



REGION REUNION

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL

**Avis du C.E.S.R. sur les solutions
pour la nouvelle liaison Saint-Denis / Ouest :
Concertation de l'Etat juin / juillet 2006**

***Adopté à l'unanimité des membres du Bureau présents ou représentés
le 17 août 2006***

Le C.E.S.R. rappelle que, dès 1995, la politique de déplacement entre Saint-Denis et l'Ouest devait répondre à 2 objectifs fondamentaux :

- réaliser une nouvelle liaison routière fiable, sécurisée et de grande capacité (2x2 voies),
- proposer un T.C.S.P. complet, alternative pour les usagers à cette nouvelle liaison.

Quatre grandes possibilités avaient alors été retenues et l'éventuel mixage des solutions envisagé :

- l'élargissement de la RN 1 côté mer,
- un viaduc en mer,
- une liaison routière par les hauts,
- la construction d'un (ou plusieurs) tunnel.

Lors du débat public, fin 2004, sur la "nouvelle route du Littoral et le tram-train", il est clairement apparu la nécessité de prioriser la sécurité des déplacements (des personnes et des biens), sans restriction de la circulation. L'éboulement en masse du 24 mars dernier n'a fait que renforcer cette priorité absolue.

La "concertation juin/juillet 2006" présente quatre familles de solutions :

- Littoral (B1) mixant les techniques digue, viaduc en mer et tunnel,
- Tunnel (B2),
- Par les hauts, courte (H1) à une altitude moyenne de 200 m,
- Par les hauts, longue (H2) à une altitude moyenne de 400 m.

Le C.E.S.R. exprime, en préalable, le souhait **que cette consultation soit effective et non de la poudre aux yeux, c'est-à-dire que la décision de retenir une solution ne soit pas déjà prise**. Or, malgré les précautions d'usage, tout indique dans cette consultation comme dans d'autres, lors de précédentes décisions, notamment concernant cette même liaison routière, que des choix ont déjà été retenus privilégiant le coût de l'investissement au détriment d'autres critères et notamment celui du coût de l'entretien. Sur ce plan, l'exemple de l'actuelle route du littoral est particulièrement parlant. Une telle attitude, après tous les précédents en la matière, constituerait une erreur fondamentale car l'analyse et la comparaison des quatre familles de solutions proposées mettent en avant une appréciation discutable sur des critères de choix tout aussi discutables.

A titre d'exemples :

- La complexité technique inclut la fiabilité technique et le risque de dérive financière ...(est-ce un critère cohérent et homogène ?) ;
- La sécurité et le niveau de service ne forment qu'un seul critère alors que ces deux points sont les plus importants et devraient être vus séparément, sans pour autant négliger les éventuelles interactions ;
- L'aménagement du territoire et la cohérence multimodale regroupent des critères très différents qui relativisent l'appréciation que l'on peut avoir sur chaque solution proposée ;
- L'appréciation "favorable" en termes de sécurité et de niveau de service pour la variante Littoral (B1) n'est pas évidente, compte tenu de la méconnaissance, d'une part de la stabilité de la falaise notamment par rapport à des glissements de grande ampleur et, d'autre part, des fonds marins pour la partie en digue/viaduc ;
- Les appréciations pour les délais de mise en service définitive « favorable » en 2016, mais « défavorable » en 2017 et 2020, et « très défavorable » en 2021 sans pour autant prendre en considération les aléas d'une opération d'une telle envergure.

Pour le C.E.S.R., ses remarques restent de mise malgré les éléments d'éclairage complémentaires transmis par la D.D.E. au Conseil régional.

Avant toute tentative d'analyse et de comparaison de solutions, il est nécessaire de définir précisément les fonctions à assurer par cette nouvelle liaison (transit entre La Possession et Saint-Denis, desserte de la planèze entre La Possession et Saint-Denis, prise en compte ou non du trafic des poids lourds et du transport des matières dangereuses, ...). En effet, le C.E.S.R. note que lors du débat public, et comme il l'avait souhaité à plusieurs reprises, une vision plus globale et à très long terme (50 ans minimum) des déplacements **des biens et des personnes**, était souhaitée être prise en compte. En particulier, pour le Conseil, il convient d'avoir une complémentarité entre l'ensemble des projets existants : tram-train, nouvelle liaison Nord/Ouest, cabotage (transport de marchandises), implantation des plates-formes logistiques à l'Est et au Sud de l'île.

De plus, pour l'ensemble du trafic routier, le traitement des entrées et sorties de villes est une impérieuse nécessité. En particulier, **l'écoulement du trafic (véhicules légers et poids lourds) à l'entrée sur Saint-Denis et dans cette agglomération doit être assuré de manière concomitante à la nouvelle liaison.**

Quelle que soit la solution retenue, le C.E.S.R. note que :

- Il y aura lieu de mettre tout en œuvre pour que les travaux aient lieu en continuité et en lissage de programmation avec ceux en cours ou en projet (route des Tamarins, tram-train, ...) afin d'avoir un impact le plus favorable possible sur l'activité économique locale, donc sur l'emploi ;

- le temps d'immobilisation de la route du littoral doit constituer un critère important à prendre en compte (les événements récents ont montré l'impossibilité d'utilisation de la route de la Montagne, laquelle entraîne des facteurs de surcoûts économiques et de fatigue insupportable pour les utilisateurs) ;

- la nouvelle liaison routière ne restera qu'une 2 X 2 voies et donc n'améliorera pas la fluidité du trafic qui passe par une réflexion globale et à long terme des déplacements (des biens et des personnes) sur l'ensemble de la Réunion ;

- le projet ne serait livré qu'entre 2016 et 2021, soit peu de temps après la date de livraison prévisionnelle de la première tranche du tram-train ;

- si au 1^{er} janvier 2003, la Réunion comptait 280 000 véhicules en circulation, en 2020 nous pourrions en compter 500 000 (observatoire des transports et des déplacements – mars 2003) ;

- compte tenu des incertitudes (inconnues) techniques, voire même de la faisabilité de telle ou telle solution, les coûts annoncés pour chaque famille de projet restent très aléatoires ;

- cet investissement doit être analysé financièrement en considérant qu'il est amortissable sur le très long terme et la différence de coût des projets n'apparaît donc pas comme le critère déterminant.

Eléments d'appréciations de chacune des solutions

Solution « littoral » (B1)

- Cette solution garde les mêmes fonctions que pour la route actuelle, à savoir le transit direct des véhicules légers et des poids lourds entre La Possession et Saint-Denis. Il y a complémentarité avec le projet de tram-train, mais sans interférence.
- La sécurité vis-à-vis tant de la falaise (chutes de blocs et éboulements en grande masse) que de la houle (cyclone, tsunami), n'est pas assurée 365 jours par an sur la partie digue/viaduc. Une telle infrastructure ne peut entraîner qu'une grande appréhension de la part de la population et ce n'est pas les assurances des techniciens qui pourront les atténuer (on a déjà donné !).

Les fiches de la D.D.E. « niveau de sécurité par rapport à la mer » et « hypothèses prises en compte pour se mettre à l'abri des éboulements de masse et des chutes de blocs pour la solution B1 » ne sont ni rassurantes, ni convaincantes.

- D'importantes questions influant sur le coût et la durée des travaux subsistent telles que la distance de la digue par rapport à la route actuelle, le dimensionnement du remblai et sa pérennité, la profondeur et la nature des fonds marins (stabilité, érosion, déplacements de matériaux), le volume des matériaux à mettre en place, l'impact d'un tel projet sur l'entrée maritime du port EST (apports de matériaux par les courants marins) et sur l'écosystème marin, ...
Le tunnel de 3 500 mètres entre la Grande Ravine et Saint-Denis, doit permettre de « récupérer » une partie des matériaux pour la digue (sous réserve de leur qualité). Techniquement, ce tronçon ne devrait pas présenter **trop** de difficultés malgré le manque actuel de connaissances géologique et hydrologique du massif (la prudence est de mise au vu d'expériences encore récentes). Le transport des matières dangereuses devra faire l'objet de préconisations sécuritaires particulières.
- Le réseau routier serait sollicité par le transport des matériaux lors des travaux (traversée de la 4 voies actuelles, au minimum).
- Le coût de maintenance de la digue et du tunnel (aération, ventilation, éclairage éventuel, surveillance, renforcement des protections, ...) doit aussi être précisément appréhendé.
- L'horizontalité du projet le rend assez économe pour l'utilisateur (carburant et usure du véhicule)

Solution « tunnel » (B2)

- Cette solution a, à peu près, les mêmes fonctionnalités que la solution précédente.
Il y a complémentarité avec le projet de tram-train, mais sans interférence.
- La circulation apparaît moins sécurisante qu'à l'air libre, et le transport des matières dangereuses devra faire l'objet de préconisations particulières, plus draconiennes que pour de « petits tunnels », voire de solutions alternatives (cabotage,...).
- Le tout tunnel utilise une technique assez classique, sans trop de difficultés malgré le manque actuel de connaissances géologique et hydrologique du massif qui pourrait avoir des conséquences sur la durée et le coût des travaux.
- Le réseau routier serait sollicité pour l'enlèvement des matériaux du creusement (aux extrémités comme dans les autres solutions), mais la valorisation de ceux-ci pourrait constituer un plus non négligeable.

- Le coût de fonctionnement (entretien, éclairage éventuel, surveillance, ventilations, ...) doit être précisé.
- La linéarité et l'horizontalité permettent de « réduire » la distance entre La Possession et Saint-Denis (et donc normalement le temps de parcours). Pour l'utilisateur, c'est le plus économique (carburant et usure du véhicule).

Solution « haute courte »(H1)

- La fonction de desserte des zones urbanisées du massif entre La Possession et Saint-Denis se rajoute à celle principale du projet (transit). L'entrée sur Saint-Denis sera surchargée avec les véhicules des résidents de la Montagne (sans tenir compte de l'urbanisation complémentaire à venir de cette zone), d'où un accroissement significatif des bouchons (dans le tunnel !) côté chef-lieu. Il y a donc dès à présent à présenter des solutions à ce problème. Plusieurs échangeurs, sur la planèze, seront à réaliser.
Le projet de tram-train n'est plus seulement complémentaire avec cette nouvelle liaison routière, il vient offrir aux habitants de la Montagne et de la Ravine à Malheur une offre de déplacement alternative. Il serait peut-être possible d'optimiser le coût de chaque projet, mais cela pourrait nécessiter de reporter plus ou moins la date de livraison de la première tranche du tram-train.
- La présence de tunnels aux extrémités (dont un de 2 800 mètres à l'Est et au total 3 700 mètres) entraîne les mêmes observations que celles mentionnées pour la solution « tout tunnel » avec une acuité moindre. La présence des ouvrages d'art exceptionnels (dont un de 1 300 mètres de longueur environ) sur une assise géologique peu connue, mérite d'être soulignée.
- Les travaux à réaliser ne devraient pas perturber le fonctionnement du réseau routier actuel (sauf aux extrémités).
- Une valorisation des points de vue (tourisme) devrait accompagner cette solution.
- Pour le trafic de transit, la longueur du trajet (de 3.3 km, soit près de 30 % de plus par rapport à la solution la plus courte) et le passage à une altitude d'environ 300 mètres, entraînent une dépense complémentaire pour les usagers (véhicules légers et poids lourds).

Solution « haute longue »(H2)

- Cette solution est très différente des autres dans les fonctions qu'elle assurerait : le transit entre La Possession et Saint-Denis, bien qu'important, devient accessoire par rapport au désenclavement des planèzes avec plusieurs échangeurs.
Une particularité de ce projet est qu'il « double » en grande partie le boulevard sud de Saint-Denis (raccordement vers Moufia) permettant d'améliorer la traversée du chef-lieu.
Il y a complémentarité avec le projet de tram-train, mais sans interférence.

- Les ouvrages d'art sont démesurés (irréalisables ?). Les tunnels sont un peu plus courts (1.600 mètres, 1.300 mètres).
- Comme pour la solution précédente, la valorisation touristique des points de vue constituera un plus.
- Pour le trafic de transit, le surcoût sera relativement modéré pour ceux qui vont ou viennent de l'Est de Saint-Denis (au-delà de Moufia), et très pénalisant pour les autres (longueur du trajet et passage à plus de 400 mètres d'altitude).

En conclusion

Au terme des études de cadrage (phase 0), le C.E.S.R. n'estime plus nécessaire que soient poursuivies les études pour les familles de solutions B1 (littoral) et H2 (haute longue). En particulier, concernant le B1, les études pour répondre significativement aux questions évoquées peuvent demander beaucoup de temps sans répondre suffisamment aux attentes. De plus, la pérennité de la digue-viaduc et le surcoût d'entretien comportent trop d'inconnues et de risques.

Le C.E.S.R. propose que les études préliminaires soient lancées rapidement pour les solutions B2 (tout tunnel) et H1 (haute courte) afin de pouvoir répondre aux principales interrogations et mieux cerner les projets. En parallèle, il est nécessaire (sans attendre) d'une part, d'étudier les solutions de circulation à l'entrée et dans Saint-Denis à l'horizon 2016 - et au-delà avec l'augmentation prévisionnelle du trafic - et d'autre part, de décider de l'intérêt ou non de la solution « cabotage » et de l'implantation ou non de plates-formes d'éclatement à l'Est de Saint-Denis (mais aussi pour le Sud de l'île).

Enfin, l'importance de ce projet et celui complémentaire du tram-train, ne doit faire oublier ni les difficultés de déplacement importantes qui affectent d'autres zones de l'île, comme par exemple à Saint-Joseph (déviation), au Tampon (déviation) et plus généralement la RN 3, les accès à Cilaos et Salazie (Hellbourg et Grand-Ilet), ... , ni la nécessité de développer très fortement les transports en commun et les autres modes « doux » de déplacement (vélo notamment).