

Premiers enseignements du débat

au 14 décembre 2020



**Document préparatoire au compte-rendu du
débat NEO**

En préambule

Un document de travail

Ce document est un document de travail qui préfigure le compte-rendu du débat public sur la Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis. Ce compte-rendu sera publié dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public le 31 décembre, soit fin février 2021, conformément à la loi.

Engagée dans une démarche collaborative, participative et de transparence, la Commission en charge du débat a décidé de soumettre dès à présent au public une première ébauche du futur rapport afin de permettre à celles et ceux qui le souhaitent de nous faire part de leur réaction, de rebondir et/ou d'apporter des compléments au débat.

Le rapport final sera composé de deux principales parties. La première décrira précisément et en toute transparence l'organisation du débat public, de sa préparation et son déroulement. La seconde en présentera les enseignements.

Ce document préfigure donc la seconde partie du compte-rendu. Il ne s'agit là que de premiers enseignements concernant le champ du débat défini par le code de l'environnement : opportunité, alternatives, objectifs, caractéristiques, impacts sur l'environnement et aménagement du territoire. Les conclusions du débat ne pourront être formulées de manière définitive qu'une fois celui-ci terminé et l'ensemble des contributions minutieusement analysées.

Rappel de la méthode : analyse argumentative

Une analyse argumentative est effectuée par la Commission. Elle répertorie tous les arguments qui ont été échangés pendant le débat.

Il ne s'agit pas d'une analyse lexicométrique ni d'un sondage : le nombre de fois où un argument est répété n'est pas comptabilisé. Tous ces arguments sont traités de manière équivalente, quel que soit le nombre de fois où ils sont répétés ou le statut de la personne qui les porte.

La Commission veille à ce qu'ils soient tous pris en compte dans le processus décisionnel.

Les premiers enseignements

Dans le débat public sur le projet NEO, comme dans la plupart des débats publics, les citoyennes et citoyens ont “**dézoomé**” leurs regards du périmètre du projet et du choix entre les cinq tracés pour prendre de la hauteur sur le contexte dans lequel le projet s’inscrit. Le public questionne alors **la situation du trafic automobile** sur le chef-lieu et plus généralement **la place de la voiture**.

1. Un diagnostic partagé sur trois principaux points

Le diagnostic est partagé par le public qui s’est exprimé sur trois points :

A. La saturation du trafic sur le secteur pose problème à différents niveaux:

- pour ceux qui traversent Saint-Denis (c’est à ce niveau que le diagnostic est le plus partagé)
- pour les riverains et plus généralement pour les Réunionnais qui subissent les nuisances de la présence de l’automobile

Le public est plus divisé sur les causes et les moyens de répondre à ce diagnostic (comme nous le verrons plus loin) même si un autre consensus se dégage:

B. Il y a un consensus sur la nécessité de développer les transports en commun

Parmi les solutions débattues pour répondre au diagnostic, le développement des transports en commun est apparu comme une nécessité partagée.

C. Le Barachois manque d’activités

Le diagnostic est partagé sur le manque d’activités sur le secteur, entre autres pour la jeunesse. Cela

explique l'attrait d'une partie du public pour les possibilités d'aménagement offertes par les scénarii en gain sur l'océan. De nombreuses propositions ont été formulées concernant cette question, formant une cohérence autour de quatre grands axes de réaménagement, dont des éléments sont présentés à la fin de cette note. Parmi ces axes, ceux de préservation de l'environnement et de la mémoire du lieu semblent les plus partagés par les participants.

2. Les questions qu'il reste à éclairer sur l'opportunité du projet NEO

Le projet ne répond que partiellement aux priorités exprimées par le public

La maîtrise d'ouvrage présente le projet NEO avant tout comme un projet de réaménagement du Barachois. Cependant, pour le public qui s'est exprimé, comme précisé ci-dessus, c'est la traversée de Saint-Denis qui apparaît prioritairement.

Le projet NEO étant donc présenté comme "un projet d'aménagement" ("*NEO est avant tout un projet d'aménagement et de réaménagement du Barachois*" MO, ouverture 15/09), et dans la mesure où la maîtrise d'ouvrage reconnaît que le projet n'a pas vocation à résoudre les problèmes de trafic sur le front de mer ("*NEO ne vise pas à directement fluidifier le trafic de Saint Denis vers Sainte Suzanne*" Réf. Q105) et que "*les bouchons sur le Boulevard Lancastel dans un sens, et entre la Jamaïque et la Cité des Arts dans l'autre sens, constituent et constitueront même à la livraison de NEO des verrous sur la RN2 limitant ainsi l'augmentation du trafic*" (Rép. MO, Q98) **le projet ne répond donc que partiellement aux priorités exprimées par le public.**

L'opportunité du projet reste donc débattue et se heurte à des inconnues quant aux conséquences du projet sur l'évolution du trafic, sur le développement des transports en commun et sur le climat (ces trois thèmes étant liés).

Quelle augmentation du trafic ?

Même si ce n'est pas sa vocation première, le projet NEO est toutefois présenté comme facilitant le trafic sur la zone ("*le projet prévoit quand même de fluidifier la circulation*", Réf. ouverture - émission radio du 15 septembre), accompagnant ou permettant une augmentation du trafic ("Les études de trafic engagées par la co-maîtrise d'ouvrage démontrent qu'une augmentation de l'usage des voitures particulières est à prévoir", Réf. DMO, p. 51) que la maîtrise d'ouvrage semble estimer à 3% ("*Des études de trafic ont notamment intégré une évolution de trafic de à 0,9% par an sur les années 2016 à 2030 et une augmentation de trafic de 3% liée à la réalisation du projet NEO*", Réf. Q98). Il convient de clarifier si cette augmentation du trafic serait provoquée par le projet NEO ou si le projet NEO a pour vocation d'accompagner une augmentation prévue par ailleurs, et quels seraient les effets de NEO sur les

comportements, en d'autres termes, le projet va-t-il créer un appel d'air et comment celui-ci est-il estimé ?

Quel report modal vers les transports en commun ?

Avec l'augmentation du trafic automobile se pose la question de l'aggravation potentielle du problème que subissent déjà les usagers ("le projet va encourager toujours plus l'usage et l'achat de voitures, et nous rendre encore plus dépendants à ce "système voiture", ce qui conduira rapidement à une nouvelle saturation, au "besoin" de nouveaux projets...et ainsi de suite (Réf. Q31/Q15/Q118/Q14/Q69). Sans parler des nouveaux parkings qu'il faudra construire à l'infini" Réf. A59).

Le report modal et le développement des transports commun et des modes actifs sont parfois mentionnés par la co-maîtrise d'ouvrage comme un élément prévu par NEO limitant l'évolution du trafic automobile ("*Le report modal vers de nouvelles infrastructures de transport et vers les aménagements pour les transports alternatifs à la voiture prévus par ailleurs dans le cadre de NEO permettra de limiter aussi la hausse du trafic sur les axes routiers*". Réf. MO Q59). Les textes prévoient que le débat puisse questionner les objectifs du projet (L121-1 CE). Parmi les objectifs du projet NEO figurent le développement des transports en commun (réf. DMO p.51). *Le projet faisant également sauter le dernier "goulet d'étranglement" à 1x2 voies dans le nord de l'île à l'origine de problèmes de trafic de transit (réf. Q105), une partie du public estime cela contradictoire : la proposition de NEO mettrait à mal son objectif de favoriser le report modal.*

En effet, améliorer la circulation aurait pour effet d'inciter "à prendre sa voiture" (FNAUT - atelier alternative sud) au lieu d'inciter au report modal. Pour encourager ce dernier, l'atelier thématique 3 a souhaité "désengorger la ville" en "réduisant/régulant la circulation automobile pour favoriser un changement d'usage, voire une réduction de l'usage". Parmi les moyens d'y parvenir, la proposition a été formulée d'installer "un péage urbain pour faire payer les vrais utilisateurs de l'espace urbain sans en payer les taxes" (réf. fb le 10/12). En résumé, la question est de savoir si la réduction du volume de trafic automobile figure dans les objectifs de NEO : si oui, comment est-ce compatible avec la suppression du dernier verrou à 1X2 voies ? Si non, lequel est prioritaire ?

Le projet est-il compatible avec les objectifs climat ?

Se pose également la question de la compatibilité du projet et de ses conséquences avec les objectifs climat en général (réf. Q116) et de La Réunion en particulier (Réf. Q68/Q72/NAK1373). Le public a pointé le manque d'information sur les impacts du projet en termes d'émission de gaz à effet de serre (Réf. A50). Comment l'augmentation du trafic routier est-elle compatible avec les politiques générales de réduction de la consommation des énergies fossiles du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de La Réunion (Réf. rép. à la Q59) qui "précise que l'objectif régional (et donc de tous les projets à cette

échelle) doit être de maîtriser la demande dans les transports et de réduire la dépendance aux énergies fossiles” (réf. atelier sud) ? Plusieurs fois posée, cette question est laissée sans réponse claire à ce stade.

3. Sur les propositions de tracés du projet NEO

Des alternatives soumises au débat

Des alternatives en termes de tracé ont été soumises au débat. Une d’entre elles a même fait l’objet d’un approfondissement (atelier alternatives Sud du 8/12/2020) car différentes propositions ont émané du débat allant dans le sens d’un report du trafic vers un axe sud. La co-maîtrise d’ouvrage a apporté des éléments (à volume de trafic constant) justifiant pourquoi elle ne souhaitait pas retenir ces alternatives (ces éléments seront restitués dans le compte-rendu final).

La faisabilité technique et les risques induits questionnés

Il est à ce stade trop tôt pour entrer dans une analyse détaillée des tracés à partir des contributions du public.

En revanche il y a d’ores et déjà **plusieurs enseignements** en considérant les deux familles de tracés : les tracés en tunnels et les tracés en tranchées couvertes avec gain sur la mer.

Dans tous les cas, le public s’interroge sur la faisabilité technique et les risques induits.

Pour les tracés en tunnel, les inquiétudes portent principalement sur la vibration (Réf. Q60/Q85), la fragilité du sol (Réf. Q64), l’inondation (Réf. Q52/Q58), la gestion des accidents (Réf. Q32).

Pour les tracés en tranchées couvertes avec gain sur la mer, les inquiétudes portent davantage sur la houle et le risque cyclonique (Réf. Q28/Q58), sur les impacts d’écoulement hydrauliques, l’approvisionnement en roche pour les remblais (Réf. Q11/Q102/Q22/Q89/Q112/Q115), mais aussi sur la présence du bruit (Réf. Q94/Q62/Q1) et les impacts sur la qualité de l’air.

Cependant un argument différent émerge pour chaque famille de tracé : pour les tracés tunnel il s’agit de l’effacement total de la voiture, pour les tracés en tranchées couvertes il s’agit de la création d’une nouvelle surface.

Tracés en tunnel: la voiture effacée du Barachois

Pour une partie du public, les tracés tunnels offrent l’avantage de l’effacement total du trafic (parfois résumé comme une façon de “mettre la poussière sous le tapis”, réf. atelier maquette n°3).

Cet effacement n'est que partiel avec les tracés en tranchées couvertes avec gain sur la mer.

Tracés en tranchées couvertes: le gain d'espace mis en avant

Les tracés en tranchées couvertes attirent une partie du public en raison de la surface gagnée sur la mer et des possibilités nouvelles d'aménagement en surface.

Cette option interpelle notamment une partie de la jeunesse : réaménager un nouvel espace, à réinventer, afin qu'il corresponde à ses usages (réf. Q404). En effet, pour le public qui se prononce en faveur des tracés en tranchées couvertes, **c'est le gain d'espace gagné sur la mer qui est mis en avant.**

Il ouvrirait un potentiel pour répondre au besoin exprimé par la jeunesse sur le manque d'activité sur le front de mer de Saint-Denis (exemple : *"Le tracé mer est plutôt bien, car on pourrait rajouter beaucoup d'activités"* Réf. Q302). Cependant un agrandissement du Barachois serait théoriquement envisageable indépendamment du projet NEO (Réf. Q99 / Q116).

Le débat questionne l'évolution du projet

Quoi qu'il en soit, plusieurs ateliers thématiques ont proposé de penser dès maintenant l'évolution du projet (dans le cas de figure où les tracés en tranchées couvertes seraient retenus) dans le cadre d'une projection de réduction du volume de trafic automobile avec **un aménagement modulaire et évolutif pour ne pas enfermer le site dans les usages d'aujourd'hui** : *« Intégrer la notion évolutive des aménagements afin de permettre des changements d'usages / d'affectation dans le temps. Garantir cette vocation pour les générations futures »* (Atelier thématique n°1). C'est aussi le sens de la question d'une participante : *"Est-il raisonnable de faire de nouveaux projets pour la voiture ? Néo est-il un projet Hybride qui pourra se métamorphoser pour le TramTrain ?"* (Q91).

Il serait opportun de préciser s'il est d'ores et déjà étudié la possibilité de faire évoluer les tranchées couvertes en 2x2 voies vers d'autres utilisations, par exemple ferrées, et si oui à quelle échéances, ou si d'autres options d'évolution de l'aménagement sous la surface sont envisagées à terme.

4. Sur le réaménagement du Barachois

Le public partagé entre conserver et transformer

Sur le Barachois, le délabrement des bâtiments présente une mauvaise image de la ville (réf. A163), le patrimoine de la ville n'est pas valorisé (réf. NAK 1445) et *"Les jeux et les installations sportives sont*

dégradés, obsolètes, représentant un danger” (réf. NAK 1565). Face à ce diagnostic, une partie du public souhaite toutefois garder l’existant, principalement pour des raisons de conservation de la mémoire, qu’il s’agisse de la mémoire individuelle, *“Pour moi le Barachois est parfait tel qu’il est car j’ai passé des moments inoubliables de mon enfance ici, du coup je ne veux pas que ça change”* (réf. A93 / Q394), ou collective *“le Barachois est un lieu convivial, intergénérationnel, emblématique de St Denis : les canons, la pétanque, les camions bar, les cocotiers ...”* (réf. NAK 1565). Le public est ainsi divisé entre **l’entretien** du Barachois pour le conserver et **l’évolution** ou **la transformation** du Barachois.

Des propositions pour renforcer l’attractivité et la convivialité du site

Les contributions concernant l’aménagement formulent une série importante de propositions qui seront précisées de manière exhaustive dans le compte-rendu du débat et qui, dans la plupart des cas, s’inscrivent dans l’histoire et la continuité.

Les propositions d’aménagement du Barachois issues du débat sont à ce stade relativement indépendantes des scénarios retenus (tracé tunnels, tranchées couvertes ou autres alternatives).

Quatre grandes catégories de propositions

Ces propositions se répartissent en quatre grandes catégories : **la nature, la mémoire, la mer, la culture et le social.**

Toutes les propositions ont vocation à valoriser ces quatre dimensions. Les arguments révèlent un objectif commun : *renforcer l’attractivité du site*, sa convivialité (mot qui revient le plus souvent dans les contributions NAK), le côté détente (réf. A41), ludique (réf. NAK 1433), etc.

La nature

De nombreuses propositions vont dans le sens d’un *“verdissement” du Barachois, comme la création d’une forêt urbaine (réf. NAK 680), d’un jardin botanique et de jardins partagés (réf. NAK 149)* imaginés comme une respiration de la ville sur la mer.

Les raisons évoquées sont la nécessité d’ombre (réf. NAK 232), *de partage (réf. 1495) et d’accès à la nature dans une ville très urbanisée (réf. atelier thématique).*

La mémoire

Le débat fait paraître un attachement à la forte empreinte historique du Barachois. Comment garder certaines traces et rendre lisibles certaines couches historiques ? Dans le futur aménagement et par des parcours historiques, plusieurs personnes proposent la création d’un musée (atelier maquette 1). La

question de la valorisation des bâtiments du XXème siècle aujourd’hui laissés à l’abandon (par exemple la bibliothèque) alors qu’ils sont un témoignage de l’histoire immédiate de l’île, interpelle certains citoyens.

La mer

Une demande forte des citoyens est de retrouver le lien à la mer : un bassin de baignade, piscine, ou plage artificielle : “*créer une piscine naturelle et une plage artificielle, un plan d'eau aménagé et sécurisé permettant la pratique d'activités nautiques (kayak, paddle, hobbycat...)*” (réf. A41), une jetée (réf. Q36), un petit port (A7), une digue (A6), etc.

Culture et social

Beaucoup de propositions manifestent l’envie d’espaces publics animés et partagés : bars, cafés et restaurants (réf. fréquente), centre de thalasso, bien être (réf. 141), manèges (réf. 74), grande roue (réf. NAK 1533). Une série importante de propositions vise à développer le tourisme en valorisant la culture locale. Le site doit permettre de développer et poursuivre les usages culturels, avec spectacles, amphithéâtre, conférences, projections à ciel ouvert, arts urbains... comme “*créer un espace de spectacles à ciel ouvert de type mini-théâtre ou amphithéâtre de plein air pour valoriser la dimension culturelle et patrimoniale*” (réf. atelier thématique 2) ou “*une place aux jeunes avec toutes leurs techniques d’expressions culturelles.*” (réf. A16).

