet financier bénéfique (accès au fonds de compensation de la T.V.A.), une meilleure mise en cohérence évidente de la politique des transports, voire une accélération des procédures, elle a aussi des inconvénients non négligeables. A ce titre, la Commission avait préconisé que préalablement à tout transfert, un état des lieux exhaustif du réseau national soit réalisé et que les moyens financiers et techniques en résultant prennent en considération la modernisation et l'entretien du réseau, tout particulièrement en ce qui concerne les routes à risques (route du Littoral, Cap La Houssaye, R.N.5). Ces routes doivent être soit sécurisées, soit faire l'objet de compensations financières permettant à la collectivité régionale de les sécuriser.