



NEO

SAINT-DENIS

Une nouvelle ouverture sur la mer



Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis

RAPPORT DE LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE
SUITE AU DÉBAT PUBLIC

Avril 2021

Table des matières

Préambule	4
I. Le rappel du projet	5
II. Le débat public	10
III. État des lieux et opportunité du projet	12
1. Le diagnostic de la population	12
2. L'opportunité du projet	13
IV. La prise en compte des enjeux identifiés par le public	14
1. Les aménagements pour le Barachois	14
2. Les inquiétudes sur les impacts environnementaux	14
3. Les enjeux socio-économiques	15
4. L'enjeu de la saturation automobile	15
5. Le souhait de lutter contre le tout voiture et de développer les transports en commun et des modes actifs	16
V. Y a-t-il des alternatives crédibles et réalistes aux solutions proposées par la Co-MOA pour le projet NEO ?	17
1. Libérer le Barachois des voitures avec des alternatives aux variantes : déplacer le transport automobile	17
2. Libérer le Barachois des voitures à travers des actions visant à réduire le trafic automobile : des alternatives au projet	18
VI. Les réactions de la population face aux variantes proposées par la Co-MOA	20
1. Tracé terre	21
2. Tranchées couvertes : tracé mer et tracé hybride	21
3. Tracés tunnels	24
VII. La suite donnée au projet, les orientations de la Co-MOA pour NEO	26
1. Doit-on donner suite au projet ?	26
2. Les orientations pour NEO	26
a. Choix de tracé de référence	26
b. Orientations pour l'aménagement de l'espace public	26
c. Orientations pour les transports en commun et les modes actifs	28
d. Orientations pour répondre aux enjeux environnementaux	29
e. Choix pour la protection du trait de côte en lien avec le réchauffement climatique	29
f. Choix du gabarit de référence de la RN et le trafic	29
g. Orientations pour le développement socio-économique	30
h. Orientations pour les parkings	30

Table des matières

VII - Conclusions : les engagements des maîtres d'ouvrage en termes de participation citoyenne	32
1. Lever les doutes et dissiper la défiance	32
a. La défiance de la population a été entendue	32
b. Rien n'était décidé avant le débat public	32
c. Le débat public a été utile et a permis de faire évoluer le projet	32
d. Un rappel que l'avis du public a bien été pris en compte	32
2. La poursuite de la participation citoyenne dans la mise en œuvre de NEO	32
a. Une transparence maximale	32
b. Le comité de suivi	33
c. Un outil actualisé au service du public	33
3. Les états généraux de la mobilité	33
ANNEXES	34
Annexe 1 - Les demandes de précisions de la CPDP	34
Annexe 2 - Les tableaux de propositions du public	38
Annexe 3 - Étude complémentaire réalisée sur les alternatives Boulevard Sud	64

Préambule

Suite au débat public organisé par la Commission Nationale du Débat Public, la co-maîtrise d'ouvrage (constituée de la Région Réunion, de la Communauté Intercommunale Nord de la Réunion (CINOR) et de la ville de Saint-Denis) propose dans ce compte-rendu les éléments de réponse aux enseignements de celui-ci.

Le présent rapport explique la décision de la co-maîtrise d'ouvrage et détaille les enseignements qu'elle tire du débat public. Il précise les réponses qu'elle va apporter aux interrogations posées au cours de celui-ci et détaille les engagements pris pour l'avenir en lien avec les problématiques soulevées pendant la participation citoyenne sur le projet NEO.

I. Le rappel du projet

Le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO) se situe sur le Barachois, un lieu emblématique empreint d'histoire et de culture, localisé dans un environnement singulier mais aujourd'hui dégradé, notamment par la trop forte présence de la voiture.

NEO ambitionne de repenser entièrement le Barachois, en l'ouvrant à la fois sur le centre-ville et son littoral.

Il est porté par une maîtrise d'ouvrage partagée entre la Région Réunion, la CINOR et la commune de Saint-Denis, et fait l'objet d'un cofinancement de l'État.

Le projet a vocation à reconstruire un espace de rencontre calme, sécurisé et attrayant pour ses usagers.

NEO a pour objectif de rendre le Barachois à la population et rétablir l'accès à l'océan, de préserver et valoriser l'environnement de ce site emblématique, de repenser la mobilité sur le Barachois et d'en faire un atout du développement économique et touristique de La Réunion.

Dans ce cadre, de nombreuses solutions sont proposées dont, en premier lieu, le réaménagement d'une large bande côtière comprise entre 5 et 16 ha avec des aménagements récréatifs, des espaces sportifs, un bassin de baignade en mer, des bars et restaurants, des esplanades et places publiques.



NEO propose également de créer des voies dédiées pour les modes doux et une voie de transport en commun en site propre (bus ou tramway).

Il est également prévu de réaménager l'entrée de ville selon deux solutions : un giratoire réutilisant les aménagements en place ou un échangeur dénivelé.

Solution à « court terme » > A

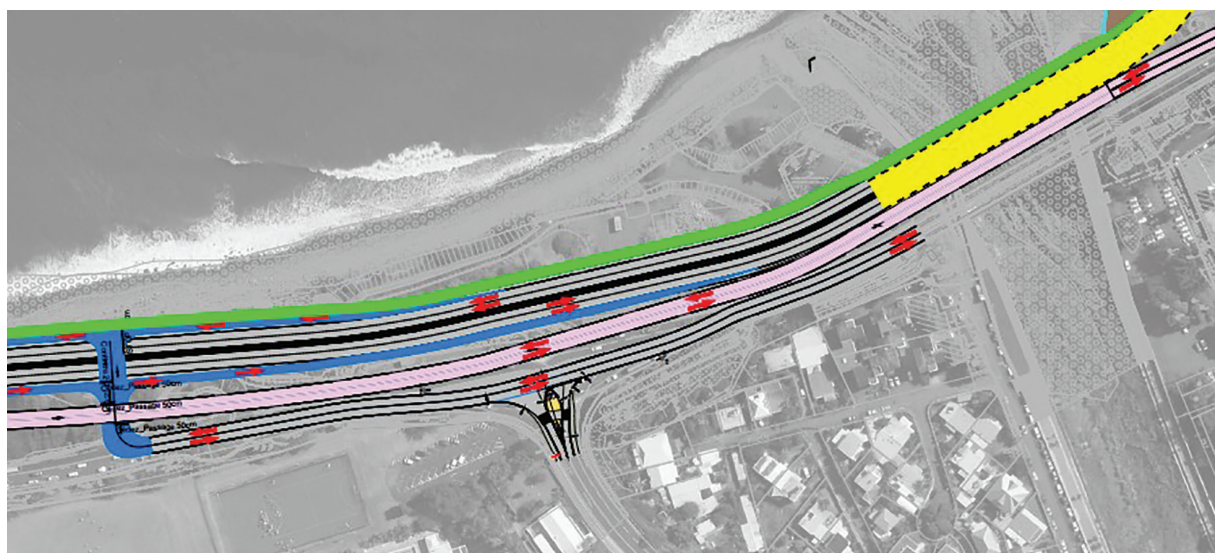
D'un coût maîtrisé estimé à 5M€, cette solution permettrait de conserver la quasi-totalité des aménagements réalisés en entrée de ville dans le cadre du projet Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis. Le trafic serait régulé en entrée de ville.



Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Solution à « long terme » > B

Nécessitant des travaux plus onéreux (estimés à 21M€) et plus complexes, cette solution imposerait de démolir l'ensemble des aménagements réalisés en entrée de ville dans le cadre du projet de Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis. Elle permettrait un écoulement du trafic fluide à toute heure en entrée Ouest.



Voie bus Flux de transit Sentier littoral / voie modes actifs

Enfin, NEO souhaite requalifier la route nationale, effacée en souterrain en 2x2 voies selon cinq solutions étudiées réparties en deux familles :

- trois tracés via des tranchées ouvertes et tranchées couvertes en gain sur la mer variable d'un scénario à l'autre,
- deux tracés avec une traversée du Barachois en tunnel libérant une vaste zone de presque 1,5 km de long sans voiture.

Le tracé « terre »

Cette solution impliquerait la construction d'une seule tranchée couverte d'une longueur inférieure à 300 m en face de la Préfecture. La route à l'Est serait transformée en boulevard urbain à 2x2 voies adossé à un espace dédié aux transports en commun à 2 sens de circulation. L'accès au centre-ville par la rue Labourdonnais serait traité comme actuellement avec un carrefour à feux. 6 hectares d'espaces publics seraient réaménagés avec une esplanade majeure à l'Ouest.

Coût estimé : 212M€



Le tracé « hybride »

Ce tracé supposerait la construction de deux tranchées ouvertes et de trois tranchées couvertes de longueurs inférieures à 300 m en gain partiel sur l'océan. Il se raccorderait sur la terre ferme au niveau de l'ancienne bibliothèque à l'Est. L'accès au centre-ville par la rue Labourdonnais serait alors repensé en surface et sans carrefour et aménagé en zone limitée à 30 km/h. 14 hectares d'espaces publics seraient réaménagés avec 3 esplanades majeures (Place Général de Gaulle, DEAL, et ex-gare).

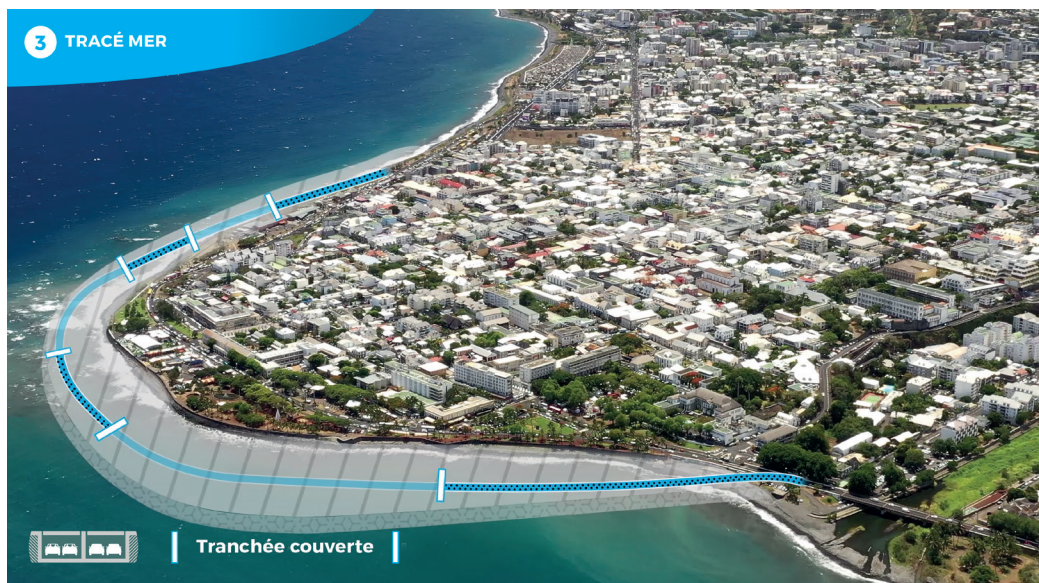
Coût estimé : 348M€



Le tracé « mer »

Ce tracé signifierait également la mise en œuvre d'une succession de deux tranchées ouvertes et de trois tranchées couvertes de moins de 300 m. L'ensemble de l'infrastructure créée serait gagné sur l'océan et se raccorderait à l'Est au niveau du Pont Pasteur. Comme pour le tracé hybride, l'accès au centre-ville par l'Est serait aménagé en surface et sans carrefour et apaisé. 16 hectares d'espaces publics seraient disponibles avec 3 esplanades majeures (Place Général de Gaulle, DEAL, et ex-gare). La zone située en face de l'ancienne gare serait plus étendue que pour le tracé précédent.

Coût estimé : 387M€



Le tracé « long »

D'une longueur de 1,3 km et pouvant être construit à une profondeur plus importante que le tracé « court », il permettrait une meilleure intégration urbaine, de plus grandes possibilités d'aménagement et une meilleure gestion des circulations. Cette solution présenterait des impacts environnementaux moindres avec uniquement une intervention limitée à quelques arbres du square Labourdonnais. Le raccordement des voies à l'Est serait plus simple.

Coût estimé : 541M€



Le tracé « court »

Ce tunnel plus court (1 km) présente le tracé le plus direct mais le moins profond ce qui rendrait sa réalisation plus complexe. Ce tracé nécessite de réaliser des protections maritimes, d'étendre le trait de côte au niveau du Pont Pasteur et de conserver des voies en surface. Il ne permet pas de gérer de manière satisfaisante les échanges vers le Sud.

Coût estimé : 453M€



→ Le coût hors taxes de travaux est estimé entre 217 et 618 millions d'euros HT selon les options.

II. Le débat public

Le débat public relatif au projet NEO (Nouvelle Entrée Ouest) de Saint-Denis qui devait initialement se tenir entre le 15 avril et le 15 juillet, s'est déroulé du 15 septembre au 31 décembre 2020, selon des modalités adaptées à l'épidémie de COVID 19 et mises en place par la Commission Particulière du Débat Public (CPDP). Celle-ci remis son bilan le 1^{er} mars 2021.

Les modalités ont été co-construites avec les parties prenantes, lors d'une conférence citoyenne, et ont été adaptées à la crise sanitaire. Elles ont permis à la population réunionnaise de s'exprimer au travers de directs en radio (lors d'émissions débats), en présentiel (dans la maison du débat, lors d'ateliers thématiques...), ou via des outils digitaux (plateforme de questions, réseaux sociaux...).

La Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis, organisées en co-maîtrise d'ouvrage, se sont mobilisées dans ce débat public, à la fois en soutien logistique dans la mise en œuvre des modalités quand elle a été sollicitée, et dans la transmission d'éclairages au cours du débat pour répondre aux interrogations du public. Les techniciens des collectivités ont participé à toutes les manifestations nécessitant leur expertise sur les éléments techniques du projet. Les élus ont également été sollicités et ont su se rendre disponibles pour s'exprimer et mettre en avant leur engagement coordonné et complémentaire dans le projet et leur volonté de faire de ce débat un succès populaire et démocratique.

La co-maîtrise a produit des outils de communication permettant d'expliquer et de comprendre les enjeux, les objectifs et les différents scénarios proposés, notamment une vidéo de 5 minutes largement utilisée dans le dispositif du débat public et relayée dans les médias.

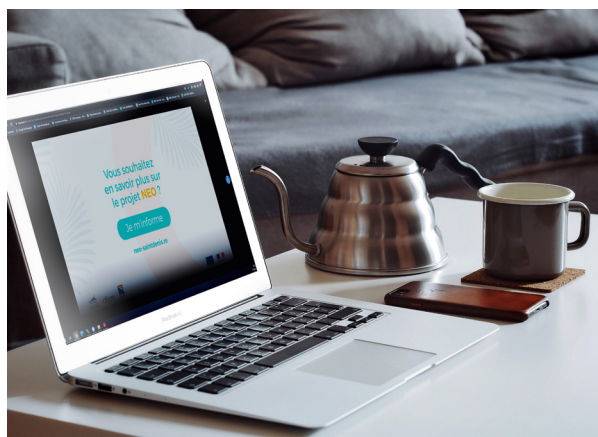
Un site internet a été mis en ligne : **www.neo-saintdenis.re**.

Dans une volonté de transparence totale, le site ainsi développé a permis de fournir toutes les informations utiles au public, à travers notamment une vaste base documentaire dans laquelle figurent toutes les études réalisées à ce jour. Le présent rapport y sera publié.



Ce site internet a vocation à perdurer, au-delà du débat public, pour continuer à informer la population en toute transparence et pédagogie.

En parallèle, la co-maîtrise d'ouvrage a lancé une campagne de communication préalable au débat dans le but d'informer et sensibiliser la population au projet, ainsi que communiquer sur les dates du débat à venir, permettant de fédérer et d'engager la population autour de la participation.



Les modalités du débat ont permis, notamment à travers le site internet de la CPDP et sa plateforme participative, de recueillir la participation d'une partie du public (226 avis et commentaires hors Neo An Kamarad), qui a également soulevé de nombreuses questions (137), auxquelles la co-maîtrise a pu répondre tout au long du débat. Cette dernière s'est efforcée, malgré une gouvernance à plusieurs collectivités rendant les validations plus complexes, d'apporter des réponses communes, les plus complètes possibles dans un délai réduit au maximum.

Le débat public réalisé et organisé par la CNDP, mais financé par les 3 co-maîtres d'ouvrage, a coûté 675 000€ HT, soit un peu moins de 90 % de l'enveloppe budgétaire prévue initialement.



120 000

auditeurs et téléspectateurs
cumulés sur l'ensemble des
émissions et sujets liés au projet



8 000

personnes ont participé
activement au débat



3 217

personnes ont laissé
une contribution écrite



Avec

147 920

habitants recensés en 2016,
Saint-Denis est la ville la plus peuplée
de l'île qui compte **850 000 habitants**



25 000

véhicules par jour
circulent sur la Route Nationale
au niveau du Barachois

III. État des lieux et opportunité du projet

La Région Réunion, la Ville de Saint-Denis et la CINOR tiennent à remercier l'ensemble des participants. Les avis, questions, préoccupations et contributions ont permis non seulement d'alimenter le débat en idées et points de vue divers, mais aussi et surtout de proposer un projet alimenté par cette participation.

1. Le diagnostic du public ayant participé au débat

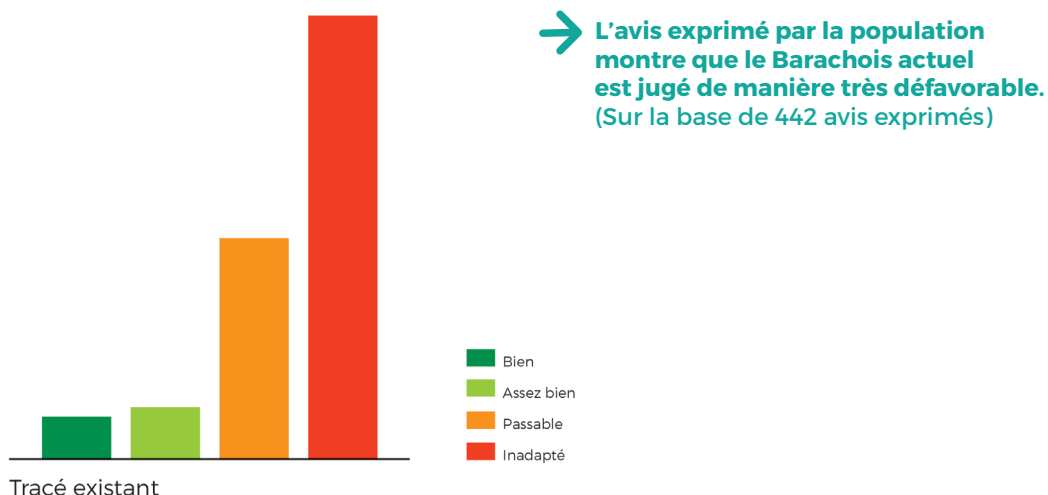
La CPDP a établi un diagnostic à travers 3 thématiques qui sont ressorties clairement pendant le débat : l'aménagement, la vie sociale et la mobilité.

Sur le thème de l'aménagement, le public qui s'est exprimé a mis en avant certaines caractéristiques du site qu'elle souhaiterait conserver telles que la vue sur la mer, le caractère historique, le calme et la tranquillité du lieux. Parallèlement, de nombreux avis s'accordent sur le besoin d'entretenir, voire de faire évoluer le Barachois qui se dégrade d'années en années, avec de nombreux bâtiments ou jeux pour enfants trop vieux, voire à l'abandon, des espaces sales et pollués. Majoritairement, les avis et arguments vont jusqu'à souhaiter une transformation totale du site, dont le patrimoine historique n'est pas valorisé, qui ne répond pas aux attentes exprimées, et qui n'est pas à la hauteur de ce que devrait être le front de mer de Saint-Denis, notamment sur l'aspect balnéaire et touristique.

Sur le thème de la vie sociale, il ressort clairement que le Barachois est un lieu emblématique, où de nombreux Réunionnais ont des souvenirs d'enfance, avec des marqueurs forts qu'il conviendrait de conserver (comme la pétanque, les canons, les camions bars ou les marchés de nuit et les événements organisés par la ville, ce qui en fait un lieu de convivialité). Mais il ressort aussi que c'est un site qui a besoin d'être complètement repensé, car il n'est pas réellement attractif, notamment pour les jeunes, qui manquent d'activités et de vie socio-culturelle.

Et enfin sur le thème de la mobilité, les avis sont unanimes sur la réelle nécessité de transformer le Barachois qui est aujourd'hui coupé par une route nationale saturée qui génère d'importantes nuisances et pollutions, ainsi que des problèmes de sécurité pour les piétons. Les avis révèlent aussi un problème d'accessibilité car le site est mal desservi par les transports en commun, et un manque de places de stationnement. À noter qu'aucun argument n'est exposé de manière détaillée dans le bilan du débat public quant aux modes actifs et notamment à l'usage du vélo. Il ressort cependant que l'axe vélo sur le front de mer est un élément fort de la mobilité en 2 roues non motorisés qu'il faut renforcer et connecter mieux qu'actuellement.

Le questionnaire à jugement majoritaire proposé par la CPDP, notamment en appui de la simulation 3D (un des outils utilisés lors du débat public pour recueillir les avis sur les différents tracés étudiés), a mis en avant que le site tel qu'il est actuellement a été jugé très inadapté (bien plus que tous les autres tracés proposés), ce qui vient conforter la conclusion exposée dans le bilan que le statu quo n'était pas une option pour la population).



2. L'opportunité du projet

Lors de ce débat public, certaines voix ont préconisé l'immobilisme, considérant que le Barachois actuel était, si ce n'est satisfaisant, suffisant en l'état, et que les problèmes rencontrés ne justifiaient pas un projet de cette envergure. Ces opinions sont minoritaires et les arguments pour défendre cette position sont peu développés.

Le débat public a davantage montré que la population qui s'est exprimée partage le même constat que la co-maîtrise d'ouvrage à l'origine du projet NEO : le Barachois est aujourd'hui coupé du centre-ville par une route nationale saturée qui génère d'importantes nuisances. Il n'est pas connecté à l'océan, il se dégrade d'années en années, et manque d'attractivité.

Une part importante des arguments va donc dans le sens d'un besoin de transformer ou de faire évoluer le Barachois pour résoudre ces problèmes. Au-delà d'une hiérarchisation entre différents projets sur différents secteurs et différents objectifs, **le projet NEO a été identifié comme permettant de résoudre les problèmes listés ci-dessus.**

Les participants au débat ont par ailleurs fortement exprimé leur souhait de voir se développer des alternatives au tout voiture, avec le développement des transports en commun et des modes actifs. Même si certaines de ces demandes vont au-delà du périmètre du projet NEO, la co-maîtrise d'ouvrage entend ces revendications.

À travers la majorité des contributions, il ressort donc que le site ne peut être laissé en l'état et que la population a bien cerné l'intérêt du projet NEO qui consiste en un réaménagement et une amélioration du Barachois et de la bande côtière entre la caserne Lambert et l'actuelle gare routière.

Le projet apparaît donc tout à fait légitime eu égard aux attentes formulées par le public, qui s'est exprimé pour l'aménagement de ce secteur de la ville. Son opportunité paraît avérée.

IV. La prise en compte des enjeux identifiés par le public

Lors du débat public, les participants ont pu faire de nombreuses recommandations tant dans l'aménagement du Barachois que sur les différentes propositions de tracés. Certaines de ces contributions ont directement guidé les choix de la co-maîtrise d'ouvrage.

La Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis s'engagent à tenir compte des enjeux identifiés par la population dans les décisions qui seront prises.

1. Les aménagements pour le Barachois

Le débat public a confirmé que les Réunionnais et les participants sont très attachés au site emblématique du Barachois. Il est ancré dans l'histoire des Dionysiens et quelques contributeurs vont même jusqu'à souhaiter le laisser en l'état (cf. précédemment).

Certains contributeurs s'inquiètent de voir respecter la mémoire du site (et du Barachois Lontan). Il est cependant important de noter que l'actuel Barachois est relativement récent et ne correspond plus du tout au Barachois d'il y a un siècle. Cependant, sur ce point, la Région, la CINOR et la Ville de Saint-Denis confirment que NEO prévoit la mise en valeur du bâti classé et de l'histoire du site comme prérequis au projet.

Les investissements envisagés seront à la hauteur de l'ambition du projet, qui consistera bien à **réaliser un aménagement de qualité en effaçant la voiture et la coupure urbaine actuelle**.

Quels que soient les aménagements réalisés, la nature, le patrimoine remarquable (arbres, longères, ancienne piscine, canons, etc.) seront préservés au maximum et valorisés.

➔ **Le projet NEO offre une large place à l'expression de la population.**
La co-maîtrise répondra à chaque proposition dans le tableau de réponse en annexe.

2. Les inquiétudes sur les impacts environnementaux

Cet enjeu, déterminant dans le projet NEO pour la co-maîtrise d'ouvrage, revient largement dans les contributions du public, à travers plusieurs composantes.

Tout d'abord dans la dimension de l'impact du projet sur le climat, et les émissions de gaz à effet de serre, NEO ne générera pas d'augmentation du trafic routier de manière massive et n'apparaît donc pas incompatible avec les objectifs régionaux d'indépendance énergétique et de moindre dépendance aux énergies fossiles.

En favorisant l'essor des transports en commun et des modes actifs de manière prépondérante par rapport au trafic routier, NEO pourra participer à son échelle à ces objectifs.

Concernant les demandes d'études parfois soulevées, certains points ne peuvent être connus à ce stade et relèvent des études qui seront menées dans les phases ultérieures : estimation du bilan carbone, impact énergétique et environnemental précis selon le scénario retenu (matériaux, production de matières premières...). Ce constat du public constitue le revers attendu d'un débat réalisé à un stade du projet où les caractéristiques et les composantes précises ne sont pas encore complètement définies.

Ces études spécifiques seront bien évidemment réalisées ultérieurement et mises à la disposition de la population pour apporter les réponses attendues et demandées dans le cadre du débat public.

Ensuite, sur la dimension des travaux pour les futurs aménagements, et leur impact sur l'environnement et la biodiversité, la co-maîtrise d'ouvrage s'engage à les encadrer, notamment au travers de l'étude d'impact qui sera réalisée en même temps que les études de maîtrise d'œuvre.

Une attention particulière sera portée quant à l'influence des travaux sur l'environnement naturel et humain et notamment sur la faune ou la flore, terrestre, marine ou l'avifaune. La co-maîtrise d'ouvrage souhaite que ce projet soit exemplaire sur cet aspect.

Enfin, des interrogations et craintes ont été exprimées concernant les matériaux nécessaires à plusieurs scénarios. Si ce sujet est en effet un enjeu majeur qu'il faudra traiter à l'avenir, les besoins en matériaux pour le projet sont très largement inférieurs à ceux requis pour le projet de la NRL (environ 20 fois moins pour les scénarios les plus consommateurs).

→ **La Région Réunion, la Ville de Saint-Denis et la CINOR souhaitent donner suite à une large majorité des idées pertinentes qui sont ressorties des débats : cf. tableau des réponses aux propositions du débat et les réponses aux demandes de précisions et recommandations de la CPDP en annexe.**

3. Les enjeux socio-économiques

Si des inquiétudes ont été soulevées avec le retard du chantier de la Nouvelle Route du Littoral et les doutes sur les financements à venir, la co-maîtrise d'ouvrage précise qu'il n'y a aucun lien entre la date de livraison de la NRL et la capacité financière des collectivités.

Concernant les coûts du projet, l'objectif de la maîtrise d'ouvrage est de trouver des optimisations pour contenir le budget et offrir le meilleur rapport qualité prix à NEO.

La co-maîtrise d'ouvrage souhaite solliciter et pense pouvoir obtenir des cofinancements sur ce projet emblématique de la part de l'Europe et de l'Etat pour impacter le moins possible les finances locales et assurer sa soutenabilité budgétaire.

Concernant les possibilités de recours à l'emploi local, elles dépendent beaucoup du choix du tracé qui sera fait. Là où les tracés en tranchées couvertes permettraient de recourir essentiellement à des entreprises locales, les tracés en tunnel excavés (tracés long et court) impliqueraient de faire appel à des expertises et compétences extérieures au territoire, une partie assez conséquente des métiers n'étant plus maîtrisée sur l'île par faute de chantiers de ce type.

La co-maîtrise est en phase avec l'expression du public qui va dans le sens du recours, tant que possible, à l'emploi local.

4. L'enjeu de la congestion automobile

De nombreuses contributions relatent le quotidien des Réunionnais confrontés chaque jour à la traversée difficile et congestionnée de Saint-Denis.

Les maîtres d'ouvrage rejoignent les habitants de l'île sur ce point : le trafic automobile saturé est un des problèmes majeurs rencontrés sur le Barachois. Ces problèmes de circulation et de mobilité sont un des enjeux majeurs de NEO.

Sur l'aspect du trafic il convient toutefois de rappeler quelques éléments expliqués plusieurs fois pendant le débat. La RN1 et la RN2 ne sont utilisées que très minoritairement comme un axe de transit. Elles sont utilisées principalement comme voie d'accès et de sortie à la ville de Saint-Denis ou comme voie de desserte interne à la ville.

NEO n'a pas vocation à résoudre tous les problèmes de trafic de la ville de Saint-Denis mais à améliorer l'entrée et la sortie dans le centre-ville, principalement depuis l'Ouest (car des bouchons résiduels subsisteront à l'Est du projet sur le boulevard Lancastel), et à éviter de faire transiter les véhicules sur le front de mer ou les voies communales. **En ce sens, il répond à la majorité des besoins en déplacements.** NEO n'a pas pour objectif ni pour incidence d'augmenter la circulation automobile mais d'accompagner son évolution pour, à terme, permettre une baisse du trafic sans générer de désordres dans la vie des Réunionnais pendant les 20 ou 30 prochaines années.

Ainsi, la co-maîtrise d'ouvrage entend parfaitement que la traversée de Saint-Denis et les congestions routières soient une préoccupation forte pour le public, et confirme que le projet NEO, par certaines composantes, permettra d'améliorer la circulation. Ainsi NEO permettra notamment d'améliorer les échanges entre l'Ouest et Saint-Denis ainsi que la desserte du centre-ville.

NEO permettra aussi d'apaiser la circulation des voies du bas de la ville et d'amorcer une éventuelle évolution en libérant les rues utilisées pour traverser d'Ouest en Est (rue de Nice) et d'Est en Ouest (rue Labourdonnais).

D'autres projets en avance sur NEO offrent des solutions alternatives à la voiture et répondent à cet enjeu (cf. ci-après). Il convient toutefois de rappeler que certains problèmes de trafic ne relèvent pas du périmètre de NEO (boulevard Lancastel, entrée Est...) et perdureront sans autre projet à la livraison de NEO.

5. Le souhait de lutter contre le tout voiture et de développer les transports en commun et des modes actifs

Le public a clairement affiché comme priorité la nécessité de développer les transports en commun.

La question de la place de la voiture occupe effectivement un rôle central dans les déplacements à La Réunion et donc dans les préoccupations des habitants.

Des projets de transports en commun et des réflexions sur les mobilités sont en cours dans les différentes collectivités, selon leurs champs d'action, à l'échelle de la Ville, de l'intercommunalité du Nord, comme de tout le territoire réunionnais. La Région Réunion porte le projet de transport ferré léger de desserte interurbaine à l'échelle régionale (RRTG : Réseau Régional de Transport Guidé) qui vise à relier Saint-Joseph et Saint-Benoît. RunRail est la première partie de ce projet, entre Duparc et Bertin, dont la mise en service est prévue avant la réalisation de NEO. Des études sont en cours pour d'autres tronçons, par exemple entre Bertin et Saint-Paul et à l'Est.

TAO est un projet de tramway porté par la CINOR, entre l'aéroport Roland Garros et la Préfecture, dont la mise en service est envisagée, là aussi préalablement à NEO.

Ces projets permettront à terme le report modal quand ils seront opérationnels et pleinement efficaces, et qu'ils seront accompagnés d'un réel changement des mentalités et des usages de la part des citoyens : ce sont des évolutions qui prennent du temps, parfois même plusieurs dizaines d'années.

Sur son périmètre, NEO a été prévu pour participer activement à cette transition, au travers du développement :

- **des transports en commun**, par la création d'une voie en site propre sur l'ensemble de son périmètre. Cette voie pourrait être utilisée pour les bus ou supporter le trafic d'un tramway. NEO prévoit également la réalisation d'un pôle d'échange multimodal pour permettre de connecter toutes les mobilités sur le site en lien avec des parkings relais prévus en bordure du projet ;
- **des modes actifs**, par la mise à disposition de la quasi intégralité de l'espace public aux piétons, aux vélos et aux mobilités non motorisées. Cet espace sera ponctué de nombreuses pistes cyclables connectant l'est et l'ouest, le centre-ville au front de mer avec notamment une nouvelle voie majeure pour les vélos, qui sera ainsi continue de Sainte-Marie à la Possession. Les aménagements favoriseront l'usage du vélo (arceaux de stationnement, bornes de recharges électriques, kiosques de location...), mais également des trottinettes, rollers et autres moyens actifs de déplacement.

NEO, par l'effacement de la voiture de la surface du Barachois, créera un espace inégalé en centre urbain en front de mer pour les mobilités actives et pour les transports en commun en renforçant massivement leur attractivité.

Parmi ces nombreux enjeux identifiés par la population, certains viennent conforter ceux déjà exprimés par la co-maîtrise d'ouvrage dans le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO). Ces contributions permettront d'ajuster les composantes du projet, à savoir : rendre le Barachois à la population et rétablir l'accès à l'océan, préserver et valoriser l'environnement de ce site emblématique, repenser la mobilité et faire du Barachois un atout pour le développement économique et touristique de La Réunion.

V - Y a-t-il des alternatives crédibles et réalistes aux solutions proposées par la Co-MOA pour le projet NEO ?

Des solutions alternatives ont été évoquées dans le DMO et écartées par la Co-MOA (cf. chapitre 3 - page 80 du dossier). Les arguments exposés dans ce dossier n'ont pas trouvé de contradiction majeure et ces solutions restent donc difficilement concevables ou non acceptables pour des questions d'aménagement, d'environnement, de coût, de faisabilité technique et/ou d'adéquation avec les enjeux du projet.

La population a été invitée à se prononcer sur les alternatives qu'elle a pu imaginer au projet NEO. La Co-MOA a été invitée à produire des analyses sur ces alternatives exposées par le public.

1. Libérer le Barchois des voitures avec des alternatives aux variantes : déplacer le transport automobile

Dans un premier temps, il a été évoqué la possibilité de déplacer le trafic automobile. Au cours du débat, d'autres solutions alternatives aux variantes exposées dans le DMO ont pu émerger.

La co-maîtrise d'ouvrage rappelle toutefois qu'un des objectifs affichés était de ne pas dépasser le périmètre annoncé : « Le projet NEO cible le réaménagement de la zone côtière entre la NRL et l'actuelle gare routière ».

Les alternatives « nord » (autour du périmètre du Barchois)

Un participant a suggéré un **tracé ouvert** sans tranchée. Cette solution n'est pas acceptable car elle créerait une véritable coupure entre la mer et le centre-ville sur 1,5km. Même si des passerelles pourraient être créées, l'aménagement du Barchois paraît trop largement dégradé par rapport à l'existant.

Il a été également proposé de **prolonger la NRL** ou de **poursuivre le viaduc en mer**. Ces éventualités ont été complètement écartées pour plusieurs raisons qui ont déjà été évoquées dans le Dossier du Maître d'Ouvrage, notamment pour son impact visuel et car elles ne répondent pas aux enjeux (cf. DMO chapitre 3, page 80).

Enfin, l'idée qui ressort également est de **relier par voie rapide la NRL au Chaudron** sans sorties par des ouvrages alternatifs.

Il a notamment été proposé de faire un **viaduc en ville** ou une **voie en superstructure au-dessus de la route actuelle** : ces alternatives auraient des impacts travaux considérables et engendreraient d'importantes nuisances pour les riverains, ainsi que des dégradations du paysage avec des énormes piliers qui dénatureraient totalement le Barchois et nécessiteraient l'abattage d'arbres du front de mer. En outre, ces solutions ne traitent que le transit et non la desserte locale et les échanges. Or les études de trafic montrent que le transit est largement minoritaire sur l'axe RN1 - RN2 (voir partie IV-4 du présent document). Ces solutions seraient des compléments à la route actuelle et ne résoudraient aucun problème au niveau de l'aménagement, et l'aggraverait même avec la nécessité de créer des échangeurs pour répondre aux enjeux de desserte et d'échange.

Il a également été proposé la création d'autres tunnels comme un **tunnel sous la route actuelle** ou encore un **tunnel sous la mer**.

Concernant la 1^{ère} solution, le contexte géologique n'est pas compatible avec la création d'un tunnel sous la RN (trop faible couverture rocheuse, terrain trop perméable, problématique des barrages aux écoulements souterrains).

Pour ce qui est de la seconde solution, un tunnel sous la mer nécessiterait du déroctage, des moyens maritimes lourds et impactants sur le plan environnemental pour enfouir les caissons préfabriqués sous une couche suffisante de sol. Il faudrait en outre éloigner le tunnel au large pour pouvoir acheminer les tronçons acheminés par barges (ce procédé est utilisé pour le tunnel Fehmarn Belt) avec un tracé largement rallongé. Le tunnel serait d'une grande longueur avec des besoins en ventilation importants. Mais cette longueur ne serait pas suffisante pour amortir le processus. Ainsi son coût serait prohibitif.

Les alternatives « intermédiaires » (entre le Barachois et le boulevard Sud)

L'idée de diffuser le trafic en ville via une nouvelle route entre le front de mer et le boulevard Sud a également été envisagée. Ainsi, il a été proposé un **pont sur la Rivière Saint-Denis puis un tunnel sous le centre-ville jusqu'à l'Espace Océan**. La première partie du tronçon aurait un coût très important, de très vraisemblables besoins en expropriations pour implanter les piles dans un environnement si dense, et un impact visuel et environnemental majeur sur un corridor écologique très sensible. Pour la seconde partie du tracé, la faisabilité d'un tel tunnel est incertaine.

Ce type de proposition consiste à multiplier les voies de circulation pour traverser Saint-Denis. Cependant la volonté n'est pas de créer une nouvelle infrastructure qui augmenterait de manière significative les capacités de trafic sans permettre de déboucher à l'Est et à l'Ouest sur des voies dimensionnées.

Sur un plan routier, NEO prévoit uniquement de substituer la route nationale actuelle par une route enterrée en supprimant le goulet d'étranglement actuel sur la RN1 et la RN2 au niveau du Barachois. Le projet ne prévoit pas de créer une nouvelle infrastructure complémentaire à l'existant (cf. DMO chapitre 3, page 80).

Les alternatives « sud » (autour du boulevard Sud)

La création d'une **route qui contournerait le Barachois** (sous forme de rocade) a aussi été proposée mais ne retient pas l'attention de la maîtrise d'ouvrage qui ne souhaite pas créer une nouvelle infrastructure qui aurait pour finalité d'augmenter de manière significative les capacités d'accueil du trafic. (cf. arguments précédents).

Au cours du débat, suite à la demande de quelques personnes, il a aussi été demandé aux maîtres d'ouvrage d'étudier la possibilité de requalifier le **boulevard Sud** pour en faire une alternative à NEO.

La co-maîtrise d'ouvrage a pu exposer cette étude au cours d'une restitution publique filmée et mise en ligne sur Facebook live. Les éléments des diverses variantes proposées via un large panel de solutions sont étudiés plus en détail dans le rapport joint au présent document (cf. annexe 3). Il a été rappelé de manière corollaire que le boulevard Sud doit accueillir dans quelques années le RunRail.

Les conclusions relatives à tous les scénarios sur le boulevard Sud conduisent à écarter ces solutions car aucune proposition étudiée ne répond, même de manière approchée, aux objectifs et enjeux évoqués dans le cadre du projet NEO et toutes présentent un coût plus élevé.

En termes de trafic, toutes les solutions présentent un bilan négatif. En termes de prise en compte des transports en commun (TC) et des modes doux, les solutions sont globalement très négatives à périmètre constant de NEO (considérant RunRail achevé). Nombre d'entre elles ont un impact urbain et foncier considérable. Pour ce qui relève de l'aménagement, toutes les solutions ne permettent pas de supprimer un axe routier structurant sur le Barachois et maintiennent donc la coupure centre-ville – océan sans régler les problèmes du front de mer (vulnérabilité au climat, dégradation du bâti, etc.). Il resterait aussi à réaménager le Barachois.

Même en considérant une baisse de trafic majeure sur la ville de Saint-Denis de l'ordre de 30 % (ce qui n'est envisagé par aucune projection, même les plus optimistes en termes de report modal, avant plusieurs dizaines d'années, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) ayant notamment pour objectif ambitieux une part modale des TC de 15% en 2030.) **ces solutions paraissent tout aussi peu adaptées.** La desserte du centre-ville restera nécessaire, le boulevard Sud déjà saturé ne peut ni encaisser le trafic ni être dégradé dans son aménagement urbain par une augmentation de l'infrastructure routière existante.

De plus, il paraît utile de rappeler une nouvelle fois que NEO n'est pas un projet de rocade ou de voie de contournement de la ville de Saint-Denis. La résorption des embouteillages est envisagée essentiellement au travers du développement de l'usage des modes actifs et des transports en commun, prévus au sein de NEO et d'autres projets portés par les collectivités partenaires.

2. Libérer le Barachois des voitures à travers des actions visant à réduire le trafic automobile : des alternatives au projet

Réduire progressivement le trafic automobile : les alternatives pour une autre mobilité

Pour répondre à l'objectif posé par la co-maîtrise d'ouvrage de libérer le Barachois de la voiture, des contributions proposent une alternative non pas aux variantes proposées (tracés mer, hybride, terre et tunnels) mais au projet NEO lui-même tel que le prévoit le Code de l'environnement. Cette alternative consiste à questionner en priorité non plus « où faire passer le trafic automobile ? » mais « comment réduire son volume ? ».

Or, il ne paraît pas possible de réduire de manière significative le trafic sur l'axe structurant de l'île à court et moyen termes (même d'ici à plusieurs dizaines d'années). Seul un développement massif des TC et des modes actifs couplé à un report modal très important pourrait permettre à terme (horizon 20 à 30 ans) d'amorcer une baisse du trafic. NEO accompagne cette transition en laissant une place prépondérante aux modes actifs et aux transports en commun.

Le projet NEO offre une large place à l'expression de la population. La co-maîtrise répond à chaque proposition faite dans le tableau fourni en annexe du présent document.

Les aménagements pour le Barachois.

Sur l'interrogation de la possibilité de réhabiliter le Barachois sans le projet NEO, la co-maîtrise d'ouvrage précise qu'il est effectivement possible de réaménager le Barachois en conservant la RN en l'état mais que ce réaménagement se heurtera toujours à la réalité de la coupure urbaine créée par la RN et aux nuisances associées (bruit, gaz d'échappement, morcellement urbain). Pour les collectivités investies, le Barachois ne peut être réaménagé de façon satisfaisante en laissant la RN dans sa situation actuelle.

La co-maîtrise d'ouvrage rappelle que les investissements envisagés sont à la hauteur de l'ambition du projet : réaliser un aménagement de qualité en faisant disparaître la voiture et la coupure urbaine actuelle.

Ces propositions alternatives au projet NEO, qui constituent, pour certaines, des solutions pouvant apparaître en première approche séduisantes pour les contributeurs, n'ont donc pas été retenues par la co-maîtrise d'ouvrage. En effet, aucune d'entre elles n'est à la fois réaliste techniquement, adaptée au contexte actuel et à venir (en termes d'enjeux d'aménagements et de besoins de mobilités), compétitive et soutenable financièrement et cohérente avec les objectifs de protection de l'environnement.

Une partie du public a pu exprimer des alternatives au projet. Cependant aucune ne peut être retenue par la co-maîtrise d'ouvrage.

Les contributions du public rejoignent celles de la co-MOA : le statu quo n'est pas envisageable. Le projet NEO apparaît en mesure de répondre aux enjeux identifiés par les participants au débat pour faire vivre, valoriser, transformer ce site emblématique du Barachois.

Toutes les alternatives exprimées n'ayant pu être jugées acceptables et pertinentes, il est donc nécessaire d'évaluer les différentes propositions exposées dans le DMO et vérifier si elles répondent aux enjeux exprimés.

VI. Les réactions de la population face aux variantes proposées par la Co-MOA

Dans le Dossier du Maître d'Ouvrage (DMO) produit avant le débat public, la co-Maîtrise d'Ouvrage proposait 2 variantes pour l'entrée de ville et 5 variantes sur le volet de l'infrastructure routière du Barachois et exposait l'ensemble des autres options étudiées mais non présentées au public car écartées préalablement pour des raisons de coût, de faisabilité technique et/ou géotechniques ou d'insertion paysagère.

La population a été invitée à se prononcer sur les différents tracés qu'elle a pu découvrir dans le détail au travers de différents moyens mis à sa disposition (DMO, table de réalité virtuelle, atelier maquette ...).

Il est à noter qu'aucun élément ne ressort du débat concernant les 2 variantes en entrée de ville. Cela s'explique très certainement par plusieurs raisons :

- la population a bien cerné que le Barachois concentrait la majorité des enjeux et, s'agissant d'un sujet complexe, elle a avant tout focalisé son attention sur celui-ci ;
- la CPDP a très peu communiqué sur cette partie du projet. Les outils graphiques et de réalité virtuelle, les questionnaires à choix majoritaire, les ateliers, étaient tous limités au Barachois.

La population a cependant indirectement pu s'exprimer sur l'entrée de ville en indiquant des attentes en termes d'aménagement urbain, de mobilité et de rationalisation des dépenses publiques.

	Solution court terme	Solution long terme
Aménagements pour le Barachois	Cet enjeu ne concerne pas les propositions en entrée de ville	Cet enjeu ne concerne pas les propositions en entrée de ville
Impacts environnementaux	Pas de protection maritime supplémentaire. Faibles contraintes environnementales.	Pas de protection maritime supplémentaire. Faibles contraintes environnementales.
Enjeux socio-économiques	Possibilités d'emploi local. Coût limité.	Possibilité d'emploi local. Coût plus important.
Congestion automobile	Le giratoire permet de réguler le flux de trafic entrant dans Saint-Denis et ainsi de marquer l'entrée de ville.	Solution qui permet une fluidification du trafic plus importante.
Développement des transports en commun	La continuité de la voie TCSP est conservée tout au long du projet NEO. Avantage aux transports en commun en temps de parcours.	La continuité de la voie TCSP est conservée tout au long du projet NEO. Solution qui ne donne pas d'avantage aux transports en commun en termes de temps de parcours car trop fluide pour les voitures.

Concernant l'aménagement du Barachois, le public a principalement appréhendé la question des tracés par famille : tracé terre, tranchées couvertes et tunnels. L'analyse argumentative révèle que le public est divisé sur la question des tracés. Selon eux, le tracé terre accentue la coupure de la ville avec la mer, les tracés en tranchées couvertes permettraient de gagner de l'espace sur la mer et les tracés tunnel feraient disparaître totalement la voiture. Mais dans les 3 cas, la question des risques ou des difficultés techniques a soulevé des inquiétudes.

1. Tracé terre

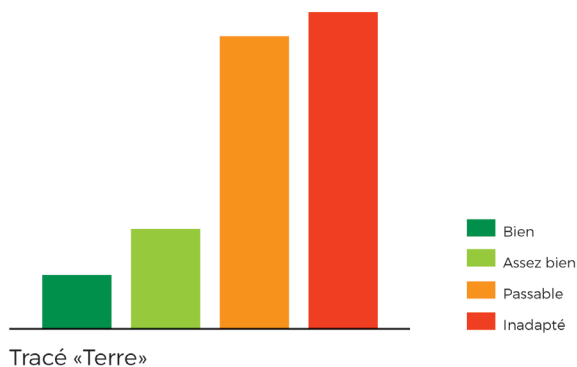
Ce tracé a beaucoup plus d'inconvénients que d'avantages pour la population. Il n'apporte pas de réelles améliorations, notamment dans la volonté de reconnecter le centre-ville à l'océan.

Il apparaît très coûteux pour certains (bien que ce tracé soit le moins coûteux des solutions proposées par la maîtrise d'ouvrage).

Par ailleurs, il ne permettrait pas une bonne valorisation du Barchois (notamment certains aspects historiques) car il nécessiterait une importante emprise sur la RN2 actuelle qui serait réalisée au détriment de l'espace public (comme la suppression de la piscine) et qui ne résoudrait pas les problèmes de saturation automobile.

Même si certaines contributions mettent en avant que la nouvelle surface rendue disponible serait suffisante et proche du centre-ville, l'aménagement public limité à 6 ha a pu paraître, a contrario, moins intéressant pour la population ; l'objectif de reconnecter la ville à la mer n'est pas atteint avec cette option et le rapport bénéfices/coûts n'est pas optimal.

→ **L'avis exprimé par le public mis à contribution (442 personnes) montre que le tracé terre est rejeté massivement.**



2. Tranchées couvertes : tracé mer et tracé hybride

Un intérêt supérieur pour la tracé mer est exprimé. Ce tracé présente le meilleur ratio « opinions favorables / opinions défavorables ». Les critiques le concernant portent sur son impact écologique. Par ailleurs, cette solution est la seule permettant de conserver intégralement tous les arbres existants sur le site. L'impact sur la biodiversité apparaît également limité car le tracé ne se situe pas sur une zone marine à fort enjeu (cf. état des lieux environnemental : <https://www.neo-saintdenis.re/base-documentaire/>). À noter que le chantier de la NRL démontre que l'impact de tels travaux sur le milieu marin est très limité et maîtrisé.

De plus, face à l'attrait de certains citoyens quant au gain d'espace, des réticences sont affichées au fait que de nombreuses emprises foncières sont actuellement disponibles et en attente d'être réaménagées. Il est important de préciser que cet agrandissement n'est pas une volonté mais une conséquence d'optimisation technico-financière pour limiter les terrassements en mer, éviter tout déroctage (terrassement du fond sous-marin constitué de roches basaltiques très dures) et travailler « au sec » pour les infrastructures. Le tracé sera optimisé au maximum en plan et en profil en long pour ne pas étendre de manière inconsidérée le trait de côte.

Les tranchées couvertes ne faisant pas totalement disparaître la voiture, l'objectif de reconnecter la ville à la mer a pu sembler pour certains incomplètement atteint. La co-maîtrise d'ouvrage précise cependant que cette solution ne propose pas de saignée mais des ouvertures les plus mesurées possibles et aménagées pour être intégrées au projet urbain. Elles sont facilement contournables et la réalisation de passerelles en partie médiane sera possible si cela est jugé opportun.

Les vues sur la mer seront ainsi maintenues depuis le sentier littoral et au droit de toutes les tranchées couvertes sur des largeurs d'environ 300 m en continu. En outre, au droit des tranchées ouvertes, des possibilités existent pour conserver ces vues sur mer car seul un garde-corps périphérique est exigé.

L'éventuelle visibilité de la 2x2 voies qui couperait le lien avec la mer n'est due qu'à une mauvaise interprétation du projet issue probablement d'une vue en plan trompeuse quand elle n'est pas accompagnée d'explications. La RN sera en effet totalement invisible depuis la surface. Ce point a d'ailleurs été bien mieux compris et appréhendé par les usagers de l'outil de visualisation en 3 dimensions mis à la disposition du public dans la maison du débat NEO.

Ainsi la vue sur la mer sera conservée et améliorée par rapport à l'existant, avec tout le sentier littoral exploitable ainsi que la mise en place de belvédères/pontons.

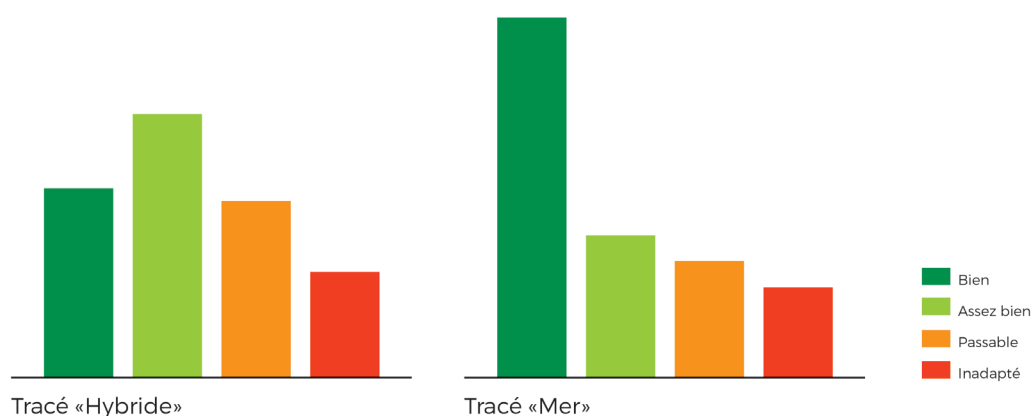
Des craintes ont en outre été exprimées sur le risque de pollution sonore liée au trafic. Or, il est tout à fait possible de la traiter par des protections acoustiques. Il existe de nombreux exemples notamment au niveau de la tranchée couverte de Mazargan Doret sur le Boulevard Sud et sur de nombreux projets en métropole. Ces dispositions sont d'ailleurs prévues dans le cadre du projet.

Par ailleurs, concernant les risques pendant les fortes pluies et la forte houle, l'infrastructure sera dimensionnée pour ne pas être perturbée par de tels aléas climatiques. La réglementation est très stricte à ce sujet et ne permet pas l'exposition à ce type de risques. La co-maîtrise d'ouvrage a pris attache de spécialistes reconnus sur le sujet (SETEC, CETU, ARTELIA) pour s'assurer de la faisabilité des scénarios en tranchées couvertes.

D'un point de vue technique, les principaux enjeux exprimés paraissent maîtrisés ou maîtrisables. Les problèmes de submersion peuvent être résolus sur l'ensemble du secteur, le positionnement des infrastructures permettra d'éviter de les immerger sous nappe, etc.

Quant aux délais de travaux, ils sont en effet plutôt longs mais à mettre en lien avec l'ampleur du projet. Le seul point d'incertitude réside actuellement sur l'approvisionnement en matériaux qui est une question à l'échelle de l'île qui sera étudiée dans les phases ultérieures du projet.

→ **L'avis exprimé par le public sollicité (442 personnes) montre que le tracé hybride est jugé légèrement favorable, et que le tracé mer est quant à lui plébiscité.**



Les tracés proposés en tranchées ouvertes/couvertes dans le projet NEO face aux enjeux identifiés par la population.

	Tracé terre	Tracé hybride	Tracé mer
Aménagements pour le Barachois	Peu d'espaces créés (6 ha). Pas de connexion centre-ville /océan.	Une surface à aménager de 14 ha. Intégration d'un bassin de baignade aisée. Centre-ville reconnecté à l'océan.	Une surface à aménager de 16 ha. Intégration d'un bassin de baignade aisée. Centre-ville reconnecté à l'océan.
Impacts environnementaux	Destruction de zones à enjeux du littoral.	Légère contrainte sur la nappe. Mise en place de protections maritimes sur l'ensemble de la frange littorale du Barachois limitant les risques de submersion. Permet de conserver les arbres actuels.	Permet de conserver les arbres actuels. Mise en place de protections maritimes sur l'ensemble de la frange littorale du Barachois limitant les risques de submersion.
Enjeux socio-économiques	Possibilités d'emploi local plus faible pendant les travaux et en phase d'exploitation (espaces publics créés limités).	Possibilité d'emploi local important pendant les travaux (sauf phase Est) et en exploitation grâce aux espaces publics créés permettant d'accroître l'activité économique du secteur. 348M€ HT	Possibilité d'emploi local optimale pendant les travaux et en exploitation grâce aux espaces publics créés permettant d'accroître l'activité économique du secteur. 387M€ HT
Congestion automobile	Peu d'amélioration par rapport à la situation actuelle. Persistance des nuisances. Déficit de places de parking (- de 250 places). 212M€ HT	Amélioration du trafic routier. Effacement de la voiture. Possibilité de places de stationnement souterraines.	Amélioration du trafic routier. Effacement de la voiture. Possibilité de places de stationnement souterraines.
Développement des transports en commun	Connexion possible avec TAO, par exemple au nord de l'actuelle gare routière.	Connexion avec TAO est impossible sans impacter le foncier privé car il n'y a pas assez de largeur pour faire passer le TCSP le long des bâtiments bordant la RN2 en face de l'ancien Trois Brasseurs . Plusieurs arrêts et points d'échanges sont aménagés. Bonne intégration des modes actifs .	Bonne connexion de la voie TCSP avec TAO. Plusieurs arrêts et points d'échanges aménagés. Bonne intégration des modes actifs.

3. Tracés tunnels

En ce qui concerne les tracés tunnels, l'effacement total de la voiture et la vue sur la mer sont naturellement mis en avant pour ceux qui se prononcent en sa faveur. Ce sont en effet des solutions qui permettent de faire disparaître l'infrastructure routière sur un linéaire continu jusqu'à près de 1,5 km.

De sécurité équivalente aux tracés en tranchée couverte, les tunnels envisagés au DMO sont pourvus d'équipements et de dispositifs adaptés similaires. Largement plus nombreux et plus complexes, ils coûteront cependant plus cher, s'agissant de tunnels de plus de 800 m.

Comme pour les tracés en tranchées couvertes, le Barachois sera rendu aux modes actifs et aux transports en commun. À noter que dans cette configuration, le Barachois pourrait être renaturé et remis à son état originel.

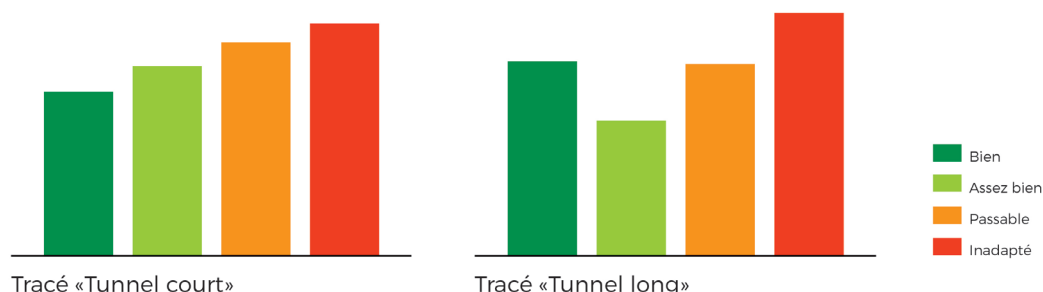
En termes de gestion du trafic et de temps de parcours pour les véhicules, certaines questions ont été posées quant à une éventuelle différence entre les différents tracés. Seul le tracé terre générerait des temps de parcours plus longs du fait de la présence de carrefours à feux sur l'itinéraire. Les autres solutions sont équivalentes.

De nombreuses craintes s'expriment quant au risque de submersion des solutions en tunnel. Ces craintes sont fondées car les tracés présentent un point bas au milieu de l'ouvrage, mais des solutions techniques permettent d'éviter l'entrée d'eau dans les tunnels en cas de forte houle. En effet, même si les tracés en tunnel ne permettent pas d'assurer une protection supplémentaire du Barachois, à la différence du tracé mer ou hybride, la mise en place de portes étanches en entrée devra être réalisée et éviter ainsi de graves dommages à l'infrastructure en cas de cyclone intense. Ce type de porte existe actuellement pour gérer l'étanchéité de tunnels en métropole.

Des craintes s'élèvent aussi sur la sécurité du creusement avec les problèmes de stabilité du terrain et des risques de travailler sous nappe. Les tracés en tunnel constitueraient en effet une prouesse technique, et c'est ce qui rend ces solutions très onéreuses et plus incertaines. Il est difficile d'exprimer à ce stade des certitudes sur les risques liés au creusement compte tenu du contexte géologique compliqué. Les craintes de la population sont en effet légitimes à ce stade.

Cependant, une fois réalisés, les tunnels excavés sont étanches. Un entretien sera nécessaire mais il ne sera pas supérieur du fait de la présence d'une nappe, de nombreux exemples existent de tunnels sous nappe, sous mer ou sous fleuve (ex : A86 - A4, Tunnel de Caluire, Tunnel sous la Manche) et ils ne présentent pas d'infiltrations majeures.

→ L'avis exprimé par le public sollicité (442 personnes) montre que les tracés en tunnel sont appréhendés de manière légèrement défavorable.



Les tracés proposés en tunnels dans le projet NEO face aux enjeux identifiés par la population.

	Tunnel long	Tunnel court
Aménagements pour le Barachois	Effacement total des voitures, amélioration du trafic routier. Grande surface à aménager. Intégration du bassin de baignade aisée. Centre-ville reconnecté à l'océan.	Effacement de la circulation sur le Barachois. Espace libéré moindre que pour le tracé mer et le tunnel long. Intégration du bassin de baignade aisée. Centre-ville reconnecté à l'océan.
Impacts environnementaux	Pas d'extension du trait de côte, excédentaire en roches et matériaux. Pas de protection maritime et impact sur quelques arbres classés du Square Labourdonnais.	Pas d'extension du trait de côte, excédentaire en roches et matériaux. Pas de protection maritime. Léger impact sur les arbres du Square Labourdonnais.
Enjeux socio-économiques	Tracé complexe qui nécessitera des compétences techniques extérieures limitant l'emploi local.	Tracé complexe qui nécessitera des compétences techniques extérieures limitant l'emploi local.
Congestion automobile	Amélioration du trafic routier, notamment au niveau de l'échangeur Pasteur. Effacement des places de stationnement en surface plus coûteux. 541M€ HT	Échanges avec Pasteur rendus complexes avec un risque accru et quasi certain de saturation de cet échangeur aux heures de pointe du soir. 453M€ HT
Développement des transports en commun	Requalification de la RN actuelle en voie de TCSP, bonne intégration des modes actifs.	Requalification de la RN actuelle en voie de TCSP, intégration correcte des modes actifs.

Le public qui s'est exprimé a pu évaluer l'ensemble des nombreuses solutions proposées au débat public et exprimer des arguments en faveur ou en défaveur de chacune d'entre elles. Il a été possible de vérifier comment chacune des propositions répondait aux enjeux exprimés par la population. Sauf pour le tracé terre qui apparaît rédhitoire, chacune des solutions répond plus ou moins bien aux enjeux exprimés. Ces éléments ont permis de guider la co-maîtrise d'ouvrage sur les grands choix pour la suite du projet.

VII. La suite donnée au projet, les orientations de la co-MOA pour NEO

Les 3 collectivités qui ont mené les réflexions sur le projet NEO ont soumis de nombreuses propositions au débat public, tant sur les aménagements que les tracés. Les contributions émanant du débat public ont permis à la maîtrise d'ouvrage de faire des choix éclairés, répondant aux attentes des participants, et de proposer un programme amendé de propositions nouvelles et pertinentes.

1. Doit-on donner suite au projet ?

Compte tenu des éléments exposés précédemment quant à l'opportunité du projet, des enjeux principaux exprimés par la population, de l'absence d'alternative envisageable et considérant que plusieurs scénarios proposés permettent de répondre à ces enjeux, **la co-maîtrise d'ouvrage souhaite donner une suite favorable au projet.**

2. Les orientations pour NEO

a. Choix de tracé de référence

En entrée de ville, c'est l'aménagement à court terme qui est retenu. Il n'impactera que très légèrement le Nouveau Pont sur la Rivière Saint-Denis (NPRSD) qui est en cours de réalisation : peu de travaux complémentaires seront nécessaires, avec des coûts moindres car ce sont moins de 10 % des travaux réalisés dans le cadre du NPRSD qui seront repris. Cette solution permettra de réguler le flot de véhicules entrant dans Saint-Denis, via un giratoire, et ainsi de limiter l'effet d'appel d'air, ce qui était une crainte de certains contributeurs. Elle permettra, en limitant les dépenses sur cette partie du projet, de basculer le budget sur le Barachois et son aménagement, qui constituent le cœur des préoccupations de la population.

Pour le Barachois, c'est le tracé mer qui est retenu par la co-maîtrise d'ouvrage.

Ce scénario a été plébiscité largement, notamment au travers du questionnaire à jugement majoritaire, mais aussi au niveau des avis et des arguments exposés lors du débat public.

Ce parti pris d'aménagement est celui qui a reçu le plus d'avis positifs parmi ceux exprimés. C'est d'ailleurs, pour la co-MOA, celui qui répond le mieux aux enjeux et objectifs. C'est aussi le scénario qui répond le mieux aux attentes du public, tant pour les aménagements du Barachois que pour les enjeux environnementaux et socio-économiques, ou pour permettre d'améliorer les déplacements en entrée Ouest (desserte du centre-ville et échanges) et favoriser les transports en commun et les modes actifs.

b. Orientations pour l'aménagement de l'espace public

Concernant l'aménagement de l'espace public, la maîtrise d'ouvrage souhaite poursuivre le projet de **bassin de baignade**, qui était à la fois une composante forte proposée pour le projet NEO, dans l'objectif de reconnecter la ville à l'océan, mais aussi une attente forte émanant des contributions du débat public. Ce vaste plan d'eau de mer, protégé de la houle et des menaces de l'océan (protection contre les prédateurs marins), permettra aux Dionysiens de retrouver un espace de baignade sur la frange littorale de la ville.

Le Barachois est un lieu emblématique et incontournable qui accueille régulièrement les événements organisés par la Ville de Saint-Denis : des fêtes annuelles, marchés artisanaux ou rendez-vous mensuels. Le choix du tracé mer permet de dégager une vaste surface à aménager d'environ 16 ha, pour répondre aux enjeux du projet, avec l'aménagement notamment d'une **vaste esplanade publique** qui permettra d'organiser les nombreux événements jalonnant le calendrier dionysien.

Cette grande place permettra donc une réception plus qualitative des manifestations, voire une augmentation de la capacité d'accueil (plus de stands pour le marché de nuit...), dans de meilleures conditions de sécurité (sans devoir fermer la route nationale et donc sans contraintes horaires ou calendaires). Afin de disposer d'un espace qualitatif, moderne, modulable et évolutif, les équipements adéquats seraient installés pour l'accueil des stands du marché ou d'autres événements.

La maîtrise d'ouvrage s'engagera dans la **valorisation des bâtiments classés et des marqueurs forts du site** (canons, monuments, végétation emblématique, etc.). Le Barachois sera ancré dans son histoire. Les diagnostics archéologiques préalables qui se sont déroulés permettront certainement au futur maître d'œuvre de pouvoir proposer une mise en valeur d'une partie des vestiges pour pouvoir rappeler le passé glorieux du site.

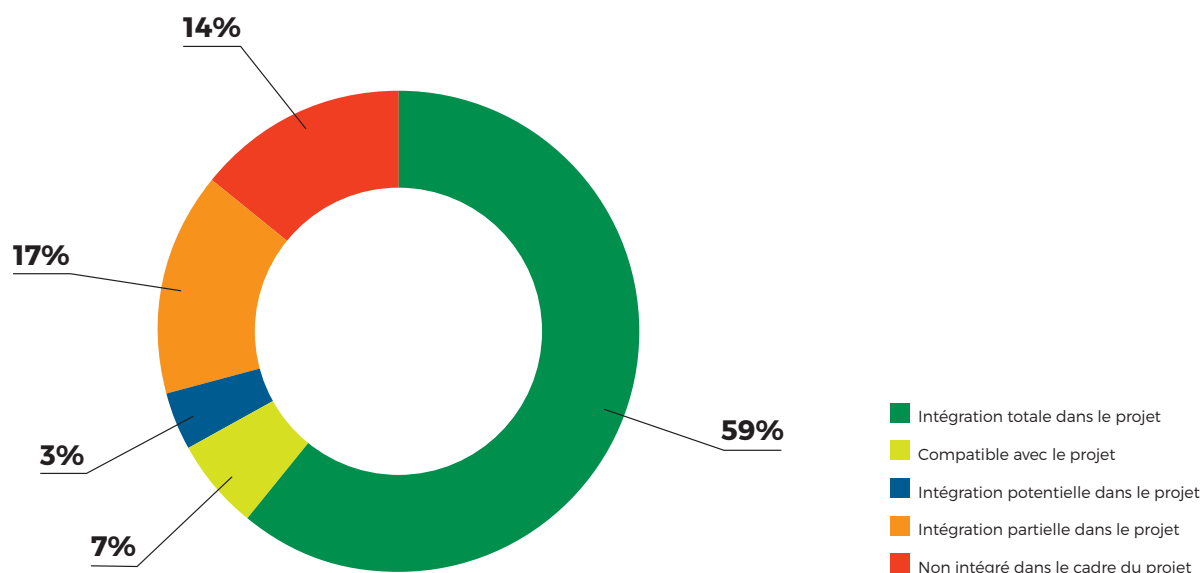
La position éloignée du tracé, en mer, permet de pouvoir conserver une grande majorité des arbres présents sur le secteur, et notamment les arbres remarquables classés. La surface libérée pourra ainsi être valorisée, plantée, arborée. La volonté de créer **un Barachois verdoyant et laissant une place majeure à la nature** de l'île est renforcée par l'expression de la population au cours de ce débat public.

La population a, selon plusieurs angles, souhaité qu'une partie de l'espace public soit dévolu à un usage social, collaboratif, artistique. La co-maîtrise d'ouvrage a entendu cette proposition qui n'était pas prévue explicitement initialement. **Un tiers-lieu sera prévu** au projet (un exemple de ce type existe à Saint-Paul : « la Raffinerie »). Sa localisation et ses composantes précises seront étudiées par les concepteurs.

Avec le tracé mer, la continuité visuelle et le lien à la mer permettront d'éviter toute rupture dans l'aménagement et le paysage.

Concernant l'aménagement du Barachois, les contributions issues du débat public ont fait état de 134 propositions, dont 15 qui n'entraient pas dans le cadre du projet et 9 qui étaient des doublons. Pour chacune d'elle, la co-maîtrise d'ouvrage a apporté une réponse.

Sur les 110 propositions qui se situaient dans le périmètre de NEO, 73 % d'entre elles ont été totalement ou partiellement intégrées au projet. 17 % ont été intégrées partiellement, et 59 % totalement. 7 % de ces propositions sont compatibles avec le projet, 3 % pourraient être intégrées dans l'avenir (cf. tableau complet des réponses en annexe).



c. Orientations pour les transports en commun et les modes actifs

Concernant l'enjeu majeur de **renforcer l'attractivité et l'efficacité des transports en commun**, le projet prévoit de laisser sur l'ensemble du périmètre un axe bidirectionnel qui sera réservé aux bus ou à un réseau ferré de type tramway, et qui sera réalisé en fonction des enseignements tirés des études ultérieures. Les études de maîtrise d'œuvre prévues une fois le programme de l'opération avancé (à l'issue du débat public) permettront de préciser la nature et le tracé de cette infrastructure en fonction de l'avancée des différents projets en cours (comme RunRail ou TAO).

Cette voie en site propre pour les transports en commun pourra se connecter au réseau projeté de la CINOR (TAO), avec plusieurs arrêts et points d'échanges aménagés.

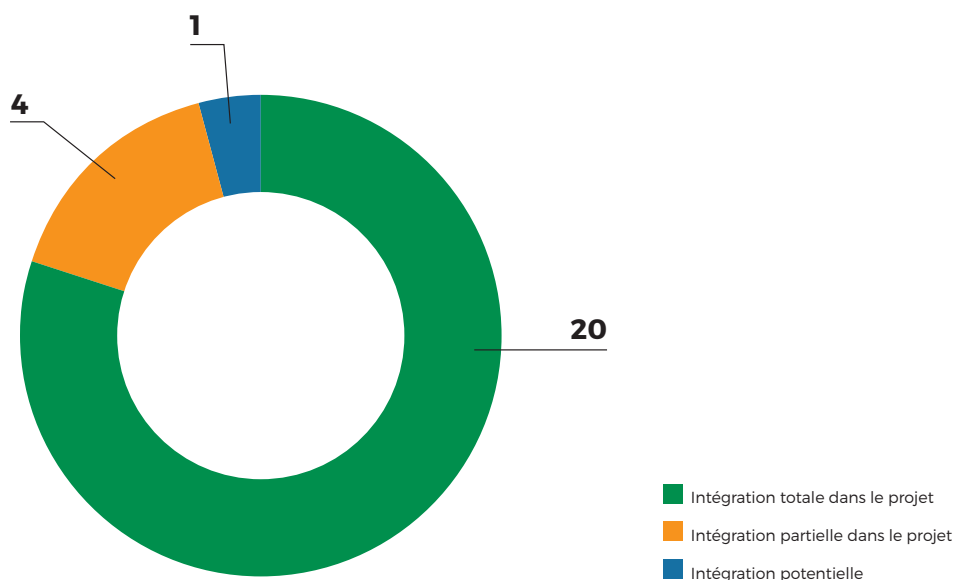
Avec le choix du tracé mer, la route ne viendra plus couper le centre-ville de l'océan, **le Barachois sera rendu aux piétons et aux modes actifs**. L'usage du vélo, de la marche, des déplacements non motorisés dans leur ensemble pourra s'envisager de manière sécurisée et confortable.

Le rôle du sentier littoral sera renforcé, des pistes cyclables seront créées ou réhabilitées, des connexions seront facilitées par la pacification de la circulation (enfouissement des voies de la RN, mise en zone 30 des voies communales, délestage des voies du centre-ville par la mise en œuvre d'une infrastructure à 2x2 voies continue).

Le projet prévoit d'étudier, sur le périmètre de NEO, les infrastructures nécessaires à des offres de services pour les modes actifs (vélostation, réparation, parking vélos, etc.). En fonction de leur déploiement à plus grande échelle, soit sur la commune soit sur le territoire de la CINOR, les mobilités partagées seront le cas échéant intégrées.

Les trottoirs seront élargis et le revêtement sera adapté pour favoriser la circulation des PMR, des poussettes et des piétons.

Sur les 41 propositions exprimées au cours du débat relevées par la CPDP, et qui concernent le développement des transports alternatifs et le report modal, 14 d'entre elles se situent en dehors du périmètre NEO. Toutes les autres (100 %) seront entièrement, potentiellement ou partiellement intégrées dans NEO. (cf. tableau complet des réponses en annexe).



d. Orientations pour répondre aux enjeux environnementaux

Pour ce qui relève de la prise en compte des enjeux environnementaux, la solution du tracé mer a un impact limité. Ce tracé a notamment l'avantage de permettre de conserver l'ensemble des arbres, dont les arbres classés existants et de renforcer la végétalisation de l'espace public, créant de l'ombrage et un îlot de fraîcheur dans la ville de Saint-Denis. L'objectif sera de planter, en fonction des possibilités du sous-sol et de l'aménagement, de créer un espace arboré d'essences locales et endémiques voire de créer un parc urbain au niveau du Barachois.

La co-maîtrise d'ouvrage se veut exemplaire dans la gestion des enjeux liés au milieu marin. Ils constitueront le principal sujet d'attention sur l'aspect environnemental pour NEO.

Pour ce qui relève des besoins en matériaux, une optimisation sera demandée aux concepteurs du projet afin de minimiser cet impact indirect du projet. L'éclairage sera étudié pour limiter au maximum l'influence sur l'avifaune endémique.

e. Choix pour la protection du trait de côte en lien avec le réchauffement climatique

Par ailleurs, la solution du tracé mer nécessite la mise en œuvre de protections maritimes sur l'ensemble de la frange océanique, permettant une meilleure maîtrise du risque de submersion et la possibilité de protéger et déclasser de la zone rouge du PPRL (plan de prévention des risques littoraux) des parcelles actuellement exposées aux risques de submersion.

En lien avec ce déclassement et afin de générer des recettes au projet NEO, il sera étudié la possibilité de rendre constructibles certaines parcelles, notamment les actuelles dents creuses du front bâti du Barachois. Cette possibilité sera mise en option. Quelle que soit la décision, ces éventuelles nouvelles constructions seront envisagées de manière modérée et cohérente avec les objectifs du projet.

f. Choix du gabarit de référence de la RN et le trafic

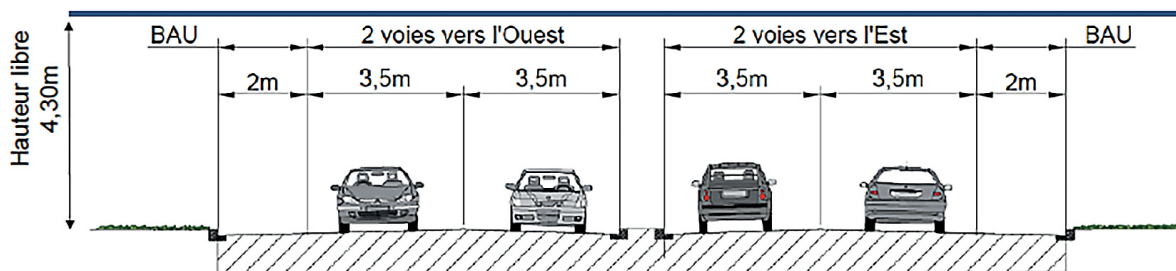
Sur l'enjeu de la saturation automobile, le tracé mer permettra une amélioration du trafic routier, avec peu de nuisances. La réalisation d'un axe RN à 2X2 voies permettra de résorber le dernier goulet d'étranglement sur l'axe principal entre Saint-Pierre et Saint-Benoit. Le choix d'avoir un itinéraire continu en 2X2 voies de Saint-Benoît à Saint-Pierre permettra d'améliorer les échanges avec l'Ouest mais pas de fluidifier toute la traversée de Saint-Denis, cette amélioration ayant une limite temporelle si rien n'est fait par ailleurs pour le développement des transports en commun. Le gabarit de l'ouvrage est prévu à 4,30 m pour permettre la circulation de tous les véhicules (hors convois exceptionnels).

L'éloignement mais surtout l'enfouissement de la RN permettront d'éviter les nuisances sur le futur Barachois apaisé et dédié aux piétons et aux mobilités non motorisées.

Le choix de réaliser un axe à 2X2 voies a aussi été guidé par la volonté de permettre une meilleure résilience de l'infrastructure, évitant toute paralysie en cas d'accident sur une voie.

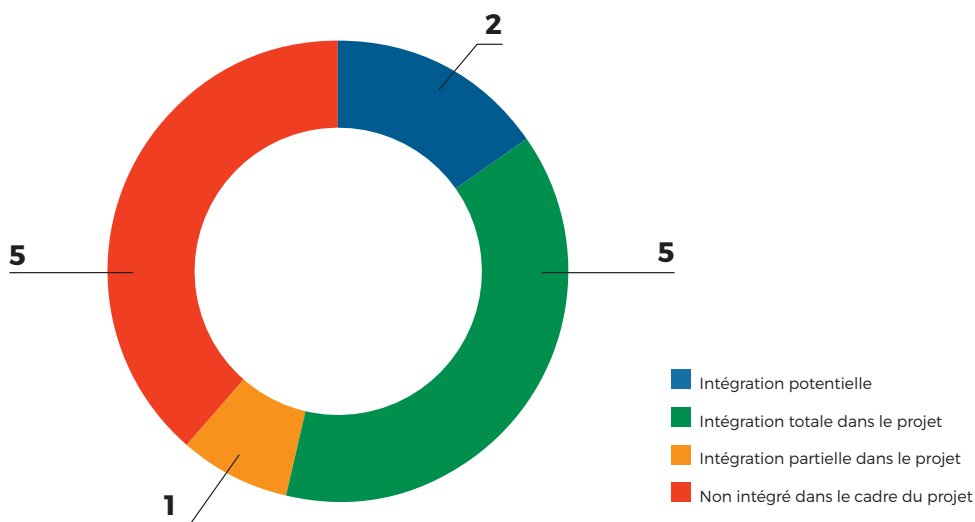
Ce parti pris permet par ailleurs de meilleures dispositions en termes d'exploitation. En permettant, en mode dégradé, une circulation en 2X1 voie bidirectionnelle, cette solution offre l'avantage de ne quasiment jamais renvoyer de trafic dans le centre-ville, permettant ainsi de recalibrer les capacités de trafic de voies communales et de les apaiser.

Ce choix permet aussi d'améliorer l'évolutivité de l'infrastructure et sa mutabilité.



La population a exposé des contributions pour ce qui relève du trafic.

Sur ces 22 propositions, 41 % se situent en dehors du périmètre NEO. Sur les autres propositions, 8 seront intégrées totalement, potentiellement ou partiellement à NEO, et 5 ne pourront être intégrées, soit parce qu'irrécussables, au moins à court terme, soit parce qu'elles ne sont pas compatibles avec les objectifs de NEO (cf. tableau de toutes les réponses en annexe).



g. Orientations pour le développement socio-économique

Les choix programmatiques pour le projet NEO, exposés dans les chapitres précédents, ont permis de respecter l'objectif de NEO de favoriser autant que possible l'emploi local.

La co-maîtrise d'ouvrage peut aujourd'hui confirmer que la quasi-totalité de l'activité pourra être réalisée avec des entreprises locales et un emploi local.

Par ailleurs, même si la volonté du projet est de limiter au maximum les coûts et contraintes d'exploitation, certaines activités nécessiteront, une fois lancées, du personnel pour l'entretien et l'exploitation du site.

h. Orientations pour les parkings

L'effacement de la voiture, possible grâce au tracé mer, permettra de repenser l'offre de stationnement. Ainsi le projet NEO prévoit en option l'effacement des parkings de l'espace public de surface avec la création de parkings souterrains. Le tracé mer est celui qui permettra le mieux cette transformation du site. Le nombre de places de stationnement et leur emplacement précis seront étudiés dans les prochaines phases du projet.

L'aménagement proposé sera-il évolutif et modulable ?

Lors de ce débat public, la population s'est inquiétée de savoir si le projet pourrait s'adapter dans les prochaines années aux futurs usages des infrastructures et a exprimé son souhait d'avoir des projections à long terme.

La co-maîtrise reconnaît qu'il est difficile de tout prévoir sur un projet à si grande échelle, tant les évolutions économiques et sociétales peuvent aller vite. Et plutôt qu'un projet figé, elle confirme que NEO est un projet susceptible d'évoluer et de s'enrichir dans le temps.

Le fait de disposer d'une large surface d'aménagement et d'un volume d'infrastructure important (2x2 voies routières au gabarit PL) ouvre de nombreuses possibilités et permet une évolutivité et la prise en compte de variations dans les hypothèses initiales.

L'aménagement de surface sera facilement évolutif car à partir de l'espace libéré, on pourra envisager une mutabilité des équipements et des installations, en fonction de la transformation des usages et des fonctionnalités souhaitées.

Le choix du gabarit de l'ouvrage routier (2X2 voies avec bande dérasée, hauteur libre de 4,30 m) a été conçu aussi pour être évolutif et d'être résilient, notamment en termes de trafic. Les voies, prévues aujourd'hui pour un certain type d'usage, sont suffisamment nombreuses pour pouvoir s'adapter dans l'avenir à des fonctions différentes, qui ne sont peut-être même pas encore connues aujourd'hui, tant les innovations dans les mobilités s'accélèrent. Il est ainsi possible d'imaginer (si cela est déployé à plus large échelle et que le trafic le permet) d'affecter une des voies à un usage spécifique (covoiturage, mobilité électrique, etc.).

Le gabarit des tranchées pourrait permettre une évolution vers un transport ferré. Cependant et, une voie de TCSP prévue en surface qui pourrait être liée à un mode ferré est déjà prévue à cet effet. Cette solution paraît plus pertinente car elle permettrait des arrêts et faciliterait la desserte.

Ces orientations ont été décidées à la lumière des contributions du débat public. Sur les 162 propositions présentées par la CNDP comme issues du débat, près de 90% d'entre elles ont été prises en compte (partiellement ou totalement) dans ces choix.

VIII. Conclusions : les engagements des maîtres d'ouvrage en termes de participation citoyenne

1. Lever les doutes et dissiper la défiance

a. La défiance de la population a été entendue

La Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis ont entendu les contributions qui vont dans le sens de la défiance envers les responsables et décideurs. Les 3 collectivités ont la volonté de montrer leur collaboration sur cette opération, au-delà des clivages, et de prouver dans la suite du projet qu'ils ont pu répondre aux craintes de la population.

Le financement fait partie des points sur lesquels la population souhaite transparence et soutenabilité. Pour répondre à ces inquiétudes quant au bon usage de l'argent public, la co-maîtrise d'ouvrage rappelle que les dépenses seront réparties entre d'éventuelles subventions européennes, l'État, la Région, la CINOR et la commune pour un montant raisonnable eu égard à la taille du projet et son ampleur.

Un autre point de crispation vient des délais très longs pour la mise en place de ce type de projet. Là aussi, les maîtres d'ouvrage, conscients de ces contraintes, souhaitent aujourd'hui valider un tracé et le programme sans plus attendre, pour faire avancer les études ultérieures et réglementaires, afin que le projet NEO se poursuive dans un calendrier le plus contenu possible.

b. Rien n'était décidé avant le débat public

Quelques contributeurs ont en effet eu le sentiment que les décisions étaient déjà prises, que l'avis de la population n'avait pas de poids. **La co-maîtrise d'ouvrage confirme une nouvelle fois qu'aucune décision quant à la suite du projet et à ses composantes n'avait été prise au préalable.** Les 3 collectivités ont souhaité que la population puisse s'exprimer librement et éclairer leur décision.

c. Le débat public a été utile et a permis de faire évoluer le projet

Ainsi, la participation citoyenne est venue nourrir les réflexions et poser sur la table de nouvelles idées et des contributions complémentaires. La concertation a eu une véritable utilité et a ainsi permis de confirmer certaines propositions de la Co-MOA, de faire choisir le public entre les différents scénarios proposés et d'en apporter d'autres, notamment pour ce qui concerne l'aménagement du site (tiers-lieu, demande de requalification de la piscine, demande de renforcer l'aspect mémoriel et historique du lieu, volonté de renforcer l'objectif déjà énoncé par la co-MOA de végétaliser le Barachois, etc.).

d. Un rappel que l'avis du public a bien été pris en compte

La Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis s'engagent à ce que la reddition des comptes se fasse de manière transparente, une étape qui sera l'occasion pour les 3 collectivités de justifier les choix exposés et de rappeler, comme c'est le cas dans ce document, que la contribution de la population a été prise très au sérieux et intégrée dès que c'était possible et cohérent vis-à-vis du projet.

La reddition des comptes sera donc publique et un format est à l'étude, compte tenu du contexte sanitaire.

2. La poursuite de la participation citoyenne dans la mise en œuvre de NEO

a. Une transparence maximale

D'une manière générale, la Région Réunion, la CINOR et la Ville de Saint-Denis s'engagent à tenir la population informée des suites qui seront données au projet NEO, et à l'associer, aux étapes clés de l'opération.

La volonté de la co-maîtrise d'ouvrage, déjà exprimée dans le DMO, est d'aller au-delà de cette phase de débat public, et que le projet soit concerté avec la population tout au long des différentes étapes d'études, puis de travaux.

b. Le comité de suivi

Pour conforter l'importance de cette participation citoyenne, les maîtres d'ouvrage souhaitent associer la population qui a montré son investissement lors de ce débat public en créant un comité de suivi citoyen. Ce comité sera informé de manière transparente et complète sur les enjeux qui ont été identifiés, aux différentes étapes du projet. Des moments d'échange seront organisés, afin que la co-maîtrise d'ouvrage entende ses attentes, et répondent à ses inquiétudes ou questions.

La constitution de ce comité, ses prérogatives, sa gouvernance, les interactions avec le projet et la co-maîtrise d'ouvrage seront définies avec l'aide des garants de la CNDP qui seront désignés suite à ce débat, si celle-ci en est d'accord.

Ainsi, ce comité pourra être constitué de représentants des citoyens qui ont participé à la définition des modalités du débat, mais aussi des associations parties prenantes, de Dionysiens, de toute personne qui souhaitera s'investir dans la durée.

La volonté est de mobiliser ce comité de suivi citoyen dès la fin de l'année 2021 pour qu'il puisse être associé dès les toutes prochaines phases du projet.

c. Un outil actualisé au service du public

La co-maîtrise d'ouvrage va d'autre part pérenniser le site internet conçu préalablement au débat public, <https://www.neo-saintdenis.re/>, pour qu'il soit vivant et qu'il permette au public de suivre l'avancée du projet NEO et d'y être pleinement associé.

Une actualisation régulière du site internet permettra de suivre les avancées du projet, notamment sur les enjeux de l'emploi local, de la formation, le développement économique sur le secteur, les impacts sur l'environnement...

D'autres modalités d'information et de participation seront développées pour permettre au plus grand nombre de participer à la suite du projet et à la construction de NEO.

La future maîtrise d'œuvre devra considérer les avis exprimés dans sa conception et rendra compte de leur prise en compte, notamment au travers de ce site.

3. Les états généraux de la mobilité

La CPDP considère qu'à l'issue du débat sur le projet NEO, et vraisemblablement également de deux concertations publiques sur des systèmes de transports collectifs guidés sur l'agglomération dionysienne (TAO et RunRail), il y a lieu d'engager un débat global sur les mobilités et d'organiser des États Généraux de la Mobilité à La Réunion.

A cet égard, il convient de rappeler que les projets évoqués ici s'inscrivent déjà dans le cadre de la planification régionale et locale portant sur le développement des infrastructures de transports, à savoir : le SAR, la PPE, le SRIT, la PRI et le PDU de la CINOR. Ces documents ont été partagés et ont fait l'objet d'une phase d'association du public préalable.

Ce sujet n'est pas directement lié à NEO et sort du cadre strict de ce projet. Toutefois, il n'en reste pas moins utile de mettre en débat, à échéance régulière, les orientations locales (point d'étape, évaluation, nécessité d'adaptation ou de révision).

Rappelons que l'État a récemment organisé de tels états généraux ((États Généraux préalables à la loi LOM) mais en a tenu les DROM à l'écart. Il pourrait donc en effet être reposé la question de l'organisation, pour l'île de La Réunion, de tels États Généraux.

Les collectivités parties prenantes au projet NEO sont tout à fait favorables à leur tenue tel que préconisé par la CPDP et s'engagent à consulter sur ce point les autres acteurs de l'île et en particulier les autorités organisatrices de la mobilité. Ce choix sera collectif et porté par la Région, chef de file en matière de transports et d'intermodalité.

Ces états généraux seront menés parallèlement au déroulement du projet NEO. Leur échéance et leurs modalités seront à préciser. Il est pris note de la proposition de la CNDP d'apporter son concours.

ANNEXES

Annexe 1 - Les demandes de précisions de la CPDP

Sur les impacts environnementaux

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la demande de précisions et recommandations de la CPDP sur les impacts environnementaux.

Comment, au sens du code de l'environnement, le projet contribuera-t-il à atteindre les objectifs climat de La Réunion précisés dans le SRCAE ?

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) est un document d'orientations qui traduit les engagements nationaux et européens sur le climat, l'énergie et la qualité de l'air à l'échelle régionale.

Le SRCAE a été introduit par l'article 68 de la loi du 12 juillet 2010 portant sur l'engagement national pour l'environnement.

Il a pour objectifs, aux horizons 2020 et 2050, de fixer :

- les orientations permettant d'atténuer les effets du changement climatique et de s'y adapter, notamment en définissant les objectifs régionaux en matière de maîtrise de l'énergie ;
- les orientations en termes de qualité de l'air permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique ou d'en atténuer les effets ;
- les objectifs qualitatifs et quantitatifs à atteindre en matière de valorisation des potentiels énergétiques du territoire.

Co-élaboré par l'État et la Région, il décline les objectifs de la politique énergétique et climatique spécifiques pour les départements d'outre-mer, tels que parvenir à l'autonomie énergétique à l'horizon 2030, avec comme objectif intermédiaire, 50 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020. Le SRCAE fixe également l'objectif de réduire de 10 % les émissions de gaz à effet de serre en 2020 par rapport à 2011 et de diminuer de 10 % le volume de carburants fossiles importés pour le secteur des transports en 2020 par rapport à 2011.

Aujourd'hui, le secteur du transport (routier, aérien et maritime) consomme 64,3 % de l'énergie du territoire ce qui contribue à 48 % du CO₂ émis à La Réunion en 2019.

Concernant la consommation du transport routier, la répartition sans plomb/gazole est globalement de ¼ de sans plomb et ¾ de gazole depuis 2011. Entre 2018 et 2019, la consommation de gazole a augmenté de 2,5 % et la consommation de super sans plomb a diminué de 0,5 %. La Programmation Pluriannuelle de l'énergie du 12 avril 2017, actuellement en vigueur, fixe l'objectif de réduire la consommation d'énergies fossiles du secteur du transport routier de 4 % en 2018 et de 10 % en 2023 par rapport à 2014.

Les objectifs de SRCAE vont donc bien au-delà du projet NEO et se présentent plutôt comme des objectifs de politique générale de réduction de la consommation des énergies fossiles.

Ceci étant, le projet NEO est avant tout un projet d'aménagement urbain visant à enfouir la circulation automobile de la RN, et à favoriser l'usage des modes doux et des transports en commun. 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.

En effet, le projet prévoit de donner une très large part aux modes actifs sur l'ensemble du périmètre. Le rôle du sentier littoral sera renforcé, des pistes cyclables seront créées ou remises en état, des connexions seront facilitées par la pacification de la circulation (enfouissement des voies de la RN, mise en zone 30 des voies communales, délestage des voies du centre-ville par la mise en œuvre d'une infrastructure à 2x2 voies continue).

Le projet prévoit d'étudier, sur le périmètre de NEO, les infrastructures nécessaires à des offres de services pour les modes actifs (vélostation, réparation, parking vélos, etc.) en fonction de leur déploiement à plus grande échelle, soit sur la commune soit sur le territoire de la CINOR ; les trottoirs seront élargis et le revêtement sera adapté pour favoriser la circulation des PMR, des poussettes et des piétons.

Enfin, l'axe de transport en commun en site propre prévu dans le cadre du projet, couplé à un éventuel pôle multimodal et à des parkings relais prévus en marge du projet, permettront de diminuer la part modale de la voiture.

Ainsi, le projet apportera sa contribution à la baisse de consommation des énergies fossiles liées au transport.

NEO n'a pas encore évalué à ce stade l'impact carbone de toutes les solutions proposées car elles sont trop nombreuses et trop en amont avec des trop grandes incertitudes aujourd'hui. Ce n'est d'ailleurs pas imposé réglementairement à ce stade du projet.

Par ailleurs, NEO n'a pas vocation à augmenter le trafic routier de manière massive et n'apparaît donc pas incompatible avec les objectifs régionaux d'indépendance énergétique et de moindre dépendance aux énergies fossiles.

En favorisant l'essor des transports en commun et des modes actifs de manière prépondérante par rapport au trafic routier, NEO pourra participer à sa petite échelle à ces objectifs.

L'impact énergétique et le bilan carbone du projet seront évalués ultérieurement, comme cela est prévu réglementairement. Ces éléments seront mis à disposition du public et permettront de compléter la réponse à cette question.

Recommandation de publier une étude sur les conséquences en termes d'émission de gaz à effet de serre des projections de trafic sur lesquelles le projet s'appuie.

La co-maîtrise s'engage à étudier ce point précisément lors des prochaines étapes du projet et à diligenter ces études, qui seront présentées dans le cadre de la concertation puis de l'enquête publique.

Des études de trafic plus fines seront réalisées au travers des études de conception à venir.

Les émissions de gaz à effet de serre seront précisées.

Les enjeux socio-économiques

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la demande de précisions et recommandations sur les emplois générés en fonction du scénario retenu (phase travaux, exploitation, besoins en formation...):

Il n'est pas possible de disposer d'éléments aussi précis à ce stade du projet. Il est toutefois possible d'avoir des tendances et des métiers qui seront employés ou nécessaires pour le projet et d'identifier les besoins.

L'ensemble des métiers et des profils utiles pour le site sont existants sur l'île, sauf quelques exceptions très spécifiques, comme par exemple un spécialiste en sécurité tunnel ou un expert en hydraulique marine.. Les tracés en tunnel excavé, sont ceux qui auraient exigé le plus de compétences techniques et qui auraient limité le plus l'emploi local. Pour les autres tracés, les recrutements pourront se faire localement, notamment pour la solution choisie basée sur le tracé mer. À noter qu'il sera toutefois nécessaire de recourir à des compétences techniques spécialisées, notamment en conception, en dehors de l'île.

Le projet répond-il à la priorité du public et son souhait de voir se développer les transports en commun ?

Réponse de la maîtrise d'ouvrage à la demande de précisions et recommandations de la CPDP sur les conséquences du projet sur le développement des transports en commun :

Le projet va-t-il créer un appel d'air et comment celui-ci est-il estimé ?

Aucun des scénarios proposés par NEO n'a vocation à développer l'usage de la voiture. NEO est dimensionné pour accompagner l'évolution du trafic, éviter le report du trafic de desserte et de transit vers des voies communales du centre-ville (avec les nuisances associées) et résorber un goulet d'étranglement dans le réseau national structurant. Il n'a pas vocation à créer d'appel d'air pour le trafic, à plus forte raison avec la mise en œuvre de la solution dite « court terme » en entrée de ville, qui permettra de conserver et de tamponner l'écoulement du trafic et ainsi d'éviter une entrée de véhicules continue dans Saint-Denis.

A contrario, NEO a pour vocation à terme d'accompagner le report modal en laissant une large place et des possibilités d'évolution supplémentaires pour les transports en commun et modes actifs.

Ainsi, NEO est conçu pour répondre aux enjeux à court terme (report modal faible et hausse légère du trafic routier tels que prévus par les modélisations à l'échelle de l'île), à moyen terme (report modal plus fort avec le développement des réseaux de transport guidé et de l'usage des mobilités actives, stabilisation du trafic routier) et à long terme (volonté de report modal fort et de limitation du trafic routier permettant par exemple de revoir l'affectation des voies de la RN à une échelle plus globale). Les simulations de trafic menées par les bureaux d'études mandatés par la co-MOA ont estimé que le projet générerait 3 % d'augmentation de trafic là où l'augmentation annuelle du trafic a été estimée à 0,9 % (cf. www.neo-saintdenis.re/base-documentaire, document « 2020 TRAFALGARE Rapport simulation dynamique NEO »).

Des études de trafic plus précises seront réalisées dans les phases ultérieures du projet en prenant en compte les dernières évolutions et tendances vis à vis de la mobilité. Elles permettront d'affiner ces conclusions.

La réduction du trafic automobile figure-t-elle dans les objectifs de NEO ?

Le trafic routier va, selon les projections, continuer d'augmenter puis se stabiliser et probablement baisser une fois que les projets de transports en commun seront opérationnels.

NEO n'a effectivement pas été prévu pour répondre intégralement aux problèmes de mobilité dans Saint-Denis et n'a, notamment, pas vocation à réduire le trafic. L'objectif est néanmoins de s'inscrire dans les évolutions à venir (cf. point précédent) et notamment accompagner à terme une baisse du trafic routier à l'échelle globale de l'île.

La co-maîtrise d'ouvrage rappelle également que la mise en 2x2 voies intervient aussi pour répondre à des questions de résilience de l'infrastructure, d'exploitation, de sécurité, d'homogénéisation des RN 1 et 2. Cette solution, avec le gabarit disponible en largeur et en hauteur, devrait permettre de meilleures possibilités de mutation et d'évolutivité de l'infrastructure, ce qui a été demandé par une partie de la population lors du débat public.

La création d'une voie supplémentaire pour la voiture individuelle risque-t-elle d'inciter davantage à son utilisation et de ne pas encourager le changement d'usage et le report modal ?

Pour le trafic sur la route nationale, NEO prévoit uniquement de résorber le goulet d'étranglement sur le Barachois au début des RN1 et RN2. Indiquer que le projet prévoit de créer une voie supplémentaire est erroné. En effet, l'ensemble du périmètre est revu globalement pour dissocier la desserte locale du transit. En pratique, des voies sont supprimées (sur le Barachois et aux abords), d'autres sont apaisées, et seule la RN voit son gabarit augmenter sur un peu plus d'un kilomètre.

A contrario, NEO va largement augmenter les surfaces et linéaires dévolus aux autres mobilités, notamment les mobilités actives qui disposeront d'un espace de plus de 10 ha pour se développer. De la même manière, les dispositions prévues pour les transports en commun (cf. document principal) auront pour objectif de renforcer massivement l'essor des transports en commun.

Il est par ailleurs important de noter que le changement d'usage et le report modal ne peut être vu à la seule échelle de NEO et s'inscrit plus globalement à l'échelle de la ville de l'intercommunalité voire de l'île. NEO, sur son périmètre, favorisera largement le report modal bien plus qu'il ne donnera d'espace à la voiture individuelle.

Les finances publiques des collectivités permettent-elles de faire TAO, RunRail et NEO ? Si non, lequel de ces projets est prioritaire ?

Les projets de RRTG (Réseau Régional de Transport Guidé) seront éligibles au PO FEDER 2021-2027 à des taux importants. NEO pourrait l'être aussi dans une moindre mesure. Les 3 projets sont réalisables mais dans des temporalités étalées pour éviter de multiplier les chantiers importants sur un même territoire. À noter que les projets de transport en commun sont plus avancés que NEO à ce stade et pourraient l'un ou l'autre, voire les 2, être mis en service avant NEO.

Comment, et selon quel scénario, serait-il possible de développer simultanément l'usage des transports en commun et l'usage de la voiture ?

Les besoins et demandes en termes de mobilité sont en pleine croissance à l'échelle de l'île et les projections envisagent un maintien de cette croissance encore plusieurs années. Celle-ci passe par une augmentation de l'usage de tous les modes de transports confondus à court et moyen terme, le temps que les projets de transport en commun et de développement des modes doux aboutissent et atteignent leurs objectifs de fréquentation et d'usage. NEO s'inscrit dans ce scénario.

NEO n'est pas prévu pour développer l'usage de la voiture mais, dans le cadre d'un projet de réaménagement urbain du Barachois, pour accompagner l'évolution du trafic en résorbant le goulet d'étranglement sur l'axe structurant de l'île, en attendant les changements d'usage et de pratiques des citoyens et la mise en place de projets importants et structurants de transports en commun qui prendront des années.

L'usage des transports en commun sera développé au travers des projets spécifiques prévus par ailleurs (notamment le RunRail et TAO) et au travers du projet NEO.

En effet, NEO prévoit d'améliorer l'usage des modes actifs largement mis en valeur dans le projet (piéton, vélo...), et prévoit également la réalisation d'une voie de TCSP en double sens sur son périmètre. Les contours précis de ce TCSP ne sont pas encore connus, ils dépendront de la mise en œuvre d'autres projets de TC, mais ils pourront prendre la forme d'un tramway, ou d'un bus en site propre.

La co-maîtrise d'ouvrage doit 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 échéance, ou si d'autres options d'évolution de l'aménagement sous la surface sont envisagées à terme.

Voir partie « L'aménagement proposé sera-il évolutif et mutable ? »

La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser les suites qu'elle souhaite donner aux variantes suivantes :

- une voie avec des ponts pour éviter le Barachois ;
- une voie suspendue au-dessus de la route existante ou en tunnel sous la route existante ;
- un tracé mer ouvert ;
- la création de 3 ou 4 voies d'accès à la ville depuis la NRL et d'une voie qui contournerait le quartier ;
- la création d'une 3ème voie à la hauteur du Petit Marché ;
- la création de voies réservées au passage des secours.

Il est recommandé à la co-maîtrise d'ouvrage de réétudier l'alternative sud au regard d'une baisse du volume de trafic. En effet, si la co-maîtrise d'ouvrage a présenté pourquoi elle n'a pas souhaité retenir cette option de tracé par le sud, il convient de souligner que son argumentation est construite sur le scénario d'une augmentation du trafic automobile.

Quelle serait sa réponse dans l'hypothèse d'une politique de réduction du trafic automobile ?

Il serait souhaitable qu'elle puisse compléter sa réponse dans cette hypothèse.

Toutes ces alternatives sont étudiées soit dans le chapitre IV soit en annexe 3.

Pour ce qui relève des voies réservées au passage des secours, celles-ci sont imposées réglementairement. Le gabarit routier de la RN a été étudié avec une bande dérasée large permettant le passage des secours en remontée de file. Les services de secours seront autorisés à circuler sur la voie de TCSP prévue au projet.

La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser s'il existe un plan de mobilité global coordonné à l'échelle de l'île et si oui comment le projet NEO s'inscrit dans ce plan et ses objectifs.

Ce type de schéma d'aménagement existe et est prévu réglementairement. Il s'agit du SRIT. NEO y est inscrit (pages 44 et 45). Par ailleurs NEO répond aux objectifs du SRIT en favorisant les transports en commun, les modes actifs et le rabattement modal (entre autres).

Il est recommandé que la reddition des comptes soit un moment important de retour au public où la co-maîtrise d'ouvrage justifiera précisément ce qu'elle retiendra et ce qu'elle ne retiendra pas du débat. Il est indispensable de montrer en toute transparence au public comment sa parole aura été prise en compte pour ne pas susciter davantage de défiance et renforcer la confiance envers les futures démarches participatives et démocratiques,

Voir chapitre VII) 1) d).

Il est recommandé de mettre en place les États Généraux de la Mobilité à La Réunion.

Voir chapitre VII) 3).

Annexe 2 - Les tableaux de propositions du public

Développer les transports alternatifs et le report modal

Développer les transports alternatifs et le report modal						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Accès au Barachois	Sécuriser la traversée des piétons	"Manquent deux trois passages pour les piétons on devrait mettre des barrières." NAK2084	NEO rendra piéton tout le Barachois. Les traversées piétonnes seront sécurisées.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Installer des navettes pour accéder à un Barachois piéton	"On peut se garer plus loin s'il y a des navettes." NAK1399	Des navettes de ce type ne sont pas prévues explicitement. Cependant des parkings relais et la réalisation du TCSP sur l'ensemble du linéaire répondra fonctionnellement à la demande.	Établissement du programme	Validation en comité	Intégration partielle
	Aménager une passerelle pour accéder à la zone piétonne	"Passerelle à prévoir pour une zone piétonne." NAK 1718	Incompréhension de la demande.			Sans réponse
	Aménager une sous terre pour accéder au Barachois sans traverser la route	"Route sous-terrain pour un accès direct au front de mer." NAK1537	Les voiries seront en effet mises en souterrain pour permettre un accès direct à la mer sans coupure par la circulation.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
Lien à la ville	Assurer le lien social et une fluidité dans les parcours pour les habitants	"Permettre des liaisons adaptées avec ces quartiers environnants pour assurer le lien social et une fluidité dans les parcours pour les habitants de Saint-Denis et la population qui viendra de l'extérieur." CA1	Par l'effacement de la route nationale, NEO permettra de créer des connexions multiples avec le centre ville, le bas de la rivière St-Denis, le quadrilatère Océan.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Assurer les connexions de déambulation entre la ville et le Barachois	"Penser à la déambulation. Pouvoir flâner mais aussi se connecter à pied à la ville." CA2	Des connexions au centre-ville seront améliorées avec des trottoirs élargis et accessibles. Le Barachois sera entièrement piéton et dédié aux modes actifs.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
Report modal	Désengorger l'entrée de ville	"Une mobilité repensée : des systèmes de déplacements interconnectés multimodaux pour une réduction de l'usage automobile. Limiter la création d'infrastructures routières à proximité du projet (pôle d'échange multimodal, parking-relais, ...) le but étant de désengorger l'entrée de ville afin de permettre un accès par des navettes ou autres moyens de transports collectifs." CA2	Des navettes de ce type ne sont pas prévues explicitement. Cependant des parkings relais et la réalisation du TCSP sur l'ensemble du linéaire répondra fonctionnellement à la demande. De la même manière, les parkings relais permettront de rabattre les visiteurs venant en voiture vers une mobilité pedestre ou active éventuellement avec des vélos en libre service si ce type de service est développé à l'échelle de la ville ou de l'agglomération.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration partielle
	Répondre au conflit d'usage	"Répondre aux conflits d'usages, notamment via la mise en place d'une plateforme multimodale des marchandises pour les professionnels (optimisation des flux des véhicules lourds en limitant leur accès)" CA3, "Un espace d'échange avec les modes de transport urbains (à développer) de manière à diminuer le nombre de voitures rentrant dans Saint-Denis. Là où on pourrait par exemple déposer des voyageurs se rendant à l'aéroport ensuite en tram/bus autre." QQ288 / CA3	NEO ne prévoit pas de plateforme multimodale de marchandise à ce stade du projet dans la mesure où l'emprise est relativement éloignée des gros besoins logistiques. NEO prévoit un PEM avec rabattement vers les autres projets de transport en commun et lignes existantes sur son périmètre. La voie de TCSP prévue sur NEO pourra être utilisée sur un parcours plus large ou connectée au réseau existant et ainsi répondre à la demande.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration partielle

Développer les transports alternatifs et le report modal						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Report modal	Répondre aux besoins des résidents, travailleurs et touristes	"Favoriser la mise en place de transport guidé, sans oublier les taxis." CA3	NEO prévoit la mise en place d'un TCSP qui pourra être un transport guidé en fonction de l'évolution du réseau intercommunautaire. Des places de taxis seront prévues dans le cadre du projet (pas en surface sur le Barachois celui-ci étant débarrassé de la circulation routière) et dans les parkings souterrains prévus en option.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Faire une voie pour les véhicules légers	"Avoir une voie spécifique pour les deux roues." NAK2088	Des voies cyclables seront prévues sur toutes les connexions au centre-ville et sur le Barachois avec notamment une voie majeure pour les vélos sur le front de mer de Saint-Denis, connectée au sentier littoral à l'Est et à la NRL à l'Ouest.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Optimiser le covoiturage	"Développer le covoiturage pour les trajets domicile-travail depuis l'Ouest en créant une aire de dépose minute reliée aux réseaux de transport en commun efficace." QQ288	Ce type d'aménagement est prévu en lien avec le pôle d'échange multimodal prévu à l'Ouest du projet.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Aménager des aires de covoiturage aux entrées Est et Ouest	"Mettre un parking de covoiturage au début de la ville de Saint-Denis côtés Ouest et Est." QQ263	Ce type d'aménagement est prévu en lien avec le pôle d'échange multimodal prévu à l'Ouest du projet. Un pôle d'échange existe à Duparc, à l'entrée Est de la ville. Des places dédiées au covoiturage seront prévues dans ces ouvrages.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Aménager un parking en silo pour sortir les véhicules du Barachois	"Sortir les parkings de véhicules dans cet espace et les transférer vers des ouvrages en silo." CA4	Plutôt que des parkings en silo, des ouvrages souterrains sont envisagés en option dans les délaissés entre les nouvelles voies de la RN en souterrain et l'actuel front de mer.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Créer un parking de chaque côté du site	"Mise en place de parkings de rabattement de chaque côté du site (entrées Est et Ouest)." CA3 + CA18	Ce type de parking est prévu sur l'Ouest du projet car en entrée de ville. Sur la partie Est, un parking souterrain est envisagé pour accéder aux polarités Est du projet (place publique, pôle nuit en face du cinéma).	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Connecter le site aux quartiers, à la ville	"Mise en place d'une gratuité des parkings et/ou des navettes (offre intégrée) permettant la connexion au site ou même la connexion (réfléchie) aux quartiers avoisinants dans une logique de complémentarité (zones commerçantes, zones de loisir/restauration, etc.)." CA3	Les parkings seront payants pour éviter les voitures ventouses et ne pas favoriser l'usage de la voiture. Cependant, la mise en œuvre d'une gratuité du parking pour les usagers utilisant les transports en commun pourra être étudiée en lien avec le délégataire des transports en communs intercommunaux.	En étude	Validation avec le délégataire des transports en commun intercommunaux	Intégration partielle
	Créer un parcours Barachois - centre-ville	"L'UCD suggère également que des navettes électriques soient mises en place avec des points de ramassage précis pour un parcours Barachois - centre-ville et pourquoi pas un parcours touristique." CA18	Ce type de service sort du cadre de NEO et n'est pas prévu à l'heure actuelle.			Hors cadre projet NEO
	Libérer le trafic du transport des marchandises	"Utilisation de la voie maritime pour les transports de marchandises." CA3	Pour le Barachois, l'usage maritime pour le transfert de marchandises paraît inadapté (conditions de mer peu propices, coûts d'infrastructure trop importants eu égard au volume drainé, nuisances, inadéquation avec l'usage souhaité du Barachois).			Hors cadre projet NEO

Développer les transports alternatifs et le report modal						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Report modal	Proposer des excursions en mer et navette	"Excursions en mer, voire un ferry qui fasse la navette entre les ports de Sainte-Marie / Saint-Gilles / Saint-Pierre pourquoi pas ?" NAK41	NEO ne prévoit pas ce type de service dans le cadre du projet. En effet celles-ci dépassent largement le cadre du projet. Cependant des pontons et belvédères sur la mer devront être étudiés par les futurs maîtres d'œuvre et permettront d'évoluer en débarcadère si un tel service est développé à l'échelle de l'agglomération ou de l'île. Cependant ce type de transport maritime paraît économiquement peu viable, peu efficace en termes de temps de trajet et souvent peu adapté aux conditions de l'océan Indien.			Hors cadre projet NEO
	Consolider la circulation des personnes et des biens	"Prévoir pour consolider la circulation des biens et des personnes entre Le Port et Saint-Denis, un débarcadère pour les bateaux de transport de passagers et des véhicules au Barachois." A14	Cf. réponse précédente. À noter que tous ces types de débarcadères ont été détruits par des cyclones dans le passé et aucun n'a résisté soit aux conditions économiques soit aux conditions environnementales.			Hors cadre projet NEO
	Améliorer à court terme les transports publics existants (Citalis, Car jaune, etc)	"Amélioration à court terme des transports publics existants (Citalis, Car jaune)." CA8	Hors cadre NEO, qui est un projet à moyen terme Cette demande est transmise à la Région et à la CINOR pour prise en compte.			Hors cadre projet NEO
	Créer un réseau de bus entre l'université et Saint-Denis	"Je pense que c'est bien mais ce que je regrette c'est qu'on ne propose pas un système de bus pour les étudiants de l'université qui doivent avoir chacun leur voiture alors que si il y avait un moyen de transport pour eux, ça allégerait le flux de voitures sur la commune." NAK606	Hors cadre de NEO. Des voies de bus circulent vers l'université. Le téléphérique en cours de réalisation permettra bientôt une meilleur desserte de l'université avec un rabattement vers le TCSP du réseau Citalis et le réseau Car Jaune, puis à terme le RunRail et/ou TAO. Un pass transport à 50 € par an sur tous les réseaux existe aujourd'hui pour les étudiants.			Hors cadre projet NEO
	Rallonger les horaires, encourager l'utilisation des transports en commun	"Souvent des événements, publics comme privés, ont lieu bien après 20h, c'est à dire au moment où la tournée de la plupart des bus est terminée. Les tournées après une certaine heure pourraient être majorées pour inciter les chauffeurs à les effectuer." A185	Cette demande relève d'un choix d'horaires d'un service public à l'échelle de la CINOR (pour le réseaux CITALIS) et à l'échelle de l'île (pour le réseau Cars Jaunes) et non pas du déploiement d'un projet d'aménagement comme NEO. Cette demande est transmise à la Région et à la CINOR pour prise en compte.			Hors cadre projet NEO
	Réserver des voies aux transports en commun	"Des voies réservées aux 'Car Jaune' comme avec Citalis." NAK1231	NEO prévoira un voie de TCSP qui pourra être utilisée par le réseau CITALIS. À noter qu'une voie de TCSP entrant dans Saint-Denis est prévue à court terme dans le cadre du projet NPRSD en lien avec la NRL qui comprend elle aussi une voie en site propre.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Créer un téléphérique	"4 voies faire une plate-forme téléphérique" NAK2406	Incompréhension de la demande.			Sans réponse
	Créer un tram train	"Un tram-train ce serait mieux pour que nous allions plus vite." "Rajouter un tram pour circuler à travers les villes." NAK1105/NAK801	Le projet RunRail dont le premier tronçon est prévu entre Duparc et le Pont Vinh San doit à terme permettre une circulation ferrée entre Saint-Joseph et Saint-Benoît.			Hors cadre projet NEO
	Créer un métro aérien	"Il faut faire un métro aérien à Saint-Denis comme l'ont compris nos amis mauriciens pour désengorger Port-Louis." QQ43	Plusieurs projet de transport ferré sont prévus sur le territoire de Saint-Denis et sont similaires au projet mauricien. Il s'agit des projets RunRail et TAO. À noter que NEO prévoit la réalisation d'une voie en site propre qui pourra être réalisée en ferré ou évoluer vers ce mode si le réseau s'étend ou évolue.			Hors cadre projet NEO

Développer les transports alternatifs et le report modal						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Report modal	Rénover la gare routière	"Mettre en valeur la gare routière comme à la grande chaloupe" NAK1542	Les batiments de l'ex gare seront rénovés et mis en valeur dans le cadre de NEO. Ils sont classés et doivent retrouver leur histoire et leur lustre.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Créer un tram entre l'aéroport et Saint-Paul	"Tram qui fait aéroport de Saint-Denis jusqu'à Saint-Paul." A46	Hors cadre NEO. Il s'agit d'une partie du projet RunRail / RRTG.			Hors cadre projet NEO
	Développer les transports en commun	"Préalablement à une révision du projet, redéfinir un plan de renforcement des transports en commun pour doubler la part modale des transports en commun en 5 ans intégrant l'ensemble des projets en cours et à venir sur la commune et pour sa traversée CA22	Sur le territoire de Saint-Denis, de nombreux projets de transport en commun sont en cours de réalisation ou d'études. Ils pourraient permettre, s'ils sont réalisés, d'augmenter la part modale de TC à court terme. NEO prévoit quant à lui à moyen terme une voie de TCSP permettant d'accompagner cette transition.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Mettre des minibus manoeuvrables en ville (A52) / tramway (A5)	A18 "Le projet idéal aurait été un tram-train..." A52 : "Et pour ceux dont la destination est Saint-Denis, que ce soit pour le travail ou les loisirs, il faut prévoir aux entrées de ville de grands parkings avec des connexions facilitantes pour les transports en commun. Des minibus manoeuvrables en ville. On évite ainsi la pollution et les embouteillages urbains." A5/ A52	C'est une opinion. Le tram-train est un projet qui a été abandonné et qui ne passait pas par le Barachois. NEO prévoit de réaliser ce rabattement modal avec la création de parkings relais et dédiés au covoiturage pour transférer les usagers de la voiture vers les futurs transports en commun prévus dans le cadre de NEO ou de manière connexe au projet (TAO, RunRail, réseau Citalis, etc.) mais aussi vers le vélo ou la marche.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Aménager des pistes cyclables dédiées	"Faire des pistes cyclables dans tout Saint-Denis comme à Copenhague (le vélo est la solution mais il faut qu'il soit la priorité)." QQ44 QQ43	Dépasse le cadre de NEO. Pour ce qui relève du périmètre de NEO, des pistes cyclables seront réalisées en lien avec chacune des rues, et avec voie majeure pour les vélos sur le front de mer et des connexions multiples.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Créer une continuité cycliste sur le littoral	"Il faut prévoir un prolongement vers le parcours piéton/ vélo de l'Est (Sainte-Marie, Sainte-Suzanne)." QQ34	NEO rétablira la continuité cyclable entre l'Est et la NRL en supprimant la barrière créée actuellement par l'ancienne piscine. Une voie dédiée et large sera réalisée uniquement pour les vélos permettant une connexion entre la gare routière et la NRL.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Encourager la marche et développer un "système vélo"	"Encourager la marche et un réel "système vélo" - au-delà du seul allongement des pistes - dans un environnement urbain fortement végétalisé et ombragé, et où la voiture serait "effacée" dans des parkings silos positionnés stratégiquement hors centre-ville."	NEO prévoit la création d'un espace d'environ 16ha uniquement dédié à la marche et aux mobilités actives avec de nombreux aménagements : - trottoirs larges et séparés des vélos ; - pistes cyclables multiples en site propre ; - arceaux vélos aux points d'intérêt du projet ; - bornes de recharge pour vélos électriques ; - système de vélopartage si déployé par ailleurs ; - vélostation sur le périmètre ; - pôles d'échange avec parkings de rabattements pour transférer les conducteurs vers la mobilité active.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Proposer des velos et trottinettes en location	"Proposer des transports doux tes que les vélib, tram, trottinette, bus."	Cf réponses précédentes. Sera prévu sur NEO sous réserve de déploiement à plus grande échelle.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration potentielle dans le projet
	Garer et réparer les vélos	"Rajouter des parkings à vélo surveillés et avec quelqu'un qui peut les réparer notamment pour le projet Saint-Denis à velo." NAK1239	Une vélostation avec ce type de service est prévue dans le cadre du projet.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet

Développer les transports alternatifs et le report modal						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Report modal	Installer des bornes de recharges électriques pour vélos et trottinettes électriques	"J'aimerais voir plus de bornes électriques solaires sur le Barachois pour permettre aux gens de se reposer et de recharger leurs batterie en même temps." QQ44	Des bornes de recharges pour vélos électriques seront déployées dans le cadre du projet NEO aux points d'intérêt.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Entrer dans le cercle vertueux du covoiturage	"Investissements et services pour organiser correctement le covoiturage ne coûteraient que quelques euros par an et par habitant au Havre, ville de taille similaire à Saint-Denis. Les financements européens pourraient aussi être beaucoup plus largement mobilisés que pour NEO, dans le cadre de la politique climat européenne." CA20	Les services de covoiturage pour des courts trajets sont moins efficaces que pour les longs trajets (ex : Blablacar). Ce type de service sort du cadre de NEO. Cependant NEO prévoira la réalisation de parkings avec des places dédiées au coiturage permettant l'essor de la pratique. Des financement européens seront sollicités pour la réalisation des travaux de NEO.			Hors cadre projet NEO
	Séparer le flux vélo des rollers, trottinettes, skates.	"Avec des flux séparés pour les piétons et les vélos, trottinettes, skates." QQ19	Dans la mesure où le projet présente de larges espaces, il sera possible de séparer les flux de marche (trottoirs) des voies pour modes actifs. Ces dispositions seront réalisées dans le cadre de NEO.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Relier Saint-Benoît à Saint-Pierre	"Les voies ferrées permettant de relier par train Saint-Benoît à Saint-Pierre. Par train et non par tramway, pour 2 raisons principales : • On ne prend un moyen de transport que s'il est rapide, ce qui n'est pas le cas d'un tramway en dehors des zones urbaines, • La rentabilité nécessaire à la pérennité de ce mode de transport, ne devrait être atteinte que par une utilisation multifonction : passagers, marchandises." CA11	Hors du cadre de NEO. Le projet RunRail prévoit un réseau ferré entre Saint-Joseph et Saint-Benoît à terme. La vitesse commerciale sera variable en fonction du parcours comme c'est le cas pour les trains en métropole. La vitesse maximale sera de 80 km/h avec une volet fret qui sera également étudié.			Hors cadre projet NEO
		"On attend toujours d'autres moyens de déplacement que la voiture, parce qu'il y a trop de voitures à La Réunion, bientôt on ne pourra plus rouler, se déplacer" ouverture RTL	Des projets de ce type sont prévus, réalisés ou en cours de finalisation.			Hors cadre projet NEO
	Créer une ligne ferrée qui fasse le tour de l'île	"Une ligne de tram-train faisant le tour de l'île serait tellement plus bénéfique pour l'environnement." A20	Hors du cadre de NEO (Cf. points précédent, c'est prévu via le projet RunRail / RRTG).			Hors cadre projet NEO

Annexe 2 - Les tableaux de propositions du public

Les alternatives pour réduire le trafic

Les alternatives pour réduire le trafic						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Long terme	Penser les usages de demain dans le projet	"Il est indispensable de penser au changement des habitudes ; Que voudra-t-on dans dix ans ? Comment vivrons-nous dans 10 ans, comment circulerons-nous ? Si le choix est du « tout voiture », le choix d'un tracé routier ne changera pas les habitudes. Dans ce cas, l'enjeu du projet doit être plus ambitieux et oblige à penser les modes de déplacements dans le temps." CA2	Personne ne peut prédire l'avenir. L'important pour un projet de ce type n'est pas de l'enfermer complètement et de lui laisser la modularité nécessaire pour s'adapter et évoluer en fonction de l'évolution urbaine. NEO a été conçu comme résilient et modulable sur toutes ses composantes, ce qui permettra d'ajuster ou de faire évoluer le projet à moyen terme sans impact énorme.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
Réduire le trafic automobile	Éduquer au report modal	"Ce déploiement doit s'accompagner d'une éducation au report modal : le Réunionnais est attaché à sa voiture. Les transports en commun, ce n'est pas notre culture." CA9	L'éducation au report modal ne relève pas d'un projet d'aménagement comme NEO. Cependant NEO prévoira de favoriser ce report modal sur son périmètre en donnant la priorité aux déplacements doux et actifs et aux transports en commun qui seront les seuls modes autorisés sur le Barachois.			Hors cadre projet NEO
	Accompagner cette transition	"Le problème est aussi culturel, l'auto est vendue comme un symbole de liberté individuelle qui malheureusement écrase notre liberté collective. Il faut changer les mentalités et accompagner cette transition." QQ172	L'évolution des mentalités ne relève pas d'un projet d'aménagement comme NEO. Cependant NEO prévoira de favoriser ce report modal sur son périmètre en donnant la priorité aux déplacements doux et actifs et aux transports en commun qui seront les seuls modes autorisés sur le Barachois.			Hors cadre projet NEO
	Favoriser les transports partagés sur les courtes distances	"Favoriser des modes de déplacement partagés (intégration du vélo, trottinettes, voitures) permettant de se déplacer sur des courtes distances."	Aujourd'hui aucun système de mobilité partagée n'existe sur St-Denis. Si de tels systèmes étaient décidés par ailleurs par les autorités organisatrices de la mobilité (Région, CINOR), ils seront intégrés dans l'aménagement du périmètre de NEO.			Intégration potentielle dans le projet
	Développer des TC plus efficaces et plus rapides que la voiture	"En développant de manière ambitieuse des transports en commun urbains et interurbains efficaces et parfaitement interconnectés - permettant des déplacements à des vitesses bien supérieures à celles évaluées en voiture dans le rapport NEO (13,6 km/h en heure de pointe en 2030)." CA20	NEO intègre une infrastructure de TCSP qui permettra des vitesses commerciales plus importantes que celles prévues pour les voitures dans les études de trafic.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Réduire la place de la voiture	"Réduire la place de la voiture en favorisant la circulation piétonnière ou autres modes doux." CA1	C'est l'objectif principal de NEO. Faire disparaître la voiture du Barachois pour en faire un espace totalement piéton et dédié à la mobilité douce. Il est cependant nécessaire de conserver la continuité de la RN.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Réserver des voies au covoiturage	"Dans certaines villes du monde, des voies sont réservées à ceux qui sont au moins deux par voiture, ceux qui sont seuls étant concentrés dans une seule voie." CA15	Ce type de politique sera compatible avec le tracé prévu pour NEO, mais n'a pas de sens à la seule échelle de NEO et ne paraît pas adaptée au trafic actuel.	Dès déploiement à plus grande échelle		Intégration potentielle dans le projet
	Répartir le flux des voitures	"L'accès par le Barachois ou par Bellepierre est insuffisant pour le premier chef-lieu des DOM-TOM. Il faudrait à Mon sens créer une voire 2 routes en plus des voies actuelles[...] Il est vraiment important de créer au minimum 3 voire 4 accès depuis la route du littoral." NAK45	La volonté des collectivités n'est pas de créer une nouvelle infrastructure complémentaire de type route des Tamarins dans Saint-Denis mais de maintenir une 2X2 voies sur l'axe structurant accompagnant ainsi l'évolution du trafic sans créer d'appel d'air.			Non intégré dans le cadre du projet

Les alternatives pour réduire le trafic						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Réduire le trafic automobile	Encourager les démarches de plans de mobilité des entreprises	"Délocalisation des fonctions administratives situées sur le périmètre (DEAL, Préfecture...), encourager les démarches de plans de mobilité des entreprises" CA3	Cela ne concerne pas le projet NEO. Certaines fonctions administratives (DEAL notamment) devraient être délocalisées. Des plans de mobilité en entreprise sont déjà prévus par la loi.			Hors cadre projet NEO
	Transporter les marchandises d'Est en Ouest par la mer	"Le transport des pondéreux amène de nombreux poids lourds sur le Barachois. Si l'on construisait un port dans l'Est, ils n'auraient pas à traverser Saint-Denis."	Hors projet NEO. Un projet de port est envisagé à l'Est (pôle Bois Rouge).			Hors cadre projet NEO
	Instaurer des plages horaires en fonction des usages	"Mise en place de plages horaires pour les différents usages (loisirs, événementiels, récréatifs, etc.)." CA3	Ce type d'aménagement horaire paraît impossible à mettre en oeuvre et surtout à contrôler.			Non intégré dans le cadre du projet
	Réserver le transit de marchandises pour la nuit	"Le transit de marchandises peut être fait de nuit, pourquoi pas par le rail comme le prévoyait le tram-train." CA15	Des politiques de livraison de marchandises sont envisagées dans le cadre des schémas de mobilité (ex. PLU). Le fret sur rail a été étudié pour le RRTG sur la base de petits containers légers.			Hors cadre projet NEO
	Rendre Saint-Denis piétonne	"Je propose de faire plusieurs énormes parkings aux entrées de Saint-Denis, où l'on laisserait nos voitures, pour ensuite continuer uniquement avec des centaines de bus et /ou tramway qui seraient les seuls à avoir le droit de rouler intra muros.." A190	Des parkings relais existent déjà en entrée Est de Saint-Denis (Duparc) et sont prévus à l'entrée Ouest en lien avec NEO. Cependant ce type d'aménagement ne permet pas de répondre aux besoins de déplacement et de s'affranchir d'un axe de transit et de desserte.			Non intégré dans le cadre du projet
	Developper les navettes et interdire la voiture en centre-ville	"Interdire les véhicules dans la ville avec des parkings dédiée à ça et des navettes" (Q292) "Pourquoi ne pas éliminer la voiture de Saint-Denis ? Quand nous sommes partis à Lyon quelques temps, nous avons trouvé les alternatives avec les trams, metros, transports en commun tres bien. Je ne vois pas de place preponderante au tram, pourquoi ?" (Q283)	Lyon dispose d'un périphérique et d'une voie de contournement (Rocade Est) permettant de gérer le transit et est connecté par train aux autres communes métropolitaines. Bien que 2 projets de transports collectifs ferrés guidés existent sur Saint-Denis, se passer totalement de la voiture sur le chef lieu n'est pour l'heure pas réalisable (et pas à moyen terme).			Non intégré dans le cadre du projet
	Provoquer les changements	"Peut-être suffirait-il de « couper » la route ? C'est d'ailleurs ce qui se pratique tous les week-ends. Cela rend un accès à l'océan, cela préserve et permet de revaloriser l'environnement, cela repense (de fait) la mobilité, et enfin la préservation valorisera l'attractivité qui engendrera un développement basé sur le patrimoine bâti et naturel." A189	Le trafic serait alors reporté dans le centre-ville aujourd'hui exposé à un trafic global très faible (à comparer aux 25 000 véhicules par jour sur le Barachois dont une part non négligeable de poids lourds). Renvoyer ce type de trafic sur d'autres itinéraires n'est pas réaliste. À noter que les fermetures du Barachois le dimanche après-midi génèrent des bouchons importants en fin de journée, et ce malgré un trafic bien plus faible qu'en semaine.			Non intégré dans le cadre du projet
	Repenser l'aménagement sans la voiture	Penser un aménagement du Barachois faisant la promotion exclusive des mobilités actives et excluant totalement la voiture comme mode de déplacement." CA22	Le projet NEO prévoit d'aménager le Barachois uniquement pour les mobilités actives et les transports en commun.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet
	Créer de pistes cyclables avec tracés adaptés et avantageux par rapport à l'auto	"Usager des portions de "pistes cyclables", elles sont toujours plus longues qu'en auto, avec des détours inimaginables, pas très souvent adaptées, malgré qu'il faille pédaler...simplement parce que jusqu'alors il n'était question que de loisir." A40	NEO prévoit de réaliser des pistes cyclables de manière importante et de prévoir une véritable axe majeur pour les à vélos sur le front de mer.	Établissement du programme	Validation du programme	Intégration dans le projet

Les alternatives pour réduire le trafic						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Réduire le trafic automobile	Prévoir des alternatives de circulation alternée et tram	"Faire une circulation alternée et développer (les alternatives) covoiturage et tram qui traverse la ville." QQ252	La mise en place d'une circulation alternée relève d'un choix global à l'échelle du territoire et ne concerne pas un projet d'aménagement comme NEO. Le covoiturage est déjà prévu en entrée de Saint-Denis à Duparc et 2 projets de transports en commun ferrés guidés sont prévus sur la ville (RunRail et TAO).			Hors cadre projet NEO
	Dissuader l'usage de la voiture en ville	"Étudier une alternative péage urbain comme dans de grandes villes européennes (Londres !) " "Péage à Saint-Pierre, Péage à Saint-Benoît. Gratuité pour les automobilistes ayant au moins deux personnes dans leur véhicule." A28 / A187	La mise en place d'un péage urbain est une décision qui dépasse le cadre de NEO. Elle se heurte aujourd'hui à un problème réglementaire pour une agglomération comme celle de la CINOR. Aujourd'hui aucun péage urbain n'existe en France.			Hors cadre projet NEO
	Faire le choix de limiter l'importation de voitures sur l'île	"Limiter l'importation des voitures." QQ246	Hors du cadre de NEO.			Hors cadre projet NEO
	Limiter les flux par l'organisation sociale	"Si en réorganisant notamment le service public, c'est-à-dire au niveau des enseignants, au niveau de la Poste, etc., si les gens habitaient dans les mêmes communes où ils travaillaient, est-ce que ça ne serait déjà pas un premier pas pour réduire ce flux?" Émission radio Reunion La 1 ^{ère} , 20/11/2020	Hors du cadre de NEO.			Hors cadre projet NEO
	Afficher un objectif de réduction du trafic	"Étudier un projet de traversée de la commune en adéquation avec l'ensemble des solutions alternatives en termes de mobilité et visant explicitement une réduction significative du trafic automobile." CA22	À ce jour, les alternatives ne sont pas développées suffisamment et ne le seront pas à échéance NEO pour permettre de réduire drastiquement les capacités de trafic. NEO a cependant été conçu pour être modulable et résilient, évolutif pour prendre en compte facilement de nouvelles alternatives en termes de mobilité (covoiturage, etc.) si celles-ci étaient déployées à plus large échelle.	Établissement du programme		Intégration partielle

Annexe 2 - Les tableaux de propositions du public

Les propositions d'aménagement

Thème principal : Aménagement du Barachois / Activités physiques						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Manque de points d'eau	Rajouter des points d'eau pour s'hydrater	"Le Barachois est un site où les gens aiment beaucoup faire de la marche y compris moi, cependant il y a un manque d'accès à l'eau potable."	Ces dispositions sont prévues dans le cadre du projet NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Activités de bien être	Prévoir des activités statiques	"Des espaces gazonnés permettant la pratique d'activités statiques telles que yoga, gym, tai chi."	Ces dispositions sont prévues dans le cadre du projet NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Diversité des activités sportives	Implanter un terrain de foot	"Petit terrain de foot modèle front de mer de Sainte-Marie."	À voir en fonction des propositions du candidat qui sera retenu au concours. Un terrain de ce type n'est cependant pas strictement exigé au titre du programme de l'opération.	Au début des études de maîtrise d'œuvre (début 2022)	Sans engagement à ce stade	Intégration potentielle dans le projet
	Implanter un skate parc	"Plus d'aménagements sportifs, notamment pour nous skateurs."	La pratique du skate sera possible mais pas forcément via un skate park (il en existe déjà un grand au coeur vert).	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Implanter des modules de musculation	"Mieux aménager l'espace, mettre des parcs de musculation" street workout."	Ces dispositions sont prévues dans le cadre du projet NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Proposer une diversité d'aménagements sportifs	"Un parcours de santé (jogging, vélo, street workout, roller, pétanque...) avec des espaces séparés pour éviter les télescopages, une aire de beach (volley, foot...), des espaces gazonnés permettant la pratique d'activités statiques telles que yoga, gym, tai chi, beach tennis."	Ces dispositions sont prévues dans le cadre du projet NEO. Les voies cyclables seront séparées des trottoirs. Pour ce qui est des activités de plage (beach sports), celles-ci devraient être possibles sur l'aménagement prévu en bordure du littoral. À voir toutefois la contrainte du vent pour le beach volley.	Pris en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Plus d'aménagements sportifs (terrain de basket extérieur...)." Q421	Des aménagements sportifs sont prévus. Ils ne sont pas verrouillés à ce stade en termes de terrains. La pratique du basket semble être toutefois plus délicate eu égard au vent souvent présent sur le site.	Pris en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Favoriser le maintien d'une activité emblématique du site	"Je suis bouliste et il est important de garder et développer cet usage."	Il est prévu dans le cadre du projet NEO de renforcer cette activité historique du Barachois.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Valoriser Saint-Denis						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Barachois fenêtre touristique	Promouvoir l'accueil et la valorisation de l'île, de sa culture créole	"Faire de ce lieu la vitrine de l'île.. un lieu de rdv pr une ouverture sur les qualités de notre île. Tant sur ce qu'on peut y faire, sur y manger, etc. Des hôtes et hôtesse d'accueil qui parlent plusieurs langues. Des restaurants et un lieu propre." / "Je souhaiterais qu'on donne un cachet creole a cet endroit. Que lorsque les gens débarquent, ils y trouvent une âme." NAK 2192 / QQ177	NEO prévoit de dynamiser le Barachois et de renforcer l'offre de restauration avec un panel large et des bâtiments plus qualitatifs et plus accueillants. Le cachet créole sera conservé avec le maintien des offres de restauration populaire.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Saint-Denis ville, attractive, balnéaire et portuaire	Créer un port et/ou services	"Je verrais un port avec des commerces comme Saint-Pierre ou Saint-Gilles. Si en descendant la rue de la Victoire, vous tombiez sur des bateaux, ce serait autre chose." Q95	Un port n'est pas prévu au projet.			Non intégré dans le projet
	Créer une plage, des activités liées à la mer, des activités nocturnes, diversité de loisirs / désengorger le lagon et le protéger	"Il faut une plage pour pouvoir se baigner et des boîtes pour pouvoir s'amuser sur Saint-Denis au lieu de partir à Saint-Gilles." (QQ412) "Une plage artificielle pour éviter les déplacements à chaque fois dans l'Ouest qui deviennent coûteux au final et pour éviter d'être dans les embouteillages au retour." QQ319	Le projet prévoit la réalisation d'un vaste bassin de baignade en pleine mer et la réalisation d'un pôle nuit en lien avec la construction du cinéma.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Mettre une piscine naturelle." QQ415 "Piscine artificielle."	Un bassin de baignade en pleine mer est en effet prévu.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Il faut une plage pour pouvoir se baigner." QQ405	Le bassin de baignade sera très certainement accompagné d'une plage sauf impossibilité technique forte ou coût trop prohibitif.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Libérer les plages de l'ouest." NAK 1495	Le principe de baignade et d'une plage sur le Barachois est prévu dans le cadre de NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Créer une piscine naturelle et une plage artificielle, un plan d'eau aménagé et sécurisé permettant la pratique d'activités nautiques (kayak, paddle, hobbycat...)," A41 "Afin de protéger le lagon et désengorger l'Ouest le week-end il faut mettre l'accent sur l'océan." NAK 723"	Un bassin de baignade en pleine mer est prévu au projet NEO. L'ambition est de créer un bassin de grande taille. Cependant la pratique de toutes les activités nautiques évoquées ne pourra très vraisemblablement pas se dérouler dans le bassin. Leur pratique en marge du bassin pourra être étudiée en fonction du contexte et des risques induits.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Réhabiliter la piscine	"Un lieu de baignade : la réouverture de nout piscine !" NAK1565 "Pour les jeunes on ne sait même pas qu'il y avait une piscine historique, la 1 ^{ère} piscine publique de l'île. Il faudrait la réhabiliter au lieu d'imaginer un autre bassin de baignade. Pour la plage artificielle, c'est bizarre, autant aller dans les plages à proximité à Boucan." QQ283	Le tracé mer prévu permettra de créer un espace de baignade en pleine mer permettant un accès gratuit à la baignade pour le plus grand nombre sans devoir se déplacer sur plus de 20 km. Ce bassin sera sans grand entretien ni coûts d'exploitation majeurs, au contraire d'une piscine qui présente des équipements et des besoins de maintenance. La réhabilitation de la piscine pour la baignade n'est pas prévue.			Non intégré dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barchois / Valoriser Saint-Denis						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Saint-Denis ville, attractive, balnéaire et portuaire	Créer une île artificielle ou d'un épi de protection	"Profitant du rein basaltique existant à la Pointe des Jardins, il est proposé la création d'une île artificielle bien ancrée, ou bien d'un épi améliorant la protection de la rade Ouest." A Acteur 13	L'implantation du futur front de mer sera étudiée en fonction de la bathymétrie (fond marin) et de la présence de l'éperon basaltique de la Pointe des Jardins. La volonté est d'éviter tout déroctage. La réalisation d'un épi ou d'un île artificielle n'est pas exigée au programme de MOE mais pourra être étudiée en lien avec l'aménagement si elle a un intérêt hydraulique et dans l'aménagement.	Au début des études de maîtrise d'œuvre (début 2022)	Sans engagement à ce stade	Intégration potentielle dans le projet
	Créer des jeux d'eau	"Parc aquatique." NAK1009	Des jeux d'eaux et fontaines devront être étudiés par le futur maître d'œuvre dans le cadre de NEO. Un parc aquatique à proprement parler n'est pas prévu dans le cadre du projet car un équipement similaire existe à Saint-Denis (Aquanor) .			Non intégré dans le projet
		"Plus de jets d'eau et de jeux d'eau" A56	Ce type d'équipements est prévu dans le cadre de NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Ouvrir sur la mer	"Un espace piéton moderne ouvert sur la mer avec un deck aménagé comme celui des Roches Noires à Saint-Gilles." NAK 1402	Une vaste esplanade d'environ 15 m de large est prévue sur l'ensemble du front de mer. Elle accueillera le sentier littoral (voie cyclable en site propre + circulation à pied, en plus des 3 esplanades de 300 m créées au niveau des 3 tranchées couvertes. Au total ce sont plus de 1,5 km d'esplanade qui seront aménagés.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Une zone piétonne de la Préfecture au moins jusqu'au Pont Pasteur" - "Étendre un peu plus la zone du Barchois vers la gare routière." NAK38 / NAK2080	Le projet NEO prévoit bien de faire disparaître la voiture de la Préfecture jusqu'à la gare routière. Cet espace sera réservé aux transports en commun (une voie en site propre) et aux modes actifs dont les piétons sur des espaces séparés et confortables.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Des aménagements afin de voir les fonds marins (ex : un salon sous-marin offrant aux passagers une vision sous-marine)." NAK 1401	Le bassin de baignade pourra permettre de voir les fonds marins de manière partielle. La présence de sable noir sur le secteur rend toutefois la visibilité plus délicate. Ainsi, ce type d'équipement paraît inadapté au site et ne sera pas prévu.			Non intégré dans le projet
		"Créer un espace séparé de la ville (ex : des hangars aménagés en bord de Garonne à Bordeaux) et tourné exclusivement vers la mer." A41 "Il n'y pas d'espace pour accéder à la mer comme à Saint-Gilles ou à Saint-Pierre." QQ424	Le projet prévoit de reconnecter le centre ville à la mer et de réaménager le front de mer. Il n'est donc pas prévu de réaliser un espace tourné exclusivement vers la mer mais bien un espace faisant le lien entre la mer et le centre-ville pour y accéder comme à Saint-Gilles ou à Saint-Pierre.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
		"Un espace dédié aux piétons. C'est le seul endroit de Saint-Denis réellement ouvert sur la mer : à préserver et à dégager des voitures."	Le Barchois sera exclusivement dédié aux piétons et aux modes actifs une fois NEO réalisé.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Valoriser Saint-Denis						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Saint-Denis ville, attractive, balnéaire et portuaire	Valoriser la beauté du site	"Pourquoi ne pas proposer une jetée près du pont de la rivière Saint-Denis ? Un pont ombragé qui offrirait une vue panoramique sur la mer !" A37 "On a connu (jadis) la promenade éclairée avec un débarcadère, est-ce qu'on a une chance de revoir tout ça ?" (QQ118)	Ce type d'équipement est prévu. Le MOE devra l'étudier et trouver le ou les emplacements les plus adaptés pour permettre une vue en surplomb de l'océan et un accès pour les pêcheurs. Ce type d'aménagement n'est pas encore localisé et ne devrait pas être ombragé.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Effacer la digue	"Effacer cette vieille digue mal entretenue dont un petit bout part après chaque gros cyclone." A6	NEO sera basé sur le tracé mer et permettra ainsi de recréer un nouveau front de mer protégé de la houle.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Conserver les activités de pêche	"On souhaite un ponton pour pêcher." NAK 1559	Ce type d'équipement est prévu. Le MOE devra l'étudier et trouver le ou les emplacements les plus adaptés pour permettre une vue en surplomb de l'océan et un accès pour les pêcheurs.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Peut-être un petit port pour les pêcheurs et un marché de poisson." A7	NEO conservera une cale des pêcheurs sur le principe actuellement existant et qui va être requalifié dans le cadre de NPRSD. Par contre aucun équipement de type port de pêche ne sera prévu. En outre, un marché aux poissons ne paraît pas adapté au site. Cependant, des stands de poissonniers pourront se tenir sur les étals du marché qui est envisagé sur la future place publique et sur l'espace du Barachois.			Non intégré dans le projet
	Éviter les déplacements nécessaires pour profiter de la plage et des activités nocturnes	"Il faut une plage pour pouvoir se baigner et des boîtes pour pouvoir s'amuser sur Saint-Denis au lieu de partir à Saint-Gilles." (QQ412) "Une plage artificielle pour éviter les déplacements à chaque fois dans l'Ouest qui deviennent coûteux au final et pour éviter d'être dans les embouteillages au retour." QQ319	Le tracé mer prévu permettra de créer un espace de baignade en pleine mer permettant un accès gratuit à la baignade pour le plus grand nombre sans devoir se déplacer sur plus de 20 km. Une plage artificielle est prévue.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Vie citoyenne	Aménager un espace pour le vivre ensemble	"Nous les dionysiens, on a besoin de retrouver la mer, mais on a aussi besoin de se retrouver. Pensons l'aménagement en terme de vivre ensemble, de mixité, ce qui fait notre richesse." QQ177 "Rajouter des espaces sur lesquels les citoyens peuvent retrouver du lien social." QQ130	Le Barachois sera dans le cadre de NEO conçu comme un espace pour tous. La réalisation d'un grande place publique permettra de créer cet espace de rencontre où pourront se dérouler les festivités et des événements.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Il faut en faire un espace de rencontre, une agora ouverte sur la mer. Pour nous les dionysiens, on s'y rencontrait. Il faut revenir à ça, à un espace où on se rencontre." Q172	Le Barachois sera dans le cadre de NEO conçu comme un espace pour tous. La réalisation d'un grande place publique permettra de créer cet espace de rencontre où pourront se dérouler les festivités et des événements.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"En faire un lieu citoyen et d'expression citoyenne." AT MAQ1	La partie Ouest du Barachois à proximité de la Préfecture est historiquement un espace d'expression populaire et citoyenne. La conservation du square Labourdonnais, rendue possible avec le tracé mer, permettra de répondre à cet objectif. En complément la grande place publique prévue dans le cadre du projet permettra aussi de répondre à la demande.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Valoriser Saint-Denis						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Vie citoyenne	Créer une maison citoyenne	"Une maison du citoyen , des débats ouverts au public sur la place du Barachois." NAK 2013	NEO ne prévoit pas à proprement parler une maison du citoyen sous forme d'un local fermé qui nécessiterait un entretien et une exploitation. Cependant les espaces publics créés permettront au public de se rencontrer en plein air et de mener des débats citoyens. Les associations et le population pourront investir le lieu à cet effet.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
Réhabiliter et rénover	Requalifier le Barachois	"La requalification du Barachois existant intégrant la réfection et la création de nouvelles aires de jeu, son accessibilité PMR, la plantation d'arbres, etc. Bref revenir à la mesure et à la raison."	NEO se veut un projet ambitieux mais raisonnable. Il ne prévoit pas de construction monumentale ou d'équipement luxueux. Le tracé mer permettra de conserver l'ensemble des arbres remarquables et de renforcer largement la trame végétale. Des aires de jeu seront prévues sur le site car celles existantes rencontrent un succès important.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Rénover les aménagements existants	"Qu'il soit rénové avec une grande aire de jeux pour les enfants, plus d'animation dans l'année, pas que les jours de fête." NAK2225	NEO prévoira des aires de jeu, de grands espaces et notamment une grande place publique où pourront se dérouler de nombreux événements (pas uniquement le week-end dans la mesure où il ne sera pas nécessaire de couper le RN pour les tenir), des marchés, des manifestations.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Réhabiliter le barachois	"J'ai connu le Barachois avec des animations de qualité, une piscine où tous me petits neveux ont appris à nager, un embarcadère. Je souhaite retrouver le Barachois. Il y avait une gare routière, une bibliothèque, on avait tout !" QQ115	NEO prévoit de redonner son lustre au Barachois. La création d'un bassin de baignade permettra de retrouver l'accès à la baignade. Les anciens bâtiments de la gare ferroviaire seront réhabilités. La bibliothèque actuellement en ruine sera quant à elle démolie. Une réflexion sur la taille, le positionnement et les usages de la gare routière sera menée en lien avec les projets de transports en commun et l'évolution des réseaux Citalis et Car Jaune.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Réhabiliter les bâtiments défraîchis, réduire les constructions	"Rénover les anciens sites, réduire les constructions de logements, de bâtiments administratifs, etc." NAK1700	Les bâtiments classés à l'Est du projet seront réhabilités dans le cadre du projet. Une réflexion sur le bâtiment de la DEAL sera menée sans toutefois l'intégrer aux futurs travaux menés dans le cadre du projet (l'État ou le propriétaire des lieux pourra mener cette réhabilitation parallèlement au projet). Des constructions seront éventuellement possibles dans le cadre de NEO dans le cas où les parcelles actuellement en zone rouge au PPR pourraient être déclassées. Ces constructions permettraient de compenser partiellement les dépenses (en vendant les terrains constructibles), d'assurer un meilleur équilibre bâti / espace public et d'apporter du dynamisme et de la vie sur le front de mer de Saint-Denis. Attention : la réhabilitation des bâtiments n'est pas prévue au projet. D'ailleurs la Ville va lancer dès à présent des appels à projets sur les longères.			Intégration partielle
Qualifier et pacifier les espaces	Séquencer et connecter les espaces	"Possibilité de scinder le Barachois en 3 lieux distincts comme des places séquencées mais connectées : le lieu public (place solennelle pour des manifestations d'envergure qui touchent la Nation), les loisirs (jeux d'enfants...), les activités commerciales (restaurant, cafés...)." CA3	Comme cela est exprimé l'aménagement sera séquencé tout en gardant une unité et une connexion de l'ensemble. Sont notamment prévus un espace lié à la baignade (plutôt imaginé à l'Ouest car l'emplacement paraît plus propice), une grande place publique pour les manifestations et événements, et un un pôle nuit est à l'Est en lien avec le cinéma. D'autres espaces pour le loisir ou les activités commerciales seront imaginés.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barchois / Valoriser Saint-Denis						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Evolutivité du lieu et des aménagements	Permettre un changement d'usages	"Intégrer la notion d'évolutivité des aménagements afin de permettre des changements d'usages / d'affectation dans le temps. Garantir cette vocation pour les futures générations !" CA1	Avec 16 ha d'espace à aménager, NEO disposera de nombreux espaces facilement mutables à l'avenir. Les choix ont été fait en intégrant cette composante (voir chapitre spécifique de la réponse de la co-MOA).	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Faciliter l'interconnexion des usages	"Penser l'aménagement du site pour faciliter l'interconnexion des usages divers, décroisonner les espaces pour faciliter les déambulations." CA1	Dans le cadre de NEO, l'espace public reconquis sera conçu comme un espace ouvert circulaire uniquement à pied, en mode actif ou en transports en commun. Les déambulations seront possibles avec un espace conçu sans recoin et sans zone d'ombre pour un sentiment de sécurité à tout instant du jour comme de la nuit.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Immobilier	Agrandir sans construire	"Accentuer l'espace vert et les loisirs sans accroître les constructions." QQ351 "Ce qui me fait peur, c'est que cet espace soit livré aux promoteurs immobiliers alors qu'on souhaite garder un espace public appropriable par l'ensemble de la population." QQ28	NEO est avant tout un projet d'espace public dont la volonté principale est de créer un lieu verdoyant et dédié aux loisirs (baignade, promenade, jeux, sport, vie nocturne). Des constructions seront éventuellement possibles dans le cadre de NEO dans le cas où les parcelles actuellement en zone rouge au PPR pourraient être déclassées. Ces constructions permettraient de compenser partiellement les dépenses (en vendant les terrains constructibles), d'assurer un meilleur équilibre bâti / espace public et d'apporter du dynamisme et de la vie sur le front de mer de St-Denis, sur le périmètre de l'opération. Elles seront toutefois limitées et laisseront la possibilité de disposer d'un espace public très vaste créé par l'extension du trait de côte.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Interdire la construction de logements sur cet espace	"Quelques petits restaurants mais surtout pas de bâtiment d'habitation" QQ382 "Surtout pas de bâtiments d'habitation" QQ353 "Par contre, pas de promotion immobilière, il faut garder des infrastructures légères de type snacks, rondavelles sont souhaitables." QQ38	NEO est avant tout un projet d'espace public dont la volonté principale est de créer un lieu verdoyant et dédié aux loisirs (baignade, promenade, jeux, sport, vie nocturne). Des constructions seront éventuellement possibles dans le cadre de NEO dans le cas où les parcelles actuellement en zone rouge au PPR pourraient être déclassées. Ces constructions permettraient de compenser partiellement les dépenses (en vendant les terrains constructibles), d'assurer un meilleur équilibre bâti / espace public et d'apporter du dynamisme et de la vie sur le front de mer de Saint-Denis. Elles seront toutefois limitées et laisseront la possibilité sur le périmètre de l'opération de disposer d'un espace public très vaste créé par l'extension du trait de côte. En complément, les actuels camions bars seront requalifiés dans des bâtiments plus esthétiques de type rondavelles et mieux intégrés. Ce type de restauration sera conservé sur le Barchois.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
Insertion sociale	Réaménager à moindre frais et que les jeunes y contribuent	"Collectif de jeunes qui plantent / peignent, rendre plus beau sans débours des millions." NAK2225	La co-MOA est tout à fait favorable à la mise à disposition d'un espace à la population comme lieu d'expression populaire, de plantation, d'art. Ce type d'espace (type tiers-lieu) sera étudié par le MOE et intégré au projet.			Compatible avec le projet
	Trouver un hébergement aux sans-abris	"Prendre en charge la population sdf qui squatte le parc." NAK989	Ce sujet ne relève pas de NEO mais d'une politique sociale de prise en charge des plus démunis.			Hors cadre projet NEO

Thème principal : Aménagement du Barachois / Nature et environnement						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
La propreté	Rendre le lieu plus propre	"Plus de services d'hygiène, que le Barachois soit propre." QQ399	Ce sujet ne relève pas de l'aménagement mais d'une politique de nettoyage et d'entretien à l'échelle de la ville et de la CINOR ainsi qu'à une éducation populaire visant à ne plus jeter des déchets et à ne plus dégrader l'espace public.			Hors cadre projet NEO
Parc urbain / jardins	Créer un poumon vert, compenser les nuisances du trafic	"Plus d'arbres, que le Barachois devienne le poumon vert du centre-ville." NAK 67 "Une barrière végétale visuelle entre la route et le Barachois [...] Nous rêvons d'une ville "exemplaire" où pousseraient des mini-forêts, ce concept existe déjà dans plusieurs grandes villes. MiniBigForest conçoit des micro forêts natives participatives à haut potentiel de biodiversité, selon la méthode du botaniste japonais Akira Miyawaki." NAK 722	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le Choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. À noter qu'il ne sera pas nécessaire de créer une barrière visuelle entre le route et le Barachois car celle-ci va s'effacer en souterrain.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Offrir un Barachois "vert"	"Plus de nature, d'arbres, de fleurs, un poumon vert, avoir des poubelles à compost, le tri selectif, une restauration respectueuse de l'environnement." NAK1955	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Le mobilier urbain déployé sera adapté au tri selectif et conforme aux possibilités de tri offertes sur le territoire de la CINOR.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Offrir une respiration dans la ville	"Il y a une formidable opportunité de créer une gigantesque zone verte, à l'instar du parc de la Trinité : promenades, sports, restaurants, plage, végétalisation utile (fruitiers) etc." "QQ261 "Renforcer sa vocation actuelle en tant qu'espace de respiration de Saint-Denis, à proximité immédiate du cœur urbain. Développer le concept de « Barachois vert », en travaillant sur une trame végétale qualitative en secteur urbain : la nature dans la ville !" CA A1	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les arbres plantés seront choisis pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Un bassin de baignade est prévu au projet avec une plage.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Privilégier des espèces adaptées	"Privilégier la plantation d'espèces végétales adaptées, à savoir des plantes halophiles, tel le toto Margot (comme dans le bas de la Rivière), l'hibiscus bord de mer (comme à Sainte-Suzanne ou à l'Étang de Saint-Paul), le Takamaka, le bois pomme Jaco (comme le long de la Rivière des Roches), le Tamarin d'Inde (comme à la Jamaïque à Saint-Denis)." CA4	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Les arbres plantés seront choisis pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Prendre en compte les enjeux climatiques	"Il est vital de prendre en compte les enjeux climatiques actuels : un Barachois plus vert, plus naturel, plus accessible. Le but étant de diminuer la pollution donc de réduire les trafics routiers, de planter plus (beaucoup plus) d'arbres." A94"	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les arbres plantés seront choisis pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Quand bien même les plantations sur le Barachois seront importantes, l'impact sur le climat sera imperceptible. Cependant les plantations permettront de créer des îlots de fraîcheur dans la ville de Saint-Denis.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois /Nature et environnement						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Parc urbain / jardins	Rendre agréable le site	"La réalisation d'une mini-forêt : https://www.youtube.com/watch?v=8ZejEdDwsNw (nous vous invitons à visionner cette vidéo qui parle des mini forêts urbaines)." NAK722 "L'installation de plantes endémiques et d'un petit jardin fleuri serait un plus." NAK 2077	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les essences plantées seront choisies pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Les éventuelles plantations fruitières seront étudiées ainsi que des parterres fleuris.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Planter des arbres fruitiers dans l'espace public	"Plus de végétation (arbres fruitiers publics)." NAK1658	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les essences plantées seront choisies pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Les éventuelles plantations fruitières seront étudiées ainsi que des parterres fleuris en fonction de l'aménagement global.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Installer un jardin partagé	"Mise en place d'un grand jardin partagé." NAK 1495 "Un espace vert avec un jardin fleuri, un petit potager, un endroit verdoyant, une sphère verte dans le bloc de béton de Saint-Denis." NAK2104 / Q30	Le projet prévoit la création d'un tiers-lieu qui répondra à cette demande d'un jardin partagé. NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le Choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Profiter du lieu en été, plus d'ombre	"Plus d'aménagements couverts étant donné le climat tropical." NAK1881	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les arbres plantés seront choisis pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Les plantations permettront de créer des îlots de fraîcheur dans la ville de Saint-Denis et d'apporter de l'ombrage.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Faire connaître les plantes locales	"Laisser place à la nature endémique de l'île avec un petit sentier botanique." NAK2067	NEO est un projet d'aménagement avec une forte composante végétale. Les plantations seront importantes. Le choix du tracé mer a été en partie effectué car il permet de conserver les arbres remarquables intégralement et de renforcer la trame végétale. Les arbres plantés seront choisis pour leur adéquation au climat du Nord de l'île et à leur résistance au vent. Les essences prévues seront mises en valeur avec des panneaux explicatifs du type de plantation mis en œuvre.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Nature et environnement						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Circulation "verte"	Pouvoir faire le tour de l'île en transport en commun	"Une ligne de tram/train faisant le tour de l'île serait tellement plus bénéfique pour l'environnement." A20	Ce sujet ne relève pas de l'aménagement de NEO. Ce projet est toutefois prévu et déjà à un stade avancé. Il s'agit du RunRail, projet développé par la Région.			Hors cadre projet NEO
Animaux	Des aires pour les animaux	"Plus d'aires de promenade pour les animaux à essayer mais après avec la circulation, faut faire attention." NAK1214	Le Barachois sera transformé en un espace entièrement dédiée aux piétons aux modes actifs et aux transports en commun. Les conflits d'usage avec la voiture seront supprimés. Les animaux domestiques pourront se promener en toute sécurité (en laisse).	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Créer un zoo	"Zoo." NAK 1033	Un zoo n'est pas prévu dans le cadre du projet. Le zoo de Saint-Denis a fermé il y a des années, faute de visiteurs, de moyens et par pitié pour les bêtes.			Non intégré dans le projet
Thème principal : Aménagement du Barachois / Mémoire						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Créer une bulle commémorative	Créer un amphithéâtre tourné vers la mer	"Une bulle commémorative qui inviterait naturellement le public à rendre hommage aux disparus. Laïque et sans parti pris religieux, ce lieu doit permettre l'expression commune de très nombreux citoyens et symboliserait l'ouverture dans un espace de partage, de recueillement et d'apaisement." CA17	Les monuments aux morts existants et autres éléments commémoratifs et œuvres d'art seront conservés mais éventuellement déplacés pour les besoins du projet. La place publique pourrait servir de lieu de commémoration.			Compatible avec le projet
Rendre lisible la mémoire	Créer une fresque d'histoire	"Il pourrait y avoir une grande fresque sur l'histoire du lieu réalisée par de jeunes graffeurs talentueux." CA16	Le projet NEO prévoit la création d'un tiers-lieu. Celui-ci sera équipé d'un mur d'expression artistique qui pourra être investi pour exprimer l'histoire. À ce jour, la nature des éléments proposés n'est pas établie et il n'est pas certain que la fresque réponde pleinement à la demande.	À la mise en œuvre du projet		Intégration potentielle dans le projet
	Créer un parcours d'informations	Faire de la future promenade sur le Barachois, une promenade intelligente ? On n'imposerait pas un musée aux gens mais on les inviterait physiquement à découvrir ce passé. Il s'agit de redonner aux Dionysiens et aux Réunionnais des éléments de lecture de leur passé. Les premiers esclaves ont débarqué au Barachois, comme les engagés. Baudelaire a débarqué au Barachois ! Du XIX ^e siècle jusqu'au début du XX ^e siècle, tout le monde débarquait au Barachois, c'était la porte d'entrée de La Réunion." "Ce que j'aimerais trouver, ce sont toutes ces histoires qui ont faits le Barachois, qu'on puisse faire un pas vers la culture et sortir du folklore. C'est un lieu de patrimoine extraordinaire, notamment maritime. C'est un spot de piraterie par exemple. Il faut le mettre en scène." CA14 QQ5	L'aménagement intégrera cet aspect mémoriel. Des rappels aux vestiges archéologiques seront demandés dans le cadre de la conception de l'espace. Un parcours historique sera prévu.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Mémoire						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Rendre lisible la mémoire	Garder les monuments historiques	"Ce sont les éléments historiques qui font le charme du Barachois (canons, anciens bâtiments de la gare qui abritent discothèque & restaurant, brasserie Roland Garros, statues, ancien hôtel Best Western." (QQ417) Q29 "On peut cependant légitimement supposer que, quel que soit le scénario retenu, un symbole du Barachois aussi emblématique que le sont les canons, sera mis en valeur et trouvera un positionnement cohérent avec l'histoire du site."	Les canons du Barachois seront conservés et éventuellement relocalisés pour conserver ce symbole de l'identité du site.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Créer un musée vivant	"Pourquoi ne pas créer un petit musée dans un des bâtiments patrimoniaux comme les longères ?" "Un musée, OK, mais un musée vivant, car sinon on n'y va pas. Un lieu avec des événements, des concerts, des conteurs, un lieu de culture vivante qui soit fun pour les jeunes et surtout pas poussiéreux." CA14	Un musée n'est pas prévu sur le site qui se veut le plus sobre possible en entretien et en exploitation. Un musée nécessite du personnel, des frais de fonctionnement importants et de gérer un contenu. Ces dépenses ont été basculées vers un aménagement plus qualitatif et plus vert.			Non intégré dans le projet
Préserver la mémoire vivante du XX ^e siècle	Rendre visible les traces du passé maritime	"Comment intégrer ces traces du passé maritime ? On ne va pas faire un nouveau pont du Barachois, c'est irréaliste. Peut-être qu'il faudrait dessiner dans un futur jardin l'emprise au sol de l'ancien bassin par exemple ? Ou valoriser les lieux symboliques du passé maritime avec des plaques et des panneaux. Vous aviez ici le pont du Barachois, la digue, les quais, le mât de pavillon, l'hôtel de la douane..." CA14	L'aménagement intégrera cet aspect mémoriel. Des rappels aux vestiges archéologiques seront demandés dans le cadre de la conception de l'espace. Un parcours historique sera prévu. Le rappel de l'emprise de l'ancien port ou du mât du pavillon par exemple pourra être mis en valeur s'il est intégrable dans l'aménagement sans le dénaturer.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Valoriser les bâtiments du XX ^e siècle	"Un élément majeur qui, à mon avis, doit absolument être préservé dans le cadre des futurs aménagements du Barachois, et qui gagnerait à retrouver sa vocation initiale : la piscine du Barachois. C'est la première piscine publique de La Réunion, c'est le seul voile de béton armé que l'on ait fait à La Réunion dans les années 60. C'est un élément majeur de l'histoire du patrimoine du XX ^e siècle (...) Tous les dionysiens de ma génération ont appris à nager dans la piscine du Barachois. L'étage de la piscine qui était un bar, un restaurant, est un formidable promontoire où l'on a une vue imprenable sur la mer, le cap Bernard. Les couchers de soleil de la piscine du Barachois, c'était quelque chose d'extraordinaire. C'était le seul endroit à Saint-Denis où on mangeait à côté de la mer." CA14	La piscine de Barachois ne sera pas conservée en l'état et ne sera pas réhabilitée pour la baignade. Cependant, il est envisagé que ce bâtiment soit rénové si l'aménagement le nécessitait et si les maîtres d'œuvre venaient à le proposer.			Intégration partielle
	Ne pas oublier la mémoire du XX ^e siècle	"La mémoire du XX ^e siècle de ce Barachois est tout aussi importante, or elle est menacée." "Il faut rendre lisible la mémoire de la République Française qui apparaît de façon fragmentaire entre la croix de Lorraine, le quartier des officiers.... Nous avons un patrimoine du XX ^e important, comme la première bibliothèque de prêt de La Réunion, d'où sont partis les bibliobus qui ont permis l'alphabétisation de l'île et qui était d'un accès gratuit depuis la gare routière. Il y a aussi la piscine issue du mouvement néo brutaliste. Je souhaite qu'on retrouve la piscine avec son aspect initial. Toutes les cartes postales des années 60, montrent la piscine. Elle a marqué l'empreinte des lieux." QQ119/CA14	L'ensemble des éléments mémoriels existants seront conservés et éventuellement déplacés pour correspondre au nouvel aménagement. La piscine de Barachois ne sera pas conservée en l'état et ne sera pas réhabilitée pour la baignade. Cependant, il est envisagé que ce bâtiment soit rénové si l'aménagement le nécessitait et si les maîtres d'œuvre venaient à le proposer. La démolition de l'ancienne bibliothèque actuellement en ruine est prévue préalablement au projet.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle

Thème principal : Aménagement du Barachois / Mémoire						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Préserver la mémoire vivante du XX^e siècle	Rendre la mémoire visible	"On l'a connu il y a 40 ans. J'ai appris à marcher là. Il y a un côté très affectif. Il y avait moins de circulation. Il faut rendre la mémoire forte de ce lieu lisible sur le futur projet. C'est impératif." QQ177	L'aspect historique du Barachois sera mis en valeur dans le cadre du projet NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Les traces de l'histoire	Mettre en valeur les canons	"La mer, les canons, c'est ça qui donne le charme, ça raconte une histoire." NAK1098	Les canons seront conservés dans le futur Barachois requalifié. Ils pourront être déplacés pour correspondre au mieux à l'aménagement.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	S'appuyer sur les traces visibles du passé ferroviaire pour valoriser les usages collectifs	"Rendre lisible les traces du passé, valoriser les traces du patrimoine ferroviaire." At Maq 2	Les bâtiments de l'ancienne gare seront réhabilités dans une logique de préservation du patrimoine. S'agissant de bâtiments classés, l'ABF sera garant de cet aspect. Les vestiges du patrimoine ferroviaire pourront ainsi être mis en valeur.	Programme	Validation du programme	Intégration partielle
	Rendre visibles les anecdotes sur le lieu et son histoire	"Ce que j'aimerais trouver, ce sont toutes ces histoires qui ont fait le Barachois, faire un pas vers la culture et sortir du folklore. C'est un lieu de patrimoine extraordinaire, notamment maritime. C'est un spot de piraterie par exemple." A83	L'aspect historique du Barachois sera mis en valeur dans le cadre du projet NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Faire connaître l'histoire	Créer un musée	"Création d'un musée pour faire connaître le patrimoine historique architectural du Barachois et de Saint-Denis depuis la création de la ville." A56 "Sa place de lieu mémoriel : sur le patrimoine maritime. Créer un musée ou un espace de mémoire, de l'esclavage, de l'architecture de la ville. Expliquer l'origine de la ville, son nom, son peuplement. Expliquer la vie quotidienne de la création de Saint-Denis à aujourd'hui." NAK 1542	Un musée n'est pas prévu sur le site qui se veut le plus sobre possible en entretien et en exploitation. Un musée nécessite du personnel, des frais de fonctionnement importants et de gérer un contenu. Ces dépenses ont été basculées vers un aménagement plus qualitatif et plus vert. Le Barachois sera cependant réhabilité en mettant en valeur son histoire et certains vestiges archéologiques.			Non intégré dans le projet
	Relier le passé et le futur avec un geste architectural fort	"Il faudrait un bâtiment qui retrace l'histoire de la ville en étant futuriste, pour relier le passé, le présent et le futur." QQ28	NEO ne prévoit pas de réaliser un musée ou de bâtiment retraçant l'histoire de la ville. Cependant certains bâtiments anciens classés (ex : gare) seront réhabilités dans le cadre du projet en prenant en compte leur histoire. L'aménagement sera cependant ancré dans son histoire.			Non intégré dans le projet
	Raconter les personnages historiques de l'île	"Plus de monuments et des connaissances par des panneaux de l'histoire. et des événements pour rendre tout ça vivant." / "Les récentes fouilles archéologiques ont notamment révélé le quai de l'ancien port de Saint-Denis, une ancre de bateau aussi, symbole que la ville était résolument tournée vers la mer." NAK 2555 "Détailler le rôle de Sarda Garriga sur la stèle dédiée."	NEO prévoira un parcours patrimonial et historique avec des panneaux explicatifs ainsi que la mise en valeur de certains éléments et vestiges archéologiques.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Mémoire						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Faire connaître l'histoire	Organiser un parcours d'histoires et d'anecdotes	"Un parcours pédagogique sur l'histoire du Barachois et de Roland Garros serait idéal." NAK2028	Un parcours pédagogique historique et patrimonial est prévu d'être déployé dans le cadre de NEO.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Ce que j'aimerais trouver, ce sont toutes ces histoires qui ont fait le Barachois, faire un pas vers la culture et sortir du folklore. C'est un lieu de patrimoine extraordinaire, notamment maritime. C'est un spot de piraterie par exemple." A83	Doublon			
	Utiliser la réalité virtuelle	"Il va sans dire que le site du Barachois doit être aménagé pour une population qui se voudra de loisirs, de commerces, de restaurations et surtout du tourisme en image avec l'histoire du lieu (une histoire en démonstration réelle, virtuelle, numérique et connectée)." A16	Le Barachois sera aménagé pour renforcer l'attractivité économique, touristique et de loisir. L'aménagement sera en outre ancré dans son histoire.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Thème principal : Aménagement du Barachois / Sécurité						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Sécurité	Prévoir plus d'éclairage public	"Plus de lumière pour s'asseoir le soir" / "Il faut des éclairages qui permettent de déambuler le soir en toute sécurité." NAK 1669 / QQ25	NEO prévoira des éclairages à la fois sécuritaires, économes en énergie et étudiés pour préserver le ciel nocturne et ne pas impacter l'avifaune marine et éviter les échouages.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Installer un poste de police	"Pour assurer la sécurité, il est important de prévoir un poste de police sur place."	La présence d'un poste de police n'est pas prévue au projet. Cependant, le site sera vidéosurveillé.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Mettre des caméras de surveillance	"Espace sécurisé avec des caméras de vidéosurveillance." NAK 2717	Le site sera vidéosurveillé. Une étude de sécurité et de sûreté publique sera réalisée par le MOE.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Prévoir le passage d'une patrouille de surveillance la nuit	"Pas très sécurisé (agression, vol) [...] Par exemple une patrouille de nuit les week-ends en civil ou pas." NAK1358	La MOA n'a pas de compétence vis à vis de la police nationale. Cependant le site sera vidéosurveillé et la police municipale intégrera ce site dans ses rondes.			Hors cadre projet NEO

Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Accès à la culture pour tous	Avoir un lieu culturel ouvert et accessible à tous	"On souhaiterait un lieu culturel, un espace accessible à tous pas comme la Cité des Arts." QQ49	"Le Barachois accueille déjà un certain nombre d'œuvres d'art qui seront conservées ou déplacées. Les espaces publics permettront l'expression de la culture notamment la place publique qui pourra accueillir des événements. Un tiers-lieu sera étudié dans le cadre du projet et aura cette dimension culturelle."	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Adapté aux modes de vie des jeunes	Créer un espace street	"L'espace doit pouvoir intégrer les modes "street" : pouvoir accueillir des street workout, avec du mobilier urbain qui puisse être aussi investi par les skates, rollers et patinettes, des murs qui puissent être graffés, un espace au sol pour danser le hip hop."	"NEO intégrera la culture urbaine au site. Des espaces de street workout seront prévus. Si un skate park ou un équipement de ce type n'est pas prévu sur le site (car déjà présent à Saint-Denis au Coeur vert) les espaces permettront l'usage des sports de glisse urbaine. Un mur d'expression artistique sera prévu dans le tiers-lieu qui sera étudié dans le cadre du projet. Les sols, notamment ceux de la place publique permettront l'expression du hip hop et de la danse urbaine."	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Mettre des bancs connectés	"Il y a nécessité d'imaginer un mobilier urbain fun. Des bancs pour traîner, s'asseoir et discuter des heures, des bancs connectés pour pouvoir interagir."	NEO comprendra du mobilier urbain qui sera étudié pour être agréable et connecté. Le maître d'œuvre devra intégrer les nouveaux usages	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Installer un billard	"Faire un billard en buvant un verre." NAK 1492	Ce type d'équipement pourrait être déployé par un privé dans le cadre du pôle nuit. Cela ne dépend toutefois pas d'une décision directe de la maîtrise d'ouvrage			Hors cadre projet NEO
	Ouvrir un bar à chicha	"Bof. Manque d'animation. Des bars de chicha." NAK 1746	Ce type d'équipement pourrait être déployé par un privé dans le cadre du pôle nuit. Cela ne dépend toutefois pas d'une décision directe de la maîtrise d'ouvrage			Hors cadre projet NEO
	Prévoir un espace pour les grafeurs	"Des espaces dédiés aux tags qui pourrait être repeints régulièrement afin de permettre un renouvellement des tags et de donner l'occasion à plusieurs artistes de s'exprimer."	Un mur d'expression artistique est envisagé dans le tiers-lieu.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Créer un espace pour toutes les expressions culturelles	"Une place aux jeunes avec toutes leurs techniques d'expressions culturelles." A16 "Un parc de loisirs, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling." NAK 1054	L'espace permettra l'expression culturelle (cf. points précédent culture street). Pour l'installation de franchises privées ou de restaurants, ceux-ci pourront s'implanter dans les bâtiments et/ou rondavelles prévues au projet. Le choix des partenaires privés qui s'implanteront sur le site n'est pas directement une décision de la co-MOA.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
Activités commerciales	Développer le marché artisanal de nuit	"Un espace qui est intéressant, surtout pour le marché de nuit" NAK1921	Le marché de nuit sera amélioré avec des espaces mieux conçus et l'absence de circulation automobile.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Valoriser l'artisanat local	"Des petits kiosques en bois avec le toit en paille, solides contre les cyclones pour valoriser l'artisanat créole ou les produits locaux." A43	NEO ne prévoit pas de déployer un village artisanal comme ceux qui existent dans les hauts de l'île. Cependant, rien n'empêchera l'installation de boutiques de ce type dans les éventuelles constructions privées connexes au projet.			Non intégré dans le projet
	Prévoir des équipements pour attirer les jeunes	"Un parc de loisir, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling." NAK 1054 "Des structures originales et un KFC." NAK 1091	Doublon			

Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Activités commerciales	Attirer les pêcheurs	"Des magasins de pêche." NAK 2582	L'implantation des éventuelles activités commerciales pourra se faire dans les bâtiments privés créés de manière connexe à NEO.			Hors cadre projet NEO
	Faire connaître la culture culinaire	"Marchands ambulants pour manger des choses d'antan, bonbons coco, pistaches en cornet." NAK1410	Ce type d'activité pourra être réalisée sur le périmètre de NEO mais n'est pas lié directement à une décision de la Co-MOA.			Hors cadre projet NEO
	Valoriser la cuisine locale	"Food truck à thème mettant en valeur le savoir faire local (barquette créole de fruit à pain, "ravages", bonbons piment)." NAK 1658 "L'endroit pourrait mieux refléter le patrimoine réunionnais (snack dans des cazes comme à Saint-Paul et non pas dans des conteneurs)." A46	NEO prévoit de déployer plusieurs espaces pour des foodtrucks. En parallèle, les camions bars actuels seront requalifiés et l'activité sera intégrée à des rondavelles ou structure bâties plus qualitatives.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Créer diverses activités	"Un parc de loisirs, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling." NAK1054	Doublon			
	Valoriser la vue imprenable de manière ludique	"Une grande roue." NAK1533	Le square Labourdonnais accueille actuellement chaque année une fête foraine. NEO permettra de disposer d'un espace plus imposant et la place publique prévue dans le cadre du projet pourrait permettre l'installation périodique d'une grande roue en face de la mer. Les stands forains ne sont cependant pas de la responsabilité de la co-MOA.			Hors cadre projet NEO
	Installer un parc d'attractions	"Un parc aquatique, des manèges, un Disneyland." NAK1759 "Manque de sécurité et d'animation, de manège, d'aire de jeu." A74	Ce type d'équipement n'est pas prévu sur le Barachois. Le projet NEO prévoit de laisser l'utilisation de l'espace pour le public et non pour un usage strictement privé.			Non intégré dans le projet
	Créer une centre de bien être	"Un centre de thalasso / bien-être." A41	Ce type d'équipement n'est pas prévu à ce stade du projet. Cependant dans le cas où des constructions seraient rendues possibles par le déclassement de parcelles aujourd'hui exposées à la houle, ces parcelles pourraient accueillir un centre de ce type.			Non intégré dans le projet
	Créer une vitrine commerciale et touristique	"Pour moi la priorité n'est pas la création d'esplanades juste comme espaces de détente, ou pour faire de l'exercice. On a le cœur vert familial pour ça. D'accord, le Barachois est une promenade, mais il doit aussi jouer son rôle de vitrine commerciale & touristique pour la capitale & La Réunion, comme on l'a fait pour l'aéroport." QQ417	NEO est conçu pour répondre à plusieurs enjeux. Le développement d'espaces de sport n'est pas contraire à une attractivité touristique. La création d'un bassin de baignade en pleine mer, le déploiement de nouveaux restaurants, d'espaces publics de qualité, etc. permettront de faire du Barachois une des vitrines touristiques de l'île.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Prévoir des rondavelles plus esthétiques	"Les snacks ne sont vraiment pas terribles, des rondavelles seraient plus esthétiques." (QQ417)	Des rondavelles ou des constructions similaires seront étudiées pour accueillir les occupants des actuels camions bars et d'éventuelles autres offres de restauration.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Accueillir des activités nocturnes et de détente	"Un coin pour que les jeunes puissent écouter de la musique, faire un billard en buvant un verre, un coin pour se retrouver après la fac, un coin pour des petits concerts gratuit." NAK1492	Le pôle nuit prévu en face du futur cinéma aura cette vocation. La réhabilitation des bâtiments existants et d'éventuelles nouvelles constructions permettront d'accueillir une vie nocturne plus développée. La future place publique et l'esplanade Est permettront d'accueillir éventuellement des futurs concerts si ceux-ci ne sont pas prévus dans les espaces privés (restaurants, bars, etc. créés dans le pôle nuit).			Compatible avec le projet

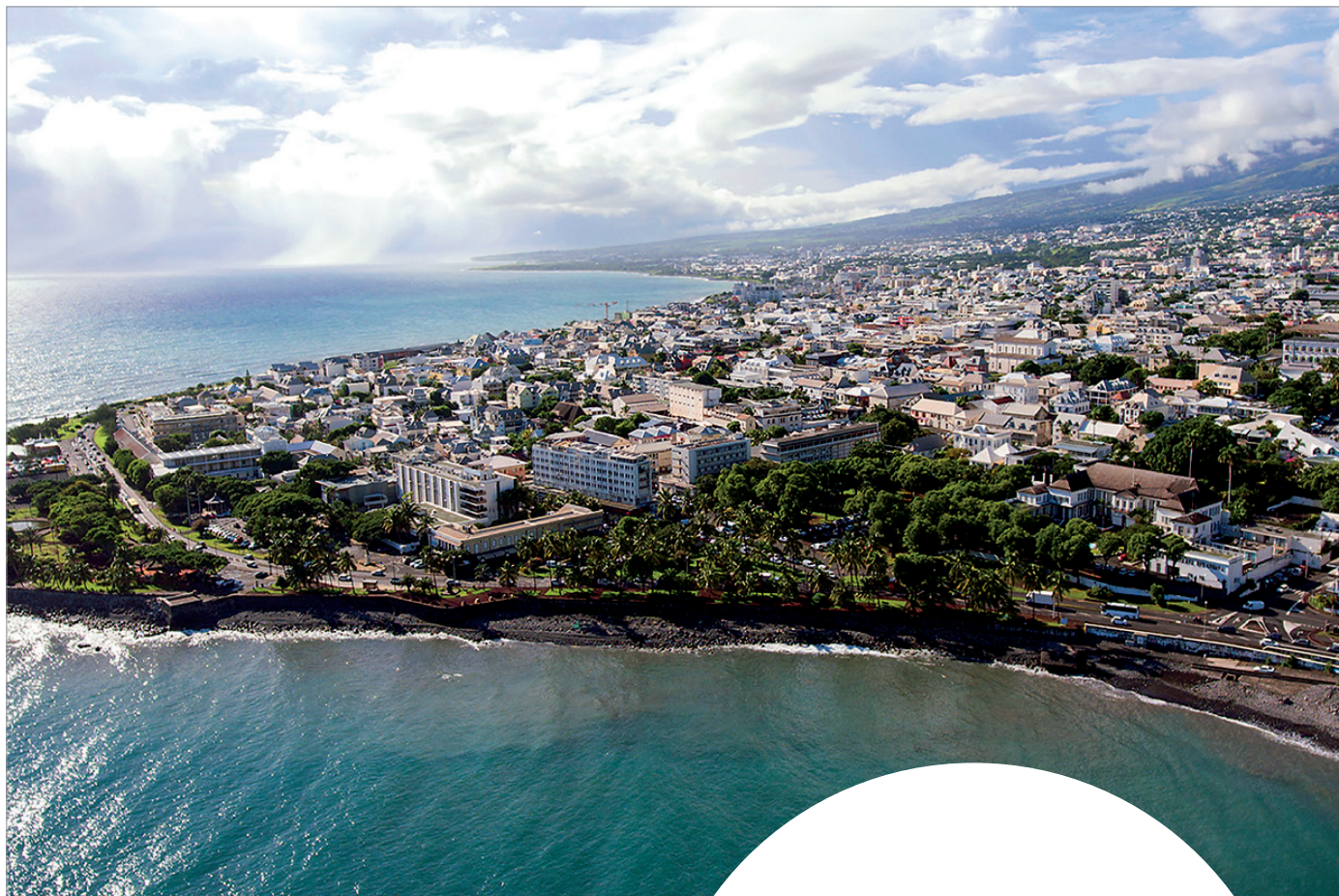
Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Activités commerciales	Créer la diversité de restaurants	"Créer des bars et restaurants avec terrasse ou vue mer, des restaurants péniches, quelques rondavelles," NAK 41 "Un parc de loisirs, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling." NAK1054 "Mettre plus de restaurants." Q384	De nouveaux espaces de restauration sont prévus en complément de rondavelles pour accueillir les actuels offres de restaurations des camions bars. Des restaurants flottants paraissent en revanche inadaptés aux conditions de mer et ne devraient pas être développés.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Accueillir un marché pour brocantes	"Un marché forain le matin, une brocante." NAK670	L'effacement de la circulation routière rendra possible l'utilisation des espaces 24h/24 7j/7 sans contrainte de devoir couper la circulation. Des marchés sont donc envisagés en lien avec la place publique.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
Activités Culturelles	Ouvrir à l'art et la culture	"Faire venir des artistes de rue (ou pas) qui veulent partager leur art." NAK 999 "Avoir à disposition un lieu culturel à l'équivalent de la Cité des Arts où auraient lieu des concerts organisés et où les artistes peuvent y répéter/jouer." NAK298	Un tiers-lieu va être prévu au projet. Par ailleurs, l'utilisation du site n'est aujourd'hui pas définie précisément et on ne peut garantir qu'il sera investi par des artistes de rue. En tout cas rien ne l'empêche, au contraire.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Faire des expositions	"(Plus de concerts ça serait appréciable. Il y a 20 ans c'était beaucoup plus animé, j'aimerais retrouver tout ça.) Retrouver les trucs de marché des expositions." NAK 2029	L'enfouissement de la circulation routière, la création d'une place publique et de plusieurs esplanades permettront de mieux accueillir les concerts et les événements. Des marchés sont envisagés en lien avec la place publique sans contrainte de devoir couper la circulation.			Compatible avec le projet
	Avoir des kiosques ou scènes pour concerts et spectacles	A41 "Pour la musique et la danse, mettre en place un kiosque surélevé permettant d'installer un orchestre et une piste de danse en bois poncé." NAK 2009 "Ouverture d'une scène pour les concerts." "Refaire le jazz au Barachois, un Katar Kremlin." NAK 2611	Un kiosque existe actuellement sur le Barachois. Celui-ci présente un cachet intéressant et pourra éventuellement être réutilisé par le futur concepteur de l'espace (voir erelocalisé). La création de nouveaux espaces, notamment de la future place publique couplée avec la disparition de la circulation routière sur le Barachois permettront d'accueillir ces événements.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Favoriser l'expression culturelle	"La culture en milieu ouvert, ça a du sens à La Réunion."	NEO prévoira une place importante pour la culture, notamment au travers d'un tiers-lieu sur le périmètre du projet, pour de nouvelles possibilités d'accueil de concerts et manifestations artistiques sur la place publique et sur le Barachois débarrassé de la voiture.			Compatible avec le projet
		"Créer une zone permanente en faveur de l'expression artistique."	Un tiers-lieu va être prévu au projet.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Valoriser la culture créole	"Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps." A65	NEO permettra au Barachois d'accueillir de multiples événements culturels dont certains liés à l'identité créole.			Compatible avec le projet
	Prévoir un parvis pour les grands événements	"Un parvis qui pourrait accueillir différentes manifestations comme la fête du 20 décembre."	La nouvelle place publique prévue dans le cadre de NEO permettra d'accueillir ces manifestations.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
	Proposer différentes activités	"Bars a karaoké." NAK 2070	En lien avec le pôle nuit prévu dans le cadre de NEO, de nouvelles activités pourront s'implanter dans les bâtiments construits de manière connexe au projet ou réhabilités dans le cadre du projet. L'occupation par des activités privées n'est cependant pas définie précisément à ce jour.	À réalisation du projet		Compatible avec le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Activités culturelles	Proposer différentes activités	"Beaucoup d'activités comme un laser game, des concours de chant, de mode, etc., faire des concours où tout le monde participerait et s'amuserait tous les mois." NAK2446	Les activités prévues sur l'espace public et dans les bâtiments ne sont pas liées au projet directement.			Hors cadre projet NEO
	Proposer un programme d'animations	"Un programme d'animation régulier avec la Ville et les opérateurs privés sur place (comme à Saint-Leu)." A41 "Beaucoup d'activités comme un laser game, des concours de chant, de mode, etc., faire des concours où tout le monde participerait et s'amuserait tous les mois." NAK 2446	Doublon			
	Attirer avec des activités gratuites	"Une meilleure programmation des activités et animations avec une communication autour pourrait attirer du monde. Par exemple du théâtre en plein air, des cours gratuits de Zumba." NAK 742	NEO permettra au travers des espaces publics créés d'accueillir des associations et animateurs permettant des cours en plein air comme c'est le cas à d'autres endroits de l'île. Les espaces seront propices à ces activités dans la mesure où ils seront débarrassés de la présence de la voiture. Toutefois les activités sur le site ne sont pas intégrées au projet qui ne concerne que l'aménagement de l'espace public.			Hors cadre projet NEO
	Prévoir des équipements de plein air	"Avoir un petit théâtre en plein air." NAK1918	Un théâtre en plein air (par exemple comme celui de Saint-Gilles) n'est pas prévu explicitement au projet. NEO permettra cependant au travers des espaces publics créés d'accueillir des activités en plein air comme c'est le cas à d'autres endroits de l'île. Les espaces seront propices à ces activités dans la mesure où ils seront débarrassés de la présence de la voiture.			Hors cadre projet NEO
		"Un cinéma en plein air." NAK 1858	La place publique sera étudiée pour permettre d'installer un écran de projection. Il ne s'agira toutefois pas d'un cinéma permanent en plein air.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	Organiser des événements thématiques	"Des journées ou soirées à thèmes." NAK1934	Les activités sur le site ne sont pas intégrées au projet qui ne concerne que l'aménagement de l'espace public. Toutefois, les espaces seront propices à ces activités dans la mesure où ils seront débarrassés de la présence de la voiture.			Hors cadre projet NEO
	Prévoir l'animation de nuit	"Boîte de nuit." "Plus de concerts." NAK170 "Plusieurs boîtes gays [...]. Plus d'ambiance, plus de fêtes." NAK 135	En lien avec le pôle nuit prévu dans le cadre de NEO de nouvelles activités pourront s'implanter dans les bâtiments construits de manière connexe au projet ou réhabilités dans le cadre du projet. Le développement de la vie nocturne est une composante du projet NEO notamment sur sa partie Est. Toutefois l'implantation d'activités privées n'est pas définie précisément à ce jour et n'est pas intégrée formellement au projet.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Compatible avec le projet
	Conserver un espace public animé sans voiture pour les animations	"Lors des marchés de Noël, fête kaf, certains dimanches, c'est super quand toute la zone est piétonne." A29 "Pouvoir mettre en place des manifestations tout en sécurité et en ne gênant pas la circulation des automobilistes (concerts, marchés, festivals, brocantes, défilés, etc.)." A112	NEO permettra par l'enfouissement de la circulation routière de conserver l'ensemble du site pour les modes actifs et transports en commun.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Activités culturelles	Prévoir un parcours touristique inclusif	"Un petit train comme Rosalie à Saint-Paul un parcours touristique sur st denis pr les personnes à mobilité réduite et notamment pour nos gramounes." NAK 1637	Ce type de service n'est pas prévu intrinsèquement dans le cadre de NEO. Cependant si un prestataire souhaitait développer ce type d'offre, elle sera étudiée. Celle-ci est compatible avec le projet NEO. L'ensemble des espaces publics sera conçu pour être pleinement accessible à tous en intégrant l'ensemble des handicaps. la zone étant relativement plate, cela ne générera pas de contrainte majeure.			Hors cadre projet NEO
	Faciliter les déplacements pour animation	"Zone piétonne à rejoindre par des navettes, animation, parc forain, manège fixe." NAK1951	NEO prévoira de supprimer totalement la voiture du Barachois. Le site sera accessible en transports en commun via le site propre déployé dans le cadre du projet. Toutefois l'implantation d'un manège fixe ou de navettes spécifiques ne sont pas prévus au projet.			Non intégré dans le projet
Lieu de détente	Utiliser du mobilier en pierre	"Plus d'endroits pour se poser, s'allonger comme des fauteuils en pierres qu'on peut retrouver dans les jardins en métropole." NAK 2252	L'espace public sera équipé de mobilier urbain adapté au site pour s'asseoir, se détendre et se retrouver.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Ouvert à tous	Pratiquer des prix modérés pour toutes les classes socio-économiques	"Rien ne permet aux familles ayant des revenus modestes (classe populaire) de manger et passer d'agréables moments !" NAK 999 "Plus de restauration pour tout le monde et tous les budgets." NAK 2048 "Bars abordables pour les étudiants notamment." NAK2143 "Manquent des places de parking, surtout gratuites." NAK1993	L'offre de restauration populaire offerte actuellement sera maintenue dans des espaces plus qualitatifs permettant à tout le monde de profiter du nouveau Barachois. L'offre de restauration se vaudra large et pour tous les budgets et goûts. Le pôle nuit prévu au projet permettra d'accueillir de nouvelles enseignes et des bars pourront être installés sur la partie Est du projet. NEO prévoit d'étudier en option des parkings souterrains pour remplacer l'offre de parking actuelle et laisser la surface pour l'espace public. Cependant l'ensemble des parkings seront payants pour éviter les voitures ventouses et permettre un meilleur taux de rotation.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
	En faire un lieu de rencontre populaire	"Si on regarde bien aujourd'hui, le carré cathédrale est beaucoup plus fréquenté. On s'y sent plus en sécurité. Il y a des médiateurs, de la musique. Sauf que le carré cathédrale n'est pas fréquenté par tout le monde, il y a une barrière sociale. Le Barachois pourrait jouer cette fonction de lieu de rencontre mais plus populaire."	NEO sera conçu pour être attractif sans faire de l'ombre aux activités du centre ville. Par l'offre assez large souhaitée en termes de restauration et de service, NEO pourra accueillir tout le monde, en toute sécurité.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Un Barachois connecté	Avoir accès wifi public / cybercafé	"Un acces au wifi pour tout le monde." NAK2364 "Cybercafé." NAK 877	A déploiement de NEO la 5G ou plus sera déployée sur l'ensemble de l'île. Les bornes wifi paraissent aujourd'hui déjà presque obsolètes par rapport aux moyens de communication existants. La maîtrise d'ouvrage ne prévoit donc pas de bornes wi-fi ou similaires. De même les cybercafés paraissent aujourd'hui obsolètes et n'existent quasiment plus.			Non intégré dans le projet

Thème principal : Aménagement du Barachois / Animations / Culture						
Sous-thème	Propositions	Citations	Décision du Maître d'ouvrage ou de l'identité responsable	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements	Réponse (intégration dans le projet / intégration partielle / Intégration potentielle / Non répondu / Hors cadre projet NEO)
Un Barachois intergénérationnel	Prévoir des activités variées selon les tranches d'âge	"Faire des zones de jeux en fonction des tranches d'âge." NAK 1692 "Manque d'aménagement jeunesse (aires de jeux, structures gonflables)." NAK 1690	Les aires de jeu pour enfant seront prévues pour un large public. Les jeux seront choisis pour disposer d'un panel le plus large possible. Cependant aucune structure gonflable n'est prévue sur les espaces publics par la co-MOA. En effet ce type d'équipement doit être utilisé sous la responsabilité de son propriétaire. Cependant, si une activité privée de ce type souhaite s'implanter sur le site, celle-ci sera étudiée par la commune.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration partielle
		"Dimanches après-midi animés pour les gramounes, (atelier de fabrication de chapeaux et sacs en vacoa), concerts de chanteurs de l'époque." NAK 2018	La nouvelle place publique prévue dans le cadre de NEO permettra d'accueillir ces manifestations et des activités pour toutes les générations en fonction de la programmation culturelle de la ville de Saint-Denis. Les animations prévues sur l'espace public sont toutefois hors du périmètre du projet qui ne concerne que l'aménagement du site.			Hors cadre projet NEO
		"Intergénérationnel. Accessible à tous les âges et pas uniquement des aires pour la population de jeunes âges." QQ140	L'ensemble des espaces publics sera conçu pour être pleinement accessible à tous.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Un espace de vie convivial pour se promener dans la quiétude. Un lieu de rencontre de toutes les générations. Animation prévue pour tous les âges, bals la poussière pour les gramounes et concerts pour les plus jeunes." NAK2065	La nouvelle place publique et les différentes esplanades ainsi que les espaces piétons prévus dans le cadre de NEO seront des lieux de rencontre pour toutes les générations. Les espaces pourront accueillir des animations en fonction de la programmation culturelle de la ville de Saint-Denis.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
Valorisation de la culture locale	Faire connaître les spécificités locales	"Une très belle place pour pique-niquer ou apprécier en famille." NAK/A27	NEO sera conçu pour être largement végétalisé et ombragé avec des pelouses et des espaces permettant le pique-nique.	Prise en compte immédiate	Intégré au programme de maîtrise d'œuvre	Intégration dans le projet
		"Marchands ambulants pour manger des choses d'antan, bonbons coco, pistaches en cornet." NAK1410	Doublon			
		"Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps." A65	Doublon			
		"Plantes endémiques fichées avec des plaques." NAK 1690	Doublon			
		"Food truck à thème mettant en valeur le savoir faire local (barquette créole de fruit à pain, "ravages", bonbons piment)." NAK 1658 "L'endroit pourrait mieux refléter le patrimoine réunionnais (snack dans des cases comme à Saint-Paul et non pas dans des conteneurs)."A46	Doublon			
		"Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps" A65	Doublon			

Annexe 3 - Étude complémentaire réalisée sur les alternatives boulevard Sud



NEO
SAINT-DENIS
Une nouvelle ouverture sur la mer



Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis

ÉLÉMENTS RELATIFS À L'ALTERNATIVE AU PROJET NEO
REQUALIFICATION DU BOULEVARD SUD



1

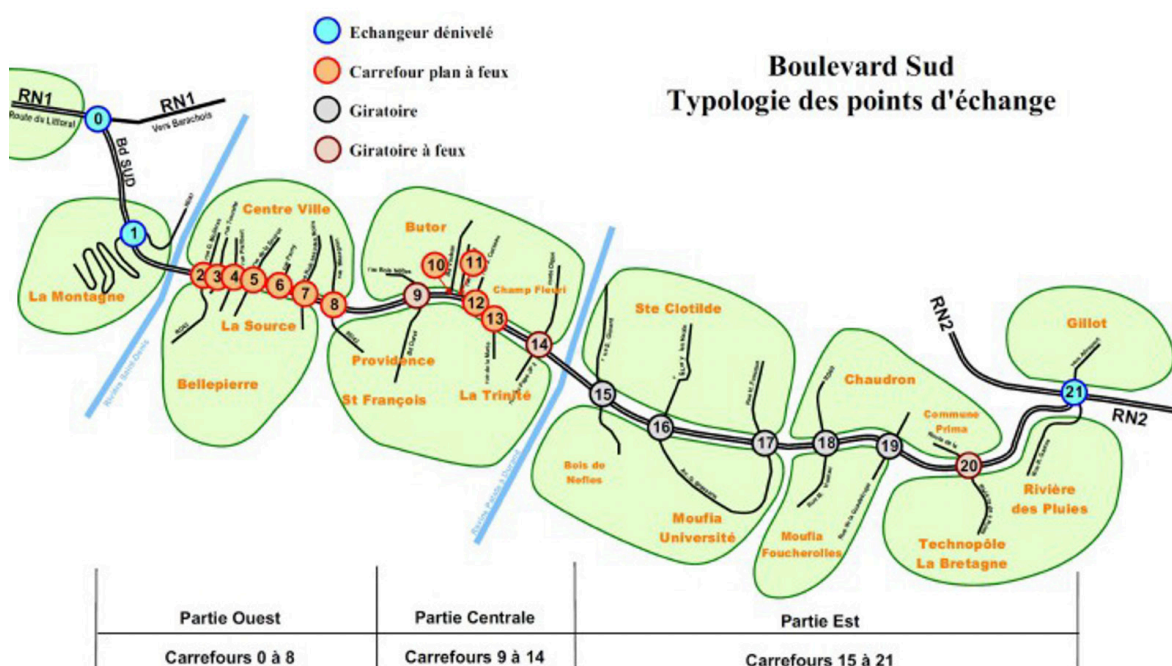
Historique rapide et état des lieux général

1. Historique rapide et état des lieux général

La réalisation de la RN6, dont les travaux ont été échelonnés sur plusieurs années, avait pour objectif de restructurer le réseau routier de l'agglomération de la Ville de Saint-Denis en créant une alternative complémentaire au réseau routier Nord RN1 RN2. Cet axe Sud, depuis son bouclage en 2008 a vu son trafic croître d'année en année, se traduisant aujourd'hui par une saturation de certains carrefours.

Le boulevard Sud est un axe d'une dizaine de km environ comprenant 22 intersections :

- 11 carrefours à feux ;
- 3 giratoires à feux ;
- 5 giratoires ;
- 3 échangeurs dénivelés.



Le projet initial de réalisation du boulevard Sud consistait en la réalisation d'un axe de type voie express urbaine à 2x2 voies avec des échanges dénivelés pour permettre d'absorber le trafic de transit. Il a évolué au fil des études, rattrapé notamment par une forte urbanisation des secteurs concernés, des besoins en déplacements croissants.

Afin de répondre aux enjeux d'intégration urbaine et aux demandes de la commune de Saint-Denis, le projet s'est transformé en la création d'un boulevard urbain réalisé en plusieurs tranches, adossé à des aménagements d'espaces publics et à la création d'un parc urbain avec des intersections à niveau (giratoires ou carrefours à feux).

Hormis les extrémités et les jonctions avec l'axe RN1 RN2, seule une petite section a été dénivelée (tranchée Mazagran Doret).



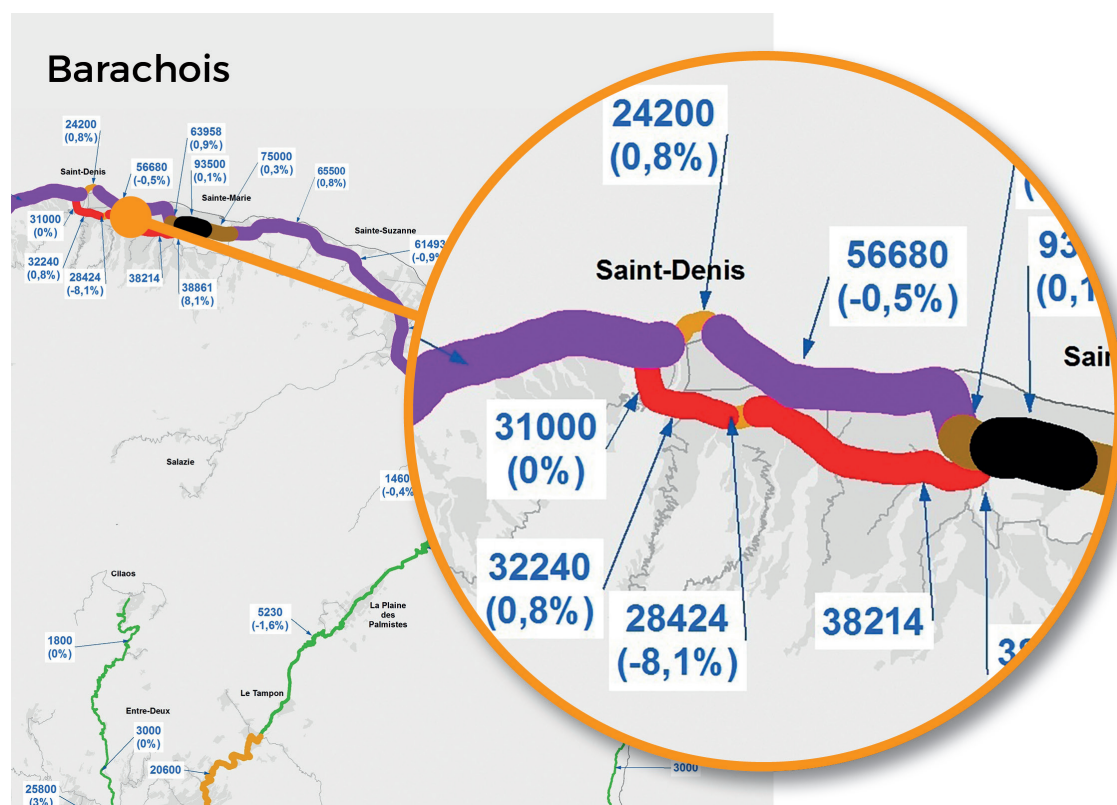
2

Quelques éléments de trafic

2. Quelques éléments de trafic

Aujourd'hui, le trafic automobile sur les axes principaux régionaux est le suivant (données 2018 présentées dans le DMO du projet NEO) :

- RN2 section Lancastel – Cité des Arts – Jamaïque : 56 600 véhicules / jour ;
- RN1 Barachois : 24 200 véhicules / jour ;
- boulevard Sud Ouest U2 : 31 000 véhicules / jour ;
- boulevard Sud centre (Mazagran Doret) : 28 400 véhicules / jour ;
- boulevard Sud Est : 38 200 véhicules / jour.



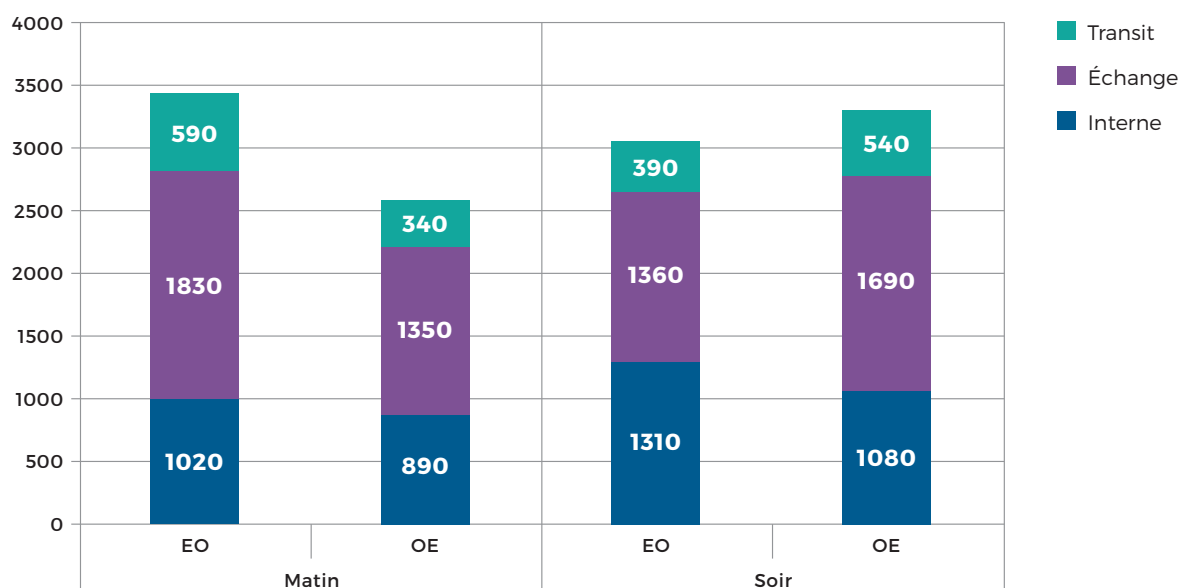
Les cartes de trafic montrent des niveaux de trafic très importants sur l'ensemble des axes qui sont saturés tous les 2 aux heures de pointe à savoir :

- le boulevard Sud ;
- l'axe RN1 – RN2 en traversée de Saint-Denis.

2.1 Axe littoral

En ce qui concerne l'axe littoral, il est important de noter que la part de trafic de transit intégral, « court circuitant » Saint-Denis totalement, est relativement limitée (15 % environ). Une part importante relève d'échanges internes à Saint-Denis (environ 1/3). Le reste relève de la desserte (entrée ou sortie de Saint-Denis).

L'axe littoral présente une fonction de transit importante mais minoritaire aux heures de pointe.



Structure du trafic circulant sur la RN2 entre le carrefour Labourdonnais et l'échangeur Gillot.

Sur l'axe RN1- RN2 plusieurs blocages génèrent des congestions :

- le goulet d'étranglement du trafic sur le Barachois (matérialisé sur la carte de trafic ci-dessus) ;
- le goulet d'étranglement sur le Boulevard Lancastel (arrivée de flux importants du centre-ville vers l'Est complétant le transit sur le Barachois) ;
- les feux de la section Cité des Arts - Piscine dans les 2 sens.

2.2 Boulevard Sud

Le boulevard Sud présente aujourd'hui la particularité de n'assurer, aux heures de pointe, que très peu de transit intégral « court circuitant » totalement Saint-Denis (moins de 1%). Il assure aujourd'hui majoritairement un rôle de desserte (25%) mais surtout un rôle d'échanges internes entre quartiers de Saint-Denis.

	HPM	HPS
Échange Ouest	13%	17%
Échange Est	8%	8%
Flux traversant	13%	10%
Flux internes à un quartier	17%	16%
Flux entre 2 quartiers proches	28%	29%
Flux entre 2 quartiers éloignés	21%	20%

Sur le boulevard Sud, à la différence de l'axe littoral, ce sont les carrefours qui jouent le rôle de verrou et créent les congestions. Cela s'explique par le fait que la section est relativement homogène à une 2x2 voies avec quelques élargissements à 3 voies sur certains tronçons.



3

Quels projets sur le boulevard Sud ?

3.1 Le RunRail



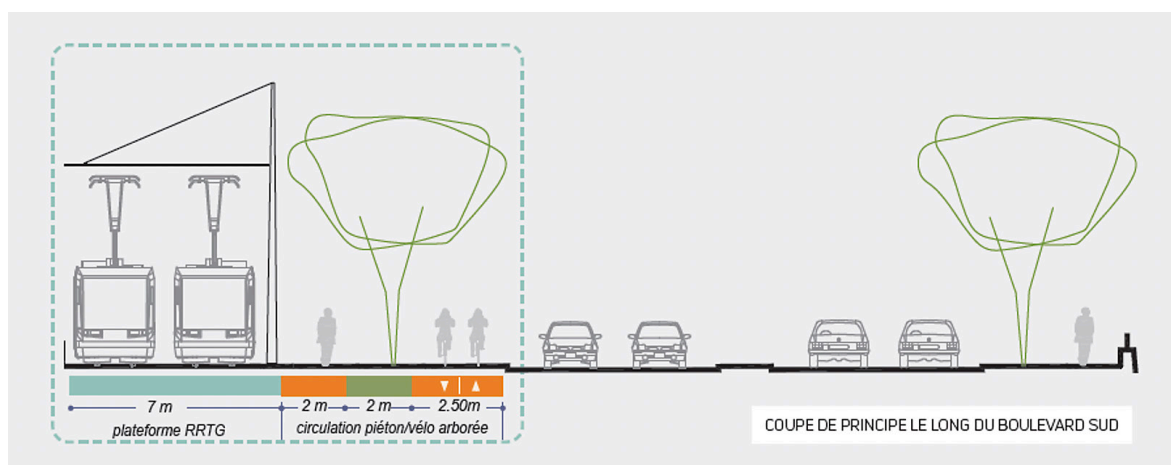
Du 27 mai au 6 juillet 2019, les Réunionnais ont été invités à participer à la concertation préalable du projet RunRail, le tramway express entièrement en site propre entre Duparc et Bertin.

La Région a validé la mise en place des autorisations de programme général de l'opération de création du Réseau Régional de Transport Guidé pour la section Nord entre Saint-Denis et Sainte-Marie. Cette première section de 10 kilomètres disposera de 10 stations.

Cette future ligne reliera les différents pôles d'intérêts régionaux (aéroport Roland Garros, CHU Félix-Guyon, Hôtel de Région, CGSS, Université, Technopole...) entre les stations d'échanges de Bertin et de Duparc. RunRail sera également connecté avec les futures lignes de téléphérique de Saint-Denis aux stations Bertin et Université.

Ce projet est inscrit au SAR et au PDU de la CINOR.

Le RunRail va largement modifier la configuration du boulevard Sud. L'objectif retenu est une non-dégradation de la capacité du boulevard Sud. Les études menées démontrent qu'il est possible de tenir cet objectif dans des emprises maîtrisables (sans expropriation massive).



Une augmentation de la capacité du boulevard Sud viendrait en conflit avec le RunRail notamment sur les aspects géométriques (ce point est développé plus tard).

À noter que le projet RunRailL associe une meilleure place des modes actifs avec une continuité modes doux améliorée.

Le projet RunRailL vient mobiliser quasiment intégralement les emprises disponibles en maintenant un fonctionnement du boulevard Sud à 2x2 voies et en transformant l'ensemble des intersections en carrefours à feux. Notamment au niveau des carrefours à plusieurs endroits, les aménagements rentrent sans aucune marge dans les emprises disponibles.

3.2 Le RRTG Ouest

Le prolongement du RRTG à l'Ouest est en cours d'études. Ce prolongement du projet RunRailL au-delà de Bertin (jusqu'à la NRL par le Pont Vinh San et vers les communes du TCO) devra emprunter la section dite U2 du boulevard Sud à savoir sa partie Ouest.

Cette zone présente aujourd'hui un profil à 2 voies montantes (Ouest > Est) et une voie descendante une fois franchi le Pont Vinh San. **La section actuelle ne présente aucune emprise facilement mobilisable et nécessitera des travaux lourds sur la falaise pour faire passer un tramway en bidirectionnel.**



4

Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.1 Fluidification du boulevard Sud

4.1.1 Principe d'aménagement

Entre 2016 et 2018 des études ont été menées pour fluidifier le boulevard Sud. **Ces études avaient été menées sans intégrer le projet RunRail et sont désormais incompatibles avec celui-ci.**

Elles prévoyaient une reprise de l'ensemble des carrefours et de leurs voies d'accès sans expropriation foncière. Elles consistaient à remplacer l'ensemble des giratoires par des carrefours à feu à niveau et à reprogrammer les feux de signalisation.

4.1.2 Conséquences sur le trafic

Cette solution permettait d'améliorer les capacités du boulevard Sud mais **aucunement de le fluidifier totalement et uniquement avec le trafic supporté actuellement (aucun report depuis l'axe RNI-RN2).**

Cette solution permettrait un gain de l'ordre de 300 à 800 véhicules par heure à l'heure de pointe, ce qui représente environ 10 % d'augmentation de capacité au maximum. Le gain de temps dans la traversée globale du boulevard Sud serait d'un peu moins d'une minute.

4.1.3 Faisabilité dans les emprises actuelles

En intégrant le RunRail et compte tenu des réserves foncières, cette solution n'est pas réalisable dans les emprises existantes. Seule la configuration prévue dans le cadre du RunRail est réalisable, à savoir conserver les capacités actuelles.

4.1.4 Insertion urbaine

Ces dispositions présentent des profils relativement urbains avec une coupure faible générée par la voirie. La présence de feux permet une circulation apaisée des piétons. Les cycles peuvent circuler de manière convenable avec des pistes cyclables aménagées.

4.1.5 Contraintes réglementaires et impact environnemental

Ce type d'aménagement ne devrait pas générer de hausse de trafic significative et ne nécessiterait donc pas de protections phoniques. Les aménagements sont suffisamment légers pour permettre de conserver les plantations.

Le coût des travaux et l'impact environnemental n'imposerait pas d'obligation de débat public. Un dossier de type « loi sur l'eau » et une étude d'impact seraient toutefois certainement nécessaires.

4.1.6 Synthèse

Coûts	😊 Faibles : 10 à 20 M€ HT
Contraintes techniques de réalisation	😞 Nécessité d'intégrer le RunRail donc incompatibilité avec une augmentation des emprises induite par une augmentation de capacité
Mobilité et stationnement	😞 Amélioration par rapport à la situation actuelle de l'ordre de 10 %, gain de temps faible. Ne permet pas d'encaisser les 25 000 véhicules par jour sur le Barachois et encore moins les quelques 50 000 véhicules sur le boulevard Lancastel. Vitesse maximale autorisée inchangée
Aménagements urbains et paysagers	😊 Bonne insertion urbaine
Gestion des risques naturels	😊 Pas de contraintes
Contraintes réglementaires et environnementales	😊 Pas de contraintes
Impact sur l'économie locale en phase travaux	😞 Contraintes de travaux sur le boulevard Sud, nécessité d'aménager en place. Phasage difficile
Impact sur l'économie locale en phase exploitation	😊 Quasi nul, l'évolution étant très légère
Délais	😊 Faibles (2 à 3 ans)

4.2 Réalisation de passages souterrains à gabarit réduit et de sauts de mouton sur certains carrefours

4.2.1 Principe d'aménagement

La solution consiste en complément de la solution précédente à réaliser des Passages Souterrains à Gabarit Réduit (PSGR) ou des sauts de montons (autoponts d'emprise limitée) pour les seules voies de gauches sur certains carrefours.

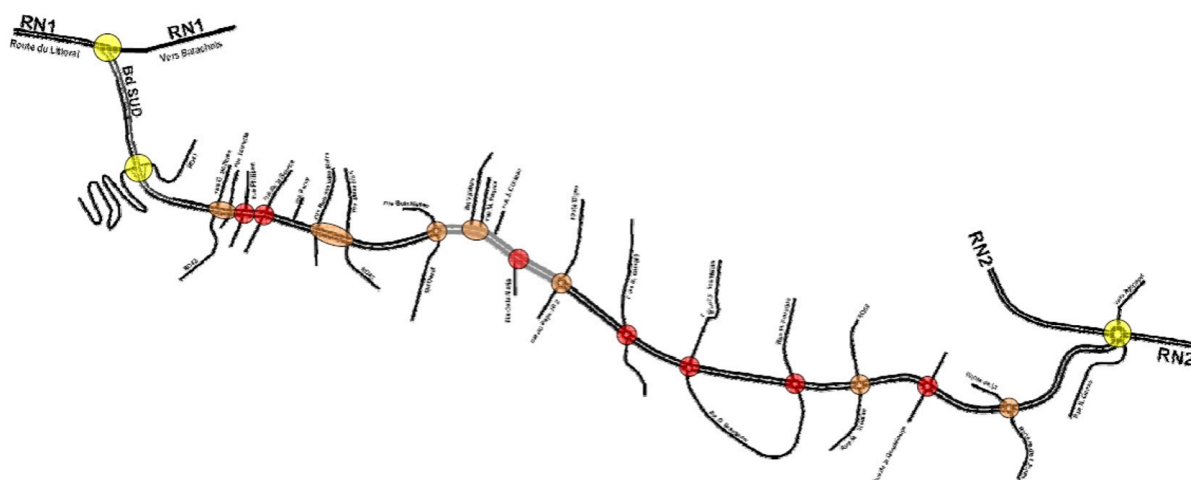


Ci-dessus un exemple d'un PSGR (Paris). Ces solutions sont plutôt anciennes et ont tendance à être abandonnées en France (ex : Suppression sur les boulevards des Maréchaux à Paris, suppression des trémies du boulevard Garibaldi à Lyon).

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?



Ci-dessus un exemple d'autopont de type « saut de mouton ». Ces solutions sont très rares en milieu urbain en France et ne subsistent que sur de véritables autoroutes ou rocade et ce pour l'ensemble des voies le plus souvent. Les carrefours ciblés pourraient être ceux en orange ci-dessous (les jaunes sont déjà dénivelés).



4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.2.2 Conséquence sur le trafic

Ces solutions permettent d'apporter un gain de capacité et de vitesse moyenne. Elles sont estimées capables d'augmenter les trafics aux heures de pointe de l'ordre de 400 véhicules par heure soit une augmentation de l'ordre de 10 % des capacités de trafic par rapport à la situation actuelle. Cette hausse de capacité permettra uniquement d'absorber le trafic des voies adjacentes qui seront fluidifiées. Les vitesses seraient améliorées avec un gain de temps sur l'ensemble de la traversée du boulevard Sud de moins de 2 minutes.

4.2.3 Faisabilité dans les emprises actuelles

Les aménagements de type PSGR imposent de procéder à un élargissement des emprises routières pour intégrer :

- les parois des ouvrages souterrains et les murs d'enceinte (50 cm minimum de part et d'autres) ;
- des trottoirs de service (50cm minimum de part et d'autre de chaque mur) ;
- des zones de raccordement assez longues pour avoir la pente adaptée au contexte.

Les « sauts de mouton » sont nécessaires dès lors qu'il est impossible de réaliser un PSGR du fait de contraintes géométriques (proximité d'un point dur en profil en long, par exemple ravine).

Elle impose géométriquement des contraintes similaires en profil en travers au PSGR :

- de disposer d'une largeur d'ouvrage d'au moins 2 m de plus que les voies existantes (barrières normalisées latérales + longrine) ;
- de prévoir une marge de 50 cm minimum pour intégrer un trottoir de part et d'autre de l'ouvrage au niveau des rampes ;
- de prévoir des zones de raccordement assez longues.

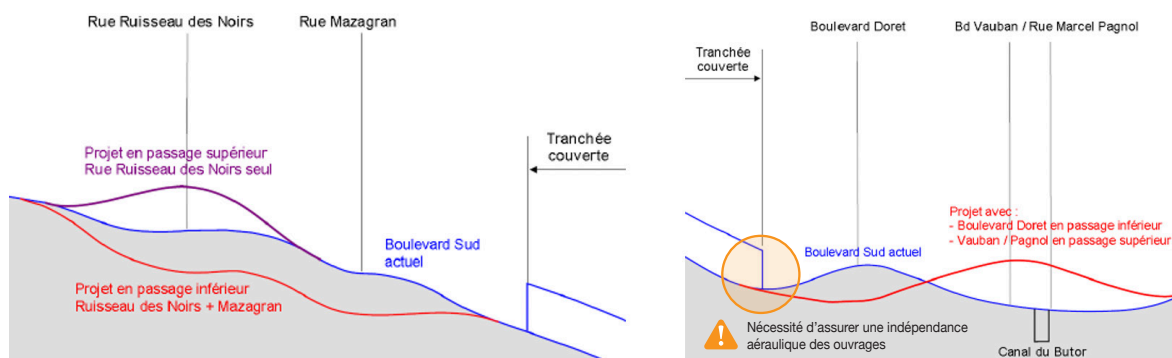
Ces solutions ne sont pas compatibles avec le tracé du RunRail car elles nécessiteraient de désaxer les voies et de disposer d'une emprise supplémentaire estimée autour de 5m, ce qui nécessiterait soit :

- de supprimer les pistes cyclables ;
- de diminuer la taille des trottoirs ;
- d'exproprier.

De la même manière, ces solutions ne sont pas compatibles avec la réalisation des pôles d'échanges multimodaux (PEM) prévus dans le projet et notamment le PEM Bertin.

4.2.4 Insertion urbaine

Ces solutions ont un impact significatif à tous les niveaux. Quelques exemples de dénivellations en PSGR ou saut de mouton étudiées en 2014.



Les dénivellations nécessitent une emprise importante en profil en long compte tenu des pentes admissibles et des différents obstacles dans le tracé (ravines, tranchée couverte existante, etc.)

Ces solutions ont un impact très important en termes de coupure urbaine, créant des rampes infranchissables par les piétons et vélos, nécessitant des protections phoniques pour respecter les lois sur le bruit, et avec **un impact visuel majeur pour les solutions saut de mouton** indispensables pour déniveler certains carrefours trop proches de ravines.

: noter que la réalisation d'ouvrages de type sauts de moutons nécessiteraient des protections phoniques complémentaires « à la source » nécessitant d'élargir encore plus les ouvrages et donc les emprises nécessaires.

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.2.5 Contraintes réglementaires et impact environnemental

Du fait de la hausse du trafic généré et des vitesses moyennes, l'étude d'impact ne saurait conclure à une évolution du bruit inférieure à 2 dBA, **imposant donc la mise en place de protections phoniques sur une grande partie de l'itinéraire en partie latérale** avec, au-delà de l'impact visuel et de la coupure urbaine imposée par ces dispositifs, une largeur d'emprise pour ces dispositifs d'au moins 2 m supplémentaires (1 m de part de d'autre).

Un dossier « loi sur l'eau » (régime de l'autorisation indispensable) et une étude d'impact seraient indispensables. Une concertation avec garant serait nécessaire.

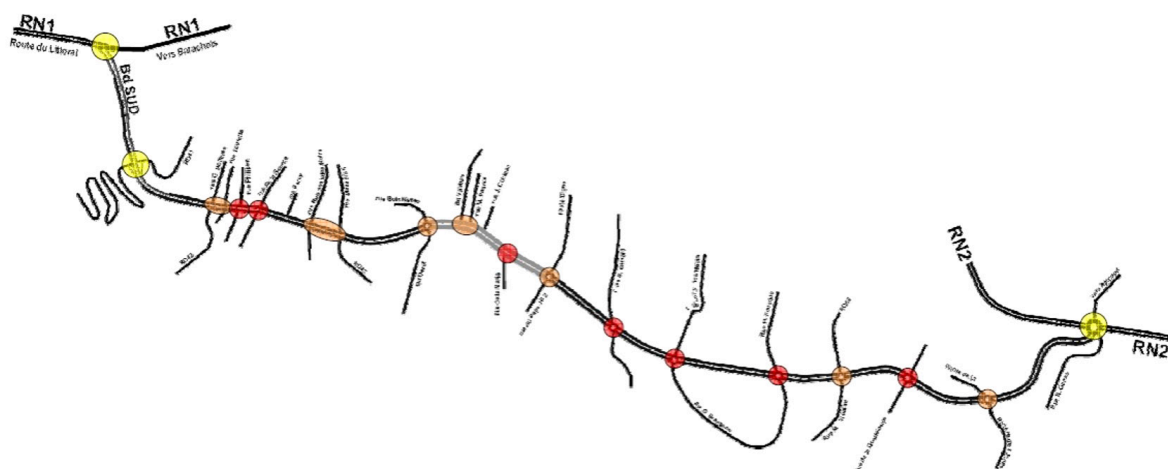
4.2.6 Synthèse

Coûts	😊 Moyen, au minimum 100 à 150 M€, pour 7 carrefours (en fonction des solutions proposées)
Contraintes techniques de réalisation	😞 Incompatible avec le RunRail, contraintes de raccordements, tracé en plan non étudié précisément
Mobilité et stationnement	😞 Amélioration des capacités de l'ordre de 10 %. Gain de temps de moins de 2 minutes sur la traversée globale. Ne permet pas d'encaisser les 25 000 véhicules par jour sur le Barachois et encore moins les quelques 50 000 véhicules sur le Boulevard Lancastel. Vitesse maximale autorisée inchangée
Aménagements urbains et paysagers	😞 Insertion urbaine mauvaise à médiocre, impact majeur sur la ville, coupure urbaine très importante
Gestion des risques naturels	😊 À vérifier : la question des nappes pour les tranchées couvertes (non étudié)
Contraintes réglementaires et environnementales	😞 Fortes contraintes en termes d'études d'impact sur l'aspect bruit et sur les plantations du boulevard Sud
Impact sur l'économie locale en phase travaux	😞 Contraintes fortes de travaux sur le boulevard Sud, nécessité d'aménager en place. Phasage difficile. Peu de chances de maintenir les capacités actuelles de l'axe pendant les travaux
Impact sur l'économie locale en phase exploitation	😊 Gain de temps estimé dans la traversée du boulevard Sud de l'ordre de 2 mn. Insertion urbaine du projet médiocre rendant l'axe peu attractif
Délais	😊 Moyens (3 à 5 ans)

4.3 Dénivellation de l'ensemble des carrefours du boulevard Sud

4.3.1 Principe d'aménagement

La solution consiste à déniveler l'ensemble des intersections en réalisant des Passages Souterrains à Gabarit Réduit (PSGR) ou des sauts de montons (autoports d'emprise limitée) pour les seules voies de gauches sur certains carrefours.



4.3.2 Conséquence sur le trafic

Ces solutions permettent d'apporter un gain de capacité et de vitesse moyenne plus important. Elles sont estimées capables d'augmenter les trafics aux heures de pointe de l'ordre de 1 000 à 1 200 véhicules par heure soit une augmentation de l'ordre de 20 à 25 % des capacités de trafic par rapport à la situation actuelle. Les vitesses moyennes seraient améliorées avec un gain de temps aux heures de pointe d'un peu plus de 3 minutes.

4.3.3 Faisabilité dans les emprises actuelles

De manière accrue par rapport à la solution précédente, les emprises disponibles ne sont pas suffisantes pour assurer la faisabilité dans les emprises actuelles, compte tenu des contraintes.

En effet cette solution n'est pas compatible avec le tracé du RunRail car elle nécessiterait de désaxer les voies et de disposer d'une emprise supplémentaire estimée autour de 5 m, ce qui nécessiterait soit :

- de supprimer les pistes cyclables ;
- de diminuer la taille des trottoirs ;
- d'exproprier.

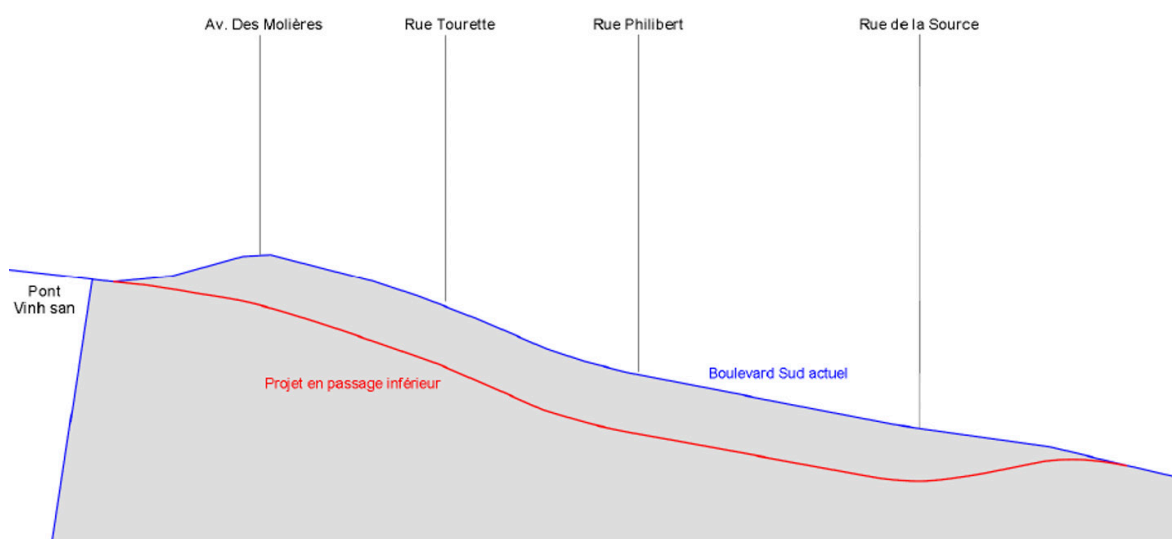
De la même manière, ces solutions ne sont pas compatibles avec la réalisation des pôles d'échanges multimodaux (PEM) prévus dans le projet et notamment le PEM Bertin.

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.3.4 Insertion urbaine

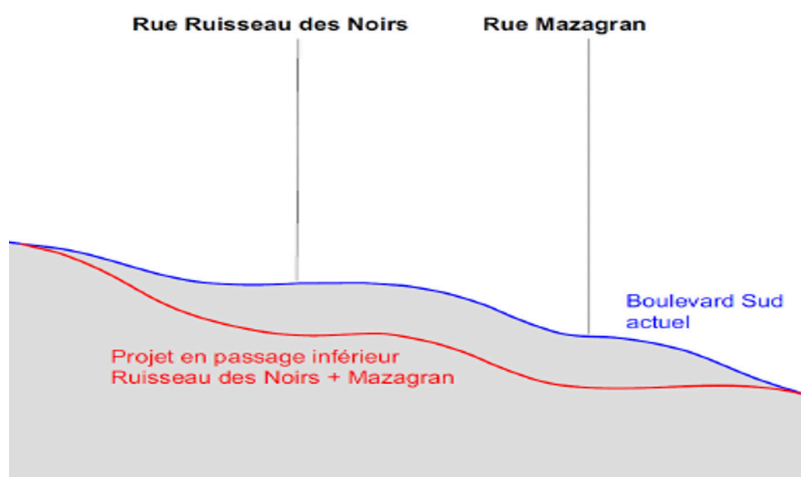
Cette solution impose certains choix assez lourds du fait de la proximité de plusieurs carrefours à l'Ouest et de points durs de type ravine.

Ainsi à titre d'exemple, il serait nécessaire de réaliser un tunnel d'une longueur significative pour déniveler les 3 carrefours juste après le Pont Vinh San. Ce tunnel d'une longueur d'environ 400 m rentrerait dans la réglementation des tunnels de plus de 300 m avec les coûts qui s'y rapportent (cf. ci-dessous).



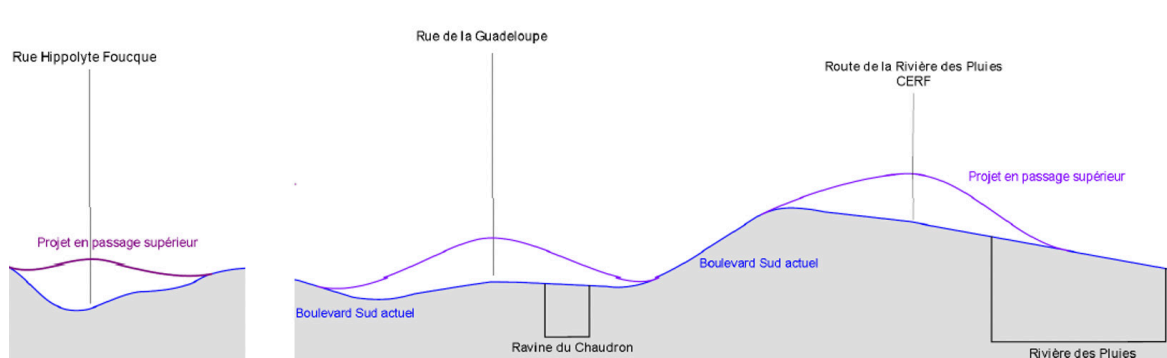
En effet, il est impossible de prévoir une remontée en surface des voies entre des carrefours si proches.

De même, la dénivellation de la partie précédant la tranchée couverte Mazagran Doret (à l'Ouest) imposerait la réalisation d'un tunnel d'une longueur très proche ou dépassant les 300 m (cf. ci-dessous) avec des contraintes identiques très certainement.



4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

La dénivellation de 3 carrefours les plus à l'Est (Foucq, Guadeloupe, Cerf) impose la réalisation d'autoponts de type saut de mouton du fait de la présence de ravines trop proches (Guadeloupe, Cerf) ou d'une topographie trop accidentée (Foucq).



À noter que le raccordement du passage supérieur au-dessus du giratoire du Cerf nécessiterait d'appuyer l'ouvrage à créer sur l'actuel pont sur la Rivière des Pluies avec des contraintes techniques très importantes et un coût correspondant.

En termes de coupure urbaine, la succession d'autoponts à l'Est constituerait une dégradation majeure du cadre de vie et de l'environnement avec un impact visuel considérable.

Le tunnel de 400 m sur la partie Ouest constituerait à lui seul un projet à part entière avec des enjeux forts et des contraintes importantes :

- augmentation du gabarit pour installation des équipements de sécurité et de ventilation ;
- création d'issues de secours (au moins 1 dans chaque sens) vers la surface, nécessitant un décalage plus important des voies en latéral et donc une emprise plus importante rendant toujours plus incompatible la mise en œuvre du RunRail.

On peut estimer son coût à lui seul à hauteur de 40 à 50 M€ compte tenu du contexte urbain.

4.3.5 Procédures réglementaires et impact environnemental

L'impact de ces aménagements complémentaires en milieu urbain serait très important. Les problèmes sont les mêmes que pour la solution précédente mais multipliés par le nombre de carrefours concernés.

De la même manière, **la mise en place de protections phoniques généralisées sur le boulevard Sud s'imposerait.**

Un dossier « loi sur l'eau » (régime de l'autorisation indispensable) et une étude d'impact seraient indispensables. Un débat public paraîtrait nécessaire eu égard au coût annoncé. Le projet rentrerait dans le cadre des tunnels routiers de plus de 300 m avec des contraintes réglementaires et administratives fortes.

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.3.6 Synthèse

Coûts	⚠️ Importants. Au minimum 250 M€ et très certainement au-delà de 300 M€ (en fonction des solutions proposées)
Contraintes techniques de réalisation	⚠️ Incompatible avec le RunRail, contraintes de raccordements. Tracé en plan non étudié précisément, création d'un ou 2 tunnels de plus de 300 m. Pont sur l'échangeur du Cerf très complexe
Mobilité et stationnement	😊 Amélioration des capacités de l'ordre de 25 %. Gain de temps de plus de 3 minutes sur la traversée globale. Permettrait d'encaisser une partie des 25 000 véhicules par jour sur le Barachois (au maximum 1/3) mais qu'une faible part des 50 000 véhicules sur le Boulevard Lancastel (15 % au maximum). Vitesse maximale 70 km/h sur l'ensemble de l'itinéraire éventuellement possible
Aménagements urbains et paysagers	⚠️ Insertion urbaine médiocre, impact majeur sur la ville, coupure urbaine très importante
Gestion des risques naturels	😊 À vérifier la question des nappes pour les tranchées couvertes (non étudié)
Contraintes réglementaires et environnementales	⚠️ Fortes contraintes en termes d'études d'impact sur l'aspect bruit et sur les plantations du boulevard Sud, débat public nécessaire
Impact sur l'économie locale en phase travaux	⚠️ Contraintes très fortes de travaux sur le boulevard Sud, nécessité d'aménager en place. Phasage très complexe notamment pour les ouvrages en extrémité Est et Ouest. Quasiment impossible de maintenir les capacités actuelles de l'axe pendant les travaux
Impact sur l'économie locale en phase exploitation	😊 Gain de temps estimé dans la traversée du boulevard Sud de l'ordre de plus de 3 mn. Insertion urbaine du projet médiocre rendant l'axe peu attractif
Délais	⚠️ Élevés (5 à 10 ans) car il s'agit quasiment de reprendre intégralement le boulevard Sud avec des ouvrages souterrains et en superstructure

4.4 Création d'une voie structurante d'agglomération sur le boulevard Sud

Cette solution consiste à créer une voie de type voie express avec des échangeurs dénivelés sur le boulevard Sud, dans une configuration proche de l'axe RN1, RN2 à 2x2 voies hors Saint-Denis. Il s'agirait de reprendre le projet initial du boulevard Sud et de le remettre au goût du jour et le transformer en rocade ou voie express urbaine.



Cette solution peut prendre plusieurs formes :

- 1. Voie express à niveau avec échangeurs en passage supérieur ;
- 2. Voie express en superstructure sur le boulevard Sud existant sous la forme d'un ouvrage continu ou presque, en surplomb des voies actuelles, avec des rampes pour desservir les voies inférieures à plusieurs endroits ciblés.

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

Quelle que soit la solution, la géométrie des voies serait à reprendre, les rayons en plan, en profil en long étant bien plus contraints pour une VSA qu'un boulevard urbain partiellement à 50 km/h.

4.4.1 Voie express à niveau avec échangeurs en passage supérieur

L'impact de ces aménagements complémentaires en milieu urbain serait très important. Les problèmes sont les mêmes que pour la solution précédente mais multipliés par le nombre de carrefours concernés.

De la même manière, **la mise en place de protections phoniques généralisées sur le boulevard Sud s'imposerait.**

Un dossier « loi sur l'eau » (régime de l'autorisation indispensable) et une étude d'impact seraient indispensables. Un débat public paraîtrait nécessaire eu égard au coût annoncé. Le projet rentrerait dans le cadre des tunnels routiers de plus de 300 m avec des contraintes réglementaires et administratives fortes.

4.4.1.1 Principe d'aménagement

Cette solution imposerait de raser quasi intégralement le Boulevard Sud (sauf la section Mazagran Doret) pour reconstruire cette infrastructure.

Seule la section Digue - Moufia pourrait permettre de réaliser des échangeurs avec des voies d'insertion et de sortie en entrecroisement avec des longueurs réglementaires et très certainement en restreignant la vitesse à 70km/h.

Pour les autres sections, il serait impossible de réaliser des échangeurs complets voire des échangeurs partiels avec toutes les rues du fait de la trop grande proximité entre les carrefours. C'est notamment le cas pour la partie Ouest au moins jusqu'à l'intersection Doret.

Ainsi il faudrait sélectionner :

- les voies qui passeraient en surplomb de la RN6 sans pouvoir assurer d'échange avec elle, et donc revoir de façon importante le plan de circulation de la ville de Saint-Denis ;
- la localisation des échangeurs qui seraient certainement incomplets (uniquement avec des rampes vers l'Ouest ou des rampes vers l'Est).

Cela ne constitue pas une difficulté insurmontable mais nécessite d'être étudié finement, ce qui n'a pas été fait à ce niveau.

4.4.1.2 Conséquence sur le trafic

En termes d'écoulement du trafic, on peut estimer en première approche grossière que la capacité du boulevard Sud pourrait être augmentée de 50 %, considérant cette voie saturée aux heures de pointe et très chargée en permanence. Il s'agit là d'un maximum amenant le niveau de trafic du boulevard Sud au niveau du boulevard Lancastel actuel (55 000 à 60 000 véhicules/jour), considérant que celui-ci serait du fait totalement requalifié avec un report massif du trafic de l'axe RN1 - RN2 vers le boulevard Sud.

Les vitesses pratiquées seraient augmentées notablement en heures creuses (possibilité de rouler à 70 voire 90 km/h au maximum sur l'ensemble du tracé).

Considérant un report depuis l'axe RN1-RN2 si celui-ci était requalifié ou abandonné, les vitesses seraient certainement assez proches de celles pratiquées actuellement en heure de pointe.

4.4.1.3 Faisabilité dans les emprises actuelles

Cette solution n'est absolument pas compatible avec le RunRail du fait de l'emprise nécessaire en section courante (nécessité de créer des BAU, d'élargir les voies), et à plus forte raison au niveau des échangeurs (rampes à créer), sauf à exproprier massivement en partie latérale.

La réalisation d'échangeurs en passage supérieur imposerait de reprendre le profil de voies perpendiculaires au boulevard Sud avec très certainement un impact sur les parcelles adjacentes, l'accessibilité de celles-ci, leur desserte. **Ce projet nécessiterait donc des expropriations avec très certainement des destructions de bâti au niveau des échangeurs.**

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.4.1.4 Insertion urbaine

En termes d'intégration urbaine, toutes les études font état d'une coupure franche au niveau des rocade avec une dépréciation relative des parcelles à l'intérieur de ces rocade par rapport à celles à l'extérieur. Dans notre cas, les parcelles au Nord (centre-ville) seraient différenciées des parcelles au Sud.

Les connexions Nord-Sud seraient très compliquées et beaucoup moins nombreuses et les perméabilités aujourd'hui apportées par les passages piétons ne seraient pas assurées au même titre. Les voies du centre-ville seraient plus congestionnées du fait du report du flux de l'axe RN1-RN2 sur un seul axe, considérant que ce dernier serait requalifié avec une capacité de trafic largement moindre.

4.4.1.5 Procédures réglementaires et impact environnemental

La mise en œuvre de protections phoniques serait imposée sur tout le linéaire, tout comme le traitement intégral des eaux de chaussée de manière qualitative. **La quasi-intégralité des plantations du boulevard Sud serait impactée par le projet.**

Une autorisation au titre de la loi sur l'eau et une étude d'impact seraient indispensables. Un débat public serait exigé.

4.4.1.6 Synthèse

Coûts	 Très importants entre 500 M€ et 1 milliard d'€ (en fonction des solutions nécessaires au niveau des ravines et des ouvrages)
Contraintes techniques de réalisation	 Incompatible avec le RunRail, contraintes de raccordements, tracé en plan non étudié précisément, expropriations, impossibilité de connecter toutes les rues adjacentes, échangeurs plus espacés très complexes
Mobilité et stationnement	 Amélioration des capacités de l'ordre de 50 %. Gain de temps aux heures de pointe limité considérant un report du trafic issu de l'axe RN1 - RN2. Permettrait d'encaisser une partie des 25 000 véhicules par jour sur le Barchois (au maximum la moitié) mais qu'une faible part des 50 000 véhicules sur le Lancastel (1/3 au maximum). Vitesse maximale 70 km/h sur l'ensemble de l'itinéraire possible, peut-être 90 km/h avec des contraintes supplémentaires
Aménagements urbains et paysagers	 Insertion urbaine médiocre, impact majeur sur la ville, coupure urbaine très importante
Gestion des risques naturels	 Limité
Contraintes réglementaires et environnementales	 Fortes contraintes en termes d'études d'impact sur l'aspect bruit et sur les plantations du boulevard Sud, expropriations importantes nécessaires, extensions d'ouvrages sur ravines, débat public nécessaire
Impact sur l'économie locale en phase travaux	 Contraintes très fortes de travaux sur le boulevard Sud, nécessité d'aménager en place. Phasage très complexe. Quasiment impossible de maintenir les capacités actuelles de l'axe pendant les travaux
Impact sur l'économie locale en phase exploitation	 Gain de temps dans la traversée du boulevard Sud aux heures creuses. Insertion urbaine du projet médiocre rendant l'axe peu attractif
Délais	 Élevés (5 à 10 ans) car il s'agit de reprendre intégralement le boulevard Sud et les voies adjacentes pour dénivelier les carrefours

4.4.2 Voie express en superstructure

4.4.2.1 Principe d'aménagement



Cette solution impose de créer un autopont sur l'ensemble du boulevard Sud. Une nouvelle voie express serait réalisée au-dessus des aménagements actuels avec des échangeurs aux endroits spécifiques. Le boulevard Sud garderait sa fonction actuelle de desserte locale, la nouvelle infrastructure serait utilisée pour le transit.

4.4.2.1 Conséquence sur le trafic

En termes d'écoulement du trafic, la création de cette infrastructure viendrait en remplacement de l'axe RN1-RN2 qui pourrait ainsi être requalifié en circulation uniquement de desserte de quartier (2x1 voie maximum). Cette solution pourrait permettre d'encaisser le flux actuel arrivant sur le Barachois mais pas totalement le flux du boulevard Lancastel (axe saturé aux heures de pointe).

Cependant, le découplage de la circulation selon 2 axes (littoral d'une part et boulevard Sud de l'autre) apporte une bien meilleure desserte de la ville permettant de mieux irriguer l'ensemble des quartiers. Ainsi le report vers le boulevard Sud d'un flux important chargera de facto l'ensemble des voies communales du centre-ville entre le boulevard Sud et le front de mer avec un impact largement négatif sur celui-ci. On constate aujourd'hui que les 2 axes RN assurent majoritairement un rôle de desserte et d'échange intra communal, le fait de regrouper tous ces flux sur un seul axe serait péjorant.

Les vitesses pratiquées seraient augmentées notablement en heures creuses. En effet, il serait certainement possible techniquement de rouler à 90 km/h sur l'ensemble du tracé voire 110 km/h mais avec plus de contraintes sur les longueurs de bretelles et les tracés géométriques.

Considérant un report depuis l'axe RN1-RN2 si celui-ci était requalifié ou abandonné, les vitesses seraient certainement assez proches de celles pratiquées actuellement sur le front de mer en heure de pointe cependant.

4. Quel réaménagement possible du boulevard Sud ?

4.4.2.3 Faisabilité dans les emprises actuelles

Cette solution pourrait être compatible avec le RunRail moyennant des expropriations de manière certaine au niveau des échangeurs (pour créer les rampes montantes et descendantes). Elles imposeraient des destructions de bâti sans aucun doute.

La compatibilité avec le pôle d'échange à Bertin pourrait être complexe. **Les interfaces avec les projets de téléphérique urbain** (Chaudron - Bois de Nêfles surtout et Bertin - La Vigie dans une moindre mesure) **seraient très importantes avec certainement la nécessité de revoir ces projets aux approches du boulevard Sud.**

4.4.2.4 Insertion urbaine

En termes d'intégration urbaine, la création d'une voie express en superstructures générerait une coupure visuelle majeure, un impact en termes d'aménagement urbain délicat à gérer avec **des zones** sous ces ouvrages non couvertes par de la lumière directe, **potentiellement sujettes à un sentiment d'insécurité**. Elles apporteraient cependant de l'ombre pour le parcours inférieur.

4.4.2.5 Procédures réglementaires et impact environnemental

La mise en œuvre de protections phoniques serait imposée sur tout le linéaire, tout comme le traitement intégral des eaux de chaussée de manière qualitative. **Une partie non négligeable des plantations du boulevard Sud serait impactée par le projet.**

Les procédures applicables seraient les mêmes que pour la solution précédente.

4.4.2.6 Synthèse

Coûts	 Très importants : plus d'1 milliard d'€ (en fonction du nombre d'échangeurs, des contraintes techniques, etc)
Contraintes techniques de réalisation	 Potentiellement compatible avec le RunRail avec expropriations, tracé en plan non étudié précisément, impossibilité de connecter toutes les rues adjacentes qui circuleraient toujours au travers du boulevard Sud à niveau, échangeurs très espacés, nécessité de créer des ouvrages d'art exceptionnels sur la Rivière des Pluies et sur le lit de la Rivière Saint-Denis (attenante à Vinh San) avec un coût unitaire estimatif d'au moins 100 M€.
Mobilité et stationnement	 Amélioration des capacités majeure. Gain de temps aux heures de pointe limitées considérant un report du trafic issu de l'axe RN1 - RN2. Permettrait d'encaisser le trafic sur le Barchois et difficilement les 50 000 véhicules sur le Lancaster. Vitesse maximale 90km/h voire 110 km/h avec des contraintes supplémentaires
Aménagements urbains et paysagers	 Insertion urbaine médiocre, impact majeur sur la ville, coupure urbaine très importante, espaces sous les voies anxigènes
Gestion des risques naturels	 Fondations des ouvrages potentiellement délicates
Contraintes réglementaires et environnementales	 Fortes contraintes en termes d'études d'impact sur l'aspect bruit et sur les plantations du boulevard Sud, expropriations nécessaires, extensions d'ouvrages sur ravines éventuelles, débat public nécessaire
Impact sur l'économie locale en phase travaux	 Contraintes fortes de travaux sur le boulevard Sud, nécessité d'aménager en place. Phasage très complexe. Très difficile de maintenir les capacités actuelles de l'axe pendant les travaux
Impact sur l'économie locale en phase exploitation	 Gain de temps global dans la traversée nul voire négatif (considérant l'abandon de l'axe Nord). Insertion urbaine du projet médiocre rendant l'axe peu attractif
Délais	 Très élevés (5 à 10 ans)



5

Autres enjeux et contraintes

5.1 Comment traiter la section U2 ?

Ces solutions ne prennent pas en compte une augmentation du flux à faire transiter par la montée U2 dans un contexte géologique très contraint. Toutes ne l'exigent pas mais les solutions générant une augmentation significative du trafic (toutes sauf la solution la moins onéreuse de reprise des carrefours en plan) le nécessitent.

A l'extrême, pour la solution avec voie structurante en superstructures citée ci-dessus, imposerait donc de :

- créer une voie ferrée en double sens pour le RunRail vers l'Ouest ;
- rajouter 2x2 voies routière.

La réalisation technique sur cette section soulève des contraintes majeures techniques, géométriques et d'emprise. La faisabilité n'est pas démontrée. Le coût n'est pas intégré dans les chiffrages annoncés précédemment.

5.2 Quels financements ?

Toutes ces solutions purement routières ne seront pas finançables au titre des Fonds Structurels Européens et très certainement pas financées au titre des contrats de plans Etat Région.

Elles ne rentrent en effet pas dans les critères d'éligibilité actuels et très certainement les futurs.

5.3 On doit tout de même réaménager au moins le Barachois...

Le Barachois rencontre aujourd'hui des problèmes qui ne sont pas uniquement liés à la présence automobile. Même dans le cas où on supprimerait la voiture, et pour rester à périmètre équivalent avec le projet NEO, il s'agira de :

- le protéger des risques de submersion ;
- traiter la problématique de la coupure du sentier littoral au niveau de la piscine ;
- améliorer la desserte des transports en commun en créant un TCSP ;
- proposer des aménagements urbains du même ordre (bassin de baignade, place publique, etc.).

Ces aménagements correspondent à peu de chose près à ceux prévus dans le cas des tracés en tunnel. Ils ont été estimés à 55 M€ HT environ.

5.4 Coûts additionnels

Dans le cadre de la réalisation de ces options, et notamment dans le cadre des solutions les plus onéreuses, il serait indispensable de requalifier totalement le front de mer de telle sorte à s'assurer

- de ne pas démultiplier les infrastructures créant un appel d'air énorme pour les voitures et hors de proportion avec les voies de part et d'autre de Saint-Denis ;
- de recréer un espace apaisé tel qu'envisagé dans les projets à plus long terme (PRUNEL, NEEL, etc.) pour créer un front de mer urbain et agréable.

Ces travaux sont eux aussi colossaux (coût variable de plusieurs centaines de millions d'euros).



6

Synthèse de l'analyse de ces propositions

6. Synthèse de l'analyse de ces propositions

	FLUIDIFICATION DU BOULEVARD SUD	RÉALISATION DE PASSAGES SOUTERRAINS À GABARIT RÉDUIT ET DE SAUTS DE MOUTON SUR CERTAINS CARREFOURS	DÉNIVELLATION DE L'ENSEMBLE DES CARREFOURS DU BOULEVARD SUD	CRÉATION D'UNE VOIE STRUCTURANTE D'AGGLOMÉRATION SUR LE BOULEVARD SUD	VOIE EXPRESS EN SUPERSTRUCTURE
Coûts					
Contraintes techniques de réalisation					
Mobilité et stationnement					
Aménagements urbains et paysagers					
Gestion des risques naturels					
Contraintes réglementaires et environnementales					
Impact sur l'économie locale en phase travaux					
Impact sur l'économie locale en phase exploitation					
Délais					

Aucune proposition présentée ci-dessus concernant un aménagement du boulevard Sud ne permet aujourd'hui de répondre même de manière approchée aux solutions proposées par le projet NEO.

En termes de trafic uniquement, même les solutions les plus lourdes présentent un bilan négatif.

Soit elles ne permettent pas de se passer d'un axe structurant sur le front de mer à horizon de projet tout en étant incompatibles avec la création du RunRail avec des contraintes majeures (expropriations, coupure urbaine, faisabilité technique non garantie), soit elles imposent des coûts pharaoniques, des expropriations dans des proportions difficilement acceptables et un impact majeur sur la ville de Saint-Denis, tout en dégradant énormément le fonctionnement urbain et l'environnement d'une manière générale.