

Transports publics

TAO est sur les rails

La Cinor a lancé, hier, la phase de concertation publique pour "TAO", son futur tramway urbain. Le calendrier du projet est ambitieux : début des travaux dès 2020 pour une mise en service en 2022.

Tout est donc allé très vite. C'est en janvier dernier, lors de la traditionnelle cérémonie des vœux à la presse, que Gérard Maillot avait dévoilé publiquement son projet de tramway. Sept mois plus tard, "TAO" prend une forme très concrète. "Oui, c'est rapide, reconnaît le président de la Cinor, mais parce que sur le sujet des déplacements urbains, il y a une vraie urgence. Nous étions dans l'obligation de réagir. Ce projet, c'est la seule réponse possible aux enjeux du moment." Concrètement, "TAO" proposera un déplacement rapide de 25 minutes entre l'aéroport et le cœur du centre-ville de Saint-Denis, via le Chaudron, Sainte-Clotilde, le Butor, la rue du Maréchal-Leclerc, la rue Alexis-de-Villeneuve et le Barachois.

"PAS DE CONCURRENCE"

En chiffres, ça donne 18 stations desservies toutes les 6 minutes pour un service assuré entre 5 et 1 heure du matin. Objectif, dans un premiers temps : 60 000 passagers transportés chaque jour. 300 emplois seront créés pour l'exploitation du tramway et 2 000 pour les travaux de construction.



"TAO" est attendu dans les rues du centre-ville de Saint-Denis à l'horizon 2022.

Coût du projet : 400 millions d'euros. Gérard Maillot semble certain de pouvoir le financer, via la propre participation de la Cinor mais aussi le soutien de la Région, de l'État et de l'Europe. La Cinor planche également sur un inédit dispositif de désincubation qui permettrait de

lever des fonds auprès des particuliers. "On attend le retour de Bercy", dit le président de l'intercommunalité. Hasard du calendrier (?), pendant que la Cinor avance sur "TAO", la Région travaille sur son RunRail, qui reliera aussi Sainte-Marie à l'entrée Ouest de Saint-Denis. Sur le papier,

les deux projets peuvent sembler assez similaires, quasiment concurrents. "Mais non, il n'y a pas de concurrence. Les deux projets sont complémentaires, finançables et viables", rédit Gérard Maillot. Dans les faits, cependant, il est possible que l'État soit réticent à financer les deux

projets. C'est ce que laisse deviner le rapport de la Commission nationale du débat public qui vient de rendre son rapport sur le RunRail (voir ci-dessous). "Oui, se posera, peut-être, tout de même, la question de la temporalité", concède Maillot, et je crois que nous

sommes en avance par rapport au projet de la Région. Techniquement, le nôtre est plus simple. Et nous avons la maîtrise foncière sur tout l'itinéraire. Il est nécessaire que notre tramway sorte en premier." La phase de concertation publique a officiellement débuté hier. Elle concerne aussi une révision du Plan de déplacements urbains, le PDU. "L'idée, c'est évidemment que les gens abandonnent leur voiture. Leurs avis sont donc extrêmement importants", note Gérard Maillot.

UNE CARAVANE AVANT LE TRAM

"Nous attendons beaucoup de cette phase de consultation. Elle nourrira tout le projet, abonde Dominique Picardo, responsable du dossier "TAO" à la Cinor, nous avons donc été très ambitieux en faisant le choix d'une concertation qui se déplace à la rencontre des habitants du territoire." En plus des classiques expositions et réunions publiques, une "caravane", qui propose une expérience de "réalité virtuelle", se déplacera ainsi au cœur des quartiers des trois communes du territoire. Cette phase de consultation se poursuivra jusqu'au 31 octobre.

Lukas Garcia

Une instance pour rassembler les deux projets de tram ?

RUNRAIL. La phase de consultation publique pour le projet de tramway RunRail s'est terminée en juillet dernier. Durant 6 semaines, les Réunionnais avaient pu donner leur avis via des réunions, des ateliers et balades urbaines. La Commission nationale du débat public avait désigné deux garantes indépendantes chargées de contrôler le déroulé de la concertation. Plus de 1 100 participants avaient joué le jeu de cette concertation préalable.

DES SAISINES TARDIVES PERTURBENT LE DOSSIER RUNRAIL

Les garantes désignées par la CNDP ont remis leur bilan de la concertation. Que faut-il en retenir ? "Si la concertation a bien été menée dans un climat serein et si la qualité des débats et des arguments, suggestions et contributions est indéniable, l'opportunité du projet dans le contexte dionysien a été quelque peu malmenée", expliquent Renée Aupetit et Dominique de Lauzières, désignées par la Commission nationale du débat public.

Il faut dire que plusieurs projets de transports et d'aménagement sont actuellement en cours et ont fait l'objet de saisines de la CNDP alors que le projet RunRail était en phase de concertation. "Il y a le projet de tramway intra-urbain de la CINOR (lire par ailleurs), la révi-

sion du PDU (Plan de déplacements urbains) qui est corrélée à ce projet, et enfin le projet NEO qui concerne l'aménagement de l'entrée Ouest dans Saint-Denis depuis la nouvelle route du littoral."

Selon les garantes, ces saisines en urgence ont soulevé des questions pendant les débats autour du projet RunRail, venant perturber tardivement un processus déjà bien avancé. "Difficile, dans ce contexte, d'identifier une vision globale et à long terme d'une politique de transports efficace pour la commune de Saint-Denis. D'autant que, loin de faire l'objet d'une concertation commune, ces projets suscitent, chacun, une concertation séparée", soulèvent-elles.

D'où cette recommandation principale, celle de mettre en place une "instance pertinente" capable d'organiser les différentes maîtrises d'ouvrage et coordonner les différents projets sur la commune de Saint-Denis. Objectif ? "Bâtir un plan de développement de transports harmonieux et efficace."

PRENDRE LE TEMPS DE LA RÉFLEXION

Et pour qu'une réelle co-réflexion soit menée sur les deux projets, cette instance devrait réunir la Ville de Saint-Denis, la Région et la CINOR qui portent les projets des deux tramways, ainsi que l'aéroport et la SODIAC qui sont directement



Selon les garantes, les saisines en urgence des autres projets ont soulevé des questions pendant les débats autour du RunRail, venant perturber tardivement un processus déjà bien avancé (photo d'illustration/projet RunRail/DR).

concernés par leurs projets respectifs. "Elle devrait accueillir également un comité des usagers et les instances telles que le CESER et/ou le CCEE", évoquent les deux garantes. En créant cette instance, les garantes de la Commission estiment qu'elle pourra étudier les projets, mais également leurs complémentarités, en tenant compte uniquement des besoins des usagers. "Les rendre compatibles pour une effica-

cité maximale (...) dans une logique globale d'aménagement et une vision réaliste au plan budgétaire." Il faut rappeler que les deux projets à financer frôlent le milliard d'euros. Les garantes retiennent également la nécessité d'étudier plus longuement les différents éléments pour arriver à une solution durable. "La précipitation dans laquelle les projets (tramway intra-urbain de la CINOR, la révision du PDU, et enfin

le projet NEO) ont été soumis ne permet pas une réflexion sereine et globale." Si La Réunion a effectivement pris dix ans de retard dans son développement des transports en commun, elle doit pouvoir prendre six ou neuf mois pour décider d'aménagements stratégiques pour les cinquante prochaines années.

Julien Delarue
jdelarue@jir.fr