

SYNTHÈSE DU DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST DE SAINT-DENIS

du 15 septembre au 31 décembre 2020



Marqué par une forte dynamique, le débat public sur la Nouvelle entrée ouest a été l'occasion pour le public d'établir son diagnostic sans ambiguïté : sa priorité est la recherche de solutions à la saturation du trafic et au développement des transports en commun. Le projet NEO est ainsi interrogé quant aux objectifs qu'il poursuit et sur ses conséquences sur l'évolution du trafic. Un choix clair et transparent est attendu sur la politique de mobilité à La Réunion : pour lutter contre la saturation du trafic et développer les transports en commun, faut-il « privilégier la voiture » en augmentant les capacités routières ou engager une réduction du trafic automobile ?

La procédure de démocratie participative, organisée par la Commission nationale du débat public sur le projet de Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis porté par la Région Réunion, la ville de Saint-Denis et la CINOR, s'est déroulée du 15 septembre au 31 décembre 2020.

LES CHIFFRES DU DÉBAT



PLUS DE **120 000** PERSONNES

ont suivi les principaux événements du débat en présentiel, devant un écran ou en écoutant la radio. Ce chiffre additionne uniquement les personnes qui ont suivi les échanges lors des événements publics : auditeurs des 8 événements radiodiffusés, du débat télévisé, des live Facebook et des événements en présentiel comme les ateliers et les balades urbaines.



8 000

personnes ont participé activement au débat.

Il s'agit du public qui est intervenu pendant les différents événements organisés ou qui a participé à travers une contribution écrite, en ligne ou à la Maison du débat.



+ de

500

familles différentes d'arguments échangés ont été analysées



+ DE **1 200**

personnes ont expérimenté et échangé autour de la simulation 3D



+ de

3 200

abonnés à la page Facebook du débat



3 217

contributions écrites argumentées ont été recueillies, soit :

2406 contributions Neo an kamarad

429 réponses (individuelles ou en groupe) au questionnaire qualitatif

223 avis en ligne sur la plateforme

137 questions à la maîtrise d'ouvrage sur la plateforme

22 avis d'acteurs



7 115

visiteurs uniques sur le site internet (au 31 décembre 2020)

1. AVANT LE DÉBAT

UN CONTEXTE D'INCERTITUDE :

- Une situation sanitaire compliquant la tenue de dispositifs en présentiel ;
- Des incertitudes constantes sur les échéances électorales concernant les trois collectivités responsables du projet.

LA SATURATION DU TRAFIC EN TOILE DE FOND

- Le débat intervient dans un contexte territorial où de nombreuses procédures participatives sur des projets d'infrastructure de transport se sont tenues, toutes ayant soulevé les difficultés de mobilité sur l'île et la nécessité de réponses coordonnées.



UN DÉBAT PRÉPARÉ PAR LE PUBLIC

- Fait inédit, ce débat a été préparé par le public lui-même, à travers une conférence citoyenne en février 2020 qui a conduit à des modalités adaptées, innovantes et dynamiques.

« La Réunion confirme son statut de territoire particulièrement actif et inspirant en termes de démocratie participative. »

Une forte participation

La dynamique participative se traduit dans les chiffres : Plus de 120 000 personnes ont suivi les principaux événements du débat. Plus de 8 000 personnes sont intervenues dans le débat. 3 217 contributions écrites argumentées ont été recueillies, contenant plus de 500 familles différentes d'arguments.

Forte de nombreuses instances participatives actives qui ont soutenu le débat de sa préparation jusqu'à ses conclusions, La Réunion confirme son statut de territoire particulièrement actif et inspirant en termes de démocratie participative.

Pour rappel, le projet NEO qui a été soumis au débat est un projet d'aménagement de la bande côtière. Il repose sur un projet d'infrastructure routière visant à séparer les flux de circulation et à enfouir le trafic de la RN2 sur le Barachois, en tranchées couvertes ou en tunnel, en 2x2 voies.

2. LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

› La priorité pour le public : traiter les problèmes de mobilité

C'est l'enseignement majeur de cette procédure participative : le public a utilisé l'arène du débat pour poser un diagnostic sans ambiguïté sur sa priorité qui est de traiter le problème de saturation du trafic et la nécessité absolue de développer les transports en commun.

Une impatience se manifeste même à cet égard.

DES INTERROGATIONS SUR LES CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LA SITUATION DU TRAFIC

L'analyse des contributions montre que de nombreux.euses participant.e.s s'attendent à ce que le projet NEO apporte une réponse à cette lutte prioritaire contre les embouteillages. Or, la fluidification du trafic sur le front de mer ne fait pas partie des objectifs du projet NEO.

De fait, une crainte s'exprime sur les conséquences du projet sur la situation du trafic et le développement des transports en commun : l'augmentation des capacités routières ne risque-t-elle pas de provoquer un « appel d'air » et de renforcer l'usage de l'automobile individuelle au détriment des modes de transports alternatifs ? Par ailleurs, les investissements nécessaires pour le développement de ces derniers ne seront-ils pas mis à mal par le coût de l'infrastructure routière ? Des contributions proposent alors de consacrer intégralement le budget prévu pour NEO au développement des transports en commun.

UN CHOIX DE MOBILITÉ À FAIRE

L'utilité du débat, la réelle prise en compte de la parole du public par les décideurs, a souvent été mise en doute. « De toute façon les décisions sont déjà prises » a été une affirmation récurrente. L'analyse montre que cette critique ne s'adresse pas tant aux décisions concernant le projet de Nouvelle entrée ouest lui-même qu'aux décisions concernant les grandes orientations de la politique de mobilité en amont et dont ce projet découle.



En effet, en augmentant les capacités routières (passage de 1x2 voies à 2x2 voies) le projet semble avoir tranché une question de fond : faut-il accompagner l'augmentation du trafic automobile ou faut-il réduire son volume ? Le débat sur les alternatives au projet a illustré la polarisation autour de cette question. De même que les enjeux en lien avec le climat : les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ne semblent pas, aujourd'hui, compatibles avec une augmentation du trafic.

« Faut-il accompagner l'augmentation du trafic automobile ou faut-il réduire son volume ? »

En revanche, si la réduction du trafic automobile ne figure pas dans les objectifs du projet NEO, ce dernier ambitionne de repenser la mobilité sur le Barachois et de développer les transports alternatifs. Là réside l'ambiguïté : en ne tranchant pas la question de fond et en s'orientant dans deux directions qui peuvent apparaître contradictoires – développer les transports alternatifs et augmenter les capacités routières – le projet semble favoriser de facto la voiture.

Ce point a pu apparaître comme une contradiction qu'il conviendrait d'éclaircir.

Le public a témoigné tout au long du débat de l'urgence de s'emparer de cette question, d'y apporter des réponses coordonnées et cohérentes, à une échelle qui dépasse le périmètre du projet NEO.



› Le réaménagement du Barachois : de multiples propositions pour renforcer son dynamisme

L'analyse des contributions du public fait apparaître une division sur la nécessité de réaménager le Barachois comme sur le degré de réaménagement souhaitable.

Cependant, le public a manifesté un grand intérêt pour les questions d'aménagement de ce lieu, et a fait preuve de créativité en formulant de très nombreuses propositions : ces propositions traduisent une volonté de renforcer le dynamisme du Barachois, son attractivité, notamment pour la jeunesse, en mettant en valeur l'histoire, la mémoire, le lien à la mer et l'environnement.

L'analyse révèle que c'est ce besoin de dynamisme qui explique l'attrait d'une partie du public pour le tracé en tranchées couvertes sur la mer : parce qu'il agrandit la surface du Barachois, cette option permet d'imaginer de nouveaux espaces, de nouveaux aménagements et de nouvelles activités (tout en soulevant des interrogations d'ordre environnemental, d'approvisionnement en roche ou encore sur le fait que la voiture ne "disparaît" pas complètement).

Toutefois, les multiples propositions d'aménagement du Barachois retranscrites dans le compte-rendu ne sont pas liées à un tracé en particulier : le public a décorrélé ses propositions

d'aménagement de la question des tracés automobiles (ou des alternatives pour libérer le Barachois de la voiture), mais il s'est parfois interrogé sur la nécessité de construire une nouvelle infrastructure routière pour le réaménager.

Comment ont été analysées les données ?

L'ensemble des contributions a fait l'objet d'une double analyse argumentative et lexicométrique. Tous les détails méthodologiques ainsi que l'ensemble des contributions figurent dans le compte-rendu du débat ou sur le site du débat NEO.

Cette synthèse a vocation à en présenter les principaux enseignements.

3. APRÈS LE DÉBAT

› Les porteurs de projet doivent prendre des décisions sur NEO et apporter des réponses au public

À la lumière de ces enseignements, la co-maîtrise d'ouvrage doit désormais décider quelle suite elle compte donner au projet NEO.

Si le projet est poursuivi, la co-maîtrise d'ouvrage précisera comment seront pris en compte les enseignements du

public dans son élaboration. Elle répondra à l'ensemble des demandes de précisions figurant dans le compte-rendu du débat. Ces réponses seront publiques afin que toutes les personnes qui ont participé puissent connaître en toute transparence la prise en compte qui est faite de leur parole et les raisons de ces décisions.

› Des états généraux de la mobilité ?

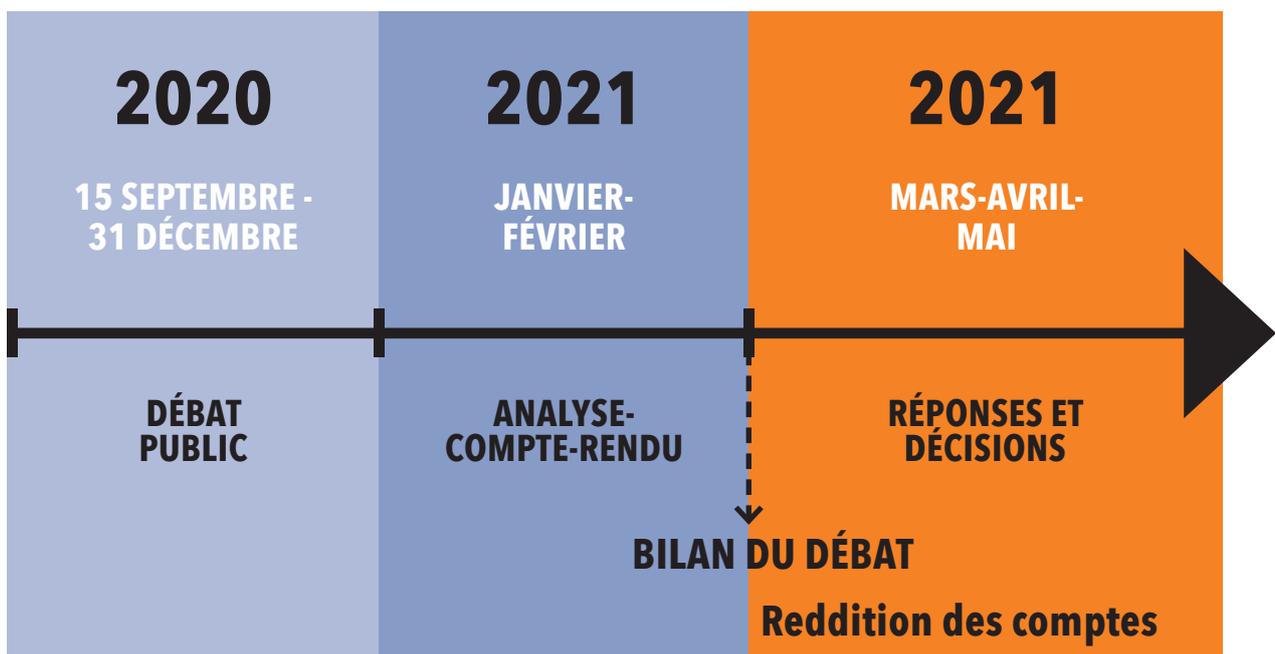
Quelles que soient les suites données au projet NEO, il est ainsi essentiel de ne pas refermer le débat sur la mobilité. C'est pourquoi la commission propose de poursuivre la dynamique participative par la mise en place des états généraux de la mobilité à La Réunion associant les acteurs et le public.

La CNDP peut proposer une méthode ou accompagner le territoire dans ce dispositif participatif.

« La commission propose de poursuivre la dynamique participative par la mise en place des états généraux de la mobilité à La Réunion associant les acteurs et le public. »

Consultez le compte-rendu : <https://neo.debatpublic.fr/resultats-du-debat/>

› Calendrier de la procédure et de la suite





La CNDP

La **Commission nationale du débat public** est l'autorité indépendante garante depuis 1995 du droit de toute personne d'être informée et de participer aux décisions qui impactent l'environnement.

La procédure de débat public intervient au début du processus décisionnel lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

Cette procédure doit permettre de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Le débat permet de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Il porte également sur les modalités d'information et de participation du public après sa clôture. (L121-1 du code de l'environnement).