



# COMPTE-RENDU DU DÉBAT PUBLIC

## SUR LE PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST DE SAINT-DENIS

du 15 septembre au 31 décembre 2020



Ce document est établi  
par le président et les membres  
de la commission particulière  
du débat public et  
du secrétariat général.

Floran AUGAGNEUR  
Président

Renée AUPÉTIT

Dominique DE LAUZIÈRES

Daniel GUÉRIN

et

Laurent BOUVIER  
Secrétaire général

Laetitia FOLIO  
Secrétaire générale adjointe

Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat  
sur le site internet de la Commission nationale du débat public :

[neo.debatpublic.fr](https://neo.debatpublic.fr)

[www.debatpublic.fr](https://www.debatpublic.fr)

# SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b>	6
Les chiffres clés du débat	7
<b>1. PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC</b>	8
Les maîtres d'ouvrage	10
La saisine de la CNDP	10
L'équipe du débat NEO	11
Le budget du débat	12
Les objectifs du débat : un débat pour le public et par le public	12
Le contexte du débat	13
La conférence citoyenne de 2020 : un débat public préparé pour et par le territoire	19
Les modalités du débat public issues de la conférence citoyenne	23
Le site internet nouvelle formule	24
La vidéo de présentation du débat	24
Le dossier du maître d'ouvrage	25
Le report du débat : la crise sanitaire	26
L'ajustement des modalités au contexte sanitaire	26
<b>2. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC</b>	28
La communication de la co-maîtrise d'ouvrage	30
Les outils de mobilisation	30
Les événements publics radio et TV	33
La maison du débat (MMD)	36
NEO AN KAMARAD	39
Les ateliers thématiques	41

Les ateliers maquettes .....	44
Les débats mobiles .....	46
Publication des premiers enseignements du débat .....	48

<b>3. RÉSULTATS DU DÉBAT / CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS</b> .....	51
1. Le contexte : le diagnostic clair .....	54
2. Le statu quo est-il option ? .....	57
3. Dans l'état actuel, le projet répond-il à la priorité du public ? .....	59
4. Des variantes du projet : les arguments sur les tracés proposés .....	62
5. Des interrogations sur les impacts environnementaux .....	66
6. Les solutions alternatives : comment libérer le Barachois de la voiture ? .....	71
6.1. Déplacer le trafic : les alternatives aux variantes .....	72
6.2. Réduire progressivement le trafic automobile : les alternatives pour une autre mobilité .....	76
7. Développer les transports alternatifs et le report modal .....	82
8. Quel aménagement pour le Barachois ? .....	86
9. Enjeux socio-économiques .....	102
10. La gouvernance .....	104
11. Le poids de la défiance .....	105
12. Poursuivre la dynamique participative pour répondre à la priorité du public .....	106

<b>4. DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS</b> .....	108
---	-----

<b>ANNEXES</b> .....	112
----------------------	-----

<b>GLOSSAIRE</b> .....	205
------------------------	-----

# INTRODUCTION

Initialement prévu du 15 avril au 15 juillet, le débat public sur le projet de Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis s'est tenu du 15 septembre au 31 décembre 2020. Il se caractérise par une participation importante, malgré une situation sanitaire compliquant la tenue de dispositifs en présentiel, facilitée par une implication forte des médias locaux et la mise en place de modalités adaptées – au contexte et aux usages – co-construites par une conférence citoyenne.

Ce rapport final se présente en deux parties. La première décrit précisément et en toute transparence l'organisation du débat public, de sa préparation et son déroulement.

La seconde présente les arguments échangés et les

enseignements à tirer de ce débat. L'analyse de la parole du public établie par la commission du débat Neo selon la méthode de l'analyse argumentative couvre l'ensemble du champ d'un débat public tel que défini par le code de l'environnement (opportunité du projet, alternatives, objectifs, caractéristiques, impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, l'absence de mise en oeuvre et modalités de participation du public après la clôture du débat). D'autres thématiques ont été ouvertes par ce débat, car lorsqu'un projet est mis au débat public, c'est au public de soulever des enjeux et thématiques qui lui importent et de placer le débat au niveau qu'il juge utile.

Tous ces éléments sont retranscrits fidèlement dans ce rapport.



## LES CHIFFRES CLÉS DU DÉBAT NEO



**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 analysés**



**+ DE 1 200**

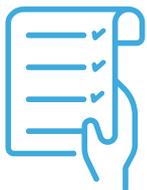
**personnes ont expérimenté et échangé autour de la simulation 3D**



+ 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

LE DÉBAT PUBLIC NEO

## PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

---

## LES MAÎTRES D'OUVRAGE



La Région Réunion



La ville de Saint-Denis



La CINOR  
(Communauté Intercommunale  
du NORD de La Réunion)

---

## LA SAISINE DE LA CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie sur le projet NEO (Nouvelle entrée ouest) par courrier de la co-maîtrise d'ouvrage (Ville de Saint-Denis, Communauté d'agglomération CINOR, Région Réunion – voir annexe n°1) reçu le 15 Juillet 2019.

La CNDP décide le 31 Juillet 2019 d'organiser une procédure de débat public (voir annexe n°2), considérant que :

- les enjeux et impacts socio-économiques, environnementaux et de réaménagement urbain attachés à ce projet sont majeurs pour l'île de La Réunion,
- le projet présente des interactions fortes avec les différents projets de mobilité sur la ville de Saint-Denis,
- le projet propose plusieurs variantes ayant un impact majeur sur l'aménagement du Barachois.

Elle décide d'en confier l'organisation à une commission particulière du débat public (CPDP) et nomme le 4 septembre 2019, M. Floran Augagneur, président de la CPDP en charge de l'animation du débat public et Mmes Aupetit et de Lauzières, membres (voir annexe n°3). M. Guérin sera nommé le 6 mai 2020 (voir annexe n°4). Le secrétariat général fait l'objet de deux recrutements, Laurent Bouvier en décembre 2019 et Laëtitia Folio en janvier 2020.

---

Le 4 Mars 2020, la CNDP décide que le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet et fixe les modalités du débat public ainsi que son calendrier (voir annexe n°5). Le débat public aurait ainsi dû se dérouler du 15 Avril au 15 Juillet 2020, mais en raison de la crise sanitaire, il est décidé le 1<sup>er</sup> Avril 2020 de reporter son ouverture (voir annexe n°6). Par décision de la CNDP en date du 1<sup>er</sup> juillet, la période du 15 septembre au 31 décembre 2020 est fixée (voir annexe n°7). Le 29 juillet 2020, la CNDP considère que le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet pour engager le débat public (voir annexe n°8).

---

# L'ÉQUIPE DU DÉBAT NEO



Daniel Guérin



Renée Aupetit



Dominique de Lauzières



Floran Augagneur



Laëtitia Folio



Laurent Bouvier



---

## LE BUDGET DU DÉBAT

Une convention signée entre la CNDP et la DGPE a fixé à 905 000€ TTC le budget de ce débat public. Malgré le contexte sanitaire et la prolongation du débat, 75% de l'enveloppe budgétaire a ainsi été dépensée pour ce débat en février 2021.

### TABLEAU DES DÉPENSES

POSTES	MONTANT HT
<b>SECRETARIAT GÉNÉRAL</b> Coûts de fonctionnement (salaires, charges et frais de mission), locaux, matériels informatiques, fournitures, frais de déplacement.	300 000 €
<b>ORGANISATION LOGISTIQUE DES ÉVÈNEMENTS</b> Location des salles et traiteur, Maison du Débat, Débat mobile	150 000 €
<b>COMMUNICATION</b> Affichage, impression, campagne de communication Compte-rendu et impression	75 000 €
<b>WEB</b>	95 000 €
<b>AUTRES</b>	55 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>675 000 €</b>

À noter que les marchés étant nationaux, les budgets sont soumis à une TVA à 20%.

La co-maîtrise d'ouvrage du projet NEO a également pris en charge les frais d'impression des documents du maître d'ouvrage.

**Les dépenses liées aux membres de la commission, indemnités et frais, sont prises en charge sur le budget de la CNDP.**

---

## LES OBJECTIFS DU DÉBAT : UN DÉBAT POUR LE PUBLIC ET PAR LE PUBLIC

Le débat public est une procédure du code de l'environnement pour permettre à toute personne d'exercer son droit de participer à la décision sur le projet. Cette procédure est organisée dans le respect des principes de la Commission nationale du débat public (indépendance, neutralité, équivalence de traitement, transparence, argumentation et inclusion).

Le débat public est donc une arène de démocratie participative qui doit être avant tout utile au public. Cette arène doit mettre au débat les enjeux qui lui importent selon les moyens qui lui conviennent.

Ce débat public a donc été guidé par un objectif constant : un débat *pour* le public et *par* le public.

Par le public : un débat préparé par le public lui-même et dans l'organisation duquel le public sera associé jusqu'à la publication de ce compte-rendu.

Pour le public : avec des modalités plurielles, accessibles au plus grand nombre, aux publics les plus variés et en adaptation constante.

## LE CONTEXTE DU DÉBAT

**Le débat public NEO s'est tenu suite à plusieurs concertations préalables garanties par la CNDP sur le territoire de l'île et qui ont soulevé des thématiques parfois communes.**

Le tout premier débat à La Réunion est celui de 2004 pour le tram train et la nouvelle route du littoral. La CNDP avait indiqué que les deux dossiers avaient des liens étroits et avait proposé de les intégrer dans une stratégie unique, considérant qu'il y avait un enjeu significatif pour l'île au regard de l'objectif national de modération de la croissance automobile.

Viendra ensuite le débat public de 2017 de la RN3, la route des Géraniums entre Saint-Pierre et Le Tampon. Si la procédure de débat est allée à son terme, la contestation du public sur le projet et le retrait du maître d'ouvrage, avant la fin du débat, n'ont pas permis de délibérer dans des conditions sereines. A l'issue du débat, le conseil régional a décidé d'abandonner le projet.

Deux autres concertations préalables, avec garants de la CNDP, ont eu lieu parallèlement au débat NEO, l'aménagement de la RN2 à Saint-Benoît (passage de 1x2 voies à 2x2 voies) et la sécurisation de la RN5.



## › Les concertations CNDP dans le territoire nord

Au cours de l'année 2019, trois concertations préalables, dans le territoire nord, ont été menées sous l'égide de la CNDP par deux équipes de maîtrise d'ouvrage : la Région Réunion pour le Run Rail, la CINOR pour le Plan de déplacements urbains (PDU) et le tramway nord (TAO). Ces concertations se sont déroulées dans un contexte particulier de deux projets de transports ferrés sur le même territoire de Saint-Denis et à deux mois d'intervalle. Au cours des concertations, à la demande du public, une déclaration politique, par voie de presse, annonce un travail en co-maîtrise d'ouvrage, sur les complémentarités et les compatibilités entre les deux solutions de transport en commun. Cette annonce ne sera pas suivie d'effet. Même si les responsables politiques ont indiqué que les deux projets de tram n'étaient pas concurrents, il était difficile pour le public d'avoir une vision claire à long terme d'une politique de transports globale pour la commune de Saint-Denis. Pour ces deux projets de tramway, la question du démarrage des travaux a posé celle de leur temporalité, de leurs impacts en cumulé sur un si petit territoire et de leurs financements, en



particulier l'obtention des fonds européens qui nécessite un dossier technique complet avant décision d'attribution ; elle a aussi posé la question de la priorité d'un projet sur l'autre « *est-il possible de les réaliser ? dans quelle temporalité ? sont-ils complémentaires ? les collectivités supporteront-elles les coûts financiers ?* » (citation Bilan PDU/TAO).

**Ces concertations ont fait apparaître une demande urgente du public de répondre aux problèmes liés aux embouteillages aux entrées est et ouest de Saint-Denis, et la nécessité de transports en commun faisant le tour de l'île, faisant référence au tram/train « le tram c'est la modernité mais on a perdu 10 ans » (cf citation bilan PDU/TAO).**

### LE RUN RAIL

Le constat a été largement partagé à la fois par les acteurs rencontrés et par le public au cours de la concertation : « *la congestion automobile devient insupportable particulièrement aux entrées de Saint-Denis est et ouest* » « *l'absence d'alternative en transports en commun fiable et efficace n'est plus acceptable* » « *La Réunion affiche un retard dans ce domaine qui n'est pas compatible avec ses ambitions de modernité et de développement durable* » (citations bilan Run Rail).

La concertation préalable s'est déroulée du 27 mai au 6 juillet 2019 et concernait le premier tronçon du futur Réseau routier de transport guidé de l'île (RRTG). Mode de transport interurbain entre le pont Vinh San à Saint-Denis et le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Sainte-Marie, il est positionné principalement sur le boulevard sud, avec une portion mutualisée avec TAO entre la Technopole et le PEM de Sainte-Marie. Le projet ambitionne de faciliter l'intermodalité avec les transports existants (réseau Citalis) ou à venir (téléphériques et tramway nord de la CINOR). Le calendrier prévisionnel du MO prévoyait un début de travaux en 2021 et une mise en service début 2024.

La région Réunion a validé son schéma régional des infrastructures des transports (SRIT) en 2014 qui détaille les actions à mener à l'horizon 2030. Le tracé de référence du RRTG a été arrêté en Août 2016 et inscrit dans la Planification régionale de l'intermodalité (PRI).

La concertation n'a pas porté sur le tracé du boulevard sud, retenu à l'issue d'études antérieures, mais sur des choix de passage en insertion latérale côté mer ou insertion latérale côté montagne, sur la bonne insertion des stations dans les quartiers desservis, les aménagements à prévoir pour la circulation en vélo, etc.

La Région s'est engagée, en mars 2017, dans l'élaboration d'un outil de coordination de l'urbanisme et des transports sur le territoire, le contrat d'axe. Il reprend les objectifs du SAR à travers la première étape de mise en œuvre du RRTG.

L'opportunité du projet n'a pas été remise en question par le public, le projet étant la première étape du RRTG, lequel est globalement souhaité. La concertation a fait apparaître la nécessité de poursuivre les études visant le report modal, l'aménagement urbain et ses fonctionnalités (re-conception des ronds-points, accès piétons, stationnement, traversées, l'aspect paysager autour des stations), les tronçons potentiellement mutualisables (Station Duparc - aéroport Ste Marie) ou insuffisamment étudiés en termes de connexion avec les transports en commun existants ou à venir.

Le projet a cependant fait l'objet d'un avis défavorable de la part de la mairie (motion du 22 juin 2019) qui appelle à *« la mise en place d'une instance de médiation inter institutionnelle, visant à rendre compatibles et complémentaires ces grands projets de transport, réunissant de façon paritaire et régulière les acteurs impliqués »*.

Il est apparu indispensable aux garantes chargées de la concertation de recommander à la maîtrise d'ouvrage la mise en place d'une telle instance afin d'assurer une coordination globale des projets de mobilités sur le territoire de Saint-Denis.

## **LE DPU ET TAO**

Le principe de concertations conjointes PDU/TAO est particulier et a posé les questions d'une vraie consultation publique sur des enjeux d'aménagement du territoire à travers les mobilités. Elle s'est déroulée du 21 août au 30 octobre 2019, dans un contexte politique d'avant municipales.

Le PDU de 2013 ne prévoyait pas la réalisation d'un tramway urbain, sa révision était donc nécessaire pour la CINOR afin

de répondre à la forte croissance des usagers des Transports en commun en site propre (TCSP) existant. Cette révision s'est faite dans des délais très serrés qui limitaient la consultation de toutes les parties prenantes à ce type de procédure. C'est ainsi que sa validation a été actée après le démarrage de la concertation.

La communication a été beaucoup plus forte pour le tramway TAO, la révision du PDU devait faire l'objet d'une enquête publique en 2020, à ce jour elle est reportée sans plus d'indication.

Le projet de réalisation d'un tram express urbain sur Saint-Denis entre l'aéroport et le centre-ville a fait l'objet d'une concertation innovante en termes de communication et d'une très forte sensibilisation du public. La CINOR a fait customiser, en tramway, un bus qui allait à la rencontre du public dans les quartiers de Saint-Denis pour présenter le projet à l'aide d'un film et de différents outils.

Le tracé du TAO n'a pas été mis au débat de la concertation, mais certains acteurs rencontrés se sont interrogés sur son passage en centre-ville et sur sa connexion avec le projet NEO, dans sa partie mobilité et aménagement du Barachois *« est ce que le tramway va passer par le Barachois »* (citation bilan PDU/TAO). La mise en service du tramway était prévue pour 2022.

L'appel à la coordination sur les deux projets de tramway n'a pas eu d'effet. Lors de la dernière réunion publique, la CINOR a présenté un nouveau projet de tracé du Run Rail, sans avoir intégré la Région à la réflexion.

Ces concertations préalables n'ont pas apporté de réponse claire et précise à certaines questions soulevées par le public : quelles connexions avec les autres modes de déplacements, quelle vision à long terme pour les déplacements du territoire *« les embouteillages aux entrées ouest et est de la ville ne seront pas résolus par le tramway qui, en fait, dessert principalement la ville de Saint-Denis »* ou encore *« ... Quelles articulations avec les projets d'aménagement en cours : NPRSD, les téléphériques, NEO, Pôle Océan »* (citations bilan PDU/TAO).

## › Le travail préparatoire : l'étude de contexte

C'est dans ce contexte, suite à ces concertations préalables, que la commission particulière a effectué son étude de contexte en octobre et novembre 2019.

L'étude de contexte a pour but de comprendre les attentes des acteurs du territoire et du public pour mettre en place les modalités les plus adaptées aux usages et les plus utiles pour le public et pour le territoire. Il s'agit lors de cette étape de rencontrer des acteurs et des parties prenantes du dossier afin d'en comprendre au mieux les éléments sous-jacents, d'identifier les sujets et thématiques des débats et d'anticiper les éléments qui pourraient émerger. Les membres de la commission ont ainsi rencontré des élus, des associations, des syndicats, des chercheurs, des citoyens impliqués dans les dispositifs participatifs locaux, des acteurs institutionnels, etc.

C'est à la lumière de ces enseignements que la commission peut mettre en place un dispositif sur mesure.

Il ressort de l'étude de contexte :

- la saturation du trafic apparaît comme le problème prioritaire

Les acteurs rencontrés ont posé le constat de *la congestion automobile à La Réunion et en particulier aux entrées Est et Ouest de Saint Denis*. Plusieurs raisons sont évoquées : la concentration du pouvoir administratif, les commerces et les lieux de travail, l'absence d'une stratégie de développement des transports en commun et de stationnement. NEO n'apportera pas de fluidité à la circulation sur la capitale réunionnaise.

Mais les interlocuteurs insistent sur la nécessité de résoudre la traversée de la ville et au-delà sur le stationnement, les parkings relais. Selon certains, un choix doit être fait : « *on aménage la ville pour la voiture particulière et on demande aux gens d'aller à pied, on veut une ville durable mais l'aménagement n'est pas celui prévu à la conception* ».

- le lien est spontanément fait avec la NRL

Le projet de Nouvelle entrée ouest est souvent interprété comme la suite logique de la NRL, souvent interprété comme permettant la gestion d'un volume important de flux ramené par la NRL (bien que la co-maîtrise d'ouvrage rappelle régulièrement que la NRL n'a pas vocation à augmenter les flux mais à protéger le trafic des éboulis). Il est ainsi compris comme une réponse pour apporter une fluidité sur le Barachois

- l'aménagement du Barachois apparaît comme un objectif louable mais non prioritaire

L'aménagement du Barachois apparaît comme secondaire au regard de l'économie locale par rapport au problème de la saturation du trafic même si le rendre plus attractif et le piétonniser apparaît comme un objectif louable. La liaison avec les lieux de vie commerciale du centre-ville (carré cathédrale, grand marché, etc...) et le Barachois est considérée essentielle.

- la démarche suscite de l'intérêt mais aussi de la méfiance

Les membres de la commission ont constaté à la fois un appétit au débat et à la participation mais également l'expression d'une défiance envers les autorités : « *on n'y croit plus* », « *notre avis ne sera pas pris en compte* », « *les décisions sont déjà prises* ». Plusieurs acteurs regrettent de ne pas avoir été concertés sur certains projets (TCSP rue du maréchal Leclerc par exemple), beaucoup ont pointé le risque d'une instrumentalisation.

Dans tous les cas, les acteurs rencontrés ont insisté sur la nécessité d'une association du public utile et effective.

**Un dispositif de pré-débat pour recueillir au mieux les attentes du territoire, associer le public concerné dès la préparation de ce débat et commencer à mobiliser largement est apparu dès lors comme indispensable.**

## › Personnes rencontrées en phase préalable

Préfecture de La Réunion	Jacques BILLANT	Préfet de La Réunion
	Frédéric JORAM	Secrétaire Général des Affaires Régionales
	M. HAISMAN	Secrétariat Général des affaires régionales
	Mme MOLIN	Secrétariat Général des affaires régionales
Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement	Stéphanie BASCOU	Directrice adjointe DEAL
Mairie de Saint Denis	Gilbert ANNETTE	Maire
Communauté intercommunale du Nord	M. MAILLOT	Président
	M. PERIGAUD	Directeur de Cabinet
	M. LACAS	DGS
	M. PICARDO	Chef de Projet TAO
Conseil Régional de La Réunion	M. FOURNEL	Vice-Président, RNL
	M. MORBE	DGA Grands chantiers transports/déplacements - DGAGCTD
	M. CLAUDE	Directeur des études et grands chantiers - DEGC
Co maitrise d'ouvrage NEO	MM KAVAJ, COLIN, ROSSIGNOL et leur AMO SETEC	Techniciens en charge du projet NEO, Conseil Régional, Mairie de Saint-Denis, Cinor
CESER - Conseil Economique Social Environnemental de la Réunion	MM VIENNE, MARGUERITTE	Président et Vice/psdt, psdt commission territoire à citoyenneté positive (TCP)
Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement	MM. RAMCHETTY, LAJOIE, HOAREAU, LAVAUD, VAUTHIER, CARTAULT, MAILLOT, BYRE, PICARDO et Mme LAFITTE	Président et membres
Société Réunionnaise pour l'Etude et la Protection de l'Environnement	Mme ARDON, Mme CARPENTIER	Présidente de la SREPEN, accompagnée du SG
Agence pour l'Observation de la Réunion Aménagement et Habitat	M. RITTER	CO-Directeur
VIE Océane	M. TROADEC	Universitaire
Société d'Etudes Orthinologique de la Réunion	M. COUZI	Directeur SEOR
Union des Commerçants de Saint-Denis	M. DESAI	Commerçant Saint-Denis - UDC
	M. MANGROLIA	Commerçant Saint-Denis
CIRANO	MM. LECHAT, PEGUILLAN, Mme MINATCHY	Pôle médias du Barachois
Chambre des Métiers et Artisanat Réunion	M. SIDURON	Transporteur
Fédération Nationale des Transports Routiers Réunion	M. RIVIERE	Transporteur
Transports de marchandises	M. FONTAINE	Elu CCIR, transports marchandises
Fédération Nationale de Transports des Voyageurs	M. BONNEFOND	Directeur adjoint du GIE ACTIV, exploitation car jaune
	M. DELOUYE	Directeur TSR
Syndicat du Sucre Réunion	M. LELEU	Directeur
Société Tereos	M. THOMAS	responsable agronomie et logistique (transport cannes)
	M. ROSIER	Directeur de l'école d'architecture de La Réunion
Ecole d'Architecture de La Réunion	M. PEYREBONNE et Mme COULON	Architectes et Enseignants Ecole architecture
Institut l'Image de l'Océan Indien	M. SERAPHINE	Directeur de Institut l'Image de l'Océan Indien
VELO VIE	M. HOARAU	Président de l'association
Direction Affaires Culturelles Océan Indien	Mme RICHEL	Directrice Agence OI
	M. VIDAL	Conservatoire régional de l'archéologie
	M. BERGDOLT	Architecte des Bâtiments de France
Université de la Réunion	M. MOLINATI	Maître de conférence - Université Réunion - INFO COM
	Mme RAFADINARIVO	POLITIS - DHDR - Sciences PO Paris - Réunion
Observatoire des Prix et Marges à La Réunion	M. FERNANDES	Magistrat CC - OPMR
	M. FORTIN	Secrétaire de l'OPMR
	15 membres de l'OPMR	
Conseils citoyens PRU nel et Bas de la Rivière	Mmes MARIE LOUISE, VALY, TIA HING, MM. BOMART, PADER	et autres Membres du CC
Association JB4	Benoit MAHEUX	Direction JB-4 juniorbusiness.re
Institut de Recherche pour le Développement	Mme CHABANET	Directrice Agence OI
Conseil Consultatif Citoyens	Mmes SANCH, PUYLAURENT, M. ODON et 6 membres du CCC	Direction gouvernance partagée

Malgré plusieurs demandes de rendez-vous, les membres de la commission n'ont pu rencontrer Didier Robert, auteur du courrier de saisine de la CNDP.





Le travail s'est déroulé sur deux jours pleins, les 1<sup>er</sup> et 8 février 2020.

L'objectif de la conférence citoyenne consistait à apporter des réponses aux questions suivantes :

- Quels sont les principaux thèmes du débat ?
- Quels sont les publics les plus concernés et comment les mobiliser ?
- Quels sont les dispositifs les plus adaptés ?

La première journée a consisté à donner à la soixantaine de citoyen.ne.s présent.e.s tous les éléments nécessaires sur

l'objet du débat et ses enjeux – présentation du projet par le maître d'ouvrage, présentation de la CNDP et de la CPDP, son rôle et ses objectifs – parties prenantes et « experts » (CESER, CCEE, associations environnementales, l'Agorah, l'architecte des Bâtiments de France, le directeur de l'ENSAM) sont également venus apporter un éclairage sur les enjeux liés au contexte du projet NEO.

Les participant.e.s ont ensuite travaillé en sous-groupes pour faire émerger les thèmes, les questions, les controverses prioritaires à traiter dans ce débat ainsi que les publics à mobiliser.



La seconde journée a consisté à passer en revue les différents outils disponibles pour la construction des modalités ; un certain nombre de modalités déjà expérimentées dans d'autres débats ont été reprises et ajustées, d'autres plus innovantes ont été conçues sur mesure pour ce débat

public (Neo An Kamarad, ambassadeurs du débat, radio...) ; l'ensemble des réflexions et des échanges a abouti à un plan de modalités co-construit par les citoyen.ne.s, ancré dans le territoire et afin de répondre au plus près de ses attentes.



DISPOSITIFS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET	THEMATIQUES
Réunions publiques	Réunion d'ouverture interaction radio/web			Réunion de Clôture interaction radio/web	Général
Débats mobiles		Stands sur les marchés et événements dans toute La Réunion			Général/Information
Ateliers participatifs		Atelier de la relève/participatif étudiants avec maquettes sur art. des projets	Atelier participatif riviérains avec maquette sur articulat des projets	Atelier participatif commerçants sur articulation des projets	Aménagement/mobilité Gouvernance
Pique-niques d'Initiative Locale		Comment se déplacer demain à La Réunion / Qu'est-ce qui est le plus important à faire sur le Barachois et pourquoi ?			Aménagement/mobilité
Dispositifs thématiques		Des ateliers thématiques participatifs qui se terminent par une réunion publique. Des propositions sur la question : comment repenser la ville et la mobilité au regard de l'environnement			Environnement
Maison NEO		Centre de ressources et d'information, arrivée des balades urbaines, cahiers de participation, atelier de réalité virtuelle interactive			Général/Information
Balades urbaines		Balades avec architectes/archéologues/MO			Patrimoine/ aménagement
Comité de suivi	Conférence citoyenne avant le débat		Conférence de citoyen pendant le débat	Conférence citoyenne après le débat pour la reedition des comptes	Gouvernance

(Voir annexe 9 : Compte-rendu de la conférence de citoyens)



**À la suite de cette étape, les membres de la Conférence citoyenne ont souhaité poursuivre leur investissement en devenant un *Comité de suivi du débat public NEO*. Le comité de suivi devait se réunir au moins trois fois : au début du débat pour évaluer l'évolution des modalités, pendant le débat pour évaluer et éventuellement ajuster les dispositifs et lors de la reddition des comptes afin d'évaluer ce que le décideur prend en compte du débat et comment il le fait.**

La Conférence citoyenne a instauré une importante dynamique citoyenne. Laquelle s'est heurtée à la situation sanitaire et au confinement généralisé qui va intervenir dans la foulée.

Cependant l'utilité du comité de suivi va vite se manifester puisque ce dernier va se réunir une première fois le 29 avril 2020 pour ajuster les modalités afin que le débat puisse se

tenir même avec des contraintes sanitaires fortes (voir annexe n°10 : compte-rendu du 29 avril).

Le comité de suivi se réunira une seconde fois, en visioconférence, le 27 juin 2020 pour prendre connaissance des modalités adaptées et/ou revues pour respecter les règles sanitaires en vigueur.

Les membres du comité de suivi ont également été invités à la conférence de presse inaugurale le 14 septembre ainsi qu'à des ateliers, plusieurs d'entre eux participent à des émissions ou des reportages de télé et certains s'impliquent pour l'accueil du public dans la maison du débat. Quelques-uns s'impliqueront également comme « ambassadeurs » du débat dans leur quartier. Nul doute qu'une telle initiative serait encore plus bénéfique si le groupe de citoyens pouvait bénéficier à la fois d'une animation continue de type « team building » et d'apports de formation diversifiés (définis avec eux) en présentiel.

Le comité de suivi se réunira une nouvelle fois le 16 décembre 2020 pour débattre des premiers enseignements du débat qui seront publiés ce jour.

L'expérience, acquise par certains des citoyen.ne.s parmi les plus investis, constitue « un vivier » important de membres pour de futures démarches participatives. En tous cas, ils seront mobilisés pour les suites de ce débat public.



## LES MODALITÉS DU DÉBAT PUBLIC ISSUES DE LA CONFÉRENCE CITOYENNE

La Conférence citoyenne a pensé trois familles de modalités pour permettre au plus grand nombre de participer.



1. **Débattez en ligne** : un site du débat ([neo.debatpublic.fr](http://neo.debatpublic.fr)) contenant toute l'information sur le débat et les moyens d'y participer ainsi que l'information sur le projet. Une plateforme participative pour permettre à toute personne de déposer un avis en ligne ou poser une question à la maîtrise d'ouvrage.

2. **Venez débattre** : une série de modalités pour réceptionner les publics :

- la maison du débat, lieu installé sur le Barchois, où toute personne peut expérimenter la simulation 3D, s'informer, débattre et déposer son avis ;
- des ateliers thématiques avec les acteurs, experts et corps constitués, pour traiter de manière approfondie certains sujets, notamment l'environnement ;
- des ateliers maquettes avec les publics concernés selon une méthodologie inspirée du « Planning for real » ;
- des balades urbaines sur le Barchois pour découvrir différents aspects du lieu ;

- des réunions publiques radiodiffusées, afin de toucher le plus grand nombre et échanger publiquement avec les membres de la commission ou les responsables du projet.

3. **Le débat vient à vous** : les membres de la Conférence citoyenne ont souhaité que le débat aille à la rencontre du public où il est et investisse ses usages. Ainsi, trois dispositifs ont été pensés en ce sens :

- des débats mobiles dans les principaux événements de La Réunion ;
- des ambassadeurs du débat pour s'assurer que l'information sur le débat est connue de son entourage ;
- un dispositif de pique-niques d'initiative locale (qui deviendra "Neo an kamarad") inspiré des réunions d'initiative locale mais adapté pour investir les usages locaux des rassemblements du dimanche.



**FOCUS** voir le compte-rendu de la conférence citoyenne, annexe 9

---

## LE SITE INTERNET NOUVELLE FORMULE

L'équipe du débat a opté pour une nouvelle formule du site internet du débat par rapport à l'usage de la CNDP : cette formule offre une façade plus moderne et plus ergonomique. Le site internet a donc changé suite à sa mise en ligne pour la Conférence citoyenne.

Au fil des mois, le site internet a constamment été ajusté pour prendre en compte les retours du public sur son usage. Il s'est avéré que le site internet n'était pas adapté à la navigation *via* smartphone (problème d'affichage, menu manquant, impossibilité de cliquer, etc.), un problème non négligeable vis-à-vis notamment du public jeune.

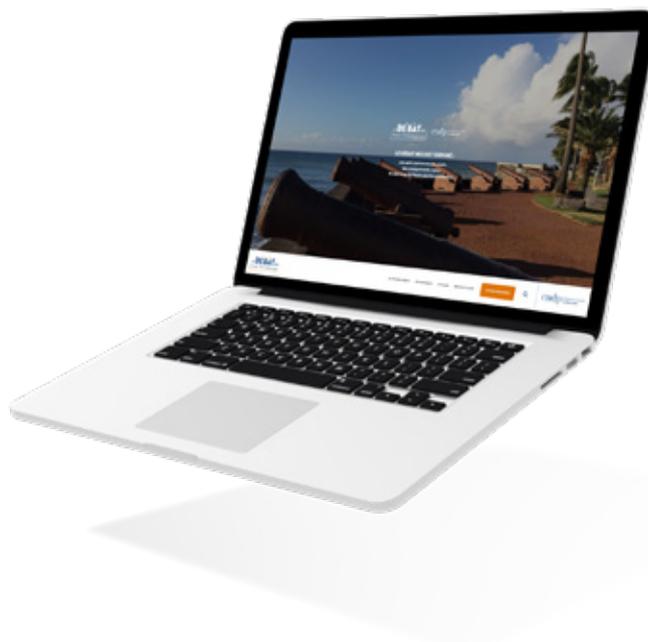
En revanche, la plateforme participative est commune à tous les débats de la CNDP. Celle-ci a été souvent critiquée par les participants au débat. Son usage a été jugé trop contraignant :

- la nécessité d'un mot de passe trop sécurisé (majuscules, caractère spéciaux, chiffres, nombre de caractères minimum) ;
- les contributions devaient contenir un titre avec 15 caractères minimum et une majuscule ;
- la démarche pour valider sa contribution était également complexe (soumettre sa proposition, la comparer à d'autres propositions, modifier ou ajuster le contenu, valider définitivement son avis).

Le système de recherche sur la plateforme était lui aussi peu performant (recherche par nom, par mot-clé non fonctionnelle).

La CNDP est engagée dans une refonte de cette plateforme afin de répondre à ces critiques.

Consciente des difficultés de la plateforme, et dans un souci d'inclusion, l'équipe du débat a offert au public d'autres modalités de participation en ligne (Neo An Kamarad par exemple) et a fait un usage des réseaux sociaux (Facebook) ouvert : l'équipe du débat a récupéré les commentaires et traité les questions sur Facebook (pour les contributions qui respectaient le principe d'argumentation). La multiplicité des moyens de participer en ligne et l'adaptation aux usages des publics a permis de pallier les difficultés de la plateforme.



---

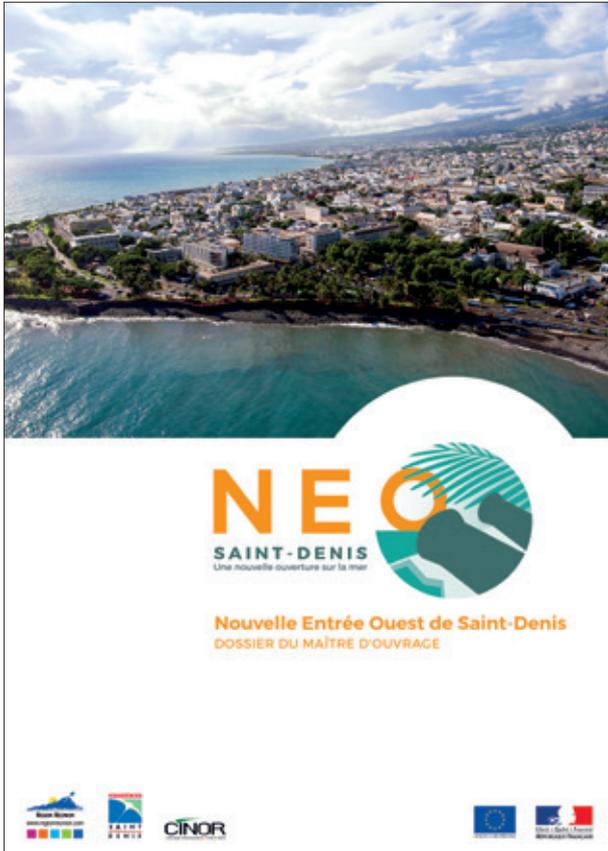
## LA VIDÉO DE PRÉSENTATION DU DÉBAT

Une vidéo de présentation du débat a été réalisée par le Groupe Cirano lors de la Conférence citoyenne des 1<sup>er</sup> et 8 février. Cette vidéo avait pour but de présenter les principes d'un débat public et de valoriser la parole citoyenne en mettant en exergue ses attentes.

Cette vidéo a été mise en ligne sur le site internet du débat et diffusée sur les réseaux sociaux. Elle a bénéficié de plus de 5 700 vues.

Elle est consultable sur le lien suivant : <https://dai.ly/x7vf9zg>

## LE DOSSIER DU MAÎTRE D'OUVRAGE



Le dossier du maître d'ouvrage est un document réglementaire contenant l'information sur le projet soumis au débat. Cette information doit être présentée de la manière la plus complète possible mais aussi de la manière la plus intelligible et accessible possible. Conformément à l'article R121-7 du code de l'environnement, la complétude du dossier est validée par la CNDP qui le rend public en même temps que le calendrier et les modalités d'organisation du débat.

Les membres de la commission ont souhaité que le plan du dossier suive le champ du débat défini par le code de l'environnement : à savoir l'opportunité du projet, ses objectifs, ses caractéristiques, les enjeux socio-économiques et environnementaux, les solutions alternatives et l'absence de projet.

Le calendrier de réalisation du dossier de la co-maîtrise était relativement contraint à cause des élections municipales

initialement prévues en mars (aucune validation ne pouvant avoir lieu dans les deux mois précédents). Le dossier du maître d'ouvrage devait donc être en grande partie terminé pour la fin de l'année 2019, ce qui ne laissait que quelques semaines. Sa réalisation a fait l'objet de plusieurs échanges entre la commission et les équipes techniques de la co-maîtrise d'ouvrage. Le dossier était accompagné d'une synthèse et d'une vidéo de présentation du projet.

Le dossier est validé une première fois en plénière de la CNDP le 4 mars 2020 (voir annexe n°5) juste avant le début de la pandémie et le report du débat en conséquence.

Le dossier de la co-maîtrise d'ouvrage a été mis à jour pendant l'été notamment suite à la livraison de nouvelles études.

La commission a constaté pendant le débat public que les visuels sur les tracés proposés par la co-maîtrise d'ouvrage dans son dossier et dans sa vidéo n'étaient pas totalement intelligibles et suscitaient parfois des confusions (par exemple les tranchées couvertes étaient parfois confondues avec des tunnels en mer). Mais ces éléments ont pu être palliés par l'utilisation de l'outil de simulation 3D.

**Le 29 juillet 2020, le dossier est à nouveau validé en plénière par la CNDP (voir annexe n°8), la Commission estime alors que le dossier est suffisamment complet pour engager le débat public.**



---

## LE REPORT DU DÉBAT : LA CRISE SANITAIRE

Le débat public sur la Nouvelle entrée ouest était initialement prévu du 15 avril au 15 juillet 2020, afin de débiter après les élections municipales (prévues au mois de mars 2020) et avant les élections régionales puisque les trois maîtres d'ouvrage sont concernés par ces élections.

Suite à l'arrivée de la pandémie et l'annonce, le 16 mars 2020, du confinement généralisé à partir du 17 mars 2020, la CNDP a reporté le calendrier du débat sans fixer de nouvelle date (annexe n°6).

Le 1<sup>er</sup> juillet 2020 la CNDP fixe les nouvelles dates du débat : du 15 septembre au 31 décembre 2020 (annexe n°7).



---

## L'AJUSTEMENT DES MODALITÉS AU CONTEXTE SANITAIRE

Outre le décalage des dates du débat, la crise sanitaire a également influé sur les modalités définies par la Conférence citoyenne. A deux reprises, la CNDP a publié des documents de positionnement sur les consignes à respecter pour les débats publics.

La CNDP considère que « *le seul recours aux outils numériques de participation ne permet pas de respecter les exigences du droit à l'information et à la participation du public* ». Ainsi, le débat ne pouvait basculer 100% en ligne, une forme de présentiel et de modalité non numérique (radio par exemple) devait être maintenue pour respecter les exigences du droit à la participation.

Cette situation de contrainte a poussé les équipes du débat à innover et une réunion du comité de suivi le 27 juin 2020 a ajusté les modalités afin que ces dernières puissent se maintenir même en cas de situation de contrainte sanitaire tout en respectant les standards de la CNDP.

Ainsi les ajustements suivants ont été effectués sur les modalités prévues initialement :

- Les principaux événements de La Réunion ayant fait l'objet d'annulation, il a été décidé de ne plus faire de débats mobiles (toutefois la situation sanitaire ayant évolué, des débats mobiles ont tout de même pu se tenir au mois de décembre 2020) ;
- Le Pique-Nique d'Initiative Locale initialement pensé pour investir l'espace de sociabilité qu'est le pique-nique à La Réunion, la commission et le Comité de suivi ont souhaité que cet outil profite de tous les moments d'échanges du quotidien sans stimuler de nouveaux rassemblements : ainsi toute personne en situation d'échange (au domicile, à l'école, au travail, etc.) était invitée à prendre un petit moment pour débattre et répondre collectivement à quatre questions sur un smartphone, grâce à une application spécifiquement conçue pour cet usage ;
- La Maison du débat a été réorganisée afin de ne pas recevoir plus de 7 personnes simultanément, cette contrainte a nécessité une importante organisation pendant tout le temps de son ouverture.







# 2

LE DÉBAT PUBLIC NEO

## **ORGANISATION ET DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC**

Le débat public s'est donc déroulé du 15 septembre 2020 au 31 décembre 2020 dans un contexte d'incertitude sanitaire. En effet, l'incertitude et les aléas liés à l'évolution de la situation et des règles applicables poussa la commission à s'aligner sur les restrictions les plus strictes. Bien sûr cette situation ne permit pas à la commission d'envisager les événements radio en présence d'un public par exemple, elle mena aussi à l'annulation de quelques événements comme des « balades urbaines ».

L'autre incertitude a concerné le calendrier politique. La date du second tour des municipales ne fut connue que relativement tardivement (ce qui explique que les dates du débat n'ont pu être fixées qu'en juillet). Quant aux élections régionales, des incertitudes ont longtemps plané sur leur maintien. Or, les maîtres d'ouvrage sur le projet NEO sont concernés par ces deux élections.

C'est donc dans ce contexte d'incertitude sanitaire, mais aussi politique, que le débat a évolué nécessitant des ajustements et des adaptations en continu de la part de la commission. Le déroulé du débat a pu bénéficier de l'investissement constant des membres du comité de suivi pour épauler l'équipe du débat (relativement restreinte : 4 membres de commission et deux membres du secrétariat général) et s'assurer en permanence de la qualité des outils et dispositifs proposés à la participation du public...

---

## LA COMMUNICATION DE LA CO-MAÎTRISE D'OUVRAGE

La CNDP est garante du droit à la participation mais également du droit à l'information. En effet, le code de l'environnement confère à la CNDP le soin de « *veiller au respect de bonnes conditions d'information du public* » (art. L121-1). Le respect de bonnes conditions d'information permet au public de se forger un avis sincère et éclairé et au débat d'être utile. Si lors des concertations la communication est confiée à la maîtrise d'ouvrage sous l'égide d'un garant, lors d'un débat public celle-ci relève de la commission particulière.

C'est pourquoi, compte-tenu des diverses échéances électorales proches de la période du débat, la commission a

souhaité une communication coordonnée de la co-maîtrise d'ouvrage : en rapport à sa prise de parole ou par exemple à la diffusion et la distribution des documents réglementaires ([annexe n°11 : courrier du 6 octobre 2020](#)).

La communication de la co-maîtrise d'ouvrage dans la période du débat, encadrée par des élections qui concernaient les porteurs du projet, a exigé une attention particulière mais n'a ainsi pas posé de difficulté.

---

## LES OUTILS DE MOBILISATION

La mobilisation du public est un enjeu fondamental de toute démarche participative. La mobilisation est notamment le

résultat du travail de « concernement », de la visibilité et de la lisibilité de la démarche, de son utilité et de son portage

politique. Elle est également le résultat d'un certain nombre d'outils, qui, comme la **simulation 3D**, correspondent aux usages des publics concernés et provoquent un certain attrait auprès du public et notamment des jeunes. Malgré

### › Réseaux sociaux : la page Facebook

L'équipe du débat a décidé de ne pas ouvrir de page sur Twitter et de se concentrer sur la page Facebook du débat pour communiquer que ce soit sur les modalités, relayer les vidéos des événements ou les enseignements du débat. Dans un souci d'inclusion, le cadre du débat a été assoupli, et la page Facebook a aussi été utilisée pour recueillir la parole citoyenne, tout commentaire respectant le principe d'argumentation

la crise sanitaire et les difficultés qui y sont liées, ce débat public a donné lieu à une mobilisation importante comme en témoignent les chiffres de la participation.

était pris en compte. La logique étant toujours d'aller autant que possible chercher la parole citoyenne où elle se trouve et selon les usages des publics. La page Facebook du débat a été ouverte en août 2020, ce qui laissait finalement peu de temps pour agréger une communauté. En février 2021, en seulement six mois, la communauté compte plus de 3 200 followers.

### › Les campagnes à la radio, et la présence médiatique

« Informer » sur l'existence du débat n'est pas « mobiliser ». En revanche, une présence médiatique bien ciblée peut avoir un effet « vue à la TV » et inciter des personnes à s'intéresser au débat. C'est pourquoi un certain nombre de campagnes furent menées, par exemple, la campagne radio NRJ, afin de toucher la jeunesse. La radio est allée dans la rue recueillir le point de vue de citoyens et citoyennes à

propos du Barachois d'aujourd'hui et de demain. La vidéo postée sur la page Facebook de la radio a généré des milliers de vues.

RTL Réunion a réalisé plusieurs campagnes ciblées pour inciter à la participation tandis que Réunion La 1<sup>ère</sup> a diffusé de nombreux teasers pour ses émissions radios dédiées au débat.

### › L'emplacement de la maison du débat

L'emplacement de la maison du débat a été choisi pour sa position stratégique (lieu de brassage social) et visible (par toute personne circulant sur le périmètre du projet).

### › Les ambassadeurs

Imaginé par la Conférence citoyenne, ce dispositif a été mis en place en cours de débat pour impliquer davantage les citoyens qui souhaitent poursuivre leur investissement. L'objectif est que chacun s'assure, auprès de son environnement proche, de l'existence du débat et des moyens d'y participer. Concrètement, à l'image des deux séances qui ont été suivies par une équipe de télévision aux Camélias (près de la poste) et à Domenjod (près du vendeur de fruits et légumes), un membre du comité de suivi revêtu d'un polo et d'un chapeau badgés « débat public NEO »



quartier, à la rencontre du grand public. Porteur de documents papier (synthèse du Dossier du maître d'ouvrage, flyers sur le dispositif Neo An Kamarad, etc.), il ou elle a abordé les passants, présenté le débat ainsi que ses modalités, et a tenté de mobiliser et motiver ses interlocuteurs à donner leur point de vue. Plus d'une dizaine de personnes ont été contactées à chaque séance. Cette modalité est très chronophage et énergivore. Elle demande des facilités de communication aux citoyens qui s'y engagent. L'existence de membres du comité de suivi, composé de citoyen.ne.s sensibilisé.e.s aux enjeux et objectifs du débat public et à la mission de la CNDP depuis février 2020, a rendu ce type de mobilisation possible.

### › Autres relais

Dans le même esprit, d'autres relais ont permis de communiquer auprès du public l'existence de ce débat et les moyens d'y participer. La direction de la gouvernance partagée de la région Réunion a ainsi mobilisé ses agents de terrain sur une campagne d'information multisites : dans différents quartiers de Saint-Denis, mais également à La Possession. Ils ont pu distribuer aux citoyennes et citoyens un kit d'information fourni par la commission du



débat public. Une démarche identique a été faite auprès du conseil des jeunes dionysiens, instance pilotée par la mairie de Saint-Denis, regroupant 55 jeunes âgés entre 16 et 30 ans qui ont également reçu un kit d'information afin de communiquer dans leur quartier les moyens de participer au débat.

## LES ÉVÉNEMENTS PUBLICS RADIO ET TV

Le débat a bénéficié de partenariats avec les médias locaux, notamment la radio RTL Réunion et la chaîne publique Réunion La 1<sup>ère</sup>. Le principe de ces événements était envisagé avant la crise sanitaire : il s'agissait de faire des événements en présence du public et radiodiffusés afin d'être suivi plus largement. Finalement

le contexte sanitaire n'a pas permis de tenir ces événements en public mais les télévisions et les radios ont été indispensables pour permettre au public d'échanger publiquement avec des représentants de la co-maîtrise d'ouvrage, des membres de la CPDP ou des experts (historiens et archéologues).

### › Les événements publics radiodiffusés

Cinq émissions ont été entièrement consacrées au débat public, suivies de 2 émissions connexes sur l'histoire et les fouilles archéologiques du Barchois.



DATE	MÉDIA	EMISSION	HORAIRES	THÈME
15 septembre	RTL Réunion	On refait La Réunion	8h-10h	Ouverture du débat
21 septembre	Réunion La 1 <sup>ère</sup>	On s'explique	17h-19h	Quel Barchois pour demain ?
15 octobre	Réunion La 1 <sup>ère</sup>	On s'explique	17h-19h	Comment traverser Saint-Denis demain ?
20 Novembre	Réunion La 1 <sup>ère</sup>	On s'explique	17h-19h	Que pensez-vous du projet NEO et de ses cinq tracés ?
9 décembre	RTL Réunion	On refait La Réunion	12h-14h	L'histoire du Barchois
17 décembre	RTL Réunion	On refait La Réunion	8h-10h	Dernier Sobatkoz Neo (le dernier événement public permettant d'échanger avec les porteurs du projet)
17 décembre	RTL Réunion	On refait La Réunion	12h20-14h	Fouilles archéologiques : la mémoire du Barchois

### **Points forts de l'expérience des événements publics en partenariat avec des radios :**

Globalement, des événements publics radiodiffusés présentent de très nombreux avantages. Les émissions radio se sont produites en direct et retransmises sur les réseaux sociaux des médias en live. Elles permettent à un nombre beaucoup plus important de personnes de suivre les échanges que pour un événement classique sans retranscription. De plus, cela permet au débat d'aller davantage vers le public, le poste de radio permet au débat d'atteindre des personnes à leur domicile ou dans leur véhicule qui ne serait pas spontanément venues dans une réunion. Le principe d'inclusivité est donc renforcé.

### **› L'émission de Tv sur Réunion La Première**

En collaboration avec Réunion La 1<sup>ère</sup>, une émission consacrée au projet et au débat a été réalisée. Elle a été diffusée le 19 novembre à 20h. Une émission de télévision, contrairement à une émission de radio, permet de présenter des éléments d'information visuels. En ce sens, cette émission a été l'occasion d'apporter de l'information sur le projet et de présenter le débat.

En revanche, la télévision est moins propice que la radio pour l'échange et l'interpellation citoyenne en direct. Cette limite a été palliée par la présence en plateau de citoyen.ne.s issu.e.s du comité de suivi qui ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur les sujets qui les concernent : la traversée de Saint-Denis, sur

De plus, la radio permet une interactivité similaire à celle d'une réunion publique « classique » entre le public et les responsables du projet ou l'équipe du débat. En effet ces événements étant conçus sur le même principe qu'une réunion publique : toute personne peut intervenir, interpellier publiquement les responsables du projet et faire valoir son point de vue.

**Points faibles :** Les événements sont naturellement contraints par les formats d'émissions déjà existantes. Il a donc fallu s'adapter aux horaires, aux temps de parole, et à la découpe des émissions par les temps de publicité ou d'annonces diverses. Par ailleurs, la radio ne permet pas de présenter des éléments d'information visuels.

la préservation du patrimoine, et même, plus largement, sur la façon de penser le déplacement sur l'île.



Visionner le reportage : [https://www.facebook.com/watch/live/?v=286910439335870&ref=watch\\_permalink](https://www.facebook.com/watch/live/?v=286910439335870&ref=watch_permalink)



### › Dernier sobatkoz (débat) sur radio RTL Réunion

Ce dernier événement public radiodiffusé a été l'occasion pour l'équipe du débat de présenter les premiers enseignements issus de la publication du document de préfiguration du compte-rendu le 14 décembre 2020. L'exercice était délicat, car ces enseignements étaient issus de l'exploitation de 60% des contributions publiées au début du mois de décembre. Cet exercice a permis de faire publiquement un retour au public sur les enseignements tout en lui permettant d'y répondre (puisque le débat se poursuivait en ligne jusqu'au 31 décembre 2020) et aux porteurs du projets d'apporter des éclairages supplémentaires.

La dernière émission de radio a eu lieu le 17 décembre de 8h à 10h. A cette occasion, les premiers enseignements du débat ont été évoqués et discutés sur les ondes de RTL Réunion, en présence des élus de chaque maître d'ouvrage.

Pour ce dernier événement public, les membres de la commission ont souhaité la présence des responsables des exécutifs des collectivités maîtres d'ouvrage qui ont été invités par courrier (voir annexe n°12). Il semblait important à la commission que le public puisse échanger avec eux au moins une fois dans le cadre du débat.

Aucun des trois n'a souhaité être présent. Ils ont été remplacés par Dominique Fournel, Vice-Président du conseil régional de La Réunion, et Jean-Pierre Marchau, adjoint à la mairie de Saint-Denis et vice-président de la CINOR.





## LA MAISON DU DÉBAT (MDD)

Volonté des membres de la Conférence citoyenne, la Maison du débat était un lieu sur le Barachois recevant le public presque tous les jours afin de lui permettre d'accéder à une information complète sur le projet et sur le débat, et d'y participer.

Positionner un lieu dans un endroit de passage stratégique et ouvert au public est une innovation de ce débat. La Maison du débat est devenue le symbole de ce débat. Elle a permis de

toucher un public extrêmement varié, représentatif des publics qui fréquentent le Barachois. Cependant, son ouverture quasi-quotidienne et la nécessité d'une organisation respectant les jauges (groupes de 6 personnes maximum à l'extérieur et 7 personnes maximum à l'intérieur simultanément) ont été extrêmement chronophages pour l'équipe du débat. C'est grâce aux membres du comité de suivi et à leur investissement que la MDD a pu accueillir le public sur plus d'un mois et demi.

### › La mise en place de la maison

L'équipe du débat a choisi de positionner la MDD sur le Barachois. Un choix qui présentait des contraintes techniques et administratives mais qui permettait de profiter d'une forte visibilité et d'être présent physiquement sur le lieu du projet sur lequel portait le débat.

Pour matérialiser cette maison du débat, 3 modules ont été posés sur l'esplanade de l'ancien débarcadère du Barachois. Après avoir obtenu les autorisations nécessaires auprès de

la mairie, toutes les précautions ont été prises pour assurer la sécurité des visiteurs, d'autant plus que la période cyclonique débute le 15 novembre sur l'île.

La MDD étant considérée comme un établissement recevant du public (ERP), elle a été soumise aux mesures sanitaires établies par la préfecture de La Réunion. De ce fait, elle ne pouvait recevoir plus de 7 personnes en simultané.

Après une semaine d'ouverture du mardi au vendredi de 10h à 18h, il a été observé que l'affluence se faisait en fin de journée. Les horaires ont été ajustés de 16h00 à 19h00, du mercredi au dimanche compris.

### › Les fonctionnalités de la Maison du débat

La MDD a été un lieu d'information et de débat. Des bornes tactiles, prêtées par la CINOR, permettaient de naviguer sur les sites du débat et/ou du projet. Des maquettes du Barachois, construites par une jeune diplômée de l'école d'architecture, offraient une projection du devenir possible de ce lieu. Des synthèses du dossier du maître d'ouvrage et des dépliants sur le débat étaient à disposition du public. Des dossiers du maître d'ouvrage étaient également disponibles pour les personnes qui en faisaient la demande.

Au-delà d'un lieu d'information c'était un lieu de recueil de la parole citoyenne. Toute personne qui venait à la MDD était invitée à développer son point de vue (et éventuellement échanger avec les personnes présentes) en fonction de la modalité la plus adaptée à ses usages.

#### LA SIMULATION 3D



Deux tables de réalité virtuelle étaient prévues pour être positionnées dans la maison du débat. Dans le respect de la jauge de personnes autorisées dans le local, une seule table tactile de réalité virtuelle a été mise en place. Elle proposait à ses utilisateurs de visualiser les différents tracés étudiés, mais également de concevoir, soi-même, les futurs espaces du Barachois, en partant d'un des tracés proposés et de

La MDD a finalement ouvert ses portes le 8 octobre et a accueilli du public jusqu'au 29 novembre soit presque 2 mois, 5 jours sur 7.

mieux appréhender les questions liées à l'aménagement de l'espace. Grâce à un casque VR (Virtual reality), les utilisatrices et utilisateurs pouvaient se configurer en trois dimensions ce qui était proposé par le projet. Cet outil a connu un fort engouement de la part du public. Non seulement, il permet d'appréhender très rapidement les grandes caractéristiques et enjeux du projet mais la table a également servi de mini agora : un lieu autour duquel le public a échangé et confronté ses points de vue par petits groupes.

#### LA PRÉSENCE D'UN DES RESPONSABLES DU PROJET TOUS LES JEUDIS



Tous les jeudis, un technicien de la maîtrise d'ouvrage était présent à la maison du débat autour de la table VR afin de répondre aux interrogations du public : risques tunnel, pourquoi envisager des tranchées ouvertes, impact environnemental, etc. L'occasion pour toute personne d'obtenir des réponses rapides autour d'un échange verbal, plus convivial que la plateforme participative.

En dehors du rendez-vous hebdomadaire, des réunions ponctuelles ont pu être organisées à la Maison du débat avec les techniciens de la maîtrise d'ouvrage sur demande d'associations.

## LE QUESTIONNAIRE QUALITATIF



Lors de leur passage à la MDD, les personnes, ayant testé l'outil de réalité virtuelle, étaient invitées à répondre à un questionnaire qualitatif, individuellement ou collectivement en fonction de leur préférence.

Ce questionnaire permettait de recueillir facilement la donnée (la parole citoyenne). Les réponses se tenaient avec un membre de l'équipe du débat dehors, pour libérer la place à l'intérieur et respecter la jauge. Des rotations étaient ainsi mises en place.

## LE CAHIER DES PARTICIPANTS



La plateforme participative en ligne étant contraignante et critiquée par une partie du public qui trouvait son usage difficile, plusieurs personnes à la MDD refusaient de l'utiliser pour donner un avis ou poser une question malgré la présence des bornes. Afin de pallier cette difficulté, un cahier des participants a aussi été mis en place à la MDD.

Chaque visiteur pouvait de manière manuscrite rédiger ce qu'il ou elle souhaitait sur le cahier : un avis ou une question. L'équipe du débat se chargeait ensuite de reverser la contribution sur la plateforme participative du débat.

Toujours selon une logique inclusive, les questions adressées à la co-maîtrise d'ouvrage sur la page du débat Facebook étaient transférées sur la plateforme dans le Système Questions-Réponses (SQR) <https://participons.debatpublic.fr/processes/neo>. Il s'agissait d'adapter le cadre du débat aux usages du public et d'aller chercher sa parole là où elle se trouve.

## LES BALADES URBAINES

Les balades ont souffert des restrictions dues à la situation sanitaire. Au début du débat les rassemblements dans l'espace public étaient limités à 10 personnes, puis à 6 personnes. Seules les guides-conférenciers pouvaient disposer d'une dérogation. Un certain nombre de balades ont ainsi dû être annulées.



Six balades urbaines ont été organisées au départ de la MDD sur l'histoire du Barchois avec les associations Tikatsou et Terla, ou encore sur la biodiversité avec la Société d'Etudes Ornithologiques de La Réunion (SEOR).

Ces balades ont permis d'appréhender les enjeux de l'aménagement du Barchois in situ, avec des présentations concernant la mémoire ou la préservation de la faune.

À l'issue de ces balades, une présentation du projet était proposée autour de la table VR et le point de vue des participants était recueilli à travers un questionnaire principalement.



**1 200** personnes sont venues à la Maison du débat pour s'informer et participer, chacune est restée en moyenne environ 40 minutes.



## NEO AN KAMARAD

### › Investir les échanges du quotidien

L'outil **Neo AN KAMARAD** avait pour objectif d'investir les échanges du quotidien et de permettre au plus grand nombre de participer en permettant à toute personne de faire participer son entourage.

Initialement pensé pour investir l'espace de sociabilité qu'est le pique-nique à La Réunion, la commission et le Comité de suivi ont souhaité que cet outil s'élargisse à tout moment de situation d'échanges, afin de profiter des échanges du quotidien sans stimuler de nouveaux rassemblements.

**Le principe est simple :** Il suffit d'être minimum deux personnes, qu'une des personnes ait un smartphone (ou un autre outil numérique, tablette, smartphone, ordinateur) et de

prendre quelques minutes pour débattre et répondre ensemble à quelques questions.

Les questions étaient les suivantes :

- **Le mot qui qualifie le mieux votre Barachois de demain :**
- **Que pensez-vous de l'aménagement actuel du Barachois et pourquoi ?**
- **Qu'aimeriez-vous pour le Barachois demain ?**
- **Avez-vous eu des désaccords ?**
- **Souhaitez-vous ajouter quelque chose ?**
- **Avez-vous déjà entendu parler du projet Neo ? Si oui, qu'en pensez-vous ?**

Le nombre de participants était systématiquement précisé.



**5 752** personnes ont contribué à un des **2 406 NAK**

## › Les campagnes en partenariat avec le groupe Cirano

Afin de populariser cet outil, des campagnes ont été menées à la radio et sur Facebook.

De plus, des enquêteurs sont allés à la rencontre des groupes de citoyennes et de citoyens dans les lieux publics (Barachois, centre-ville, bars et restaurants) ainsi qu'au sein des entreprises locales situées dans le chef-lieu afin de leur suggérer de répondre collectivement au questionnaire Neo an kamarad selon la logique du débat mobile.

Ces campagnes ont été menées du 26 octobre au 8 novembre et du 7 décembre au 30 décembre.





## LES ATELIERS THÉMATIQUES

Les membres de la Conférence citoyenne ont souhaité un dispositif pour traiter avec des experts de manière transversale de l'environnement : « *cette thématique transversale étant arrivée en tête des sujets lors de la première journée. Des ateliers participatifs avec des acteurs de l'environnement, dont les associations environnementales et/ou les corps constitués, pourraient formuler des propositions sur une question précise ou un sujet à approfondir. Les propositions seraient alors débattues avec le public vers la fin du débat public lors d'une réunion publique dédiée* » (voir [annexe n°9](#) - compte-rendu de la Conférence citoyenne).

Des ateliers ont ainsi été co-organisés par la CNDP et l'AGORAH (agence d'urbanisme de La Réunion).

Trois ateliers ont ainsi traité des sujets identifiés par la Conférence citoyenne : réaménagement, espace public et

mobilité. Il s'agissait de croiser les regards entre divers acteurs de la démocratie sociale et environnementale (associations environnementales, des représentants des publics porteurs de handicaps, des professionnels, des représentants des corps constitués, des institutions, des transporteurs, etc.) et des experts des sujets traités (universitaires notamment).

Tout en respectant les mesures sanitaires relatives à la COVID, 36 représentants associatifs et universitaires ont contribué aux réflexions proposées lors de chaque atelier et à l'élaboration de propositions. Ils se sont déroulés en matinée dans les locaux de l'AGORAH en trois parties : une première partie en grand groupe pour poser les objectifs de la rencontre et les règles de fonctionnement, une deuxième partie répartissant les experts en trois sous-groupes afin d'obtenir des échanges plus fructueux et une troisième partie consacrée à la restitution en commun, avec un partage final.

Les sujets traités ont été les suivants :

### **Atelier 1 - Quelles fonctions urbaines pour le futur barchois ?**

le 1<sup>er</sup> octobre matin

L'atelier portait sur : la vocation touristique du site, le renforcement de la polarité et la mixité des fonctions urbaines, le lien avec les quartiers environnants, la valeur ajoutée du projet en terme de développement économique, d'attractivité, le lien avec les autres projets structurants



### **Atelier 2 - Quels espaces publics pour une réappropriation du front de mer ?**

le 15 octobre matin

Le Barchois en tant qu'espace de loisirs, de culture, avec une vocation sociale à donner, création de lieux de vie permettant le lien social, le lien avec l'océan



### **Atelier 3 - La mobilité : quels leviers pour fluidifier la circulation, limiter l'impact environnemental, comment stationner et favoriser les modes actifs ?**

le 29 octobre matin

Le transport collectif, les modes doux, l'accessibilité, la fluidification du trafic, l'articulation entre les modes de mobilité existants ou à venir, la limitation de la congestion sur le territoire nord.



Chaque atelier a fait l'objet d'un compte-rendu synthétique publié sur la plateforme du débat ([Cahiers d'acteurs 1, 2 et 3](#))

## Liste des structures représentées aux ateliers thématiques

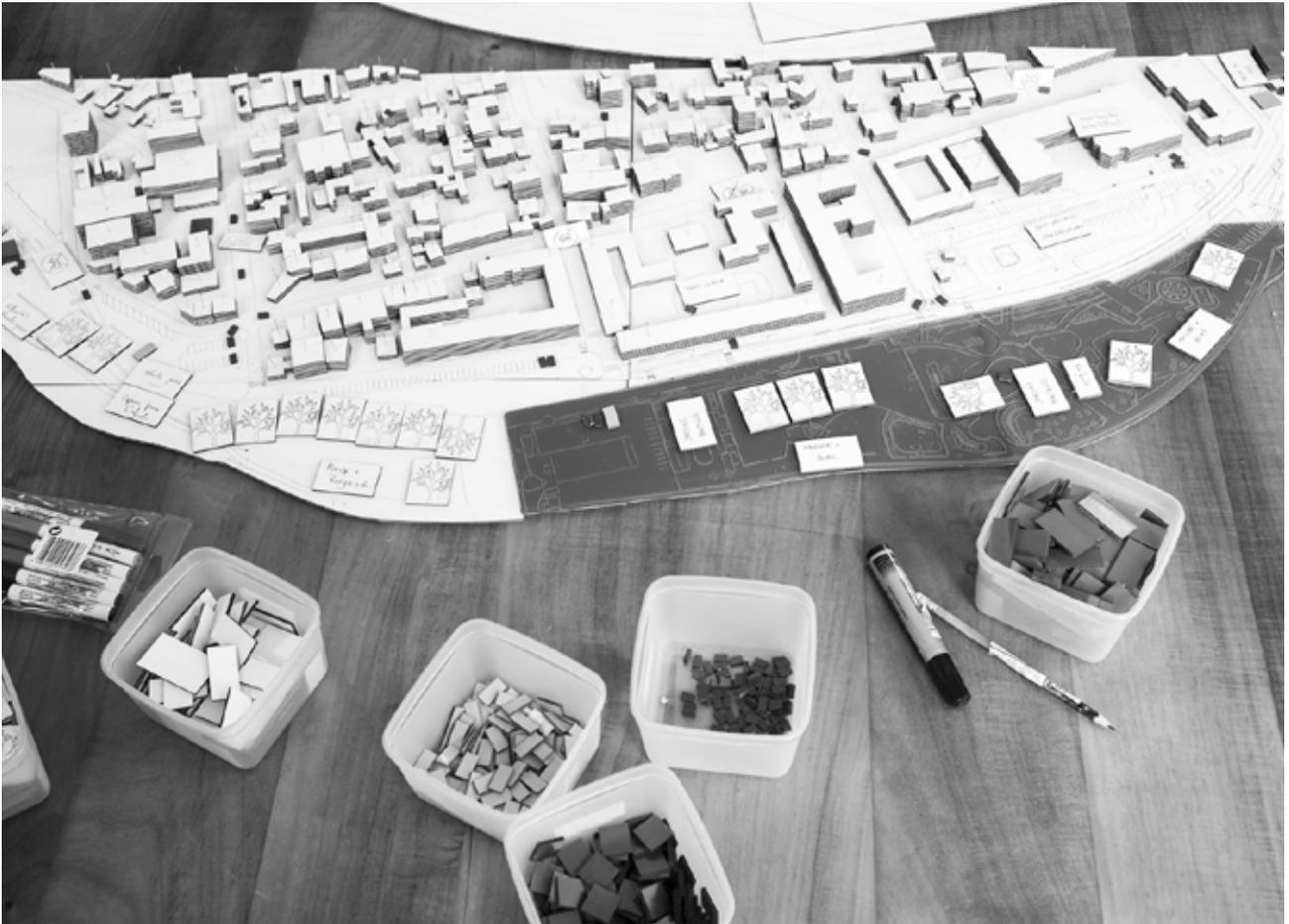
EDF
Association Acteurs économiques du Barachois
CCEE - Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement
Atmo réunion - Observatoire de la qualité de l'air
CESER - Conseil Economique Social Environnemental Régional
Syndicat du sucre
Association Vélo vie
Université : sociologie
CAUE - Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement
SODIPARC - stationnement de la ville de Saint-Denis

Association Ti Train Lontan
Ecologie Réunion
SREPEN - Société Réunionnaise pour l'Etude et la Protection de l'Environnement
Association Autisme Réunion - Alefpa
SEOR - Société d'Etudes Ornithologique de La Réunion
Globice - ONG sciences et conservation des cétacées La Réunion
Association Dionysienne des Commerçants
Conseil Départemental - spécialiste du stationnement et des routes
Agence Française de Développement
ATMO - Observatoire qualité de l'air
Expert biodiversité (Biotope)
Syndicat des artisans taxis de La Réunion

D'autres acteurs, associatifs, politiques ou autres, ont apporté une contribution au débat en publiant un cahier d'acteur. Vingt-deux cahiers d'acteur ont été publiés.

CAHIERS D'ACTEURS	LIBELLÉ
CA1	Compte-rendu atelier thématique n°1
CA2	Compte-rendu atelier thématique n°2
CA3	Compte-rendu atelier thématique n°3
CA4	SREPEN - Société Réunionnaise pour l'Etude et la Protection de l'ENvironnement - Réunion Nature Environnement
CA5	ATR-FNAUT - Alternatives Transports Réunion - Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports
CA6	AID - Association Initiatives Dionysiennes
CA7	Association Vie Océane
CA8	Extinction Rebellion

CA9	CCC - Conseil Consultatif Citoyen
CA10	Parti Communiste de La Réunion
CA11	Association Ecologie Réunion
CA12	Partie de Gauche et La France Insoumise de La Réunion
CA13	Patrice Rivière
CA14	Conservateur musée Leon Dierx
CA15	Ordre des Architectes
CA16	Conseil des jeunes dionysiens
CA17	ANSAMB - Bulle
CA18	UCD - Union des Commerçants
CA19	ATTAC - Réunion Association pour la taxation des transactions financières et pour l'action citoyenne
CA20	The Shifters - Groupe Local de La Réunion
CA21	Association Objectif Paysage
CA22	Pacte de Transition Collectif Saint-Denis de La Réunion



## LES ATELIERS MAQUETTES



La Conférence citoyenne a souhaité que soient mis en place « Trois ateliers participatifs avec trois mini-publics différents sur le réaménagement du Barachois et l'articulation des projets afin d'identifier les priorités et les besoins, en travaillant sur les maquettes produites par l'école d'architecture. Le premier

atelier, inspiré de « l'atelier de la relève » serait effectué avec des étudiants de disciplines différentes. Le deuxième atelier pourrait être organisé avec les riverains et le troisième avec les commerçants » (CR Conférence citoyenne).

Des ateliers participatifs ont ainsi été organisés afin de croiser les regards des différents publics concernés, inspirés de la méthode du « Planning for real ». Ces ateliers avaient comme objectif principal la recherche d'arguments qualitatifs. Il s'agissait au niveau de la méthode de :

- se mettre d'accord sur les problématiques identifiées sur le barachois ;
- rendre le projet NEO cohérent avec les besoins des habitants ;
- valoriser les connaissances des participants
- échanger et produire de la délibération entre les participants.

L'organisation des ateliers s'est faite en partenariat avec l'ENSAM, qui a réalisé deux maquettes du Barachois à l'échelle du 1/2000° et du 1/500° (par Hannah Ingar). Ces maquettes ont été utilisées comme support aux ateliers « trace ton barachois » dits plus souvent « atelier maquette ».

Sur inscription internet, trois ateliers ont accueilli une quarantaine de participants et ont été organisés en matinée les 10 et 19 octobre en salle de l'ancienne mairie de Saint-Denis, le 21 novembre, à l'école d'architecture au Port. Ces ateliers se sont inspirés de la méthode du « Planning For Real », dont l'organisation se fait sur un temps long (6 mois) avec les habitants d'un quartier. Les délais du débat public étant plus courts, les ateliers ont été adaptés et se sont déroulés chacun sur une matinée. Sans doute trop rapides, pour ce type d'exercice où les problématiques doivent être approfondies avant de faire des propositions d'aménagement, les échanges ont néanmoins été riches et appréciés des participants.

Ils ont été animés par le directeur de l'école d'architecture, accompagné d'un ethno-sociologue, d'un professeur de

l'Université de La Réunion, d'un historien et d'un paysagiste, enseignants à l'école d'architecture et, bien sûr, de l'équipe du débat. Cette modalité du débat, qui visait à recueillir des arguments qualitatifs, a accueilli un public dont les profils étaient très diversifiés.

Il s'agissait, à partir des éléments du projet, de la distribution de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, fournis aux participants en début de séance, d'engager une discussion libre sur les sujets souhaités par les participants mais relatifs à l'aménagement du Barachois dans le cadre du projet NEO. Chacun a pu s'exprimer sur les difficultés de la traversée de Saint-Denis, les contraintes, les freins pour aménager un espace public mais également sur les atouts du Barachois, les potentiels existants, le patrimoine à sauvegarder, la mémoire du lieu à conserver, voire à réhabiliter, sur les aménagements futurs souhaités au-delà du périmètre proposé... A l'issue de ces échanges, les participants étaient sollicités à imaginer le devenir du Barachois autour des maquettes mises à disposition et en utilisant des outils pédagogiques pour illustrer leurs souhaits : arbres, bancs, cheminements piétonniers, etc...





---

## LES DÉBATS MOBILES

Les membres de la Conférence citoyenne ont souhaité une forte mobilité du débat, « aller à la rencontre du public », avec une présence marquée, sous forme de stands tenus sur les marchés ou lieux fortement fréquentés (exemple du jour de réception au conseil régional pour le « bon mobilité ») et les grands événements dans toute La Réunion tels que la foire de Bras-Panon, le SAKIFO à Saint-Pierre, le salon de la Maison à Saint-Denis (entre autres lieux identifiés par la conférence de citoyens). Les débats mobiles permettent de toucher de manière ciblée des lieux plus éloignés et des publics isolés ou qui ne

viendraient pas spontanément vers le débat. C'est un outil qui se déploie sur tout le périmètre du débat. L'inconvénient des débats mobiles est leur caractère faiblement délibératif. Ils seront principalement un lieu d'information mais également de recueil de contributions individuelles ou collectives, idéalement avec un questionnaire à préparer.

Cependant, la plupart des événements de l'île identifiés ont été annulés en raison de la crise sanitaire. Les débats mobiles ont par conséquent dans un premier temps été abandonnés.

### › Ajustement en décembre

Néanmoins, les établissements scolaires reprennent les cours en présentiel. L'équipe du débat décide alors d'aller à la rencontre des lycéens et organise des débats mobiles dans les établissements volontaires. Ces débats mobiles ont l'avantage de permettre de mieux utiliser les tables VR pendant de mois de décembre, auprès d'un public jeune, et grâce à la collaboration

d'un certain nombre d'enseignants venus à la MDD pendant les mois précédents.

Au mois de décembre, trois lycées accueilleront la table VR et l'équipe du débat pour permettre à des centaines d'élèves d'appréhender les enjeux du projet et d'en débattre.

## LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU DÉBAT NEO

A partir du 15 avril

A partir du 15 avril

Du 15 avril au 15 juillet  
(tous les samedis)

Semaine du 20 avril

Semaine du 27 avril

18 avril

Du 1er au 10 mai

2 mai

Semaine du 4 mai

Semaine du 4 mai

Du 15 au 17 mai

Semaine du 18 mai

Du 29 au 31 mai

Semaine du 1er juin

6 juin

7-10 juin

19 juin

Semaine du 22 juin

4 juillet

Semaine du 8 juillet

Ouverture de la Maison NEO

Pique-niques d'Initiative Locale

Balades urbaines

Événement d'ouverture avec Cirano (Saint-Denis)

Atelier de la relève inspiré du "planning for real" (université de Saint-Denis)

Débat mobile - Marché de nuit au Barchois

Débat mobile - Salon de la Maison (Saint-Denis)

Débat mobile - Marché de nuit au Barchois

Débat mobile - Foire de Bras-Panon

Atelier avec les commerçants inspiré du "planning for real" (Saint-Denis)

Débat mobile - Electropicales (Barchois)

Atelier avec les riverains inspiré du "planning for real" (Saint-Denis)

Débat mobile - Festival Sakifo (Saint-Pierre)

Atelier thématique sur les 4 grands thèmes

Débat mobile - Marché de nuit au Barchois

Débat mobile - Fête du Chouchou (Salazie)

Débat mobile - Marché de Saint-Pierre

Réunion publique autour des propositions sur les 4 grands thèmes

Marché de nuit au Barchois

Événement de clôture avec Cirano (Saint-Denis)

Calendrier des événements du débat prévus avant la crise et leur ajustement au contexte sanitaire

### › Avenant à l'accord-cadre des marchés publics

Dans l'optique de gagner en réactivité et de bénéficier de la TVA locale sur certaines dépenses, un avenant au marché cadre a été négocié, afin que les dépenses liées aux débats mobiles et la restauration soient gérés directement par le secrétariat général du débat.

Cela a permis non seulement de faire des économies de budget mais aussi de gagner du temps, de gérer sur place les visites sur site et de faire le lien avec les prestataires locaux pour tout ce qui concerne le débat mobile et la restauration.



---

## PUBLICATION DES PREMIERS ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Les premiers enseignements sont issus du traitement d'environ 60% des données au 14 décembre 2020.

Ils ont donc été publiés avant la fin du débat (le débat se poursuivait en ligne jusqu'au 31 décembre).

Ils ont également fait l'objet d'une émission de radio pendant laquelle le président de la commission particulière a présenté ces enseignements et échangé avec le public et les responsables du projet. Cela a donné l'occasion au public d'y répondre (puisque le débat se poursuivait en ligne jusqu'au 31 décembre 2020) et aux porteurs du projets d'apporter des éclairages supplémentaires.

L'objectif de la publication de ces premiers enseignements était de faire un premier retour auprès du public et de s'engager dans une forme de co-construction des conclusions ; il aurait nécessité davantage de temps pour s'engager dans une véritable écriture collaborative.

Dans la partie suivante, les conclusions du débat issues de l'analyse argumentative de l'ensemble des contributions du public s'inscrivent dans cette continuité.

Les premiers enseignements ont été publiés sur le site du débat NEO le 14 décembre 2020 : (voir annexe n°13) <https://neo.debatpublic.fr/wp-content/uploads/DebatNEO-premiers-enseignements.pdf>







# 3

LE DÉBAT PUBLIC NEO

## RÉSULTATS DU DÉBAT / CARTOGRAPHIE DES ARGUMENTS

Les résultats présentés ci-dessous résultent d'une analyse par la commission des arguments exprimés par le public pendant le débat. Le corpus étudié comprend l'ensemble des contributions écrites publiées sur le site du débat ou sur la plateforme ainsi que les comptes-rendus des ateliers et verbatims des 7 événements publics radiodiffusés.

L'équipe du débat a répertorié l'ensemble des arguments qui ont été échangés pendant le débat, réunis dans ce corpus. **Le tableau qui en est issu est consultable sur le site du débat.**

L'analyse argumentative est le type d'analyse qui correspond aux principes des démarches participatives : elle permet une meilleure prise en compte de tous les arguments même ceux qui sont isolés ou émis qu'une seule fois. En effet, le nombre de fois où un argument est répété n'est pas comptabilisé. Tous les arguments sont traités de manière équivalente, quel que soit le nombre de fois où ils sont répétés ou le statut de la personne qui les porte.

L'analyse des arguments a été complétée par une analyse lexicométrique qui se concentre non pas sur les arguments mais sur les structures lexicales. Alors que l'analyse argumentative exige un travail humain important (identifier, extraire et classer les arguments), l'analyse lexicométrique nécessite des logiciels complexes, c'est pourquoi elle est faite en partenariat avec le **Laboratoire d'Études et de Recherches Appliquées en Sciences Sociales de l'Université Toulouse 3**. L'analyse lexicométrique travaille sur les occurrences et les connexions lexicales : elle permet de compléter et enrichir les enseignements de l'analyse argumentative, mais seule cette dernière permet de garantir qu'aucun argument n'échappe à l'analyse conformément au principe d'équivalence.

La conférence citoyenne qui a organisé le débat avait identifié quatre grands axes : environnement, mobilité, aménagement et gouvernance. La pertinence de l'articulation autour de ces 4 grands axes s'est confirmée pendant le débat.

Le projet NEO est présenté par la co-maîtrise d'ouvrage comme un projet d'aménagement du Barchois qui repose sur une infrastructure routière. Cependant, les analyses des contributions montrent que pour le public, c'est la problématique de la mobilité qui apparaît comme prioritaire, c'est pourquoi ce compte-rendu présente cette thématique en premier.

L'analyse des contributions montre par ailleurs des interrogations sur les conséquences potentielles du projet sur la situation du trafic automobile. Le public a formulé de nombreuses propositions pour y répondre.

Par ailleurs, l'aménagement du Barchois a également suscité de nombreuses propositions.

Pour rappel, le débat public, conformément au Code de l'environnement doit permettre de débattre de « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ainsi que ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. [Le débat] permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Ce débat ou cette concertation porte également sur les modalités d'information et de participation du public après sa clôture ». L'analyse des arguments échangés présentée dans cette partie montre que l'ensemble de ces éléments ont pu être abordés. Ils sont présentés à travers le plan ci-dessous.

Toutes les sources sont consultables sur le site du débat : [neo.debatpublic.fr](http://neo.debatpublic.fr)

**A1** avis déposé sur la plateforme participative du débat

**Q1** question déposée sur la plateforme participative du débat

**CA1** cahier d'acteur déposé sur la plateforme participative du débat

**NAK1** Neo An Kamarad - contribution de groupe (voir modalités du débat)

**QQ1** questionnaire qualitatif, proposé suite à l'utilisation de la table de réalité virtuelle

LE CONTEXTE : UN DIAGNOSTIC CLAIR

1

LE STATU QUO EST-IL UNE OPTION ?

2

DANS L'ÉTAT ACTUEL, LE PROJET RÉPOND-IL À LA PRIORITÉ DU PUBLIC ?

3

LES VARIANTES DU PROJET : LES ARGUMENTS SUR LES TRACÉS PROPOSÉS

4

DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

5

LES SOLUTIONS ALTERNATIVES : COMMENT LIBÉRER LE BARACHOIS DE LA VOITURE ?

6

1/ Déplacer le trafic : les alternatives aux variantes

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

DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL

7

QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

8

ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

9

LA GOUVERNANCE

10

LE POIDS DE LA DÉFIANCE

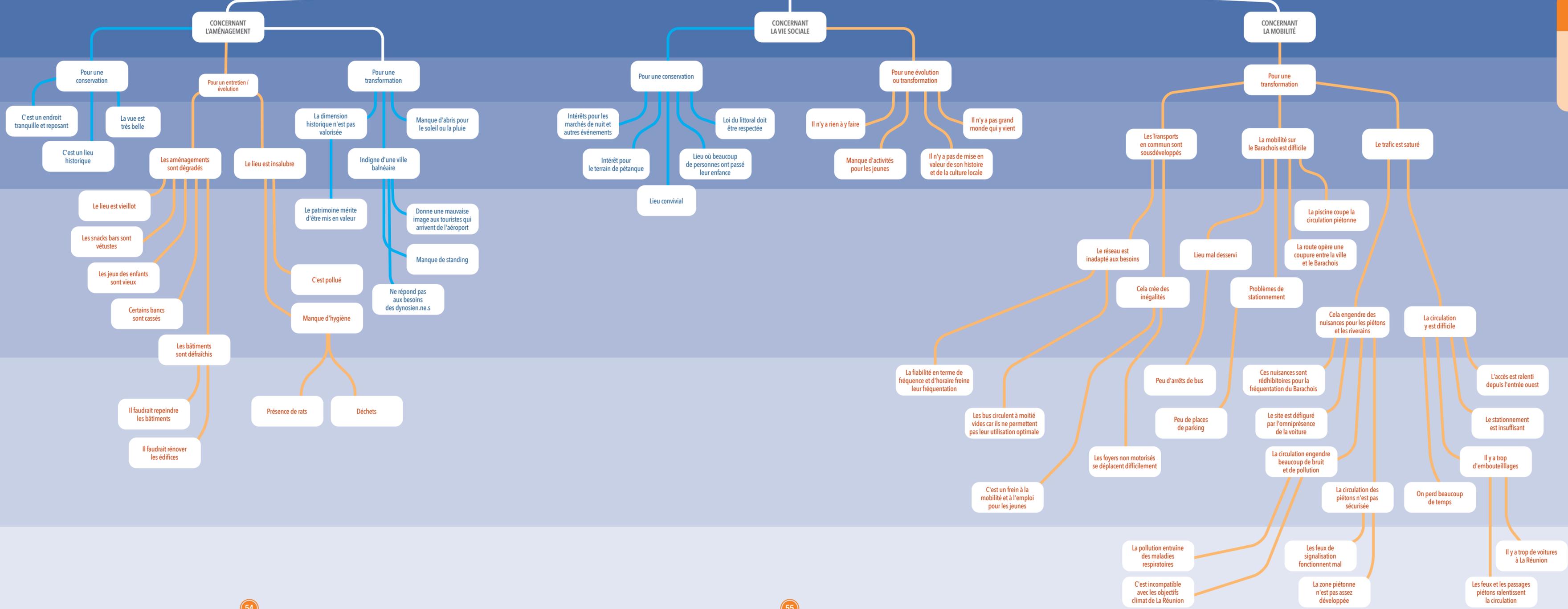
11

POURSUIVRE LA DYNAMIQUE PARTICIPATIVE POUR RÉPONDRE À LA PRIORITÉ DU PUBLIC

12

CONSTAT :

QUEL EST LE DIAGNOSTIC DU PUBLIC ?



### › Enseignements :

L'analyse des arguments montre que le diagnostic du public sur le contexte dans lequel s'inscrit le projet NEO peut être divisé en trois catégories : mobilité, aménagement et vie sociale.

Un consensus extrêmement clair est établi sur la partie concernant la mobilité : une série d'arguments vont dans le même sens, sans qu'aucun contre-argument ne soit émis, aucune position dissidente.

Ainsi, pour le public qui s'est exprimé :

- La saturation du trafic est un problème qui dépasse le périmètre du projet et qui induit des nuisances, des difficultés, voire des souffrances
- La mobilité *sur* le Barachois rencontre également les mêmes difficultés et nuisances.
- Les transports en commun sont sous-développés : le réseau de transports en commun est inadapté, insuffisamment développé et peu fiable, cela entretient la saturation du trafic et génère des inégalités en bloquant l'accès à l'emploi notamment des jeunes.

**C'est le premier enseignement de ce débat public : les difficultés liées à la mobilité, déjà soulevées lors d'autres procédures participatives de l'île, sont une préoccupation majeure pour le public et font l'objet d'un diagnostic clair et partagé.**

Les éléments de diagnostics sont plus contrastés concernant le réaménagement du Barachois.

L'analyse argumentative montre que les différents points de vue du public sur le réaménagement du Barachois donnent lieu à des objectifs différents entre ceux qui souhaitent le conserver tel quel, ceux qui souhaitent le faire évoluer et ceux qui souhaitent une véritable transformation.

Une troisième série d'arguments concerne la vie sociale sur le Barachois. Le Barachois est aujourd'hui identifié comme un lieu de sociabilité et de convivialité. Cependant, pour une partie du public, et notamment la jeunesse, le manque d'activités sur le Barachois le rend peu attractif.

Le maître d'ouvrage, dans le dossier soumis au débat, rejoint le diagnostic du public sur la mobilité et fait le lien entre « état du Barachois » et « circulation » ; il est également en accord avec le public sur la faiblesse de l'offre en transports en commun.

Selon la co-maîtrise d'ouvrage, le projet ne répondra que partiellement au premier point puisque le projet n'a pas vocation à résoudre les problèmes de trafic sur le front de mer (« *NEO ne vise pas à directement fluidifier le trafic de Saint-Denis vers Sainte Suzanne* » - Q105).

Et sur le deuxième, le projet permettrait, selon la co-maîtrise d'ouvrage, d'améliorer l'offre de transport en commun grâce à la création d'une voie dédiée en site propre : « *Pour accompagner les ambitions visant à développer et structurer l'offre de transport en commun, NEO prévoit une voie dédiée appelée "site propre" pour la circulation d'un transport en commun performant et fiable, dans les deux sens de la circulation.* » (DMO page 51).

## LE STATU QUO EST-IL UNE OPTION ?

**De ce diagnostic partagé, il ressort une priorité nette pour le public : répondre à l'enjeu de la saturation automobile, « la priorité c'est bien le désengorgement et toutes les minutes qu'on passe dans les bouchons » (17/12/20, émission radio RTL).** Ce qui rejoint à la fois les conclusions des débats et concertations précédents, et les conclusions de l'étude de contexte. Au-delà des nuisances (environnementales, sonores, sanitaires, etc.) et difficultés mentionnées (inégalités sociales, temps perdu, etc.) le public manifeste aussi parfois des souffrances liées à la situation.

*Message Twitter*

Je trouve ce débat bien intéressant ;  
Mais je vous en prie, faites au mieux.  
Je dois faire 1h45 de route de l'Est  
vers St Denis tous les jours. C'est  
désolant, épuisant, et malheureux.  
Oui je suis malheureuse pck j'aime  
mon travail, mais je n'aime pas y  
aller. 😞

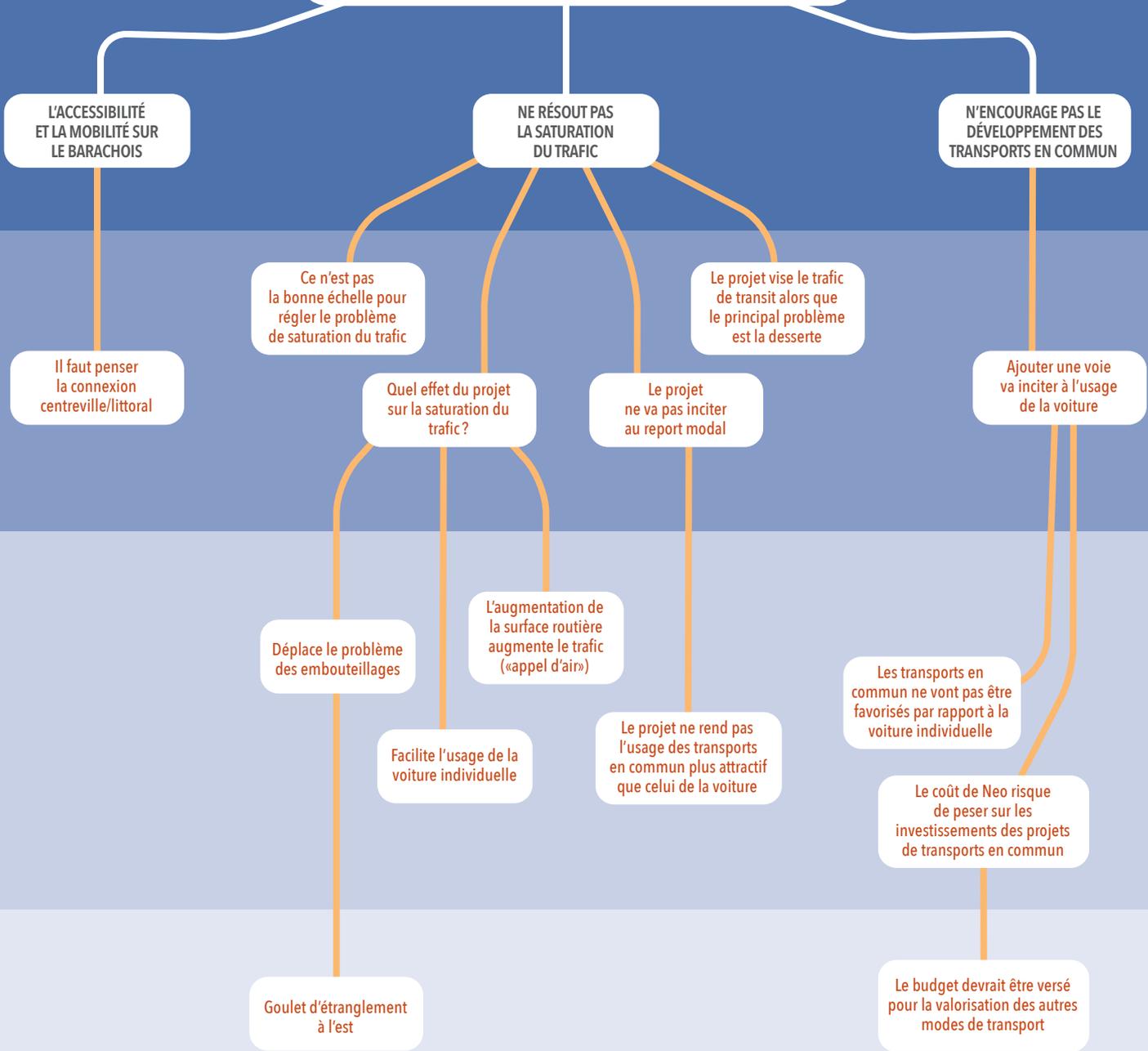
Une impatience se manifeste donc à cet égard et une réponse est attendue sur ce point : « on attend toujours d'autres moyens de déplacement que la voiture, parce qu'il y a trop de voitures à La Réunion, bientôt on ne pourra plus rouler, se placer » (15/09/20, émission de radio RTL) ou encore

« Quand je vois les embouteillages du matin et du soir À L'OUEST ET À L'EST. je constate que c'est toute la traversée du chef-lieu qui pose problème. La rocade sud inaugurée en 2008, si mes souvenirs sont bons, a mis plus de trente ans à voir le jour : devra-t-on attendre aussi longtemps pour résoudre cet épineux problème en contemplant les dauphins depuis la NRL ? » (Q9)

Enfin, l'analyse des arguments montrent que de nombreuses contributions manifestant une attente, voire une impatience, vis-à-vis du projet NEO s'attendent à ce que le projet apporte une réponse à la priorité du public : la fluidification du trafic ou la lutte contre sa saturation. Ces contributions sont principalement issues de la modalité *Neo An Kamarad*, une des seules modalités où l'apport d'information ne peut être garanti, puisqu'elle reposait sur une logique auto-portée. Exemples : Neo est une « Bonne idée pour réduire les embouteillages » (NAK2658), « C'est bien pour éviter les embouteillages » (NAK2657), « Bonne idée, il y aura moins d'embouteillages » (NAK2632), « C'est innovant ça évite les embouteillages » (NAK2630), « Bonne idée pour améliorer la circulation » (NAK2627), « Bonne idée pour réduire les embouteillages » (NAK2556), « C'est une bonne chose pour désengorger Saint Denis car trop de circulation » (NAK2463), « il faut que cette nouvelle entrée sur Saint-Denis résout réellement le problème des embouteillages » (NAK56), etc.

**Pour toutes ces raisons, le statu quo n'est pas une option pour le public en ce qui concerne la question des difficultés de mobilité. Le débat public NEO a ouvert, une nouvelle fois (après la NRL, Run Rail, Tao, la RN2, la RN3 etc.) le débat sur la mobilité à la Réunion et le public a manifesté, une nouvelle fois, la nécessité d'une réponse coordonnée.**

# SELON LE PUBLIC, LE PROJET NEO RÉPOND-IL À SON DIAGNOSTIC SUR LA MOBILITÉ ?



## DANS L'ÉTAT ACTUEL, LE PROJET RÉPOND-IL À CETTE PRIORITÉ DU PUBLIC ?

Selon la co-maîtrise d'ouvrage, NEO est un projet d'aménagement : « *le premier objectif que nous avons, c'est réaménager cette façade, lui redonner une vie qu'elle n'a plus aujourd'hui. Accessoirement, effectivement, il faut traiter la question de la mobilité, parce qu'actuellement il y a 24 à 25 000 véhicules qui passent par jour sur ce Barachois. Les gens qui viennent ou qui vont dans les restaurants savent combien c'est pollué, qu'il y a du bruit, etc., donc il faut la traiter aussi, mais la question fondamentale et essentielle est la question de l'aménagement* » (Jean-Pierre Marchau,

17/12/20, émission radio RTL). Et ce projet d'aménagement n'a pas vocation à résoudre les problèmes de trafic sur le front de mer (« *NEO ne vise pas à directement fluidifier le trafic de Saint Denis vers Sainte Suzanne* » - Q105).

**Ainsi, le projet NEO n'a pas vocation à répondre directement à cette préoccupation du public. Cependant, des inquiétudes portent sur les conséquences du projet sur l'évolution du trafic et l'aggravation potentielle du problème.**

### › Enseignements :

On constate des interrogations sur les conséquences du projet sur l'évolution du trafic et sur le développement des transports en commun.

#### A. LA CONSÉQUENCE DU PROJET SUR L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Le projet NEO visant toutefois à une amélioration de la circulation automobile (« *on va améliorer les choses dans le cadre de NEO, mais on ne va pas résoudre intégralement les congestions sur Saint-Denis* », Réf. ouverture - émission radio du 15 septembre), des interrogations portent sur la création d'un « appel d'air » : « *De nombreuses études montrent que lorsqu'on augmente la surface routière, la circulation finit par augmenter et le trafic se densifie à nouveau, c'est ce qui est appelé l'équilibre de Nash en mathématiques avec le paradoxe de Braess* » (CA21). En d'autres termes, « *plus on fait de place pour la voiture plus elle est présente* » (CA8)

Le projet est présenté comme accompagnant ou permettant une évolution du trafic (« *Les études de trafic engagées par la co-maîtrise d'ouvrage démontrent qu'une augmentation de l'usage des voitures particulières est à prévoir* » - DMO, p.51) que la maîtrise d'ouvrage semble estimer à 3% (Des études de trafic « *ont notamment intégré une évolution de trafic de à 0,9% par an sur les années 2016 à 2030 et une*

*augmentation de trafic de 3% liée à la réalisation du projet NEO* » - Q98) que le projet a pour vocation d'absorber « *Le maintien de la route nationale à 2x1 voie n'est pas apparu suffisant pour absorber les hausses de trafic.* » (Q118). C'est donc bien dans le sens de « plus de voitures » que s'oriente le projet NEO. Mais selon la co-maîtrise d'ouvrage, cette augmentation du trafic est limitée par la saturation du trafic : « *les bouchons sur le Boulevard Lancastel dans un sens, et entre la Jamaïque et la Cité des Arts dans l'autre sens, constituent et constitueront même à la livraison de NEO des verrous sur la RN2 limitant ainsi l'augmentation du trafic* » (Rép. MO, Q98). **Il convient donc de clarifier si l'augmentation du trafic serait provoquée par le projet NEO ou si le projet NEO a pour vocation à accompagner une augmentation prévue par ailleurs, et quels seraient les effets de NEO sur les comportements, en d'autres termes, le projet va-t-il créer un appel d'air et comment celui-ci est-il estimé ?**

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

### 3 . DANS L'ÉTAT ACTUEL, LE PROJET RÉPOND-IL À LA PRIORITÉ DU PUBLIC ?

La question plus générale sur la place de la voiture à la Réunion a ainsi été soulevée par ce débat : *« La voiture tient une trop grande place à La Réunion. Est-ce qu'on anticipe bien l'après pétrole ? La transition à marche forcée pourrait très bien arriver plus vite que l'on y pense et sur l'île nous ne serons pas prêts. Nous avons des trains de retard sur certaines grandes villes de métropole... »* (QQ179).

Cette interrogation participe aux questionnements du public sur les objectifs de NEO. En effet d'un côté celui-ci favorise ou accompagne le développement du trafic automobile, et, de l'autre, affirme limiter ce développement : *« 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 »* (Rép. MO Q59). **La réduction du trafic automobile figure-t-elle dans les objectifs de NEO : si oui, à quelle échéance ? et comment est-ce compatible avec l'augmentation de la capacité routière ? Si non, lequel est prioritaire ?**

#### **B. LES CONSÉQUENCES DU PROJET SUR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN**

Parmi les objectifs du projet NEO figure le développement des transports en commun (DMO p.51). En effet, selon la co-maîtrise d'ouvrage, ce développement est permis par la création d'une voie en site propre (*« pour accompagner les ambitions visant à développer et structurer l'offre de transport en commun, NEO prévoit une voie dédiée appelée "site propre" pour la circulation d'un transport en commun performant et fiable, dans les deux sens de circulation »* - DMO p.51).

*« Visons alors pour notre ville et pour notre île une diminution de l'utilisation de la voiture individuelle. De nombreuses villes y arrivent, pourquoi pas nous ? Dans de nombreuses villes il est même impensable de s'acheter une voiture tellement ce serait plus contreproductif de l'utiliser à la place des transports en commun, de prendre son vélo et de marcher. Pourquoi ? Cela a été orienté par les politiques publiques d'aménagement de la ville. Ce type de projet mise encore une fois sur la voiture individuelle ! Catastrophe ! »* (commentaire Q120)

Cependant des interrogations du public quant aux effets du projet sur le développement des transports en commun portent sur deux principaux points :

**Tout d'abord, des interrogations portent sur le coût de l'infrastructure qui risque de peser sur les besoins d'investissement dans le développement des transports en commun.**

En effet, certains craignent que le coût du projet NEO puisse *« mettre en péril les investissements en matière de développement des transports en commun dans le Nord et sur l'île »* (CA22). C'est pourquoi des arguments et propositions vont dans le sens d'un fléchage de ce budget vers le développement des transports en commun (*« Utilisons cet argent pour la politique des transports en commun, pour diminuer la place de la voiture. Une route ne nous fera pas changer de comportement, or ce changement est obligatoire dans une île où la place est contrainte, où nous sommes de plus en plus nombreux »* - QQ177). **Notons que de nombreuses questions adressées à la co-maîtrise d'ouvrage interrogent sur les priorités entre Run Rail, Tao et NEO : les finances publiques des collectivités permettent-elles de tout faire ? Si non, lequel de ces projets est prioritaire ?**

**Ensuite, d'autres interrogations portent sur la création d'une voie supplémentaire pour la voiture individuelle qui risque d'inciter davantage à son utilisation et de ne pas encourager le changement d'usage et le report modal.**

Pour inciter au développement des transports en commun, un certain nombre d'arguments ont insisté sur la nécessité de rendre son usage attractif et compétitif par rapport à l'usage de la voiture, car *« qu'elles soient visibles de tous ou pas, les voitures seront là, et c'est encore ce mode de déplacement qui sera favorisé et encouragé par ce projet »* (Q70). Rendre l'offre de transport en commun attractif est le moyen proposé par les acteurs de l'atelier thématique n°3 pour favoriser le report modal (CA3). C'est pourquoi *« NEO est un projet qui se doit d'être osé ! Non pas*

*dans la quantité d'argent pour dépenser mais dans son courage à initier de nouveaux comportements en termes de vivre ensemble » (CA21).*

**Il convient ainsi de préciser comment, et selon quel scénario, il serait envisagé de développer simultanément l'usage des transports en commun et l'usage de la voiture.**

### **Demandes de précision et recommandations :**

**La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser :**

- **si l'augmentation du trafic attendue est provoquée par le projet NEO ou si le projet NEO a pour vocation à accompagner une augmentation prévue par ailleurs, et quels seraient les effets de NEO sur les comportements, en d'autres termes, le projet va-t-il créer un appel d'air et comment celui-ci est-il estimé ?**
- **la réduction du trafic automobile figure-t-elle dans les objectifs de NEO : si oui, à quelle échéance ? et comment est-ce compatible avec la suppression du dernier verrou à 1X2 voies ? Si non, lequel est prioritaire ?**
- **les finances publiques des collectivités permettent-elles de faire Tao, RUN RAIL, NEO ? Si non, lequel de ces projets est prioritaire ?**
- **comment, et selon quel scénario, il serait possible de développer *simultanément* l'usage des transports en commun et l'usage de la voiture.**

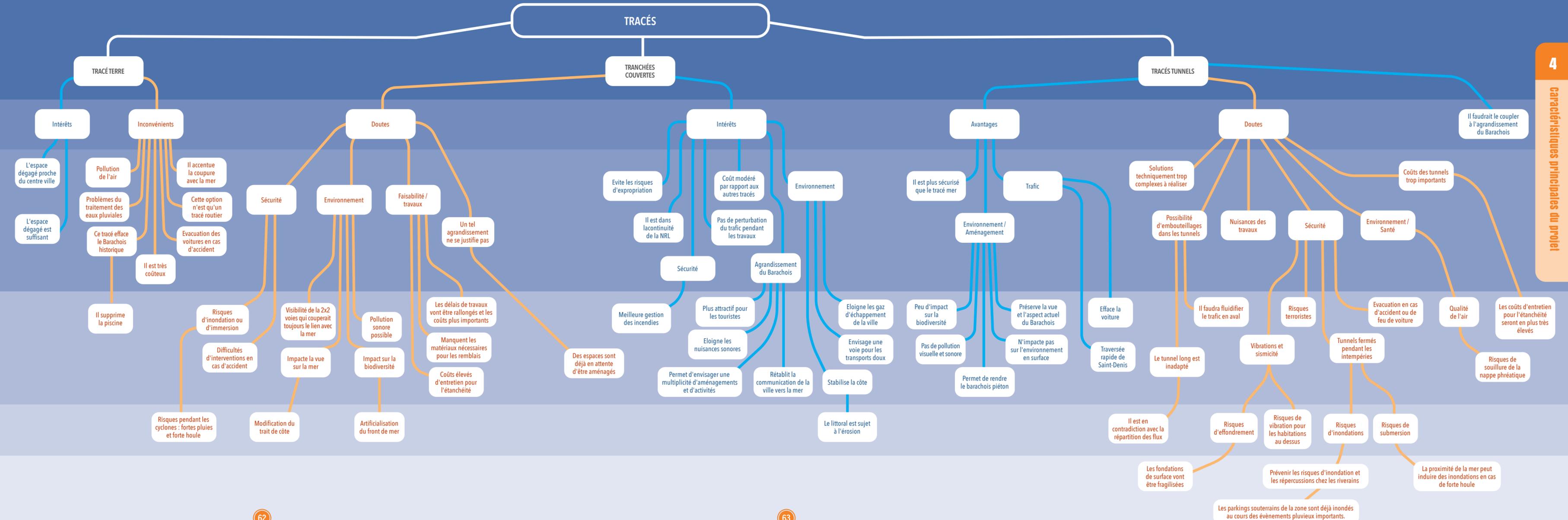
# LES ARGUMENTS SUR LES TRACÉS PROPOSÉS

La co-maîtrise d'ouvrage a soumis au débat un projet constitué de 5 variantes sur le volet de l'infrastructure routière. Comme indiqué plus haut, le débat public n'a pas vocation à ne débattre que

des caractéristiques du projet, son champ est bien plus large : opportunités, objectifs, alternatives, impacts sur l'environnement, etc. Le public a ainsi dézoomé par rapport au choix entre les cinq tracés,

conformément à l'esprit de la procédure. Il s'est donc saisi de thématiques en lien avec le projet qui lui ont paru prioritaires.

Pour autant le public a pu découvrir dans le détail les propositions de tracés au travers de plusieurs moyens - table de réalité virtuelle, atelier maquette notamment - et a exprimé des points de vue sur ces scénarii.



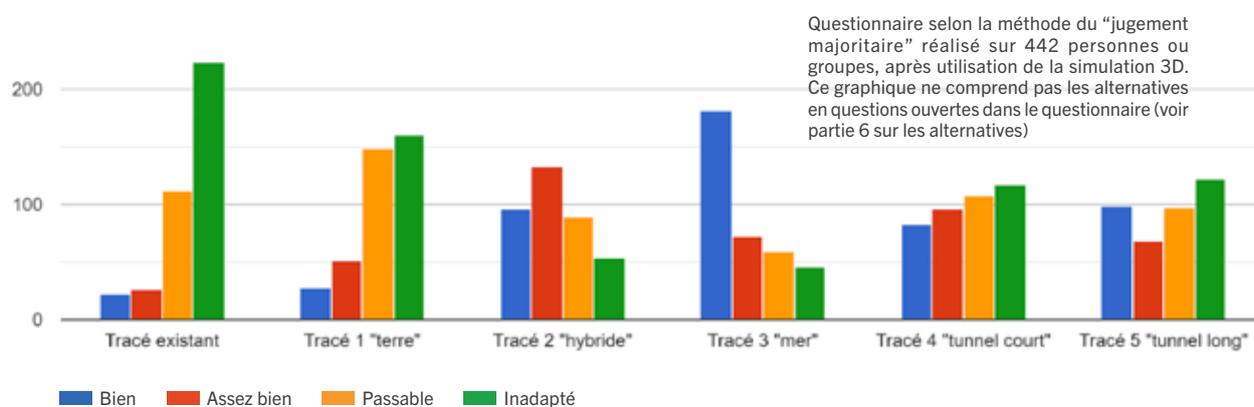
## 4 . LES VARIANTES DU PROJET : LES ARGUMENTS SUR LES TRACÉS PROPOSÉS

### › Enseignements :

L'analyse argumentative montre que le public a principalement appréhendé la question des tracés par famille : tranchées couvertes ou tunnel. Chaque famille présente une série d'avantages et une série d'inconvénients.

L'analyse argumentative révèle que le public est divisé sur la question des tracés. 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 deux cas, la question des risques ou des difficultés techniques inquiète.

### COMMENT JUGEZ-VOUS LES DIFFÉRENTS TRACÉS ÉTUDIÉS ?



Les réponses aux questionnaires du jugement majoritaire effectué par une partie de celles et ceux qui ont expérimenté la simulation 3D montre un intérêt supérieur pour le tracé mer. L'analyse des arguments indique que la raison de ce choix est la possibilité offerte par ce tracé d'augmenter la surface du Barachois et les possibilités que cela offrirait en termes d'attractivité. Il ouvrirait un potentiel pour répondre au besoin exprimé par la jeunesse sur le manque d'activités sur le front de mer de Saint-Denis (exemple : « Le tracé mer est plutôt bien, car on pourrait rajouter beaucoup d'activités » - Q302). Cela manifeste de l'attrait d'une partie du public pour de nouveaux aménagements et de nouvelles activités (voir partie aménagement). L'analyse lexicométrique confirme que « de nombreux avis traitent du tracé mer, les avis favorables lui accordent de "gagner en espace" et donc d'apporter une plus-value à la ville et aux habitants. Les avis négatifs l'excluent des possibilités pour son impact écologique ».

Face à cet attrait du gain d'espace, il a été contre-argumenté que certains espaces sont actuellement déjà en attente d'être réaménagés dans la zone : « la densité de la ville ne justifie pas ce type de travaux pharaoniques. Des emprise foncières sont actuellement disponibles (Pôle Océan, Barachois ...) (...) En aucun cas la destruction du trait de côte ne peut justifier

l'augmentation de l'espace public, d'autant plus que celui-ci existe déjà, de manière conséquente et ne demande qu'à être requalifié » (CA21).

Les tranchées couvertes ne faisant pas disparaître la voiture, cela interroge car irait à l'encontre de l'objectif affiché de reconnecter la ville à la mer : « le nouvel espace public du Barachois sera barré par une saignée béante, véritable césure s'ajoutant à celle formée par les endiguements. Césure qui interdira la continuité de l'espace mais aussi des vues sur la mer » (réf. Ca21).

En ce qui concerne les tracés en tunnel, celles et ceux qui se prononcent en faveur de cette famille de tracés mettent en avant l'effacement total de la voiture. En effet, ils feraient disparaître la voiture de la surface tout en la préservant : « Je pense que faire la route en tunnel ça sera le mieux pour ne pas gâcher la vue. » (NAK 1865), « le projet de tunnel court ou long permet de ne pas toucher ou supprimer le barachois » (QQ372).

En revanche, les options en tracé tunnel ont un coût plus élevé (« Les tunnels sont trop chers, avec trop d'aléas non maîtrisables en phase de travaux, et des contraintes d'exploitation plus difficiles à gérer (risque incendie, passage convoi exceptionnel etc. » - QQ288)

Dans tous les cas, des doutes et des inquiétudes techniques s'expriment.

Pour les tranchées couvertes il s'agit principalement d'inquiétudes d'ordre technique (risque d'inondation, sécurité des portions ouvertes, pollution, approvisionnement en matériau) : « Les tracés hybrides et mer sont très bien mais vu la longueur de leurs portions "maritimes" on peut légitimement être inquiets des durées (et des coûts) de réalisation (parallèle avec la route du littoral à l'arrêt depuis... depuis quand déjà?) » (QQ419). Quant aux tracés tunnels, ils provoquent des inquiétudes, parfois des peurs, sur les risques (inondation, nature du sous-sol, etc.) : « Sans même parler de submersion par la houle, les tunnels seront en point bas par rapport à la ville et toutes ces nappes phréatiques qui naturellement arriveront en conflit avec ces ouvrages. Les parkings souterrains de la zone sont déjà inondés au cours des événements pluvieux importants » (A167). « Quel que soit le scénario de tracé maritime en tranchée ou en tunnel sous la rue de Nice, les usagers circulant sous le niveau de la mer sur plusieurs kilomètres seront en insécurité et difficilement secourables. » (CA5).

Pour la maîtrise d'ouvrage, il n'y a pas de difficultés du point de vue technique : « Je voudrais d'abord relever que ce projet n'est pas le plus important projet qui a été envisagé ou réalisé à La Réunion. Je veux citer, par exemple, le basculement des eaux, dont on aurait pu dire la même chose lorsqu'on envisageait de le faire. Quelles difficultés ? Va-t-on y arriver ? Le basculement des eaux a été maintenant réalisé. Il reste une petite dernière tranche. C'était quand même un projet qui a terminé à 2 milliards d'euros. La route des Tamarins, aujourd'hui plus personne n'en parle, mais lorsqu'elle était en travaux – je pense par exemple au viaduc de la Grande Ravine –, tout le monde se disait : « Mais comment va-t-on pouvoir faire un viaduc au-dessus de la Grande Ravine ? » Cela a été fait et c'est un beau projet. La route du Littoral, même si aujourd'hui l'on en est à dire qu'on ne va jamais la terminer, je vous dis que cette route du Littoral sera terminée. Le viaduc en mer sur la route du Littoral, c'est quelque chose de beaucoup plus complexe et de beaucoup plus difficile à réaliser que le projet NEO, quelle que soit la solution envisagée. Donc, il n'y a pas aujourd'hui

à y avoir de craintes sur l'aspect technique. Ces difficultés, on arrive toujours à les résoudre. Il y a, à travers le monde, de très nombreux endroits où il y a des tunnels : je pense à Toulon par exemple avec le tunnel sous le port ; je pense à Marseille » (Dominique Fournel, 17/12/20, émission de radio RTL).

En ce qui concerne le tracé terre en tranchée couverte, ce dernier est évoqué principalement pour des questions de coût (« Alors, je dis OUI au Tracé Terre, projet le moins onéreux » - A163). Mais ses impacts sur le Barchois historique et la coupure qu'il opère entre la ville et la mer est souvent évoqué (« Le premier tracé détruit le barchois (historique) qui est un repère pour nous, si éviter de le détruire est une possibilité, autant la prendre » (QQ336).

#### UN PROJET ÉVOLUTIF ?

L'analyse montre que des arguments reposent sur la nécessité de davantage de projection à long terme (« il faut une vision centenaire du Barchois » - A89) et orientent la réflexion vers un projet évolutif pour ne pas s'enfermer dans un projet conçu pour un trafic important. Ils redoutent en effet que l'on dimensionne un projet avec des perspectives de trafic en hausse telles qu'aujourd'hui. Ces contributions argumentent dans le sens d'« intégrer la notion évolutive des aménagements afin de permettre des changements d'usages / d'affectation dans le temps » (CA1). Elles proposent de penser dès maintenant l'évolution du projet (dans le cas de figure où les tracés en tranchées couvertes seraient retenus) dans le cadre d'une projection de réduction du volume de trafic automobile **avec un aménagement modulaire et évolutif pour ne pas enfermer le site dans les usages d'aujourd'hui** : « Intégrer la notion évolutive des aménagements afin de permettre des changements d'usages / d'affectation dans le temps. Garantir cette vocation pour les générations futures » (CA1). C'est aussi le sens de la question d'une participante : « Est-il raisonnable de faire de nouveaux projets pour la voiture ? Néo est-il un projet Hybride qui pourra se métamorphoser pour le TramTrain ? » (Q91).

#### Demandses de précision et recommandations :

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.

## DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS DU PROJET SUR LE CLIMAT ET LA BIODIVERSITÉ

Conformément aux conclusions de la Conférence citoyenne, l'environnement a été traité dans ce débat de façon transversale, cette thématique se retrouve donc dans chaque partie.

Cette partie-ci fait le point sur les interrogations du public concernant deux des principaux paramètres environnementaux que sont le climat et la biodiversité.

### › Enseignements :

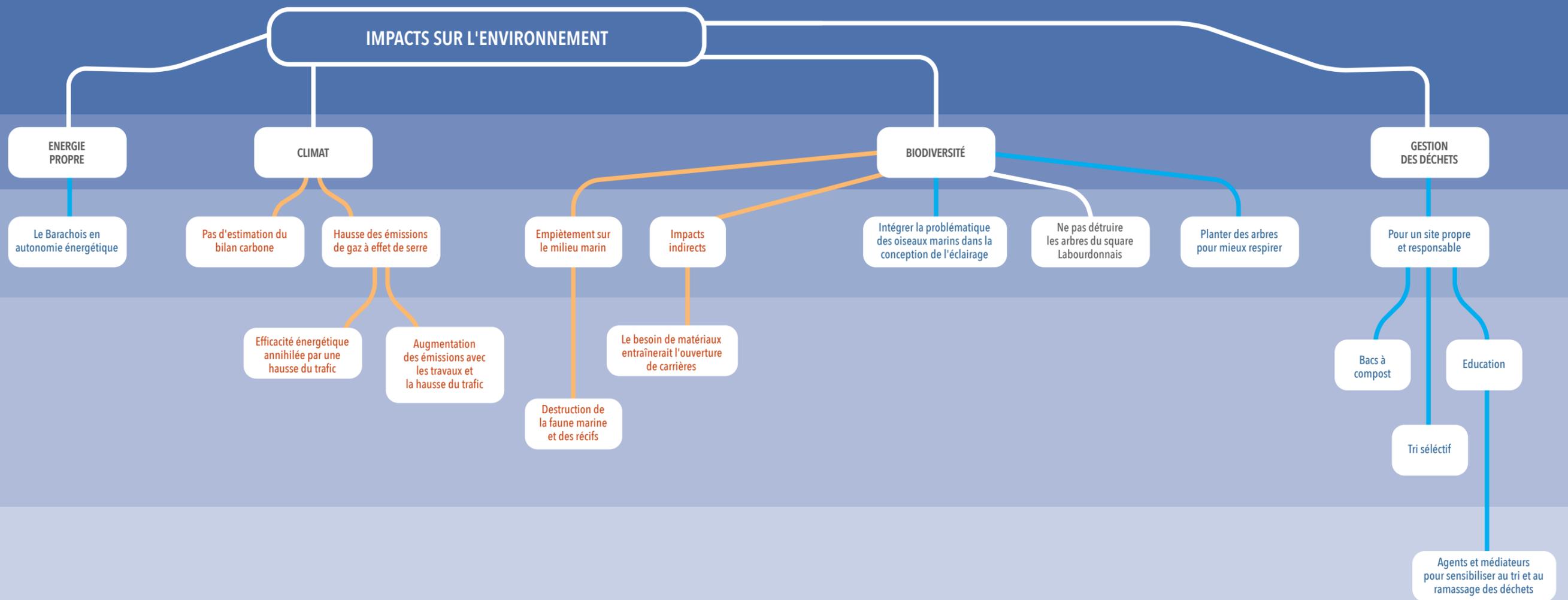
Pour rappel, le code de l'Environnement, précise (L.120-1) que « La participation du public à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement est mise en œuvre en vue :

1° D'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;

2° D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;

3° De sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;

4° D'améliorer et de diversifier l'information environnementale. »



## 5 . DES INTERROGATIONS SUR LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

Il en découle notamment des points 2 et 4 que :

- Les propositions visant à l'amélioration de la préservation de l'environnement doivent faire l'objet d'une attention particulière puisque la procédure participative doit permettre de mieux assurer la préservation de l'environnement. Certaines des propositions de mobilité présentées dans les parties 6 et 7 vont dans ce sens.
- L'information environnementale doit être une priorité et l'absence de bilan carbone au stade du débat public est un problème récurrent auquel il convient de pallier.

### EN CE QUI CONCERNE LES ENJEUX LIÉS AU CLIMAT :

L'impact du projet sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) questionne : **va-t-il générer une augmentation des émissions de gaz à effet de serre ?**

- en phase travaux, pour les volumes de roches que les infrastructures projetées – qu'elles soient en tranchée couverte ou en tunnel – nécessiteraient (« *L'impact carbone total serait donc considérable compte tenu des dizaines de milliers de m<sup>3</sup> qui seraient requis, notamment pour les tracés mer et tunnel* » - CA20);
- en phase d'exploitation à cause de l'augmentation du volume de trafic automobile, que celui soit induit ou non par l'augmentation des capacités routières, et que la maîtrise d'ouvrage estime à « *3% aux heures de pointe* » (Q124)?

L'absence de bilan carbone est pointée comme une lacune dans l'information environnementale pour pouvoir se prononcer (Q38). En terme réglementaire, celle-ci n'est obligatoire qu'au stade de l'évaluation environnementale. Pour la co-maîtrise d'ouvrage, « *la réalisation d'une telle étude sur un nombre si important de variantes et si en amont d'un projet paraît à la fois prématurée et trop imprécise pour être pertinente* » (Q38-Q75).

En l'absence de cette information, la contribution du projet aux objectifs climat de La Réunion et au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) est ainsi questionnée : ces objectifs sont déclinés au niveau de la Réunion dans le schéma régional climat air énergie (SRCAE) qui visait une

baisse de 10% des GES entre 2013 et 2019. Il a été pointé qu'« *aucune compatibilité du projet Néo avec les objectifs climat du territoire, notamment le dernier SRCAE, ne peut (...) être établie* » (CA20). La compatibilité avec le SRIT est aussi questionnée notamment en rapport avec son 1er objectif qui est de « *Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre* »? Un contributeur (Q130) demande comment le projet va permettre d'atteindre ces objectifs. Selon la co-maîtrise d'ouvrage « *Le projet NEO n'est pas incohérent avec l'objectif de limiter la dépendance énergétique de l'île aux énergies fossiles et aux gaz à effet de serre car il ambitionne de favoriser les modes actifs ou les transports en commun et une évolution des comportements de circulation* » (Q130). Mais comme cela est montré dans la partie 3, la compatibilité de cet objectif avec l'augmentation des capacités routières interroge.

### EN CE QUI CONCERNE LA BIODIVERSITÉ :

- Il serait nécessaire de diminuer la pollution lumineuse et de respecter la réglementation concernant l'éclairage (orientation, couleur, puissance...) afin de diminuer l'impact sur l'**avifaune** : « *En prenant en compte les éléments faune et flore comme les pétrels et autres oiseaux marins ....avoir un Barchois qui respecte l'écosystème comme avoir des luminaires différents et adaptés, (...) réfléchir encore aux luminaires bleutés qui font échouer les oiseaux* » (QQ156).
- L'impact sur la **faune marine** en phase de travaux principalement est également un sujet d'inquiétude: « *qu'en pensent la DEAL, les écologistes, etc. sachant que depuis la rivière de Saint-Denis jusqu'au cimetière il y a un super récif avec une faune extraordinaire* » (A128).
- Tout comme l'**impact sur la végétation et le maintien des arbres notamment** (« *Plusieurs solutions (à terre, tunnel, ...) impliquent la destruction d'espaces boisés classés, notamment sur le square Labourdonnais dans une ville déjà si peu végétalisée. Ces arbres apportent aujourd'hui un rempart indispensable contre les îlots de chaleur rencontrés en ville. Et pourtant, cette coupe d'arbres n'a pas été intégrée dans le comparatif de tous les scénarios* » - CA22).

- Certains redoutent l'**impact sur le paysage** avec l'ouverture de carrières pour répondre aux besoins en matériaux, particulièrement pour les tracés en tranchée couverte : « *Les besoins considérables de ce projet nécessiteront probablement d'ouvrir de nouvelles carrières impactant davantage l'environnement et le paysage* » (CA22).
- Un certain nombre de contributions et de propositions argumentent dans le sens de la nécessité d'un **site propre, sans déchet et responsable**, en faveur du respect de la biodiversité : « *plus de nature, d'arbres, de fleurs, un poumon vert* » (NAK 1955), « *Un Barachois vert. De l'ombre, une promenade verte. C'est grâce aux arbres qu'on respire. C'est de l'oxygène* » (QQ255).

#### **Demandes de précision et recommandations :**

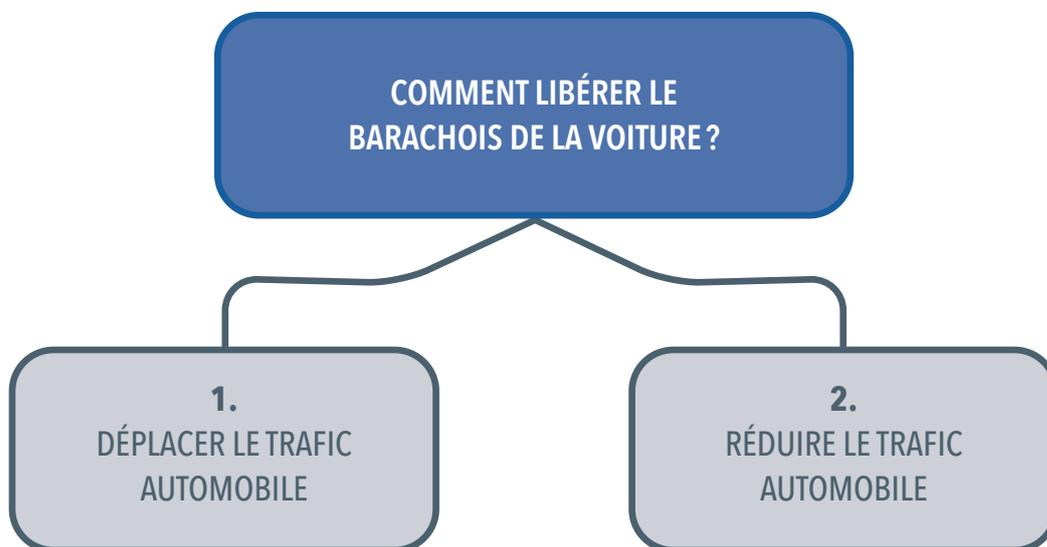
La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser comment le projet au sens du code de l'environnement contribuera à atteindre les objectifs climat de La Réunion précisés dans le SRCAE.

Il est par ailleurs recommandé 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.



## LES SOLUTIONS ALTERNATIVES : COMMENT LIBÉRER LE BARACHOIS DE LA VOITURE ?

D'après la co-maîtrise d'ouvrage, le projet NEO a pour objectif de faire disparaître la voiture du Barachois pour le réaménager : « En fait, le projet principalement a pour volonté de réaménager le Barachois. Et si on veut réaménager le Barachois, il faut faire disparaître la voiture » (MO, 15/09/2020, émission radio RTL). La question qui se pose alors en termes d'alternatives est la suivante : **quelles sont les solutions, autres que celles proposées par le projet NEO, pour libérer le Barachois de la voiture ?**



6

Solutions alternatives

Les solutions alternatives se divisent en deux catégories.

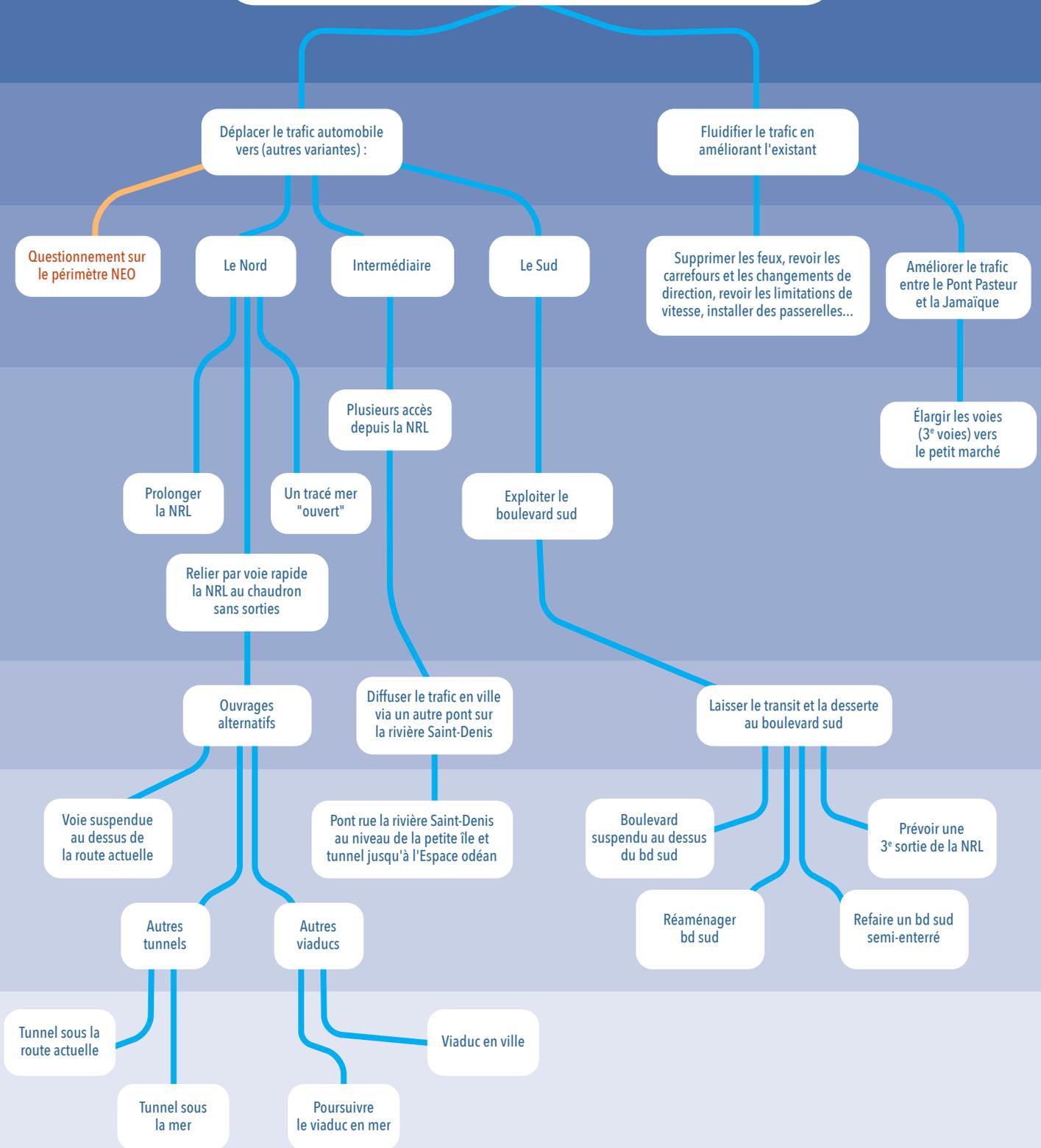
1. Comment déplacer le trafic ailleurs que sur le Barachois ? (partie 6.1)

Pour cette première catégorie, il s'agit d'**alternatives aux « variantes »** c'est-à-dire aux tracés étudiés et proposés par le projet NEO : explorer d'autres tracés pour déplacer un trafic automobile en croissance et libérer la surface du Barachois.

2. Comment réduire le trafic automobile de manière générale ? (partie 6.2)

Selon cette seconde catégorie, il s'agit d'**alternatives au projet** : penser une autre mobilité qui repose sur un objectif de réduction générale du trafic automobile et de la place de la voiture permettant de libérer le Barachois (les deux catégories n'étant pas totalement exclusives l'une de l'autre : une réduction du volume de trafic automobile permettant d'envisager plus facilement de le déplacer).

## PREMIÈRE SÉRIE D'ALTERNATIVES : DÉPLACER LE TRAFIC : LES ALTERNATIVES AUX VARIANTES



# 1. DÉPLACER LE TRAFIC : LES ALTERNATIVES AUX VARIANTES

De nombreuses alternatives aux variantes (mer, hybride, terre et tunnels) ont été évoquées pour déplacer le trafic automobile. Trois types de « tracés » alternatifs ont été débattus : les alternatives nord (autour du périmètre

du Barachois), les alternatives intermédiaires (entre le Barachois et le boulevard sud) et les alternatives sud (autour du Boulevard Sud).

## › Enseignements : Le périmètre de NEO est mis en question

Des alternatives variées en termes de tracés ont été proposées par le public.

L'analyse des arguments montre que ces propositions priorisent l'amélioration du transit et le traitement des bouchons, notamment vers l'est, tout **en questionnant le périmètre de NEO**. En effet, le périmètre de NEO est remis en cause par celles et ceux dont les propositions ont pour objectif de lutter contre les bouchons car si le projet s'arrête à la gare routière, comme il est prévu, cela reviendrait à déplacer le problème un peu plus à l'est : « *Mon idée aurait été de prolonger le viaduc jusqu'à l'aéroport de Ste Marie. Qu'est ce qui est prévu dans votre projet à partir du cimetière ? Si cette portion n'est pas traitée en même temps, on ne fait que déplacer le problème des bouchons* » (QQ202).

La co-maîtrise d'ouvrage confirme ce point, à savoir que le projet n'ayant pas vocation à fluidifier le trafic, son périmètre n'est pas adapté à cette fin : « *les bouchons sur le Boulevard Lancastel dans un sens, et entre la Jamaïque et la Cité des Arts dans l'autre sens, constituent et constitueront même à la livraison de NEO des verrous sur la RN2 limitant ainsi l'augmentation du trafic* » (Rép. MO, Q98).

L'élargissement du périmètre de NEO vers l'est permettrait d'éviter l'entonnoir : « *Dans le prolongement de la future NRL, il est impératif pour éviter l'entonnoir à l'entrée de Saint-Denis d'avoir une 4 voies jusqu'à la Jamaïque* » (NAK2291) et « *d'aller rattraper la 2x2 voies du Lancastel le plus loin possible* » (QQ328). Certains recommandent même une voie de transit à 2x1 voie seulement sans aucune sortie possible avant Sainte-Marie : « *Une seule route à 2 fois une voie permettrait de traverser Saint-Denis pour aller dans l'Est avec aucune possibilité de sortir avant Ste Marie* » (A190).

La co-maîtrise d'ouvrage rappelle que le projet n'a pas vocation à dépasser le périmètre annoncé « *Le projet NEO cible le réaménagement de la zone côtière entre la NRL et l'actuelle gare routière* » (Q9).

### LES ALTERNATIVES « NORD »

Plusieurs propositions de variantes à celles proposées ont été formulées autour de la zone du projet, sans modification de son périmètre, pour libérer le Barachois de la voiture.

**Un tunnel sous la mer** permettrait d'éviter les embouteillages sur le Barachois et le boulevard Lancastel à l'image du « *tunnel sous la Manche* » (A97). Mais pour la co-maîtrise d'ouvrage, cette proposition serait techniquement difficile à mettre en œuvre « *le relief des fonds proches du Barachois rend l'application de cette technique trop complexe* » (Q37).

Certaines contributions soulignent l'intérêt de « **prolonger le viaduc de la NRL jusqu'à la Jamaïque** » (A121). Pour la co-maîtrise d'ouvrage cette solution ne peut être retenue, car elle aurait un impact trop important sur le paysage depuis le Barachois et complexifierait la desserte locale : « *La création d'un viaduc en mer aurait fortement dégradé le paysage et aurait rendu trop complexes les échanges avec le centre-ville* » (Q34). Elle serait de plus trop onéreuse selon la co-maîtrise d'ouvrage et « *imaginer une voie complète de contournement de Saint Denis est hors d'échelle avec le présent projet et poserait de vrais problèmes d'insertion urbaine* » (Q99). Dans la même idée, un participant propose de faire **un tracé mer complètement ouvert** sans tranchée couverte (QQ212).

## 6 . LES SOLUTIONS ALTERNATIVES : COMMENT LIBÉRER LE BARACHOIS DE LA VOITURE ?

Une voie avec des ponts pour éviter le Barachois est aussi suggérée : « *Il faudrait envisager également une voie avec des ponts pour éviter le Barachois si on ne souhaite pas y accéder et juste le traverser* » (A224) ; tout comme **une voie suspendue au-dessus de la route existante** fait partie des propositions : « *faire passer les voitures au-dessus de la route existante (exemple Los Angeles), plus rapide et moins cher* » (QQ250). Ou encore **une voie en tunnel sous la route existante** depuis la caserne Lambert jusqu'au bd Lancastel (QQ43).

Il est par ailleurs suggéré de réaliser une étude pour la création d'**une 3<sup>ème</sup> voie au niveau du petit Marché** pour permettre aux voitures de passer dans cette portion et réduire les bouchons (CA18).

### LES ALTERNATIVES « INTERMÉDIAIRES »

Des propositions consistent à **multiplier les accès à Saint-Denis** pour séparer les flux « *créer au minimum 3 voire 4 accès depuis la route du littoral* » (A44). Cela rejoint la proposition de créer une **contournante** : « *une route peut être qui contourne ce quartier* » (NAK459).

Des alternatives aux variantes du projet NEO ont également proposé de passer entre la zone du Barachois et le boulevard Sud. Ces propositions de variantes consistent à quitter la NRL avec un échangeur qui traverserait par un viaduc la rivière Saint-Denis au-dessus de la Petite-Île et qui se poursuivrait par un tunnel débouchant vers l'Espace Océan (CA5).

### LES ALTERNATIVES « SUD »

Les analyses argumentatives et lexicométriques montrent que le boulevard Sud a polarisé l'attention du public comme alternative pour déplacer le trafic du Barachois. Pour approfondir ce point, l'équipe du débat s'est donc adaptée et un événement spécifique sur cette alternative a été organisé pendant le débat public (**voir encadré « Alternatives sud à la loupe »**).

**À la plupart des alternatives ci-dessus, la co-maîtrise d'ouvrage a répondu que « NEO n'est pas un projet de rocade ou de voie de contournement de la ville de Saint-Denis » (par exemple Q9, Q35, Q119, Q136) Ce qui révèle un certain décalage entre la préoccupation du public (trouver des solutions aux embouteillages), la façon dont il appréhende le projet NEO et les objectifs de ce dernier selon la co-maîtrise d'ouvrage.**

## › Alternatives sud à la loupe

Synthèse de l'atelier du 7 décembre



Au cours du débat, plusieurs propositions d'alternatives se sont polarisées autour du boulevard Sud. L'équipe du débat a alors jugé utile d'organiser un atelier spécifique pour approfondir le sujet. En invitant notamment les participant.e.s ayant formulé ce type d'alternative à en débattre avec des représentants de la co-maîtrise d'ouvrage et des riverains du boulevard Sud, l'objectif était d'identifier s'il y avait lieu de poursuivre ou non cette voie.

Cet atelier s'est déroulé le 7 décembre à l'ancien hôtel de ville de Saint-Denis. Les échanges ont été diffusés en live sur la page Facebook du débat avec une interactivité des internautes. Une cinquantaine de commentaires ont été publiés.

Des représentants de l'association ATR-FNAUT, qui ont porté certaines propositions d'alternatives autour du boulevard sud, ont rappelé en préambule qu'elle se positionnait pour une « sixième » variante qui déconnecte la question de l'aménagement du Barchois du tracé proposé. Tandis que « le projet NEO est principalement axé sur le réaménagement du Barchois et sur la façon de réaménager », il est possible pour l'association de « réaménager le front de mer de Saint-Denis en le délestant de tout ce trafic qui emprunterait alors le boulevard Sud. » Pour ATR-FNAUT, cette alternative Sud revient à réinvestir ce boulevard qui a été conçu pour ça : « Avec ses 35 m d'emprise, il nous paraît opportun, pertinent, de rejoindre la démarche de nos prédécesseurs et de réaffecter ces 35 m d'emprise aux différents modes de transport que nous envisageons à l'avenir de développer, transports en commun, transports individuels. » Les représentants de ATR-FNAUT ont ensuite précisé comment pourrait s'opérer la réorientation du boulevard urbain Sud en voie de transit en éliminant notamment les ralentissements dus aux nombreux rond points et feux tricolores et en intégrant la question des transports en commun.

ATR FNAUT a par ailleurs proposé une autre piste de réflexion pour gérer le trafic de transit supporté par NEO, à mi-chemin entre le boulevard U2 et le Barchois, avec un échangeur qui traverserait par un nouveau viaduc sur la rivière Saint-Denis au-dessus de la Petite-Île et qui se poursuivrait par un tunnel entrant dans la falaise puis traversant sous le centre-ville et débouchant vers l'Esplanade Océan.

La co-maîtrise d'ouvrage a proposé une analyse multicritères sur un panel de solutions de réaménagement plus ou moins lourdes

du boulevard Sud en voie de transit, en prenant appui sur plusieurs études menées depuis 2014 pour le compte de la Région.

Dans un premier temps, la co-maîtrise d'ouvrage a rappelé la typologie du Boulevard Sud qui est un boulevard urbain à une vingtaine de carrefours, avec une partie Ouest présentant des carrefours plans à feux et une partie Est avec des giratoires.

Puis un état des lieux du trafic aux heures de pointes dans Saint-Denis a été présenté, la co-maîtrise d'ouvrage constate que le boulevard Sud, tout comme l'axe littoral RN1-RN2, n'est aujourd'hui que minoritairement concerné par le transit. Les axes en question sont essentiellement des axes d'échange et de flux internes à la commune.

En outre, la co-maîtrise d'ouvrage a mis en avant les contraintes techniques, le coût et les nuisances occasionnées d'une reprise de ce boulevard urbain en voie de transit ou en voie rapide. Un tel projet créerait, selon la co-maîtrise d'ouvrage, une coupure urbaine, dégraderait les conditions d'échanges et de desserte au profit du transit et ne permettrait pas d'encaisser le trafic actuel sur l'axe littoral et le boulevard Sud. Le coût est présenté comme prohibitif et au-delà des sommes estimées du projet NEO.

Dans la situation actuelle, la co-maîtrise d'ouvrage a insisté sur le fait qu'aucune des alternatives proposées et imaginées sur le boulevard Sud ne seraient réalisables sans remettre en cause d'autres projets de transport en commun, principalement le Run Rail (première portion du futur Réseau Régional de Transport Guidé qui reliera, à terme, Saint-Benoît à Saint-Joseph), ce qui ne paraît pas souhaitable notamment pour la Région Réunion.

La co-maîtrise d'ouvrage a par ailleurs indiqué que la solution alternative à NEO proposée en viaduc au-dessus de la rivière Saint-Denis puis en souterrain sous le centre-ville lui paraît en première approche techniquement irréalisable, nécessitant des expropriations et financièrement plus coûteuse que NEO

D'une manière générale, pour les porteurs de projet, la principale question n'est pas le transit : « Avec pas plus de 15 à 20% de trafic de transit pur aux heures de pointe, c'est une fausse idée de dire que les axes de Saint-Denis sont des axes majoritairement de transit. »

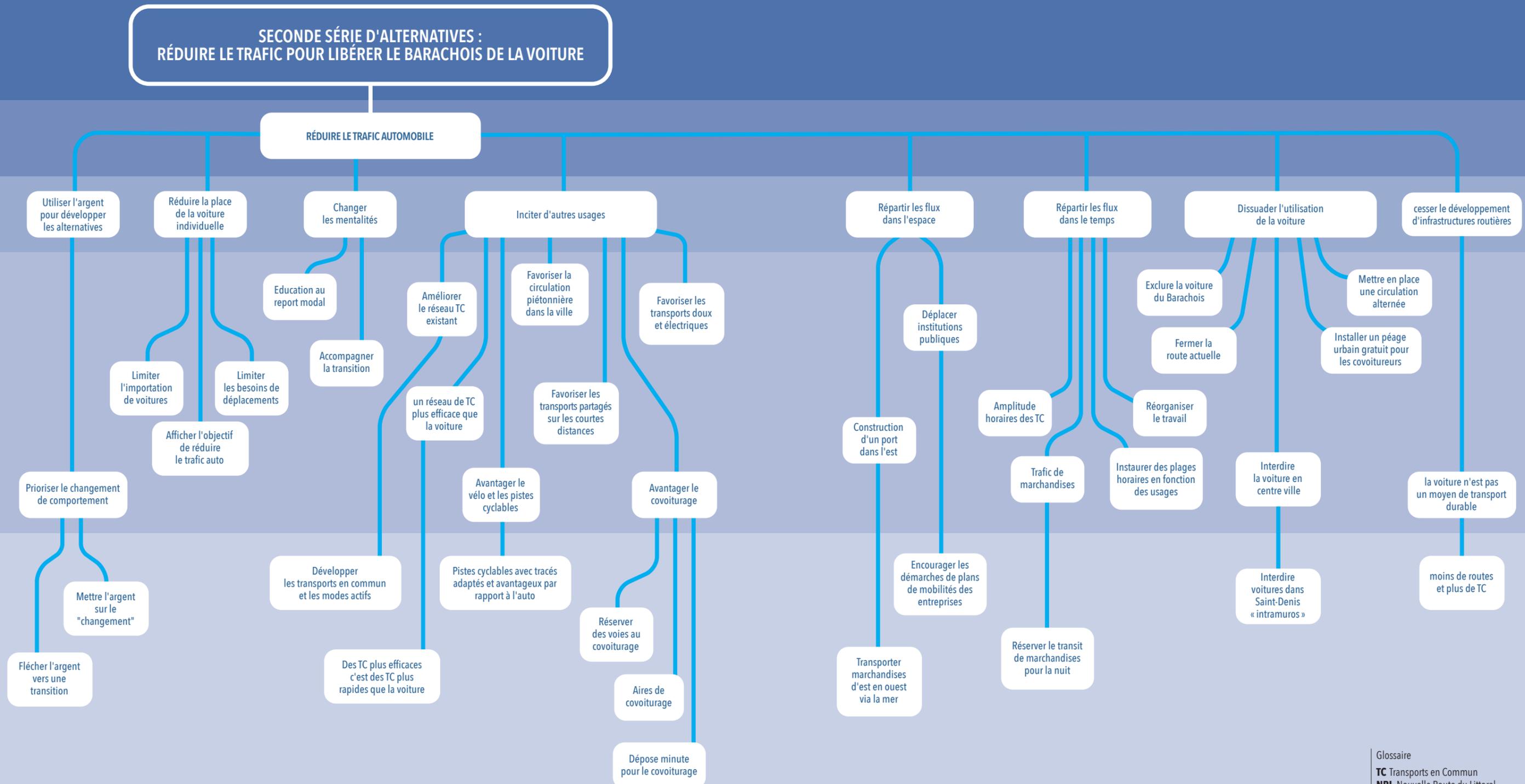
6.1

Solutions alternatives

## 2. LES ALTERNATIVES AU PROJET NEO : VERS UNE RÉDUCTION DU TRAFIC AUTOMOBILE

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 (Mer, hybride, terre et tunnels) mais au projet NEO lui-même tel que le prévoit le Code de l'environnement.

Cette alternative (constituée d'un éventail de propositions qui, ensemble, forment une alternative) consiste à questionner en priorité non plus « où faire passer le trafic automobile ? » mais « comment réduire son volume ? » L'ensemble de ces propositions est présenté dans un tableau.



### › Enseignements :

L'analyse des arguments montre que plusieurs leviers sont utilisés conjointement par les contributions pour « réduire la place de la voiture individuelle » et « changer les mentalités ».

#### **CESSER DE DÉVELOPPER DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET INVESTIR L'ARGENT DANS LES ALTERNATIVES**

Les propositions qui constituent cette alternative s'accompagnent d'un préalable : cesser le développement des infrastructures augmentant les capacités routières. Ce choix permettant en outre d'investir dans le développement des modes de transports alternatifs : « *Utilisons cet argent pour la politique des transports en commun, pour diminuer la place de la voiture. Une route ne nous fera pas changer de comportement, or ce changement est obligatoire dans une île où la place est contrainte, où nous sommes de plus en plus nombreux. Développons les alternatives pour diminuer la place de la voiture. Il y a un gros challenge qui nous attend. Les habitudes sont tellement ancrées qu'il faut nécessairement penser à accompagner le changement* » (QQ177) ou « *il vaudrait mieux dépenser les 300-500 millions de budget à la mise en œuvre d'une politique alternative à la voiture* » (CA15).

#### **DISSUADER L'USAGE DE LA VOITURE ET RÉDUIRE SA PLACE**

Il s'agit des propositions visant à diminuer la place de la voiture ou de rendre son usage moins attractif : interdire la voiture dans certains périmètres comme cela se pratique déjà les weekends (A189, NAK1676). L'argumentaire derrière cette proposition est de pousser au changement de comportement. Il s'agit également de limiter l'importation de voitures, de mettre en place un système de circulation alternée ou encore d'installer un péage urbain : « *étudier une alternative péage urbain comme dans de grandes villes européennes (Londres !)* » (A28) ou « *Péage à St Pierre, Péage à St Benoît. Gratuité pour les automobilistes ayant au moins deux personnes dans leur véhicule* » (A187).

#### **INCITER AUX CHANGEMENTS D'USAGE**

Il s'agit d'utiliser le levier de l'incitation pour rendre plus attractif le covoiturage (par exemple avec des voies réservées aux voitures avec au moins deux occupants et des parkings spécifiques) : « *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), et les autres modes de transport par un réseau performant. En effet, l'amélioration du réseau de transports en commun est un préalable et sa nécessité est un diagnostic partagé par tous. Mais l'existence d'un réseau n'est pas suffisant : pour réduire le trafic automobile il faut le rendre plus attractif que l'usage de 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 Néo (13,6 km/h en heure de pointe en 2030)* » - CA20).

#### **L'ORGANISATION SOCIALE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

Il s'agit d'utiliser le levier de l'organisation sociale et l'aménagement du territoire pour limiter certains besoins de déplacement ou les répartir dans l'espace : proposer une réorganisation du travail et encourager les plans de mobilité pour les entreprises, délocaliser certaines administrations situées sur le périmètre. Il s'agit de répartir les flux dans le temps : plages horaires en fonction des usages par exemple.

#### **UNE RÉELLE VOLONTÉ POLITIQUE**

Enfin de nombreux participant.e.s estiment que la condition préalable est la présence d'une réelle volonté politique de développer cette alternative : développer les transports en commun et les modes doux à l'échelle de l'ensemble du territoire permettrait de diminuer la place de la voiture en ville et sur l'île « *Visons alors pour notre ville et pour notre île une diminution de l'utilisation de la voiture individuelle. De nombreuses villes y arrivent, pourquoi pas nous ?* » (commentaire Q120)

› **Tableau des propositions : LES ALTERNATIVES POUR RÉDUIRE LE TRAFIC**

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
<b>Long terme</b>	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			
<b>Réduire le trafic automobile</b>	Eduquer 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			
	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. - Q172			
	Favoriser les transports partagés sur les courtes distances	Favoriser des modes de déplacement partagé (intégration du vélo, trottinettes, voitures) permettant de se déplacer sur des courtes distances			
	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 Néo (13,6 km/h en heure de pointe en 2030) - CA20			
	Réduire la place de la voiture	Réduire la place de la voiture en favorisant la circulation piétonnière ou autres modes doux - CA1			
	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			
	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 voir 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			
	Encourager les démarches de plans de mobilités des entreprises	Délocalisation des fonctions administratives situées sur le périmètre (DEAL, Préfecture, ...), encourager les démarches de plans de mobilité des entreprises - CA3			
	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.			
	Instaurer des plages horaires en fonction des usages	Mise en place de plages horaires pour les différents usages (loisirs, événementiels, récréatifs, etc.) - CA3			
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.				

## 6 . LES SOLUTIONS ALTERNATIVES : COMMENT LIBÉRER LE BARACHOIS DE LA VOITURE ?

### › Tableau des propositions : LES ALTERNATIVES POUR RÉDUIRE LE TRAFIC

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
Réduire le trafic automobile	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			
	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, métros, transports en commun très bien. Je ne vois pas de place prépondérante au tram, pourquoi ? - (Q283)			
	Provoquer les changements	Peut être suffirait-il de « couper » la route ? C'est d'ailleurs ce qui se pratique tous les week-end. 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			
	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. - CA 22			
	Créer des 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			
	Prévoir des alternatives de circulation alternée et tram	Faire une circulation alternée et développer (les alternatives) covoiturage et tram qui traverse la ville. - QQ252			
	Dissuader l'usage de la voiture en ville	Étudier une alternative péage urbain comme dans de grandes villes européennes (Londres !) Péage à St Pierre, Péage à St Benoît. Gratuité pour les automobilistes ayant au moins deux personnes dans leur véhicule - A28 / A187			
	Faire le choix de limiter l'importation de voitures sur l'île	Limiter l'importation des voitures - QQ246			
	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 ? Emission radio Reunion La 1 <sup>ère</sup> , 20/11/2020			
	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			

### **Demandes de précision et recommandations :**

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

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

La co-maîtrise d'ouvrage est invitée à répondre à toutes les propositions d'alternative au projet en complétant le tableau ci-dessus

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.

## DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL

Le public a formulé une série importante de propositions visant à développer les transports alternatifs, les transports en commun et le report modal.

### › Tableau des propositions : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
Accès au Barchois	Sécuriser la traversée des piétons	Manque deux trois passages pour les piétons on devrait mettre des barrières - NAK2084			
	Installer des navettes pour accéder à un Barchois piéton	On peut se garer plus loin s'il y a des navettes - NAK1399			
	Une passerelle pour accéder à zone piétonne	Passerelle à prévoir pour une zone piétonne - NAK 1718			
	Route sous terre pour accéder au Barchois sans traverser la route	Route sous-terrain pour un accès direct au front de mer - NAK1537			
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			
	Assurer les connexions de déambulation entre la ville et le Barchois	Penser à la déambulation. Pouvoir flâner mais aussi se connecter à pied à la ville. - CA2			
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			
	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			
	Répondre aux besoins des résidents, travailleurs et touristes	Favoriser la mise en place de transport guidé, sans oublier les taxis - CA3			

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
Report Modal	Faire une voie pour les véhicules légers	Avoir une voie spécifique pour les deux roues - NAK2088			
	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			
	Un parking en silo pour sortir les véhicules du Barchois	Sortir les parkings de véhicules dans cet espace et les transférer vers des ouvrages en silo - CA4			
	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			
	Aires de covoitages aux entrées Est et Ouest	Mettre un parking de covoiturage au début de la ville de Saint-Denis coté ouest et est. - QQ263			
	Connexion du 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 commerciales, zones de loisir/restauration, etc.) - CA3			
	Parcours Barchois-centre ville	L'UCD suggère également que de navettes électriques soient mises en place avec des points de ramassage précis pour un parcours Barchois-centre ville et pourquoi pas un parcours touristique - CA18			
	Libérer le trafic du transport des marchandises	Utilisation de la voie maritime pour les transports de marchandises - CA3			
	Excursions en mer et navette	Excursions en mer, voire un ferry qui fasse la navette entre les ports de Ste Marie/St Gilles/St Pierre pourquoi pas ? - NAK41			
	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 BARCHOIS - A14			
	Améliorer à court terme les transports publics existants Citalis, Car jaunes, etc.	Amélioration à court terme des transports publics existants (Citalis, Cars Jaunes) - CA8			
	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			
	Rallonger 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			
	Réserver des voies aux Transports en Commun	Des voies réservées aux Cars Jaunes comme avec Citalis - NAK1231			
	Un téléphérique	4 voies faire une plate-forme téléphérique - NAK2406			
Un tram train	Un tram train ce serait mieux pour nous allions plus vite rajouter un tram pour circuler à travers les villes - NAK1105/NAK801				

## 7 . DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL

### › Tableau des propositions : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
Report Modal	Excursions en mer et navette	Excursions en mer, voire un ferry qui fasse la navette entre les ports de Ste Marie/St Gilles/St Pierre pourquoi pas ? - NAK41			
	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			
	Améliorer à court terme les transports publics existants Citalis, Car jaunes, etc.	Amélioration à court terme des transports publics existants (Citalis, Cars Jaunes) - CA8			
	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			
	Rallonger 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 majorés pour inciter les chauffeurs à les effectuer. - A185			
	Réserver des voies aux Transports en Commun	Des voies réservées aux Cars Jaunes comme avec Citalis - NAK1231			
	Un téléphérique	4 voies faire une plate-forme téléphérique - NAK2406			
	Un tram train	Un tram train ce serait mieux pour nous allions plus vite rajouter un tram pour circuler a travers les villes - NAK1105/ NAK801			
	Un métro aérien	Il faut faire un métro aérien à Saint-Denis comme l'ont compris nos amis mauriciens pour désengorger Port-Louis. - QQ43			
	Rénover la gare routière	Mettre en valeur la gare routière comme à la grande chaloupe - NAK1542			
	Tram aéroport - Saint Paul	Tram qui fait aéroport de Saint Denis jusqu'à Saint Paul - A46			
	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			
	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 mini bus manoeuvrables en ville. On évite ainsi la pollution et les embouteillages urbains. - A5/ A52			
	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			
	Une continuité cycliste sur le littoral	Il faut prévoir un prolongement vers le parcours piéton/vélo de l'est (Sainte Marie, Sainte Suzanne) - QQ34			
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				

SOUS-THÈMES	PROPOSITIONS	CITATIONS	Décision du Maître d'ouvrage	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements
Report Modal	Des vélos et trottinettes en location	Proposer des transports doux tels que les vélib, tram, trottinette, bus...			
	Garer et réparer les vélos	Rajouter des parkings à vélo surveillés et avec qqIn qui peut les réparer notamment pour le projet Saint-Denis à vélo - NAK1239			
	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			
	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			
	Séparer le flux vélo des rollers, trottinettes, skates.	Avec des flux séparés pour les piétons et les vélos, trottinettes, skates. - QQ19			
	Relier Saint Benoit à Saint Pierre	Les voies ferrées permettant de relier par train St Benoît à St 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			
		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			
	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			

Pour alléger le trafic, il est aussi proposé de **réserver des voies** au passage des véhicules prioritaires « *de la rue Pasteur à la Jamaïque* » (réf. A196).

### › Enseignements :

Il est intéressant de noter que toutes ces propositions poursuivent le même but : apporter des réponses au diagnostic du public, notamment le développement des transports en commun.

Ces propositions forment un ensemble cohérent : elles manifestent toute la volonté de développer les transports en commun, les transports alternatifs et le report modal.

Elles manifestent par ailleurs une volonté d'alignement avec les préoccupations environnementales et avec les objectifs de baisse des émissions de CO<sub>2</sub> à La Réunion.

Les orientations esquissées par cette série de propositions dépassent parfois le périmètre du projet NEO. Les deux peuvent être déconnectés : une suite peut être donnée à ces propositions quelles que soient les décisions prises sur ce projet.

#### Demandes de précision et recommandations :

La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser les suites qu'elle souhaite donner à chaque proposition du public.

# QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

La co-maîtrise d'ouvrage présente le projet de Nouvelle entrée ouest comme un projet de réaménagement : « *Le projet NEO est avant toute chose un projet de réaménagement du Barachois* » (Q116). Du point de vue de la co-maîtrise d'ouvrage, si le statu quo n'est pas une option en termes de réaménagement, c'est principalement pour des raisons de protection du site : « *Si rien n'est fait les problèmes pourraient s'aggraver en pouvant aller jusqu'à une disparition partielle du site et de ses aménagements notamment en cas de forte houle répétée venant fragiliser les protections maritimes actuelles. Le sentiment d'insécurité pourrait être une des conséquences, cette problématique ayant été d'ailleurs évoquée au cours du débat public* » (Q116).

L'analyse des arguments du public concernant l'aménagement du Barachois fait apparaître au préalable cinq points principaux :

- **Même si le diagnostic de la co-maîtrise d'ouvrage sur le Barachois est partagé par le public, l'aménagement du Barachois apparaît comme moins prioritaire que le problème de mobilité**

Si le diagnostic établi par la maîtrise d'ouvrage sur l'état du Barachois est partagé par le public, ce dernier est plus divisé sur le degré d'urgence pour y répondre, entre ceux qui attendent un réaménagement et manifestent même parfois une impatience (« *cet endroit historique a besoin d'un tel réaménagement et au plus vite* » - NAK2597), et ceux qui rappellent que ce n'est pas la priorité : « *Si le projet NEO est un projet d'aménagement, cela veut dire, je crois, qu'il n'est pas strictement nécessaire* » (A215), ou « *Avec le projet NEO, on veut tous redorer le blason du Barachois, lui redonner une belle image et refléter ce que cela représentait à l'époque. Mais la priorité c'est bien le désengorgement et toutes les minutes qu'on passe dans les bouchons* » (17/12/2020, émission radio RTL).

- **Les arguments du public font apparaître des positions hétérogènes sur le degré de réaménagement souhaitable**

Les différents points de vue du public sur le réaménagement du Barachois donnent lieu à des objectifs différents entre

ceux qui souhaitent le conserver tel quel et l'entretenir, ceux qui souhaitent le faire évoluer et ceux qui souhaitent une véritable transformation.

- **la nature de ce qui est proposé en termes d'aménagement par la co-maîtrise d'ouvrage incitait davantage à la formulation de propositions**

Même si la co-maîtrise d'ouvrage énonce des pistes de réaménagement du Barachois dans le projet NEO, cette partie du projet est beaucoup plus ouverte et moins définie que les propositions de tracés étudiés. Elle laissait donc une large part aux propositions du public et l'invitait davantage à la formulation de propositions sur ce qu'il serait souhaitable de faire selon les participant.e.s, qu'à l'expression d'arguments exprimant une position vis-à-vis du projet. Ceci explique que cette partie soit principalement constituée de propositions. Le public s'est emparé de cette opportunité et s'est fortement exprimé sur ce sujet : presque un tiers des arguments analysés sont relatifs aux propositions d'aménagement du barachois (notamment via la modalité Neo An Kamarad).

- **L'articulation entre le projet de réaménagement et les options d'infrastructures routières sur lesquelles il repose est questionnée**

Les propositions qui sont formulées pour réaménager le Barachois ne se réfèrent que très rarement aux moyens de libérer le Barachois de la voiture. Elles ne sont donc pas liées à un tracé ou une alternative particulière. En d'autres termes, les propositions de réaménagement du Barachois se sont en partie émancipées de la problématique routière.

L'articulation entre le projet de réaménagement et les options d'infrastructures routières sur lesquelles il repose est questionnée en termes de traitement des priorités et de répartition des coûts.

En effet, le fait de faire reposer l'aménagement du Barachois sur un projet routier dont les effets sont incertains sur le traitement des embouteillages, priorité pour le public comme cela est montré dans la partie 2, questionne : « *Le réaménagement du Barachois est un projet à part entière*

mais qui devra s'imaginer une fois que des réponses seront apportées pour résoudre les embouteillages qui nuisent au développement économique de l'île et sont néfastes pour la santé des réunionnais » (A171). Certains estiment alors, même s'ils considèrent la requalification du Barachois comme indispensable, inutile de créer une nouvelle route puisqu'elle ne résoudra pas le problème des embouteillages : « Le projet ne répond pas de manière directe ou indirecte à la fluidification du trafic (...) Il appartient à la Commune de Saint-Denis de faire émerger un projet en propre pour optimiser et réaménager les espaces du Barachois qui répondrait à la valorisation du patrimoine, des espaces commerciaux et des aménagements de loisirs attractifs » (CA9). C'est aussi le sens de la question Q116 : « Pourquoi prendre le public auquel vous vous adressez en otage, en lui disant que si le projet NEO ne se fait pas, il n'y aura PAS de réhabilitation

du Barachois ? » À laquelle la co-maîtrise d'ouvrage a répondu : « Le dossier du maître d'ouvrage n'indique pas strictement qu'en cas d'abandon du projet il n'y aurait pas de réhabilitation du Barachois ».

Enfin, dans la répartition des coûts, l'aménagement n'est pas la partie la plus importante. Il a été soulevé que l'aménagement du Barachois ne correspond qu'à 10% (50M€) du montant du projet (sur 500M€) alors qu'il est affiché comme l'objectif principal (Atelier alternatives Sud). Cette répartition financière soulève plusieurs questions : « Au vu des problématiques sociales (pauvreté / inégalités / chômage) à La Réunion et aussi des inégalités de l'équipement automobile des ménages réunionnais (1/3 des ménages n'a pas de voiture) on peut regretter qu'une fois de plus l'argent soit priorisé sur des infrastructures routières » (A63).

## › Tableaux des propositions de réaménagement du barachois

### THÈME PRINCIPAL : AMÉNAGEMENT DU BARACHOIS / ACTIVITÉS PHYSIQUES

SOUS-THÈME	ARGUMENTS	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	
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 .				
Activités de bien être	Prévoir des activités statiques	Des espaces gazonnés permettant la pratique d'activités statiques telles que yoga, gym, tai chi..				
Diversité des activités sportives	Terrain de foot	Petit terrain de foot modèle front de mer de Ste Marie				
	Skate parc	Plus d'aménagement sportif notamment pour nous skateurs				
	Des modules de musculation	Mieux aménager l'espace mettre des parcs de musculation street work out				
	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»			
			Plus d'aménagements sportifs ( terrain de basket extérieurs...) - QQ421			
Maintien d'une activité emblématique du site	Je suis bouliste et il est important de garder et développer cet usage.					

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

### THÈME PRINCIPAL : AMÉNAGEMENT DU BARACHOIS / VALORISER SAINT-DENIS

SOUS-THÈMES	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
<b>Barchois fenêtre touristique</b>	Accueil et 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 restaurant et un lieu propre. Je souhaiterais qu'on donne un cachet creole à cet endroit. Que lorsque les gens débarquent, ils y trouvent une âme. NAK 2192 / QQ177			
<b>Saint-Denis ville, attractive, balnéaire et portuaire</b>	Un port et/ou des services	Je verrai un port avec des commerces comme Saint Pierre ou Saint gilles. Si en descendant la rue de la Victoire, vous tomberez sur des bateaux, ce serait autre chose. - Q95			
	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 boites pour pouvoir s'amuser sur Saint-Denis au lieu de partir à st Gilles - QQ412) Une plage artificielle pour éviter les déplacements à chaque fois dans l'ouest qui reviennent coûteux au final et pour éviter d'être dans les embouteillages au retour - QQ319			
		Mettre une piscine naturelle - QQ415 piscine artificielle			
		Il faut une plage pour pouvoir se baigner - QQ405			
		Libérer les plages de l'ouest - NAK 1495			
		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			
	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 1ere 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 aged a proximité à Boucan. - QQ283			
	La création d'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. - CA13			
Des jeux d'eau	Parc aquatique - NAK1009				
	Plus de jets d'eau et de jeux d'eau - A56				

SOUS-THÈMES	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
Saint-Denis ville, attractive, balnéaire et portuaire	Ouvrir sur la mer	Un espace piéton moderne ouvert sur la mer avec un deck aménagé comme celui des Roches noires à St Gilles - NAK 1402			
		Une zone piétonne de la Préfecture au moins jusqu'au Pont Pasteur - NAK38 Etendre un peu plus la zone du barchois vers la gare routière - NAK2080			
		Des aménagements afin de voir les fonds marins (ex : un salon sous-marin offrant aux passagers une vision sous-marine) - NAK 1401			
		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			
		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			
	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 éclairé avec un débarcadère, est ce qu'on a une chance de revoir tout ça ? - QQ118			
		Effacer la digue	Effacer cette vieille digue mal entretenue dont un petit bout part après chaque gros cyclone - A6		
	Conserver les activités de pêche	On souhaite un ponton pour pêcher. - NAK 1559			
		Peut-être un petit port pour les pêcheurs et marché de poisson. - A7			
	une plage et des activités nocturnes éviteraient d'avoir à se déplacer	Il faut une plage pour pouvoir se baigner et des boites pour pouvoir s'amuser sur Saint-Denis au lieu de partir à St Gilles - QQ412 Une plage artificielle pour éviter les déplacements à chaque fois dans l'ouest qui reviennent coûteux au final et pour éviter d'être dans les embouteillages au retour - QQ319			
Vie citoyenne	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			
		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, a un espace où on se rencontre. - Q172			
		En faire un lieu citoyen et d'expression citoyenne - CA1			
	Maison citoyenne	Une maison du citoyen , des débats ouverts au public sur la place du barchois. - NAK 2013			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

SOUS-THÈMES	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
<b>Réhabiliter et rénover</b>	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.			
	Rénovation des aménagements existants	Qu'il soit rénové avec un grand air de jeux pour les enfants, plus d'animation dans l'année, pas que les jours de fête - NAK2225			
	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			
	Réhabiliter les bâtiments défraîchis, réduire les constructions	Rénover les anciens sites , réduire les constructions de logements , de bâtiments administratifs etc.- NAK1700			
<b>Qualifier et pacifier les espaces</b>	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			
<b>Evolutivité du lieu et des aménagements</b>	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			
	Faciliter l'interconnexion des usages	Penser l'aménagement du site pour faciliter l'interconnexion des usages divers, décloisonner les espaces pour faciliter les déambulations - CA1			
<b>Immobilier</b>	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 garde un espace public appropriable par l'ensemble de l'apopulation. - QQ28			
	Interdire la construction de logements sur cet espace	Quelques petits restaurent mais surtout pas de bâtiments 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			
<b>Insertion sociale</b>	Réaménager à moindre frais et que les jeunes y contribuent	Collectif de jeunes qui plantent / peignent, rendre plus beau sans déboursier des millions - NAK2225			
	Trouver un hébergement aux sans-abris	Prendre en charge la population sdf qui squatte le parc - NAK989			

**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
La propreté	Rendre le lieu plus propre	Plus de services d'hygiène, que le barachois soit propre - QQ399			
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 pousseront 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			
	Un Barachois 'vert'	Plus de nature, d'arbre, de fleurs, un poumon vert avoir des poubelles à composte, le tri selectif une restauration respectueuse de l'environnement - NAK1955			
	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 ! - CA1			
	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			
	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			
	Rendre agréable le site	«La réalisation d'une mini-forêt : <a href="https://www.youtube.com/watch?v=8ZejEdDwsNw">https://www.youtube.com/watch?v=8ZejEdDwsNw</a> « NAK722 «l'installation de plantes endémiques et d'un petit jardin fleuri serait un plus» NAK 2077			
	Planter des arbres fruitiers dans l'espace public	Plus de végétation (arbres fruitiers public) - NAK1658			
	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			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

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
Parc urbain / jardins	Profiter du lieu en été, plus d'ombre	Plus d'aménagement couvert etant donner le climat tropical. - NAK1881			
	Faire connaître les plantes locales	Laisse place à la nature endémique de l'île avec un petit sentier botanique - NAK2067			
Animaux	Des aires pour les animaux	Plus d'aires de promenade pour les animaux à essayer mais apres avec la circulation faut faire attention - NAK1214			
	Créer un zoo	Zoo - NAK 1033			



**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
<b>Créer une bulle commémorative</b>	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			
<b>Rendre lisible la mémoire</b>	Créer une fresque d'histoire	Il pourrait y avoir une grande fresque sur l'histoire du lieu réalisée par de jeunes graffeurs talentueux. - CA16			
	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 XIXe siècle jusqu'au début du XXe 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			
	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) On peut cependant légitimement supposer que, quelque 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. - Q29			
	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			
<b>Préserver la mémoire vivante du XXe</b>	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			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

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
<b>Préserver la mémoire vivante du XX<sup>e</sup></b>	Valoriser les bâtiments du XX <sup>e</sup>	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 XXe 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			
	Ne pas oublier la mémoire du XX <sup>e</sup> siècle	La mémoire du XXe 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 20e 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			
	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			
<b>Les traces de l'histoire</b>	Mettre en valeur les canons	La mer les canons c'est ça qui donne le charme ça raconte une histoire - NAK1098			
	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. - CA2			
	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			
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			

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
Faire connaître l'histoire	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			
	Raconter les personnages historiques de l'île	Plus de monuments et des connaissances par des panneaux de l'histoire. et des evenements pour rendre tout ca 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			
	Organiser un parcours d'histoires et d'anecdotes	Un parcours pedagogique sur l'histoire du Barachois et de Roland Garros serait idéale - NAK2028			
		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			
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				

**THÈME PRINCIPAL : AMÉNAGEMENT DU BARACHOIS /SÉCURITÉ**

SOUS-THÈMES	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
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. 6 NAK 1669 / QQ25			
	Installer un poste de police	Pour assurer la sécurité, il est important pour de prévoir un poste de police sur place.			
	Mettre des caméras de surveillance	Espace sécurisé avec des caméras de vidéo surveillance 6 NAK 2717			
	Prévoir passage patrouille de surveillance la nuit	Pas très sécurisé (agression,vol) [...] Par exemple une patrouille de nuit les week-ends en civile ou pas - NAK1358			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

### THÈME PRINCIPAL : AMÉNAGEMENT DU BARACHOIS / ANIMATIONS/ CULTURE

SOUS-THÈMES	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
<b>Accès à la culture pour tous</b>	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			
<b>Adapté aux modes de vie des jeunes</b>	Créer un espace street	L'espace doit pouvoir intégrer les modes "street": pouvoir accueillir des street work out, avec du mobilier urbain qui puisse être aussi investi par les skate, roller et patinettes, des murs qui puissent être graffés, un espace au sol pour danser le hip hop.			
	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.			
	Installer un billard	Faire un billard en buvant un verre - NAK 1492			
	Ouvrir un bar à chicha	Bof Manque d'animation Des bars de chicha - NAK 1746			
	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 artiste de s'exprimer.			
	Créer un espace pour toutes les expressions culturelles	Une place aux jeunes avec toutes leurs techniques d'expressions culturelles. - A16 Parc de loisir, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling - NAK 1054			
<b>Activités commerciales</b>	Développer le marché artisanal de nuit	Un espace qui est intéressant, surtout pour le marché de nuit - NAK1921			
	Valoriser l'artisanat local	Des petits kiosques en bois avec le toit en paille, solides contre les cyclones pour valoriser artisanat créole ou produits locaux A43			
	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 original et un KFC - NAK 1091			
	Attirer les pêcheurs	Des magasins de pêche - NAK 2582			
	Faire connaître la culture culinaire	Marchand ambulants pour manger des choses d'antan, bonbon coco, pistache en cornet - NAK1410			
	Valoriser la cuisine locale	Food truck à theme mettant en valeur le savoir faire local ( barquette créole de fruit à pain , «ravages» , bonbon 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			

SOUS-THÈMES	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
Activités commerciales	Créer diverses activités	Parc de loisir, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling - NAK1054			
	Valoriser la vue imprenable de manière ludique	Une grande roue - NAK1533			
	Installer un parc d'attractions	Parc aquatique des maneges un disney land - NAK1759 Manque de sécurité et d'animation, de manège, d'aire de jeu - A74			
	Créer une centre de bien être	Un centre de thalasso/bien être - A41			
	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 Barchois 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			
	Prévoir des rondavelles plus esthétiques	Les snacks ne sont vraiment pas terribles, des rondavelles seraient plus esthétiques. - QQ417			
	Accueillir des activités nocturnes et de détente	Un coin pour les jeunes 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			
	Créer la diversité de restaurants	Créer des bars et restaurants avec terrasse ou vue mer, des restaurants péniches, - quelques rondavelles - NAK 41 Parc de loisir, des bornes wifi avec internet, un KFC, un Subway, un resto de sushis et un bowling - NAK1054 Mettre plus de restaurant - Q384			
Accueillir un marché pour brocantes	Un marché forain le matin, brocante. - NAK670				
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 organisé et où les artistes peuvent y répéter/ jouer - NAK298			
	Faire des expositions	(Plus de concert ca serait appreciable il y a 20 ans cetait bcp plus animé j'aimerais retrouver tout ca.) Retrouver les trucs de marché des expositions. - NAK 2029			
	Avoir des kiosques ou scène 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 scene pour les concerts / Refaire le jazz au Barchois, un Katar Kremlin - NAK 2611			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

SOUS-THÈMES	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
Activités Culturelles	Favoriser l'expression culturelle	La culture en milieu ouvert, ça a du sens à La Réunion. - QQ225			
		Créer une zone permanente en faveur de l'expression artistique - CA10			
	Valoriser la culture créole	Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps - A65			
	Prévoir un parvis pour les grands événements	Un parvis qui pourrait accueillir différentes manifestations comme la fête du 20 décembre.			
	Proposer différentes activités	Bars a karaoké - NAK 2070			
		Beaucoup d'activités comme un laser game, des concours de chants, de mode, etc faire des concours où tout le monde participerait et s'amuserait tous les mois - NAK2446			
	Proposer un programme d'animations	Un programme d'animation régulier avec la Ville et les opérateurs privés sur place (comme à St Leu). - A41 Beaucoup d'activités comme un laser game, des concours de chants, de mode, etc faire des concours où tout le monde participerait et s'amuserait tous les mois - NAK 2446			
	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			
	Prévoir des équipements de plein air	Avoir un petit theatre en plein air - NAK1918			
		Un cinéma en plein air - NAK 1858			
	Organiser des événements thématiques	Des journées ou soirées à thèmes - NAK1934			
	Prévoir l'animations de nuit	Boite de nuit / Plus de concerts - NAK170 Plusieurs boîtes gays [...] Plus d'ambiance plus de fêtes - NAK 135			
	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			
Prévoir un parcours touristique inclusif	Un petit train comme rosalie à St Paul un parcours touristique sur Saint-Denis pr les personnes à mobilités réduites et notamment pr nos gramounes - NAK 1637				

SOUS-THÈMES	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
Activités Culturelles	Faciliter les déplacements pour animation	Zone piéton a rejoindre par des navettes animation, parc forain, manège fixe - NAK1951			
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			
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'agréable moment ! - NAK 999 Plus de restauration pour tout le monde et tout les budgets. - NAK 2048 Bars abordables pour les étudiants notamment - NAK2143 Manque des place de parking surtout gratuit - NAK1993			
	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.			
Un Barachois connecté	Avoir accès wifi public / cybercafé	Un accès au wifi pour tout le monde - NAK2364 Cybercafé - NAK 877			
Un Barachois intergénérationnel	Prévoir des activités variées selon les tranches d'âge	Faire des zones de jeux en fonction des tranches d'âges - NAK 1692 Manque d'aménagement jeunesse (air de jeux, structures gonflables) - NAK 1690			
		Dimanche après midi animés pour les gramouns, (atelier de fabrication de chapeaux et sac en vacoa) , concerts de chanteurs de l'époque - NAK 2018			
		Intergénérationnel. Accessible à tous les âges et pas uniquement des aires pour la population de jeunes âges. - QQ140			
		Un espace de vie conviviale pour se promener ds la quiétude. Un lieu de rencontre de toute les générations. Animation prévu pour tout les âges, bal la poussière pour les gramounes et concert pour les plus jeunes. - NAK2065			
Valorisation culture locale	Faire connaître les spécificités locales	Une très belle place pour pique-niquer ou apprécier en famille - NAK/A27			
		Marchands ambulants pour manger des choses d'antan, bonbon coco, pistache en cornet - NAK1410			
		Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps - A65			

## 8 . QUEL AMÉNAGEMENT POUR LE BARACHOIS ?

SOUS-THÈMES	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
Valorisation culture locale	Faire connaître les spécificités locales	Plantes endémiques fichées avec des plaques - NAK 1690			
		Food truck à theme mettant en valeur le savoir faire local ( barquette créole de fruit à pain , «ravages» , bonbon 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			
		Plus de moments culturels, plus de valorisation du créole avec des moments maloyas, histoires de longtemps - A65			



## › Enseignements

L'argumentaire des propositions fait apparaître quatre principaux points :

1/ Un manque de dynamisme est constaté, notamment pour la jeunesse, et notamment nocturne (comme le confirme l'analyse lexicométrique). C'est pourquoi beaucoup

de propositions s'orientent vers la volonté de renforcer l'attractivité sociale du lieu (non nécessairement commercial), autour de la convivialité (mot le plus utilisé pour qualifier l'espace souhaité), intergénérationnel, animé et sécurisé (jeux, activités de détente et expressions culturelles, diversités des activités physiques, espace moderne et connecté...).

convivial  
animé  
beau  
famille  
piéton  
vert  
espace

2/ Le site historique doit être mis en valeur. Beaucoup de propositions souhaitent valoriser la richesse de l'histoire et célébrer la mémoire (une vision attractive du site reliée à l'histoire, en faire une promenade de découverte des éléments du passé maritime, ferroviaire, du peuplement de l'île, de valorisation de la culture créole).

3/ Ce respect de l'histoire et de l'identité peut passer par une reconnexion à la mer. Comme le note l'analyse lexicométrique, la volonté de reconnexion à la mer est aussi liée au manque

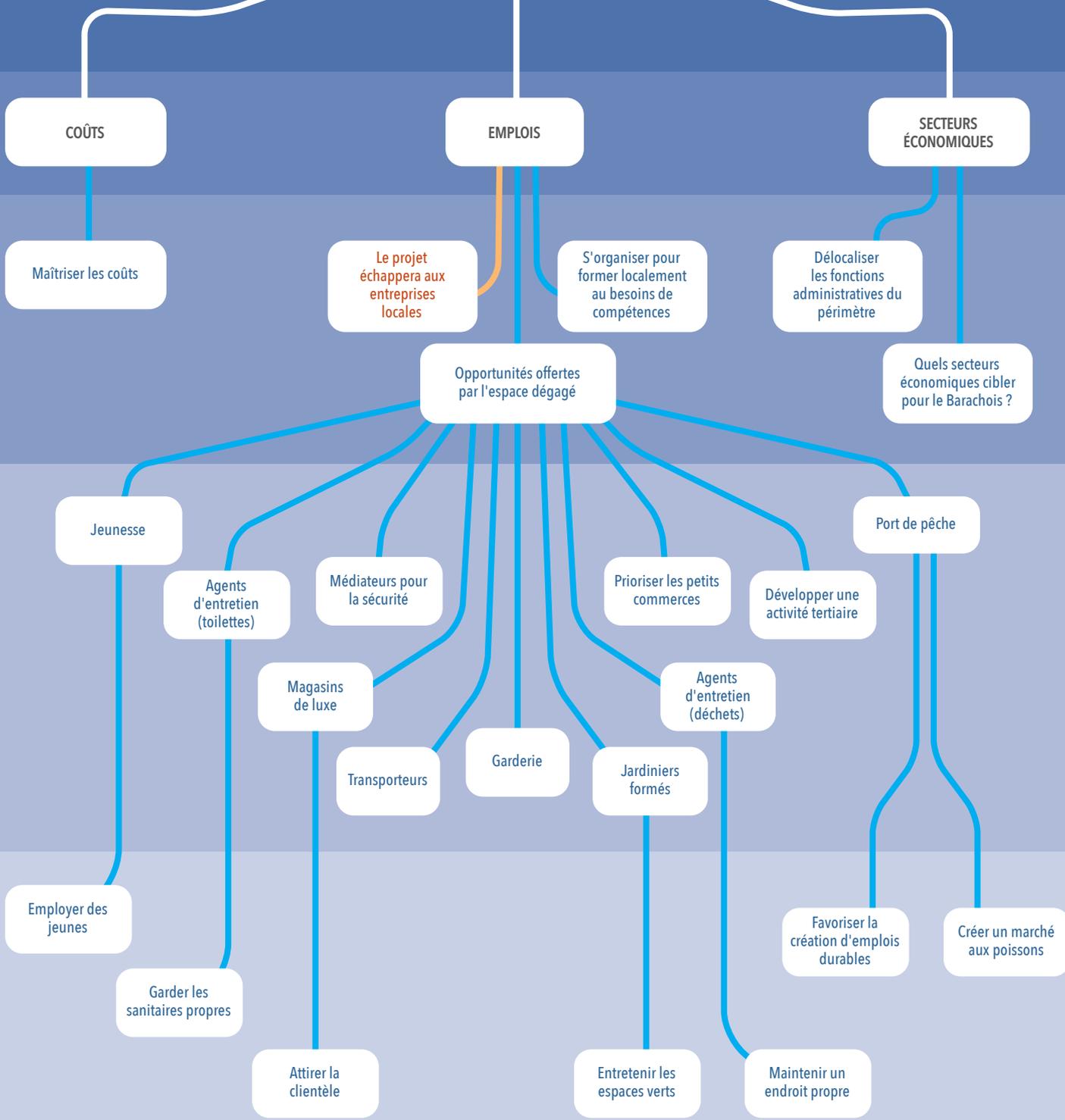
d'animation et à l'opportunité de renforcer l'attractivité du site. Elle vient donc renforcer les deux points précédents.

4/ La volonté de renforcer le « vert » du Barchois poursuit la même logique : renforcer l'attractivité du lieu et valoriser son identité. Par exemple faire connaître les espèces locales (« *Laisser place à la nature endémique de l'île avec un petit sentier botanique* » - NAK2067) ou répondre au besoin de détente et partage (promenades, respirations, jardins, dont les jardins partagés).

### Demandes de précision et recommandations :

La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser les suites qu'elle souhaite donner à chaque proposition du public.

# ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES



## ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES

### › Enseignements :

L'analyse des contributions fait apparaître trois principaux objectifs pour le public concernant les enjeux socio-économiques.

#### GARANTIR LA MAÎTRISE DES COÛTS DU PROJET

Des interrogations sont formulées sur la capacité financière des collectivités à faire aboutir un tel projet. Les retards pris sur d'autres chantiers (NRL) déjà engagés viennent renforcer cette crainte : « *c'est ruiner La Réunion ce projet, car il faudra beaucoup de dépenses alors que La Réunion manque déjà de fonds pour les travaux en cours sur le territoire* » (NAK2225). **La nécessité de garanties pour éviter les éventuels surcoûts a été formulée, par exemple : Il faut « prévoir dans le cahier des charges et dans le ou les contrats de la maîtrise d'œuvre des clauses plus strictes permettant de limiter les surcoûts » (CA9).**

#### CIBLER UN SECTEUR ÉCONOMIQUE EN COMPLÉMENTARITÉ DES SECTEURS ENVIRONNANTS

Le choix des secteurs économiques sur le Barachois devra se faire en complémentarité avec l'économie territoriale : « *assurer une cohérence et une complémentarité en fonction des vocations et des usages des quartiers environnants: shopping à Maréchal Leclerc, festif à Carré Cathédrale, ... loisirs / culture / ... sur le Barachois* » (CA1).

#### ANTICIPER ET FAVORISER L'EMPLOI LOCAL

Que ce soit en phase travaux ou en phase exploitation, il importe que les compétences soient recrutées au ni-

veau de l'île, et d'anticiper les besoins suffisamment en amont pour adapter l'offre de formation : « *C'est un projet à 10 ans : il est inadmissible que les Collectivités présentent ce genre de constat alors qu'au vu du temps qu'il nous reste d'ici les travaux, il serait possible de mettre en œuvre les actions de formation pour qu'un tel chantier puisse être ré-alisé avec une proportion de Réunionnais plus importante. Il faut au contraire mettre en place les filières de formation ad hoc dès maintenant, pour employer localement les compétences nécessaires au futur projet* » (CA9).

L'analyse des contributions montre une volonté de favoriser l'emploi local au terme du projet en créant de l'activité sur site : entretien du site, des espaces verts, création de commerces, sécurité des lieux, etc. Exemples : « *Employer des agents pour avoir plus d'entretien* » (NAK 1235), « *Avec plus de poubelles et aussi des personnels d'entretien qui s'y rendent régulièrement.* » (NAK 2206) ou « *Plus de propreté et de sécurité, des agents, médiateurs, ne manqueraient pas* » (NAK 2207).

Plus globalement, l'analyse des arguments montre une volonté d'**orienter l'économie vers du durable et du local** : vers la création d'emplois durables (CA1), la priorisation des petits commerces « *Je pense qu'il faut éviter au maximum les grosses enseignes (type Burger King -quelle ineptie en ce lieu) pour prioriser des commerces locaux, petits et de qualité. Des restaurants ainsi que des logements pour en faire un vrai lieu de vie joli et sécurisant* » (QQ119), « *développement des activités tertiaires* » (QQ42), « *et des emplois liés à la mer : marché aux poissons, port, etc.* » - QQ119).

#### Demandes de précision et recommandations :

**La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser les emplois générés en fonction du scénario retenu, sur la phase de travaux et d'exploitation, et les besoins en formation afin de favoriser les compétences locales.**

## LA GOUVERNANCE

L'analyse argumentative montre une série d'inquiétudes sur la capacité des différents acteurs publics et échelles de décisions à **coordonner** leurs actions d'aménagement du territoire et à les mettre en **cohérence**.

L'élévation du débat par le public et le « dézoomage » par rapport au projet a logiquement mis en perspective les problématiques à l'échelle de la ville, à l'échelle de la communauté d'agglomération mais également à l'échelle de l'île : les questions de gouvernance apparaissent dès lors comme essentielles.

### › Enseignements :

#### UN BESOIN DE COORDINATION ENTRE LES PROJETS

La coordination des projets sur la zone interroge le public en termes de priorité, de coût et de capacité à tout réaliser : *« [...] le choix, qui me semble gravement irréfléchi, de lancer, en même temps que NEO, deux projets concurrents de transport par rail : avec le Barachois en travaux, le boulevard Sud occupé par le chantier d'un train et le circuit TCSP occupé par celui de l'autre train, comment fera-t-on pour aller, par exemple, de la Petite-Île au Butor ? Par les Plaines ? »* (A6). Le public regrette le manque de coordination ( *« Quand je vois que la CINOR fait son tram de son côté, la Région fait son tram du sien, c'est quand même assez aberrant qu'on n'arrive pas à travailler ensemble »* - 15/09/2020, émission radio RTL) et propose notamment la mise à disposition d'un calendrier croisé permettant une articulation pertinente ( *« Disposer de calendriers croisés permettant une articulation pertinente »* - CA1).

#### UN BESOIN DE COHÉRENCE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

Au-delà même de la coordination nécessaire des projets en cours, c'est la cohérence des politiques publiques en matière de mobilité qui est interrogée. Exemples : *« Il faut un maillage cohérent des différents projets de transport engagés sur le territoire nord et régional »* (CA3) ; *« Ce projet n'a pas été étudié dans sa globalité mais en fraction. On ne peut parler de traversée du Barachois sans y inclure le bvd Léopold Rambaud jusqu'au radar du Chaudron »* (A165).

Le projet NEO s'inscrit-il au cœur d'une politique coordonnée et déclinerait-il un plan de mobilité global ? Afin de s'en assurer, **la nécessité d'un plan de mobilité global a été formulée** : *« Mise en place d'un plan de mobilité global répondant aux différents motifs de déplacement (des moyens de transport et des stationnements adaptés à chaque usage : transports collectifs, mobilités douces classiques et électriques...) »* (CA3).

#### Demandes de précision et recommandations :

**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.**

## LE POIDS DE LA DÉFIANCE

L'analyse des arguments tout comme l'analyse lexicométrique indique une place importante de la défiance dans ce débat public. Cette défiance porte sur :

- les responsables et décideurs de manière générale. La plus grande partie de cette défiance est en lien avec la gestion de l'argent public.
- le débat public, son utilité et sa sincérité : la parole du public sera-t-elle entendue et respectée ?

### › Enseignements :

#### UNE DÉFIANCE VIS-À-VIS DES RESPONSABLES ET DÉCIDEURS

La défiance qui s'exprime vis-à-vis des responsables et décideurs concerne principalement, pour le projet NEO comme d'autres projets, les éléments en lien avec la gestion de l'argent public. Le coût du projet NEO est parfois soupçonné de sous-estimation ou accusé d'être trop dispendieux (« C'est ruiner La Réunion ce projet, car il faudra beaucoup de dépenses alors que la Réunion manque déjà de fonds pour les travaux en cours sur le territoire » - NAK 2225).

Certaines contributions font référence au « lobby voiture » qui serait à l'origine du projet (« On se croirait dans de la com des années 80. Vous faites cela pour la voiture un point c'est tout ! » - A195).

Cette défiance génère aussi des doutes sur la faisabilité du projet. Outre les doutes concernant son financement (« je pense pas qu'il y ait pas le financement. le projet est bien sur le papier mais est-il réalisable » - NAK775), c'est la possibilité de son aboutissement qui est parfois remise en

cause (« On perd des années avec des idées qui n'aboutissent pas que de la politique ... » - NAK1943) ou encore des délais de réalisation (« En France, le problème c'est les projets qui prennent 20 ans à mettre en place » - A133). Certains s'appuient sur l'exemple de projets à la traîne ou abandonnés et ne veulent « pas revivre les épisodes du Pôle Océan, et du tram train » (QQ260).

#### UNE DÉFIANCE VIS-À-VIS DU DÉBAT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE LA PAROLE DU PUBLIC

La défiance se porte aussi vis-à-vis du débat public et notamment de son utilité. Le public a régulièrement fait part de scepticisme sur le fait que sa parole sera bien prise en compte (« L'avis de la population: c'est de la foutaise, du pipo. Tout est déjà dans les plans depuis bien longtemps. On s'en fout de nous. Voilà où passe notre argent, dans des débats qui ne servent à rien. Tout est déjà ficelé. Ouvrez les yeux Réunionnais » - A51) ou que les décisions sont déjà prises (« On a déjà tout planifié et décidé. Est-ce que la parole du public est elle-même prise en compte ? » - A51).

#### Demandes de précision et recommandations :

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.

---

## POUR SUIVRE LA DYNAMIQUE PARTICIPATIVE POUR RÉPONDRE À LA PRIORITÉ DU PUBLIC

Quelles que soient les suites données au projet NEO, le débat sur la mobilité à La Réunion a été ouvert et le public a manifesté l'urgence de répondre à la situation. Un diagnostic partagé a été établi. Une série importante de propositions pour répondre à ce diagnostic a été formulée.

La question de la mobilité à La Réunion dépasse le périmètre du débat public NEO, comme il dépassait également le

périmètre des autres procédures participatives garanties par la CNDP sur l'île : débat public sur la route des Géraniums, concertations Run Rail et Tao, concertation sur l'élargissement de la RN2 à Saint-Benoît, etc.

En effet les conclusions du débat NEO invitent à changer d'échelle pour répondre à cette priorité du public au périmètre adapté : *« il faut penser à grande échelle les alternatives au*



*“tout auto”. Le Barachois est une loupe des problématiques de mobilité qu’il y a dans l’île. Ce problème existe à Petite-Ile, Saint-Joseph, Saint-Benoît... C’est toute l’île qui doit résoudre et réfléchir à ce problème de mobilité » (CA15).*

La nécessité d’un dispositif participatif large à l’échelle de l’île a été formulée : un « *grand débat public sur la mobilité, et [que les décideurs] s’engagent à prendre en compte l’avis des Réunionnais pour redéfinir la politique de transport* » (CA8).

**Pour toutes ces raisons, et pour répondre à la nécessité de cohérence et de coordination, la commission recommande la mise en place d’états généraux de la mobilité, à l’échelle de l’île et associant largement le public.**

**Si la CNDP est sollicitée en ce sens, elle est en mesure de proposer un dispositif pour poursuivre la dynamique participative et associer les acteurs du territoire et le public à la réponse à son diagnostic.**

**Demandes de précision et recommandations :**

**Il est recommandé de mettre en place les états généraux de la mobilité à La Réunion.**







# 4

LE DÉBAT PUBLIC NEO

**DEMANDES DE  
PRÉCISIONS ET  
RECOMMANDATIONS**



---

# PRÉCISIONS À APPORTER DE LA PART DU MAÎTRE D'OUVRAGE ET DES POUVOIRS PUBLICS

Afin que le droit à l'information et à la participation du public soit garanti, la co-maîtrise doit apporter des précisions et compléments sur les points suivants, soulevés par le public pendant le débat.

## › La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser :

- 1/ si l'augmentation du trafic attendue est provoquée par le projet NEO ou si le projet NEO a pour vocation à accompagner une augmentation prévue par ailleurs, et quels seraient les effets de NEO sur les comportements, en d'autres termes, le projet va-t-il créer un « appel d'air » et comment celui-ci est-il estimé ?
- 2/ si la réduction du trafic automobile figure dans les objectifs de NEO : si oui, à quelle échéance ? et comment est-ce compatible avec la suppression du dernier verrou à 1x2 voies ? Si non, lequel est prioritaire ?
- 3/ si les finances publiques des collectivités permettent de faire TAO, Run Rail, NEO ? Si non, lequel de ces projets est prioritaire ?
- 4/ comment, et selon quel scénario, il serait possible de développer *simultanément* l'usage des transports en commun et l'usage de la voiture.
- 5/ 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.
- 6/ comment le projet au sens du code de l'environnement contribuera à atteindre les objectifs climat de La Réunion précisés dans le SRCAE.
- 7/ les emplois générés en fonction des scénarios, sur la phase de travaux et d'exploitation, et les besoins de formation afin de favoriser les compétences locales.
- 8/ 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.

La co-maîtrise d'ouvrage doit préciser les suites qu'elle souhaite donner à chaque proposition du public dans les tableaux de propositions :

- Tableau des propositions : LES ALTERNATIVES POUR RÉDUIRE LE TRAFIC p.79
- Tableau des propositions : DÉVELOPPER LES TRANSPORTS ALTERNATIFS ET LE REPORT MODAL p.82
- Tableaux des propositions de réaménagement du Barchois p.87

## RECOMMANDATIONS

- 1/ Il est recommandé à la co-maîtrise d'ouvrage de réétudier l'alternative sud au regard d'une baisse du volume de trafic.
- 2/ Il est recommandé 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.
- 3/ 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.
- 4/ Il est recommandé de mettre en place des états généraux de la mobilité à La Réunion.

- Remette du vert.
- Trame vert. / *Grünstruktur*
- Espace ouvert permettant une appropriation
- Sentier littoral d'exercice
- Théâtre plein air ] Evolutif.
- Connexions avec les autres quartiers
- Penser son espace de vie ●
- Jardins "partagés" ●
- Vision globale logique moins "consommatrice" ● ●
- Prévoir des lieux d'interactions
- "frottement social" ● ●
- Se sentir en sécurité
- Prévoir des espaces de restauration.
- Des espaces adaptés aux PMR ●
- Des bus pour prite de Photos/Paysage
- Se garer et s'exterior de la ville ●
- Prévoir le lien avec le centre-ville

- Copier les usages des espaces publics
- Prise en compte de mobilité active (VTC)
- célébration des/par une ville
- Faire se sentir dans un espace
- Proposer des usages multiples (restaurant, parking...)
- Permettre une circulation facile
- Éviter l'usage de la voiture
- Fournir les services de proximité
- Moyens (éclairage, mobilier...)
- "Sécurité"
- Art
- Fournir des services
- Sécurité

A blue-tinted photograph of two people in a meeting. One person is pointing at a whiteboard, and the other is looking at it. The image is overlaid with a semi-transparent blue filter.

LE DÉBAT PUBLIC NEO  
**ANNEXES**

# SOMMAIRE

<b>Annexe n°1</b> : Courrier de saisine – 11 juillet 2019 .....	115
<b>Annexe n°2</b> : Décision d’organiser un débat public – 31 juillet 2019 .....	116
<b>Annexe n°3</b> : Nomination membres CPDP – 4 septembre 2019 .....	118
<b>Annexe n°4</b> : Nomination membre CPDP – 6 mai 2020 .....	119
<b>Annexe n°5</b> : Modalités et calendrier du débat – 4 mars 2020 .....	120
<b>Annexe n°6</b> : Report du débat – 1 <sup>er</sup> avril 2020 .....	121
<b>Annexe n°7</b> : Nouveau calendrier du débat – 1er juillet 2020 .....	122
<b>Annexe n°8</b> : Dossier du maître d’ouvrage suffisamment complet pour engager le débat public – 29 juillet 2020 .....	123
<b>Annexe n°9</b> : Compte-rendu de la conférence de citoyens .....	124
<b>Annexe n°10</b> : Compte-rendu du comité de suivi du 29 avril .....	155
<b>Annexe n°11</b> : Courrier du 6 octobre 2020 .....	172
<b>Annexe n°12</b> : Courrier d’invitation dernier sobatkoz – 3 décembre 2020 .....	174
<b>Annexe n°13</b> : Premiers enseignements du débat – 14 décembre 2020.....	175
<b>Annexe n°14</b> : Analyse lexicométrique du débat .....	185
<b>Annexe n°15</b> : Tableau des arguments .....	205
<b>Glossaire</b> .....	206

## › Annexe n°1 Courrier de saisine - 11 juillet 2019

Page 1 / 1

Sainte-Clotilde, le 11 JUIL. 2019


**COMMISSION NATIONALE DU DEBAT PUBLIC  
Madame La Présidente**
**244 BOULEVARD SAINT GERMAIN  
75007 PARIS 07**

Votre identifiant Région : 193306  
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Nicolas LORICOURT  
Mél : [nicolas.loricourt@cr-reunion.fr](mailto:nicolas.loricourt@cr-reunion.fr)

Lettre recommandée avec accusé de réception : RAR n°2C 128 876 6658 3  
N/REF : D2019/11325 DGAGCTD/DEGC/ETN Nord/NL

OBJET : NEO : saisine de la Commission Nationale du Débat Public

Madame La Présidente,

Après plusieurs années d'études, le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO), prévoyant la requalification d'un tronçon d'environ 2 km des Routes Nationales 1 et 2, ainsi que le réaménagement du front de mer au niveau du Barachois à Saint-Denis, arrive aujourd'hui à maturité pour permettre la concertation du public. Ce projet prévoit l'enfouissement de la route nationale présentant un profil à 2 voies dans chaque sens de circulation, permettant de libérer de l'espace public en front de mer pour le requalifier.

Cette opération NEO, pilotée en co-maîtrise d'ouvrage par la Ville, la CINOR et la Région, présente, selon les scénarii d'aménagement, des coûts estimatifs compris entre 220 et 433 M€ HT. Ainsi, compte tenu de l'ampleur de ce projet, de son caractère stratégique et de la volonté de la co-maîtrise d'ouvrage de mener une concertation cohérente et exemplaire actée en COPIL du 26 juin 2019, la Commission Permanente de la Région du 2 juillet 2019 s'est ainsi prononcée de manière favorable à la saisine de la CNDP pour l'opération NEO.

Aussi, j'ai l'honneur de vous transmettre par la présente le dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public pour l'opération NEO en vue de son instruction.

La co-maîtrise d'ouvrage de ce projet pourrait être présente lors de l'examen de ce dossier par votre commission, même si cela n'est pas définitivement arrêté à ce jour.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.



Le Président

Didier ROBERT

LA RÉUNION!  
positive!



**SÉANCE DU 31 JUILLET 2019**

---

**DÉCISION N° 2019 / 131 / NEO / 1**

---

**PROJET DE NOUVELLE ENTREE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8 et l'article L. 121-9,
- vu le courrier de saisine et le dossier annexé reçu le 15 juillet 2019, de Monsieur Didier ROBERT, Président du Conseil Régional de la Réunion,

Considérant que :

- les enjeux et impacts socio-économiques, environnementaux et de réaménagement urbain attachés à ce projet sont majeurs pour l'île de la Réunion,
- ce projet présente des interactions fortes avec les divers projets de mobilité à Saint Denis de la Réunion,
- ce projet propose plusieurs alternatives ayant un impact majeur sur l'aménagement du territoire,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Il y a lieu d'organiser un débat public.

**Article 2 :**

La commission nationale en confiera l'organisation à une commission particulière.

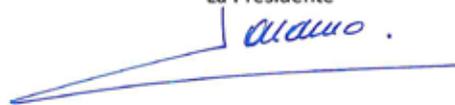
**Article 3 :**

Un dossier élaboré par le maître d'ouvrage, en lien avec la commission particulière du débat public, répondant à l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux, et accessible à tous, sera présenté à la commission nationale avant l'ouverture du débat public.

**Article 4 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente



Chantal JOUANNO



**SÉANCE DU 4 SEPTEMBRE 2019**

---

**DÉCISION N° 2019 / 139 / NEO / 2**

---

**PROJET DE NOUVELLE ENTREE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

M. Floran AUGAGNEUR est désigné comme président de la Commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet de nouvelle entrée Ouest de SAINT-DENIS DE LA REUNION.

Les personnes suivantes sont désignées comme membres de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet « NEO » :

- Dominique DE LAUZIERES,
- Renée AUPETIT

La composition de la commission sera complétée ultérieurement.

**Article 2 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

› **Annexe n°4** Nomination membre CPDP – 6 mai 2020

SÉANCE DU 6 MAI 2020

---

DÉCISION N° 2020 / 61 / NEO / 5

---

**PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,
- vu sa décision n°2019 / 139 / NEO / 2 du 4 septembre 2019 désignant Monsieur Floran AUGAGNEUR, président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public et Mesdames Renée AUPETIT et Dominique DE LAUZIERES, membres de cette commission particulière,
- vu sa décision n°2020 / 32 / NEO / 3 du 4 mars 2020 arrêtant les modalités et le calendrier du débat public,
- vu sa décision n°2020 / 46 / NEO / 4 du 1er avril 2020 reportant le calendrier du débat public,

Sur proposition du président de la commission particulière et après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Monsieur Daniel GUERIN est désigné comme membre de la commission particulière en charge de l'animation du débat public sur le projet "NEO".

**Article 2 :**

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO



**SÉANCE DU 4 MARS 2020**

---

**DÉCISION N° 2020 / 32 / NEO / 3**

---

**PROJET DE NOUVELLE ENTREE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION**

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,
- vu sa décision n°2019 / 139 / NEO / 2 du 4 septembre 2019 désignant Monsieur Floran AUGAGNEUR, président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public et Mesdames Renée AUPETIT et Dominique DE LAUZIERES, membres de cette commission particulière,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Le dossier du maître d'ouvrage est suffisamment complet pour engager le débat public sur le projet de nouvelle entrée ouest (NEO) de Saint Denis de la Réunion.

**Article 2 :**

La Commission arrête les modalités du débat public et son calendrier. Le débat public se déroulera du 15 avril 2020 au 15 juillet 2020.

**Article 3 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

› **Annexe n°6** Report du débat – 1er avril 2020



SÉANCE DU 1er AVRIL 2020

DÉCISION N° 2020 / 46 / NEO / 4

PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,
- vu sa décision n°2019 / 139 / NEO / 2 du 4 septembre 2019 désignant Monsieur Floran AUGAGNEUR, président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public et Mesdames Renée AUPETIT et Dominique DE LAUZIERES, membres de cette commission particulière,
- vu sa décision n°2020 / 32 / NEO / 3 du 4 mars 2020 arrêtant les modalités et le calendrier du débat public,
- vu sa communication du 17 mars 2020, CORONAVIRUS, détaillant les mesures d'adaptation de son activité suite aux annonces du Président de la République du 16 mars 2020,
- vu l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période,

Considérant le report imposé par l'ordonnance n°2020-306 de la date de clôture du débat public et donc de publication du compte rendu et du bilan du débat public,

Considérant la nécessité de respecter le principe d'équité entre les participants à un débat public par voie numérique et en présentiel, qui impose de ne pas réduire le débat à la seule participation en ligne,

Sur proposition du président de la commission particulière et après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Le calendrier du débat public qui devait se dérouler à compter du 15 avril est reporté. Les nouvelles dates du débat public seront définies ultérieurement.

**Article 2 :**

Les mesures de chômage partiel seront sollicitées pour les équipes du Secrétariat général de la commission particulière du débat public.

**Article 3 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO



**SÉANCE DU 1<sup>er</sup> JUILLET 2020**

---

**DÉCISION N° 2020 / 83 / NEO / 5**

---

**PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,
- vu sa décision n°2019 / 139 / NEO / 2 du 4 septembre 2019 désignant Monsieur Floran AUGAGNEUR, président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public et Mesdames Renée AUPETIT et Dominique DE LAUZIERES, membres de cette commission particulière,
- vu sa décision n°2020 / 32 / NEO / 3 du 4 mars 2020 arrêtant les modalités et le calendrier du débat public,
- vu sa décision n°2020 / 46 / NEO / 4 du 1<sup>er</sup> avril 2020 décidant du report de l'ouverture du débat public sur le projet de nouvelle entrée Ouest de Saint-Denis de la Réunion.

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Les modalités du débat sont ajustées pour tenir compte du contexte sanitaire et des modifications de calendrier.

Le débat public se déroulera du 15 septembre au 31 décembre 2020.

**Article 2 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

› **Annexe n°8** Dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour  
engager le débat public - 29 juillet 2020



SÉANCE DU 29 JUILLET 2020

DÉCISION N° 2020 / 95 / NEO / 6

PROJET DE NOUVELLE ENTRÉE OUEST (NEO) DE SAINT DENIS DE LA REUNION

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L. 121-8, et l'article L. 121-9,
- vu sa décision n°2019 / 131 / NEO / 1 du 31 juillet 2019 décidant d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'organisation à une Commission particulière de débat public,
- vu sa décision n°2019 / 139 / NEO / 2 du 4 septembre 2019 désignant M. Florian AUGAGNEUR, président de la commission particulière en charge de l'animation du débat public et Mmes Renée AUPETIT et Dominique DE LAUZIERES, membres de cette commission particulière,
- vu sa décision n°2020 / 32 / NEO / 3 du 4 mars 2020 arrêtant les modalités et le calendrier du débat public,
- vu sa décision n°2020 / 46 / NEO / 4 du 1<sup>er</sup> avril 2020 décidant du report de l'ouverture du débat public sur le projet de nouvelle entrée Ouest de Saint-Denis de la Réunion,
- vu sa décision n°2020 / 61 / NEO / 5 du 6 mai 2020 désignant M. Daniel GUERIN, membre de la commission particulière,
- vu sa décision n°2020 / 83 / NEO / 5 du 1<sup>er</sup> juillet 2020 décidant d'ajuster les modalités du débat et décidant du nouveau calendrier,
- vu le dossier de la co-maîtrise d'ouvrage adressé le 27 juillet 2020, par la Région Réunion,

Considérant les ajustements faits au dossier initial du maître d'ouvrage, pour tenir compte des études complémentaires,

après en avoir délibéré,

**DÉCIDE :**

**Article 1 :**

Le dossier du maître d'ouvrage, tel que modifié, est suffisamment complet pour engager le débat sur le projet de nouvelle entrée Ouest de Saint Denis de la Réunion.

**Article 2 :**

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République française.

La Présidente

Chantal JOUANNO

## Compte-rendu

# Conférence de citoyens

Préparation du débat public Neo



**1er et 8 février 2020**

# Conférence de citoyens

## Quelles missions et pourquoi faire ?

### Pourquoi une « Conférence de citoyens » ?

Un débat public construit par et pour un territoire : à La Réunion, la participation sur le projet Neo est préparée par les citoyennes et les citoyens afin de faire de ce débat public à venir **un moment démocratique inédit d'auto-organisation**.

La phase de préparation d'un débat public est fondamentale. C'est au cours de celle-ci que sont définies les modalités du débat par la Commission particulière qui en a la charge.

Afin d'ancrer le débat dans le territoire et qu'il soit le plus utile possible au public et corresponde à ses attentes, et parce que le calendrier a permis de le faire, une Conférence de citoyens a été organisée en amont du débat public pour définir ces modalités. Les samedi 1er et 8 février 2020, selon des méthodes délibératives, la Conférence de citoyens a proposé des réponses aux questions suivantes : quels sont les principaux enjeux qui devront être débattus ? Quels sont ceux qui nécessitent un approfondissement et un travail spécifique ? quels sont les publics les plus concernés et comment les mobiliser ? et surtout, quels sont les dispositifs participatifs les plus adaptés ?

### Mission de la Conférence de citoyens : « Un débat sur le débat »

La mission de la Commission particulière en charge du débat est triple : elle le prépare, elle l'anime et elle en restitue les conclusions. Ces trois missions correspondent également aux trois temps forts d'un débat public : sa préparation, son déroulé et sa restitution. C'est cette première phase qui a ainsi été partagée avec les citoyens de la Conférence de citoyens. Concrètement, il s'agit de :

1. Identifier les principaux **sujets/thèmes/questions/controverses** qui doivent être l'objet du débat ;
2. Identifier tous les **publics concernés**, le **périmètre du débat** et les **canaux de**

**mobilisation ;**

3. Définir les **dispositifs participatifs** à utiliser, ainsi que des éléments sur les **dates et les lieux** des événements ;

L'objectif, à ce stade, n'était pas de débattre du projet mais du contexte, des enjeux, des controverses, bref, d'identifier les questions qui devront être traitées dans le débat public. L'ensemble des journées a été pensé dans le but d'éviter cette confusion. Une affiche "Ici on débat du débat" était alors prévue mais elle ne fut finalement pas nécessaire, les membres de la Conférence de citoyens ayant parfaitement identifié l'objectif de ces deux journées.

### Calendrier du débat public Neo

La Conférence de citoyens a travaillé pour un débat public prévu entre avril et juillet. Il était précisé que ce calendrier tout comme les modalités retenues par la Conférence de citoyens devaient faire l'objet d'une validation par la Commission nationale tel que le prévoit le code de l'environnement (L121-9 et R121-17). Cette validation était prévue pour la séance plénière du 4 mars selon le calendrier envisagé suivant :



### Composition de la Conférence de citoyens : sept collèges

- **Collège 1** : Citoyens issus de l'Observatoire des prix des marges et des revenus (OPMR) de l'État ;
- **Collège 2** : Citoyens issus du Conseil Consultatif Citoyen (CCC) du Conseil Régional de La Réunion ;
- **Collège 3** : Citoyens des Conseils Citoyens (CC) des quartiers de la politique de la



ville de Saint-Denis ;

Trois autres collèges sont composés de citoyens directement concernés par le projet :

- **Collège 4** : Riverains et commerçants du Barachois ;
- **Collège 5** : Usagers de la route ;
- **Collège 6** : Usagers du Barachois ;

Compte-tenu du calendrier du projet et de son caractère structurant à long terme pour le territoire, il a été décidé d'ajouter un 7e collège pour s'assurer de la participation de la jeunesse :

- **Collège 7** : étudiants ou jeunes en formation.

#### Comment a été composée la conférence de citoyens ?

Il a été choisi de composer la conférence de citoyens à partir des **instances participatives** locales très actives sur le territoire (toutes composées de citoyens désignés à la suite d'un tirage au sort) complétées par trois catégories de publics directement concernés par les enjeux du projet Neo : **les riverains et les commerçants du Barachois, les usagers du Barachois** ainsi que **les usagers de la route**.

Ce panel ne visait pas à représenter La Réunion du point de vue statistique mais à **représenter plutôt la diversité** et la présence de publics pouvant être « concernés » par les impacts du projet Neo, dans l'esprit des textes internationaux et du droit à la participation. Ainsi, la Conférence de citoyens était composée de résidents de l'île qui habitent, travaillent ou fréquentent le Barachois, mais aussi des automobilistes qui empruntent la route nationale et se retrouvent régulièrement bloqués dans les bouchons près du Barachois.

La conférence de citoyens était donc composée de **6 collèges**. Les trois premiers collèges sont composés des citoyens volontaires issus des instances participatives locales après appel à manifestation d'intérêt.

## Recrutement du panel : méthodologie

Les membres de la conférence de citoyens ont été recrutés, dans la limite de **soixante places**, sur manifestation d'intérêt suite à :

1. Un recrutement **in situ** (sur le Barachois et dans les bouchons) ;
2. Une campagne sur **Facebook**.

Les profils suivants ne pouvaient pas faire partie de la Conférence de citoyens : les élu(e)s, ancien(ne)s élu(e)s, candidat(e)s à une élection ou membre d'un parti politique, responsables syndicaux, technicien(ne)s d'une des collectivités maîtres d'ouvrage (Région Réunion, Ville de Saint Denis ou CINOR), les personnes susceptibles d'entrer en conflit d'intérêt avec le projet compte tenu de leur activité professionnelle ou de tout autre engagement.



La **parité femme-homme** et l'**équilibre géographique** des participants ont été respectés.

Les citoyens n'ont pas été pas indemnisés pour participer aux deux journées de la Conférence de citoyens. Les frais de déplacement sont remboursés sur la base des tarifs en vigueur.

## Une conférence en deux temps

La conférence de citoyens a été organisée selon des **méthodes délibératives**. La méthode a reposé sur les séquences suivantes : **apport d'une information équilibrée et plurielle aux participants**, travail de délibération en ateliers, puis temps de délibération et de restitution en séances plénières.

La Conférence de citoyens était donc composée d'une soixantaine de personnes. Il importe de noter qu'entre les deux journées, il y a eu très peu de turn over (trois personnes seulement n'ont pu assister à une seule des deux journées). Les deux journées se sont donc déroulées avec grosso modo le même groupe.



### Animation et préparation de la conférence

La préparation et l'animation de cette conférence étaient assurées par **Floran Augagneur**, président de la Commission Particulière du débat public Neo, **Laurent Bouvier et Laetitia Folio**, secrétaire général et secrétaire générale adjointe de la commission particulière, **Renée Aupetit et Dominique de Lauzières**, membres de la commission particulière, et enfin **Daniel Guérin** (sur la photo ci-contre) et **Philippe Masternak**, tous deux garants de la CNDP.

Chaque participant à la Conférence de citoyens s'est vu remettre un « kit du participant ». Ce dernier était composé de :

- Une présentation synthétique du projet Neo
- Un programme des deux journées de travail
- Un cahier des dispositifs participatifs utilisés dans les débats publics contenant des exemples de dispositifs et les critères que les modalités du débat public Neo devront respecter.

Les participants à la Conférence de citoyens avaient également à disposition des cartes de la ville de Saint-Denis. En ligne, ils disposaient également de deux guides : « Démocratie participative, guide des outils pour agir » de la Fondation Nicolas Hulot et « Méthodes participatives, un guide pour l'utilisateur » de la Fondation Roi Baudoin.

-**Le samedi 1er février** : après une matinée consacrée à l'apport d'informations sur le projet de la part de la maîtrise d'ouvrage et d'éclairages sur les enjeux de la part d'experts indépendants, les participants ont identifié les thèmes à proposer au débat et les sujets à approfondir ainsi que les différents publics à mobiliser (*de quoi débattre et avec qui ?*).

-**Le samedi 8 février 2020** : les participants se sont retrouvés le week-end suivant pour discuter des dispositifs participatifs à utiliser et des lieux du débat (*comment et où débattre ?*).

Les deux journées se sont déroulées à la Piscine du Barachois. Ce lieu a été choisi pour son emplacement : il s'agit d'un bâtiment emblématique du Barachois, le plus au nord de sa pointe, il est par ailleurs facile d'accès, avec parking et une très grande salle modulable.

### L'utilisation de l'outil Beekast

Beekast est une plateforme interactive intégrant un espace d'échange pour encourager la prise de parole, et des activités pour générer des idées, évaluer et faciliter la prise de décision. Elle facilite la récupération des données.



### La mise en place de duos le premier jour

Lors de la première journée des binômes ont été constitués. Chacun de ces binômes utilisait un smartphone pour accéder à l'outil interactif Beekast et faire que chaque choix soit systématiquement délibéré au sein des binômes (voir déroulé de la première journée). La mise en place de binômes a permis en outre de servir brise-glace à la journée.





### Les critères de choix des dispositifs

GLOSSAIRE DES TERMES UTILISÉS
<b>Dispositif</b> : méthodes participatives et délibératives utilisées lors de l'organisation d'un débat public ;
<b>Événement public</b> : un dispositif peut être utilisé plusieurs fois, dans des lieux différents, et donner lieu à plusieurs événements ;
<b>Outils</b> : support matériel et numérique utilisé dans les dispositifs ;
L'ensemble forme les <b>modalités du débat</b> , ces dernières sont validées par la CNDP (L121-9 et R121-17 du code de l'environnement).

Le **cahier des dispositifs participatifs** est un état des lieux des principaux dispositifs utilisés par la CNDP dans les procédures de débat public. Il n'avait pas vocation à répertorier l'ensemble des dispositifs possibles mais à avoir « sous la main » des exemples de dispositifs possibles. Il était précisé que les dispositifs pouvaient être combinés, adaptés ou complétés librement. Les membres de la Conférence de citoyens pouvaient également, s'ils le souhaitaient, en inventer d'autres. Les seules limites imposées étaient le respect de cinq critères :

L'ensemble des dispositifs doit correspondre au mieux aux critères précisés pendant la Conférence de citoyens :

1. Le débat devra permettre le recueil d'arguments et points de vue les plus variés (inclusion) et qu'ils se confrontent les uns aux autres (échanges)
2. Le débat devra permettre de couvrir l'ensemble des thèmes identifiés et de travailler en profondeur ceux qui le nécessitent
3. Le débat devra permettre de mobiliser les publics concernés notamment en s'appuyant sur les lieux de sociabilité (mobilisation)
4. Le débat devra exploiter le potentiel des outils envisagés
5. Le débat devra respecter le cadre budgétaire et le calendrier

- **Critère 1.** Le débat devra permettre le recueil d'arguments et points de vue les plus variés (inclusion) et qu'ils se confrontent les uns aux autres (échanges)

Avant tout, il convient de garder à l'esprit que le dispositif d'un débat public doit permettre de **recueillir les points de vue les plus divers**, c'est le principe d'inclusion. C'est une condition nécessaire mais pas suffisante. C'est-à-dire que nous ne devons pas nous contenter de récolter une somme d'arguments ou de points de vue individuels : ces arguments doivent se confronter entre eux, les modalités doivent donc aussi permettre la délibération, l'échange. C'est ainsi que les arguments s'affinent, se précisent et évoluent. **Ces deux points – inclusion et délibération – sont les fondamentaux d'un débat** et doivent être pensés conjointement. Il importe également d'avoir en tête que ces arguments constituent la donnée qui sera exploitée pour le compte-rendu du débat et permettre une retranscription fidèle de la parole du public. C'est une condition de l'effectivité de la garantie du droit à la participation. Les modalités du débat devront donc permettre de réceptionner cette donnée, avec le moins de filtre possible.



- **Critère 2. Le débat devra permettre de couvrir l'ensemble des thèmes identifiés et de travailler en profondeur ceux qui le nécessitent**

Les thèmes du projet et les thèmes du débat peuvent être sensiblement différents. Puisque le public peut avoir des préoccupations qui divergent de ce qui est proposé par la maîtrise d'ouvrage. La plupart des thèmes du débat seront soulevés spontanément par le public, peut-être aussi que d'autres thèmes émergeront. Il est en revanche nécessaire de les identifier au maximum afin de s'assurer que les modalités permettront de répondre au mieux aux préoccupations du public. Cela permet aussi d'identifier les sujets qui devront être approfondis pendant le débat et faire l'objet d'un travail particulier. Des événements thématiques peuvent alors être organisés.

- **Critère 3. Le débat devra permettre de mobiliser les publics concernés notamment en s'appuyant sur les lieux de sociabilité (mobilisation)**

Un dispositif participatif doit rester ouvert à tous mais il doit s'assurer d'inclure en priorité **les publics les plus concernés** (principe 10 de la déclaration de Rio, convention d'Aarhus). La question suivante doit donc aussi guider le choix de dispositifs : le dispositif permet-il de débattre avec les publics les plus concernés ? Il convient alors de bien les identifier. Bien sûr, certains dispositifs peuvent à la fois approfondir des thèmes et travailler avec des publics ciblés (mobilisant potentiellement certains outils).

Identifier les lieux de sociabilité a deux objectifs : cela permet d'**identifier des lieux potentiels d'événement publics les plus adaptés** au territoire et au contexte, ce sont des idées de lieux à investir dans le but de mobiliser et d'inclure les publics identifiés. Cela permet aussi d'identifier des canaux de communication à utiliser, toujours dans le but de mobiliser les publics concernés.

- **Critère 4. Le débat devra exploiter le potentiel des outils envisagés**

Pour servir de support au dispositif du débat Neo, **un certain nombre d'outils a été prévu en amont** de la Conférence de citoyens car ils nécessitent un temps de création relativement long. Il s'agit de deux outils garantissant au public des conditions et supports d'information pluriels :

- une ou des **maquettes** du Barachois (avec l'école d'architecture - ENSAM)

- un **outil de réalité virtuelle interactive** devrait permettre à chacun d'expérimenter virtuellement certains éléments du projet et ses conséquences sur le territoire.

L'objectif de ces deux outils est de multiplier les différents supports de communication pour permettre de bonnes conditions d'information. Il est beaucoup plus facile de visualiser les évolutions à forte dimension urbaine à partir de maquettes ou de 3D qu'avec de simples cartes, par exemple.

Parmi les autres outils, étaient également cités le site internet, invariant de chaque débat public, et la « maison du débat », souhaitée sur le Barachois, abriterait la Commission Particulière du Débat Public.

- **Critère 5. Le débat devra respecter le cadre budgétaire et le calendrier**

Enfin, il convient de garder en tête que le dispositif doit être économe, l'objectif est simplement de **limiter les dépenses** partout où c'est possible. En dernier lieu il faut que l'ensemble soit réalisable dans le calendrier proposé : entre le 15 avril et le 15 juillet 2020.

## Conférence de citoyens

Première journée : de quoi va-t-on débattre et avec qui ?

### Présentation de la Commission Nationale du Débat Public

En introduction, Floran Augagneur a présenté la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), la procédure de débat public ainsi que les objectifs de la Conférence de citoyens et son déroulé. Ce dernier point étant particulièrement important puisqu'il est fondamental, dans ce genre d'exercice, que les participants aient une vision suffisamment claire des différentes étapes. Tout au long des deux journées, l'objectif de chaque exercice et leur enchaînement étaient répétés régulièrement avec de nombreux moments d'échanges prévus.



Il s'agissait également d'insister sur trois points lors de cette introduction. Le premier est **l'indépendance de l'organisateur** : la CNDP est une autorité parfaitement neutre et indépendante des maîtres d'ouvrage et des pouvoirs publics. Le second consistait à rappeler que **le débat public est une procédure réglementaire** : il est possible d'innover mais dans le cadre de ce que la loi autorise. Le troisième est que, à l'intérieur de cette procédure, la mise en place de la conférence de citoyens, pour co-construire les modalités du débat public, est une première.

Enfin, il a été rappelé que les objectifs d'un débat public sont définis par la loi (L121-1 du code de l'environnement). Ainsi, dans tous les cas, celui-ci devra permettre de :

1. Débattre de l'opportunité du projet : faut-il faire le projet ?
2. Débattre de ses caractéristiques et de ses objectifs : comment faut-il le faire et pourquoi ?
3. Débattre du contexte économique, social et environnemental : quels sont les diagnostics dans lesquels il s'inscrit ? Et quels seront ses impacts ?
4. Débattre des alternatives : faut-il faire autre chose ?
5. Débattre de l'absence de projet : que se passe-t-il si le projet ne se fait pas ?

### Informations sur le projet Neo

La maîtrise d'ouvrage a présenté le projet Neo : contexte, objectifs et caractéristiques suivis d'un court moment d'échanges avec la salle.

Il était précisé que le dossier du maître d'ouvrage, document réglementaire contenant l'ensemble de l'information sur le projet Neo, était en cours de préparation (avant validation par la CNDP lors de la plénière du 4 mars, tel que prévu par la loi) et qu'il serait mis en ligne sur le site internet du débat.

### Informations sur les enjeux

Il s'agissait de proposer aux membres de la conférence de citoyens **une information équilibrée et plurielle** en leur permettant d'**échanger avec plusieurs des parties prenantes**, des experts et des représentants de corps constitués, sur les enjeux que soulève, de leur point de vue, le projet Neo.

Cette étape s'est déroulée de la façon suivante : pendant 1h30, les citoyens sont répartis en sous-groupes sur 9 tables, **deux experts sont présents à chaque table**. Les experts changent de table toutes les 20 minutes environ. Il leur avait été demandé en amont de préparer leur réponse à la question suivante : « **Quels enjeux et quelles opportunités pour le Barachois dans la ville de demain ?** ». A chaque rotation, la discussion se déroulait en trois temps :

1. Les experts se présentent et précisent leur rôle et le lien de leur structure au projet ;
2. les experts présentent ce qui leur paraît essentiel : leur état des lieux, quelles sont les priorités et pourquoi ;
3. échanges avec la table.



Les experts et corps constitués présents ont permis de couvrir et d'approfondir un vaste nombre de sujets. Un ou plusieurs représentant(s) de chaque instance mentionnée ci-dessous étai(en)t présent(s) :

- Conseil économique social et environnementale régional (CESER)
  - Conseil de la culture, de l'éducation et de l'environnement (CCEE)
  - Société réunionnaise pour l'étude et la protection de la nature (SREPEN)
- 
- L'agence d'urbanisme AGORAH
  - La Société d'Etudes Ornithologiques de la Réunion (SEOR)
  - Transporteur de Car Jaune (FNTV-GIE-ACTIV)
  - L'Architecte des Bâtiments de France et les services Archéologie (DAC OI)
  - L'Ecole d'architecture du Port (ENSAM)
  - Une association de cyclistes, Velo Vie

## Les thèmes du débat

Après l'apport d'informations et pour identifier les dispositifs les plus adaptés au contexte du débat sur le projet Neo, il importe d'avoir au préalable travaillé sur l'identification des thèmes du débat et des publics directement concernés. C'était l'objectif de la première journée intitulée « **De quoi va-t-on débattre ? Et avec qui ?** ».

L'objectif de ce travail est de faciliter la réflexion de la 2e journée, destinée à co-construire les modalités du débat.

## Les thèmes du débat

Identifier les sujets à « mettre au débat » : il s'agissait d'**identifier les controverses** qui doivent être traitées dans le débat public et les questions qui nécessitent un traitement spécifique, une production ou un approfondissement.

### 4 GRANDS AXES DE THÉMATIQUES

Ainsi, il est possible de réunir l'ensemble des thèmes autour de quatre grands axes qui formeront les thèmes du débat.

**1. la gouvernance**, comprenant les questions d'articulation entre les différents projets, et les questions d'anticipation ;

**2. L'environnement**, comprenant principalement la réduction des impacts, la question de l'adaptation et celle du patrimoine ;

**3. la mobilité**, autour de deux questions : se déplacer à Saint-Denis et traverser Saint-Denis ;

**4. le réaménagement**, autour des questions de fonctions urbaines et de développement économique.

## LES THEMES

	Propositions	points	votes
1	Impacts environnementaux du projet (faune, flore, impact terrestre, aquatique, aérien, nappe phréatique)	51 (15 %)	20
2	Coordination des projets Tao/Run rail, Pole Océan,...	32 (10 %)	13
3	Parking relais	15 (5 %)	12
4	Adaptation du projet aux conditions climatiques et réchauffement climatique (évaluation de l'empreinte carbone)	14 (4 %)	8
5	Impact sur la fluidification y compris du centre-ville(jours, heures)	14 (4 %)	6
6	Évaluation des nuisances des travaux et du projet	14 (4 %)	9
7	Articulation avec tous les réseaux de mobilité	13 (4 %)	9
8	La transparence du financement	12 (4 %)	11
9	Se déplacer demain (déplacements des modes doux, aides financières...)	12 (4 %)	9
10	Coûts d'entretien et de maintenance de l'infrastructure	11 (3 %)	11
11	Anticipation des besoins en matériaux	11 (3 %)	7
12	Sécurisation juridique face aux aléas politiques	10 (3 %)	7
13	Impact et bénéfice économique du projet Neo	9 (3 %)	8
14	Création d'un comité de suivi du projet	9 (3 %)	8
15	La valeur ajoutée du projet (impact économique, emploi, attractivités, social..)	8 (2 %)	7
16	La question du patrimoine et de sa transmission (archéologique, historique, écologique, architectural)	8 (2 %)	8
17	L'Accessibilité du projet (PMR,...)	7 (2 %)	7

18	Faisabilité budgétaire de tous les projets	7 (2 %)	6
19	La gestion dissociée des flux	7 (2 %)	5
20	Les solutions alternatives au projet NEO	7 (2 %)	5
21	Impact sur les quartiers zone tampon	6 (2 %)	4
22	Le Barchois au sens large dans 30 ans (altenance des fonctionnalités, place de la culture)	6 (2 %)	5
23	Intermodalité et gouvernance	5 (2 %)	2
24	Sécurité des biens et des personnes	5 (2 %)	4
25	Gestion du goulot d'étranglement de la sortie EST	4 (1 %)	4
26	Comment utiliser Neo comme outil d'innovation et de développement durable	4 (1 %)	4
27	Impact sur la Rivière Saint-Denis et ses usages	4 (1 %)	3
28	Aménagement de la destination touristique du Barchois	4 (1 %)	4
29	La réappropriation du front de mer par la population	4 (1 %)	4
30	Place du loisir sur le Barchois de demain	3 (1 %)	3
31	Gestion optimale et efficace du calendrier	3 (1 %)	3
32	Création d'un office de transport	3 (1 %)	3
33	Le futur de Saint-Denis et la vie étudiante	3 (1 %)	3
34	inscription dans les 100 villes de résilience climatiques	2 (1 %)	1
35	Faisabilité d'une zone de baignade	2 (1 %)	2
36	Quid de l'ancienne route du littoral ?	1 (0 %)	1

## Les 4 grandes thématiques du débat Neo





## Analyse des thématiques

Le débat public doit donc s'articuler autour des quatre grands axes : **gouvernance, environnement, mobilité et réaménagement**. Le débat public devant avant tout être utile au public, dont il permet l'exercice des droits, il importe d'organiser les modalités afin qu'elles répondent au mieux à ses préoccupations.

A noter que, pour la Conférence de citoyens, la question de **l'environnement** apparaît particulièrement liée aux **enjeux de mobilité** : la réflexion sur la mobilité doit prendre en compte les contraintes environnementales. Ce lien avec l'environnement confère à la question de la mobilité un caractère prospectif : **la mobilité de demain, dans la ville de demain**.

Par ailleurs, alors que le projet concerne la traversée de Saint-Denis, la Conférence de citoyens souhaite que le débat porte aussi sur **la mobilité dans la ville** : sur le Barachois et entre le Barachois et le reste de la ville.

Ainsi les principales questions dont les modalités devront permettre le traitement seront les suivantes (le public pourra bien sûr soulever tout autre question qu'il souhaite) :

1. **Comment se déplacer dans la ville de demain (en prenant en compte l'environnement) ?**
2. **Quelles fonctions urbaines sur le Barachois ?**
3. **Quelle articulation des projets de mobilités et urbains ?**

## Les publics les plus concernés

Tel que le disposent les textes internationaux et notamment la convention d'Aarhus, un dispositif participatif doit inclure en priorité les publics les plus « concernés ».

Il s'agit donc d' **identifier les publics** que les modalités devront inclure, **ceux vers qui « il faut aller »**, ceux qu'il faut particulièrement mobiliser ou ceux avec qui il conviendrait d'effectuer un travail particulier en constituant par exemple un « mini-public ». Par ailleurs, l'identification des publics permet d'identifier le périmètre géographique à couvrir.

## LES PUBLICS

	Propositions	Nb de points	Nb de votes
1	Toute la Réunion	83 (35 %)	18
2	Usagers de la route	21 (9 %)	14
3	Riverains du Barachois	20 (8 %)	14
4	Acteurs économiques de la zone	13 (5 %)	12
5	Associations environnementales	12 (5 %)	9
6	Les particuliers exposés	9 (4 %)	6
7	Les usagers de loisirs (sportifs...)	8 (3 %)	8
8	Jeunes et étudiants	8 (3 %)	7
9	Toute personne porteur d'un handicap	8 (3 %)	8
10	Cyclistes	7 (3 %)	6
11	Scolaires	6 (3 %)	6
12	Les dispositifs participatifs locaux (conseils de quartier...)	6 (3 %)	5
13	Pêcheurs bichiques	6 (3 %)	6
14	Affinitaires	5 (2 %)	1
15	Professionnels mobiles	5 (2 %)	5
16	Touristes	5 (2 %)	5
17	Habitants des écarts de Saint-Denis	5 (2 %)	5
18	Artistes	4 (2 %)	4
19	Les transporteurs voyageurs	2 (1 %)	2
20	Les forces de l'ordre	2 (1 %)	2
21	Les universitaires	2 (1 %)	2
22	Les transporteurs de marchandises	1 (0 %)	1
23	Deux-roues motorisés	1 (0 %)	1
24	Les manifestants	1 (0 %)	1
25	Les professionnels du charme	0 (0 %)	
26	Le préfet	0 (0 %)	
27	Agents publics	0 (0 %)	

### Analyse des publics

Ainsi, la Conférence de citoyens a fait clairement apparaître deux périmètres au débat, deux « zooms » qui permettront l'organisation des modalités :

**L'île de la Réunion** : les modalités devront permettre de couvrir tout le territoire de La Réunion ;

**Le Barachois** : les modalités devront investir le périmètre restreint du Barachois.

Pour terminer la première journée, les membres de la Conférence de citoyens étaient invités à lire le cahier des dispositifs. La journée s'est terminée sur **un nuage de mots**.



Réponse à la question : "Quels sont les mots qui résument pour vous cette première journée ?" (Nuage de mots réalisé avec l'outil Beekast).

## Conférence de citoyens

Deuxième journée : comment va-ton débattre ? Et où ?

### Présentation des dispositifs

Le premier moment de la seconde journée fut consacré à un retour et une discussion sur les principaux enseignements du 1er février : les modalités du débat devront permettre de traiter les thèmes identifiés et de mobiliser les publics concernés. Après un rappel des cinq critères de choix des dispositifs, chaque dispositif du cahier a fait l'objet d'une présentation spécifique :

- les réunions publiques ;
- les ateliers participatifs ;
- les rencontres d'initiatives locales ;
- les « mini-publics » ;
- les débats mobiles ;
- le groupe miroir ;
- l'atelier de la relève ;
- les balades urbaines ;
- les jeux de plateau ou board game ».



«

Afin d'illustrer la cohérence des modalités d'un débat public, l'exemple du débat public sur la programmation pluriannuelle de l'énergie (19 mars 2018 - 30 juin 2018) a été utilisé.

## Où débattre de Néo ?

Brainstorming sur les lieux de sociabilité et les espaces de paroles à La Réunion.  
L'objectif ici est d'identifier les lieux pouvant être pertinents pour l'organisation des événements ainsi que les canaux de communication pouvant être exploités pour publiciser le débat.



*Brainstorming sur les lieux de sociabilités.*

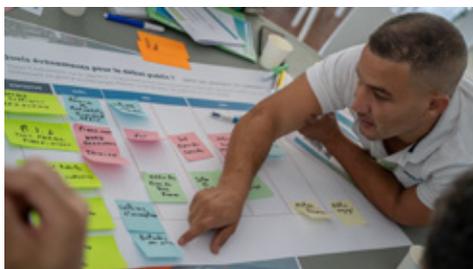
## Atelier des dispositifs

Un dispositif participatif doit être **cohérent, simple et lisible**. Il ne s'agit pas d'un simple assemblage de dispositifs différents mais d'un schéma d'ensemble cohérent, progressif, **correspondant aux thèmes identifiés et mobilisant les publics concernés**, simple et facilement lisible afin que chaque participant·e au débat public ait facilement accès au « mode d'emploi ».



Ainsi, l'objectif de l'atelier des dispositifs (6 tables) n'était pas (uniquement) de faire un brainstorming dont on retiendrait les meilleures idées mais surtout de permettre de tirer des enseignements généraux : quels sont les principaux enseignements ? Quels sont les dispositifs qui s'imposent ? qu'est ce qui semble vouloir être évité ? Etc.

La consigne pour l'atelier était que **chaque table délibère et place environ 5 événements sur le calendrier**. Chaque événement devait mentionner le dispositif participatif utilisé, le lieu, si l'événement est général ou thématique. Il était demandé de préciser, le cas échéant, les publics et les outils.



L'idée était de ne pas instaurer trop de contraintes et de **laisser une large part à l'imagination et à la créativité**. L'objectif était de comprendre pourquoi les citoyens s'orientaient vers tel ou tel dispositif. Lors de la restitution, il leur était demandé de développer la raison de leur choix, le « pourquoi ». Cette méthode avait pour objectif de **tirer un maximum d'enseignements** des ateliers afin de **dégager les éléments pour former une première ébauche de modalités**.

## Restitution

La restitution des ateliers, après discussion en plénière, a permis d'effectuer une synthèse du travail sur les modalités, synthèse adoptée par la Conférence de citoyens.

- **Réunions publiques**

Les réunions publiques ne font pas partie des dispositifs qui se sont imposés dans les ateliers. En revanche, il a semblé important de marquer un temps fort au début et à la fin du débat public. **Une réunion publique d'ouverture** en avril et **une réunion publique de clôture** en juillet pourraient être ces temps forts.

- **Débats mobiles**

Les citoyens ont souhaité une forte mobilité du débat, « **aller à la rencontre du public** », avec une présence marquée, sous forme de stands tenus sur les marchés ou lieux fortement fréquentés (exemple du jour de réception au conseil régional pour le “bon mobilité” ) et les grands événements dans toute La Réunion tels que la foire de Bras-Panon, le SAKIFO à St Pierre, le salon de la Maison à St Denis (entre autres lieux identifiés par la conférence de citoyens).

Les débats mobiles permettent de **toucher de manière ciblée des lieux plus éloignés** et des publics isolés ou qui ne viendraient pas spontanément vers le débat. C'est un outil qui se déploie sur tout le périmètre du débat.

L'inconvénient des débats mobiles est leur **caractère faiblement délibératif**. Ils seront principalement un lieu d'information mais également de recueil de contributions individuelles ou collectives, idéalement avec un questionnaire à préparer.

- **Ateliers participatifs**

Trois ateliers participatifs avec trois mini-publics différents sur le réaménagement du Barachois et l'articulation des projets afin d'identifier les priorités et les besoins, en travaillant sur les maquettes produites par l'école d'architecture.



Le premier atelier, inspiré de l'« atelier de la relève » serait effectué avec **des étudiants** de disciplines différentes. Le deuxième atelier pourrait être organisé avec **les riverains** et le troisième avec **les commerçants**.

- **Pique-nique d'initiative locale (PIL)**

Le dispositif de « Réunion d'initiative locale » (RIL) consiste à donner la possibilité pour des individus, des collectifs de citoyens et d'acteurs (habitants, associations, syndicats d'entreprises, etc.) d'**organiser partout sur un territoire des rencontres** qui peuvent être ouvertes ou fermées. Un « Mode d'emploi » est mis à disposition sur la plateforme du débat pour les aider et les accompagner dans la préparation, l'animation et la restitution de la réunion d'initiative locale. Les organisateurs des réunions d'initiative locale s'engagent à respecter une charte de débat. Ce dispositif a été **inventé par la CNDP** lors du débat public sur la politique énergétique. La CNDP l'a également proposé comme méthode au Gouvernement lors du Grand débat national. Cette expérience lui permet de bien penser les modes de labellisation et de restitution.

Inspirés de ce dispositif et pour correspondre à la pratique culturelle de La Réunion les « **Piques-niques d'initiatives locales** » (PIL) sont **une innovation** de la Conférence de citoyens. Ils permettraient de couvrir tout le territoire de l'île. Il a été rappelé que ce dispositif nécessite un investissement important de la part des membres de la conférence de citoyens qui devront initier des PIL.

Un des principaux enjeux de ce dispositif résidera dans le mode de restitution. Le pique-nique n'étant pas un espace adapté à la prise de note, il a été décidé de simplifier au maximum la thématique des « PIL » en posant une question simple mais appelant une réponse argumentée sur un des thèmes du débat.

La CPDP accompagnera ce dispositif en conseils et en mettant à disposition un kit adapté.

- **Dispositifs thématiques**

Un dispositif particulier a été décidé au **sujet de l'environnement**, cette thématique transversale étant arrivée en tête des sujets lors de la première journée. Des ateliers participatifs avec des acteurs de l'environnement, dont les associations environnementales et/ou les corps constitués, pourraient formuler des propositions sur une question précise ou un sujet à approfondir. Les propositions seraient alors débattues avec le public vers la fin du débat public lors d'une réunion publique dédiée (**3<sup>ème</sup> réunion publique**).

- **Maison du débat Neo**

Un lieu **en plein cœur du Barachois** doit servir de centre de ressources, d'information et permettre d'accueillir le public et de recueillir sa parole. Des moments de rencontre avec la maîtrise d'ouvrage devront y être organisés. C'est également à la Maison du débat Neo que les ateliers seraient organisés à partir de la réalité virtuelle interactive afin de recueillir des arguments du public éclairé par l'expérience en 3D.

- **Balades urbaines**

Le périmètre géographique restreint du site, le nombre important de bâtiments historiques ainsi que sa végétation en font **un lieu** particulièrement **propice à cet exercice**. Un questionnaire pourrait être préparé pour ponctuer les balades urbaines afin de récupérer les arguments du public.

- **Porteurs de paroles**

Les porteurs de paroles représentent un outil consistant à **mettre en scène la parole du public sous forme de théâtre forum**. Cet outil ne constituant pas un dispositif en soi, la Conférence de citoyens a finalement décidé qu'il serait plutôt utilisé dans les autres dispositifs comme le débat mobile lorsque cela sera possible.

- **Comité de suivi**

Enfin, la Conférence de citoyens a souhaité poursuivre son investissement en devenant un Comité de suivi du débat public. Il pourrait se réunir au moins trois fois :

- Avant ou **au début du débat** pour évaluer l'évolution des modalités ;
- **Pendant le débat** pour évaluer et éventuellement ajuster les dispositifs ;
- **Après le débat**, lors de la reddition des comptes, pour évaluer ce que le décideur prend en compte du débat et comment.

### Observation académique

Deux chercheurs en sciences politiques de l'Université de La Réunion, avec quelques uns de leurs étudiants, ont observé l'ensemble du processus.

## Restitution des modalités du débat Neo

DISPOSITIFS	AVRIL	MAI	JUIN	JUILLET
Réunions publiques	Réunion d'ouverture Interaction radio/web			Réunion de Clôture Interaction radio/web
Débats mobiles		Stands sur les marchés et événements dans toute La Réunion		
Ateliers participatifs		Atelier de la relève/participatif étudiants avec maquettes sur artic. des projets	Atelier participatif riverains avec maquette sur articulat des projets	Atelier participatif commerçants sur articulation des projets
Pique-niques d'Initiative Locale	Comment se déplacer demain à La Réunion / Qu'est-ce qui est le plus important à faire sur le Barachois et pourquoi ?			
Dispositifs thématiques	Des ateliers thématiques participatifs qui se terminent par une réunion publique. Des propositions sur la question : comment repenser la ville et la mobilité au regard de l'environnement.			
Maison NEO	Centre de ressources et d'information, arrivée des balades urbaines, cahiers de participation, atelier de réalité virtuelle interactive			
Balades urbaines	Balades avec architectes/archéologues/MO			
Comité de suivi	Conférence citoyenne avant le débat		Conférence de citoyen pendant le débat	Conférence citoyenne après le débat pour la reddition des comptes

## Modalités du débat Neo

### UN DÉBAT POUR TOUS

1

**DÉBATEZ  
EN LIGNE**

2

**VENEZ  
DÉBATTRE**

3

**LE DÉBAT VIENT  
À VOUS**

Des événements d'ouverture et de clôture réunissant trois modalités de débat  
(en ligne, interactif, en public) avec micro-trottoirs et radiodiffusés

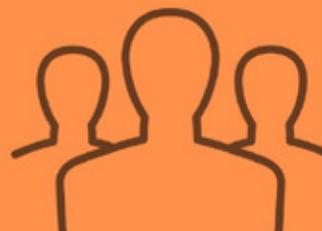
#### 1. DÉBATEZ EN LIGNE

- ✓ Sur [neo.debatpublic.fr](https://neo.debatpublic.fr)
- ✓ Une plateforme participative
- ✓ Des informations sur le débat et sur le projet



## 2. VENEZ DÉBATTRE

- ✓ La maison du débat
- ✓ Ateliers participatifs et thématiques
- ✓ Réunions publiques pour débattre des propositions



## 3. LE DÉBAT VIENT À VOUS

- ✓ Débats mobiles
- ✓ Pique-niques d'initiative locale



### Concours de création graphique

La commission particulière du débat public Neo a souhaité faire participer des étudiants du territoire à la création de l'identité visuelle du débat public. A l'issue du concours lancé en décembre, la conférence citoyenne a désigné le projet lauréat. Le lauréat gagne un billet aller-retour pour Paris depuis La Réunion d'une valeur de 1000 euros avec l'entrée à une exposition d'art. Conformément au règlement du concours, sa proposition servira de base au logo du débat public (celui-ci devra remplir les standards de communication de la Commission).

### Le projet lauréat



› **Annexe n°10** Compte-rendu du comité de suivi du 29 avril

---



# Comité de suivi du débat public Neo 29 avril 2020



## Compte-rendu du comité de suivi

### En préambule

Les modalités du futur débat public Neo à Saint-Denis de La Réunion ont été co-construites avec une conférence de citoyens les 1er et 8 février 2020. Ces modalités ont été validées par la Commission nationale du débat public le 4 mars 2020.

Les membres de la **conférence de citoyens ont souhaité poursuivre leur investissement en devenant un comité de suivi** du débat public. Il était prévu qu'il se réunisse plusieurs fois, dont une fois avant l'ouverture du débat.

Cette réunion s'est tenue le 29 avril 2020 via téléconférence. La crise sanitaire a rendu cette première réunion du comité de suivi d'autant plus nécessaire : il s'agissait d'ajuster les modalités au nouveau contexte.

### Ordre du jour



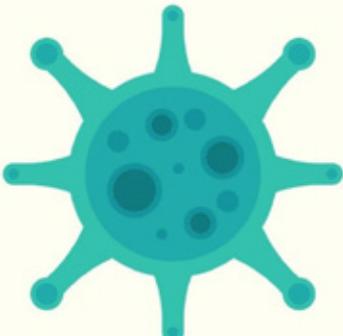


## I. Contexte : la nouvelle équation

Le 23 mars 2020, le Gouvernement a déclaré l'état d'urgence sanitaire et a décidé une série de mesures (suspension des délais de l'action administrative, confinement de la population, mesures de distanciation sociale, télétravail, etc.) face à l'épidémie de Covid-19.

**LE NOUVEAU CONTEXTE IMPACTE LE DÉBAT**

.....



- ✓
**Report du calendrier Neo**  
Les nouvelles dates du débat seront fixées début juin
- ✓
**Un débat sous contraintes**  
Pas de rassemblements, respect des consignes sanitaires (gestes barrières, distanciation sociale, règles d'hygiène...)
- ✓
**Pas de débat 100% numérique**  
Le débat doit rester accessible à tous

### 1. le calendrier du débat est reporté

Conformément à ces dispositions, la Commission Nationale du Débat Public a décidé le 1er avril 2020 de reporter le débat public Neo qui était initialement prévu du 15 avril au 15 juillet 2020.

A ce jour, un trop grand nombre d'incertitudes nous empêche de fixer le nouveau calendrier :

- **La date de la fin de l'état d'urgence sanitaire** : la loi du 23 mars a instauré l'état d'urgence sanitaire jusqu'au 23 mai. Le Premier Ministre a évoqué la possibilité de sa prolongation ;
- **L'évolution des consignes sanitaires** : un point d'étape sera effectué le 2 juin par le Premier Ministre ;

- **La date des élections municipales** : l'ordonnance n° 2020-390 du 1er avril 2020 précise les conditions du report du second tour des élections municipales. Les nouvelles dates seront fixées au plus tard le 27 mai 2020.

Dans ce contexte, les nouvelles dates du débat public seront définies ultérieurement, lorsque des précisions auront été apportées sur ces différents éléments. Toutes les options sont aujourd'hui étudiées.

## 2. Un débat sous contrainte

Bien que les dates du débat ne soient pas encore connues, il est probable qu'il doive se dérouler dans un **contexte sanitaire particulier**, dans la continuité des mesures sanitaires actuelles. Il importe donc d'anticiper et de préparer des modalités **compatibles avec deux nouvelles contraintes** :

- **Pas de rassemblements** : les modalités du débat ne doivent pas créer de rassemblement, ni reposer sur des rassemblements existants importants (par exemple un débat mobile sur un lieu à forte fréquentation) ;
- **Un présentiel sous conditions** : des formes de présentiel sont envisageables uniquement si elles permettent le strict respect des consignes sanitaires (gestes barrières, distanciation sociale, distribution de gel et masques, nettoyage systématique du matériel utilisé, etc.).

## 3. Pas de 100% numérique

Les critères de choix de modalités énoncés lors de la première réunion de la conférence de citoyens doivent toujours être respectés, et particulièrement l'objectif d'inclusion, c'est-à-dire la possibilité de participer pour toutes les personnes concernées.

Compte-tenu de l'inégalité d'accès au numérique et du fait qu'un nombre important de personnes serait exclu du débat si celui-ci avait lieu exclusivement en ligne, il est indispensable de ne pas basculer entièrement vers le numérique. Il s'agira donc de **recourir à une pluralité d'outils** et de dispositifs adaptés sur mesure au contexte et à la situation sanitaire permettant de **garantir le droit à l'information et à la participation de toutes et tous** conformément à notre mission.



*En résumé :*

*La nouvelle équation est donc la suivante : limiter le présentiel sans basculer vers le numérique et sans perdre en qualité de délibération.*

<b>Extraits des discussions</b>
<i>“On parle de la nécessité de limiter les rassemblements importants, mais on en avait prévu peu, non ?”*</i>
CPDP NEO: <i>“Heureusement, la plupart des modalités que nous avons pensées ne créent pas de grands rassemblements. S’agissant même des réunions publiques, nous avons déjà prévu qu’elles soient radiodiffusées. Nous devons donc voir comment ajuster les autres modalités”.</i>
<i>“On n’attend pas le 2eme tour des élections pour faire cette réunion ?”</i>
CPDP NEO: <i>“Les nouvelles dates des élections seront fixées fin mai. A ce stade nous ne savons pas quand le débat aura lieu. Nous savons en revanche qu’il se déroulera probablement dans un contexte de contrainte sanitaire, autant l’anticiper”.</i>
<i>“Les échéances évoluent de jour en jour, on s’est bien aperçu qu’on a dû tous s’adapter au jour le jour. On va devoir innover après le confinement. Je pense qu’il ne faudra pas attendre indéfiniment pour démarrer le débat, il nous faut juste nous adapter”.</i>
CPDP NEO: <i>“Il va falloir être inventif et ne pas faire de participation dégradée”.</i>
<i>“Je crois que nous devons traiter les modalités et laisser le calendrier en attendant d’en savoir plus. Il faut bien décorréler les deux. Que les élections aient lieu en juin ou en septembre peu importe, il faudra tout de même modifier les modalités qui impliquaient des rassemblements”.</i>

*\*En gras : propos de membres du comité de suivi.*

## **II. Quels ajustements des modalités ?**

Les modalités initialement prévues ont été validées par la CNDP le 4 mars 2020. Elles comprenaient différents types de dispositifs présentés en trois catégories. **Le comité de suivi a passé en revue chacun de ces dispositifs pour les ajuster au nouveau contexte.**

## 1. Le site neo.debatpublic.fr



**1. DÉBATEZ EN LIGNE**

UNE PLATEFORME EST MISE À VOTRE DISPOSITION POUR DÉBATTRE EN LIGNE  
SUR LE SITE [HTTPS://NEO.DEBATPUBLIC.FR/](https://neo.debatpublic.fr/)

Le contexte ne semble pas impacter cette modalité qui est dématérialisée

- ✓ Déposer un avis ou réagir à un avis
- ✓ Poser une question à la maîtrise d'ouvrage
- ✓ Déposer une contribution (un document) ou un cahier d'acteur, leur objet est d'offrir un moyen d'expression aux acteurs « institutionnels ».

endp

### *Ce qui était prévu*

Un site internet et une plateforme sont mis à disposition afin de :

- Accéder à toute l'information sur le projet
- S'informer sur le débat, ses modalités, le calendrier, etc.
- Poser une question à la maîtrise d'ouvrage qui s'engage à répondre sous quinze jours
- Réagir à un avis
- Déposer une contribution (un document) ou un cahier d'acteur.

### *Ce qui change*

Rien. Par essence, le site est une plateforme dématérialisée donc compatible avec toutes les contraintes sanitaires imposées lors du déconfinement.

**Il faut organiser une réunion du comité de suivi dédié au site, lorsqu'il sera livré, pour le présenter et permettre son appropriation par tous les membres.**



Extraits des discussions
<i>“Pourra-t-on poser des questions à la maîtrise d’ouvrage sur ce site ?”</i>
CPDP NEO: <i>“Oui c’est prévu. Il y aura un endroit où l’on peut poser les questions à la MO ou à la CPDP”.</i>
<i>“Est-ce que le comité de suivi pourra voir le contenu du site avant sa mise en ligne ?”</i>
CPDP NEO: <i>“Oui on pourra faire une réunion de comité de suivi special site”.</i>
<i>“C’est important aussi pour avoir le temps de s’appropriier l’outil avant l’accès au grand public. Les citoyens du comité de suivi en seront des ambassadeurs”.</i>

## 2. La maison du débat

## 2. VENEZ DÉBATTRE

### LA MAISON DU DÉBAT

MAISON DE TYPE ALGECO SITUÉE SUR LE BARACHOIS



- ✓
 Lieu d’informations (documents, vidéos, rencontres avec la MO, etc.)
- ✓
 Lieu de débats (organisation de balades urbaines, réalité virtuelle interactive) permettant l’utilisation du questionnaire sur le projet (car information garantie).

+
**Pour éviter rassemblements :** limiter la maison du débat à l’activité principale, la réalité virtuelle interactive ?

**Autre idée :** un mur du débat sur le Barachois...

### *Ce qui était prévu*

Située sur le Barachois, la maison du débat était prévue pour être un lieu :

- D'information (ouvert à toutes personnes souhaitant s'informer sur le projet avec distribution du Dossier du Maître d'Ouvrage, visionnage de vidéos, etc.)
- D'organisation de rencontres avec la MO
- D'organisation de balades urbaines
- D'organisation d'ateliers de réalité virtuelle interactive
- Lieu d'échange ouvert à tous

### *Ce qui change*

Le comité de suivi souhaite maintenir la maison du débat en repensant son organisation. Afin de ne pas être un lieu de rassemblement et permettre le respect des consignes sanitaires, **les différentes fonctions de la maison du débat auront lieu à des horaires distincts permettant la gestion des flux et sur rendez-vous uniquement.**

Point de vigilance : la contrainte du rendez-vous peut être démotivante pour le public.

**La réalité virtuelle interactive** est en revanche un outil d'attrait (il s'agit de la possibilité de visualiser et de modifier le projet en 3D). Les ateliers de réalité virtuelle seront limités à quatre personnes. Les mesures sanitaires seront respectées et le matériel désinfecté. Après l'atelier chaque participant pourra répondre à un questionnaire sur le projet.

	Tracé 1 « terre »	Tracé 2 « hybride »	Tracé 3 « mer »	Tracé 4 « Labourdonnais »	Tracé 5 « Nice »	Autre (précisez)
Pertinent						
Assez bien						
Passable						
Inadapté						
A rejeter						
Pourquoi ? (expliquez)						



La possibilité d'installer, en journée, un tableau ou panneau à l'entrée Est de la ville, à la gare des "Cars jaunes", afin que chacun puisse rédiger ou commenter un point de vue, a été évoquée et sera étudiée.

### Extraits de la discussion

*"Pourquoi, les balades urbaines, à l'extérieur, seraient-elles à bannir ?"*

*CPDP NEO: "Il faut garder les fonctions multiples de la maison Neo et voir ce qui est possible de réaliser ou pas en fonction des restrictions sanitaires. Le système de RDV, c'est bien, il peut être fait sur les balades, les activités VR. Mais c'est un peu restrictif, cela diminue la place centrale que doit être la maison du débat. Ces règles on peut les faire évoluer. Je propose plutôt de garder les fonctions qu'on avait décidées en s'adaptant au contexte qui peut évoluer."*

### 3. Les réunions publiques

## 2. VENEZ DÉBATTRE

### LES RÉUNIONS PUBLIQUES

TROIS RÉUNIONS PUBLIQUES SONT PRÉVUES :

- ✓ Une réunion publique d'ouverture
- ✓ Une réunion publique pour présenter les propositions issues du débat et des ateliers
- ✓ Une réunion de clôture



 Les réunions d'ouverture et de clôture seront prévues pour être diffusées en ligne et en direct à la radio pour permettre l'interactivité du plus grand nombre de participants.

Plus de public en présentiel ?



### *Ce qui était prévu*

Le dispositif prévoyait trois réunions publiques :

- Une réunion publique d'ouverture et une réunion publique de clôture

Ces deux événements étaient prévus pour être **radiodiffusés** en direct avec intervention des auditeurs et diffusés en live sur internet avec interactivité des internautes. La présence d'un public était également envisagée, de même que l'accompagnement d'un micro-trottoir sur le Barachois.

- Une réunion publique fin juin pour discuter des propositions issues des ateliers thématiques

### *Ce qui change*

Les événements d'ouverture et de clôture, radiodiffusés en direct avec intervention des auditeurs et diffusés en live sur internet avec interactivité des internautes sont maintenus. Il n'est plus envisagé que cet événement se déroule en présence d'un public.

La réunion publique sur les propositions issues du débat n'est maintenue que si elle peut se faire sous le même format que les deux précédentes.

Un rapprochement avec les TV locales a également été discuté et sera étudié.



#### 4. Les ateliers participatifs

## 2. VENEZ DÉBATTRE

### LES ATELIERS PARTICIPATIFS

DEUX SÉRIES D'ATELIERS PARTICIPATIFS ET THÉMATIQUES

- ✓ **En partenariat avec l'ENSAM** : ateliers avec « mini-publics » (riverains, des commerçants, des étudiants) sur maquettes.
- ✓ **En partenariat avec l'Agorah** : Formulation de propositions avec des experts et associations environnementales.





Groupe réduit pour garantir les mesures sanitaires ?  
Ou des ateliers dématérialisés ?

#### *Ce qui était prévu*

Deux séries d'ateliers :

- Avec **l'école d'architecture de La Réunion** : organisation de trois séries d'ateliers sur maquette préparées par l'école d'architecture, avec trois mini-public différents : des étudiants de disciplines différentes, des riverains et des commerçants.
- Avec **l'Agorah** : organisation d'un groupe de travail qui pourrait se réunir plusieurs fois avec des associations, des institutions, des experts, des citoyens, etc. dans le but de formuler des propositions (discutées lors de la 3e réunion publique).

#### *Ce qui change*

Pas de changement. Les ateliers ou le groupe de travail seront ouverts à un nombre restreint de participants et pourront si besoin être organisés par vidéoconférences.

### Extraits de la réflexion collective

*“Il me semble préférable que les ateliers se fassent en présentiel, tout en les adaptant aux contraintes avec de petits groupes”.*

*CPDP NEO: “Cela nous semble tout à fait faisable de les organiser tels que nous nous les avons pensés”.*

## 5. Le piknik d’initiative locale

### 3. LE DÉBAT VIENT À VOUS

LE PIKNIK D’INITIATIVE LOCALE

- ✓ Recueillir la parole du plus grand nombre en investissant cet espace de sociabilité à La Réunion
- ✓ Réserver un petit moment pour débattre et répondre à trois questions

⊕ -Le dispositif ne concernait que les pique-niques, pourquoi ne pas l’élargir à tous déjeuners ou dîners ?

-Le questionnaire pourrait être disponible à travers une appli ?

-Comment communiquer et populariser largement ce dispositif ?

### *Ce qui était prévu*

Le pik-nik d’initiative locale a pour objectif de **recueillir la parole du plus grand nombre** en investissant cet espace de sociabilité qu’est le pique-nique à La Réunion. Il s’agit de demander à toute personne qui prévoit un pique-nique entre amis, en famille ou entre collègues, etc. de **réserver un petit moment pour débattre et répondre à trois questions** portant sur le contexte (compte-tenu du fait que l’apport d’information sur le projet ne peut être garanti avec ce dispositif, le questionnaire ne porte pas sur le projet



mais bien sur le contexte).

### ***Ce qui change***

La logique du pik-nik d'initiative locale ne demande pas l'organisation d'événement dédié au débat : il s'agit de **profiter d'un moment de sociabilité déjà existant** pour «récupérer» des points de vue et arguments qui sont le résultat d'un échange.

Le comité de suivi a décidé de **décliner ce dispositif et de l'élargir massivement** : toute personne, où qu'elle soit, à partir du moment où elle est en situation d'échange (déjeuner sur le lieu de travail, dîner en famille, apéro entre amis, etc.), pourrait délibérer avec la ou les personnes qui l'accompagnent pour répondre à trois questions. **Les réponses pourront être envoyées par une appli** (un smartphone par groupe est nécessaire) accompagnées d'un selfie.

Les selfies seront diffusés sur les réseaux sociaux du débat. L'idée est de créer une forme de "défi viral" : encourager les internautes à partager leur photo (et donc à s'approprier l'outil et répondre au questionnaire). On pourrait imaginer comme consigne de désigner une personne de son entourage professionnel ou personnel à faire de même, en chaîne.

L'idée est donc désormais d'investir, au-delà des pique-niques, toutes les conversations.

### **Questionnaire**

Votre diagnostic : que pensez-vous du Barachois aujourd'hui et pourquoi ?

Votre vision : qu'est-ce que vous aimeriez pour le Barachois demain et faites une proposition

Souhaitez-vous ajouter autre chose ?

### Extraits des discussions

*“L’idée nous paraît intéressante sous condition que l’appli et le questionnaire soient faciles d’utilisation et peu contraignants. Chacun d’entre nous devra le faire connaître autour de lui mais il faudra aussi largement le diffuser sous forme de communication”.*

*“Je trouve que c’est une bonne idée d’élargir le concept de piknik d’initiative locale, mais, je me pose des questions sur la participation des personnes à cette modalité, c’est à dire comment capter leur attention pour qu’ils y participent ?”*

*CPDP NEO: “Oui c’est un élément essentiel de la réussite de l’initiative. Campagnes d’affichage, spots ? Il faudra réfléchir aux moyens adéquats. Et nous pensons bien sûr aux réseaux sociaux”*

## 5. Le débat mobile

### 3. LE DÉBAT VIENT À VOUS

LES DÉBATS MOBILES



✓ Il était prévu d’investir **plusieurs événements** sur toute la Réunion afin d’aller chercher au maximum la parole du public là où il se trouve (Marché de nuit au Barachois, Foire de Bras-Panon, Fête du Chouchou, etc.)

🔍 **Nécessité d’éviter les rassemblements**

Imaginer d’autres types de dispositifs ou relais pour faire le « tour de son immeuble », ou le « tour de sa rue » ?

### *Ce qui était prévu*

Un **stand** présent à plusieurs **événements** sur toute La Réunion afin d’aller chercher au maximum la parole du public là où il se trouve :



- Le marché de nuit du Barachois
- La foire agricole de Bras-Panon
- La fête du chou chou
- Le salon de la maison...

### *Ce qui change*

Les débats mobiles sont **annulés**.

Ils pourraient être remplacés par un dispositif d'«**ambassadeurs**». Des relais (les membres du comité de suivis, les membres des dispositifs participatifs locaux, voire tout volontaire) feraient le «**tour de l'immeuble**» ou le «**tour de la rue**» pour s'assurer que chaque personne autour de soi est informé de l'existence du débat et des façons de participer.

Un **questionnaire** pourrait accompagner les ambassadeurs afin de recueillir le point de vue des personnes. L'information ne pouvant être garanti, le questionnaire ne porterait pas sur le projet mais sur le contexte (diagnostic, proposition) comme pour les PIL.

<b>Extraits de la discussion</b>
<i>“Pourquoi exclure les marchés qui sont en train de rouvrir, en respectant des règles ?”</i>
<i>“On peut se transformer en postier pour distribuer des flyers”.</i>
<i>“Le débat mobile nous permettait de toucher les écarts. Il faut trouver une alternative”.</i>
<i>“Nous, sur Saint-Denis, on a mis en place sur les conseils de quartier un outil qui est une nacelle pour rencontrer les gens du quartier. On pourrait l'utiliser et élaborer. C'est un mobilier acheté par la mairie de Saint-Denis, circulaire et ouvert”.</i>

### III. Le comité de suivi

**LE COMITÉ DE SUIVI**  
EN ATTENDANT L'OUVERTURE DU DÉBAT



**Proposition de courtes vidéos pour les réseaux sociaux**  
- "En quoi est-ce important de donner votre avis ?"  
- "Qu'attendez vous du débat public sur NEO ?"

**Des webinaires d'experts sur des sujets connexes au débat public**  
Quand ? Comment ? Quels thèmes ?

**D'autres propositions ?**

#### 1. Pastilles vidéo et photos

En attendant l'ouverture du débat public, il serait nécessaire, pour **alimenter réseaux sociaux du débat lorsqu'ils seront ouverts (Facebook et Instagram), de prévoir des vidéos avec les membres du comité de suivi**. Dans ces vidéos courtes, sous la forme de pastilles de 30s/1mn, chacun pourrait se filmer avec son smartphone pour réponse à l'une des deux questions suivantes :

- En quoi est-ce important de donner son avis ?
- Qu'attendez-vous du débat public sur Neo ?

Autre idée : chaque membre du comité de suivi pourrait prendre "sa photo du Barachois" pour alimenter régulièrement les réseaux sociaux du débat.

**Une réunion du comité de suivi sera organisée spécifiquement sur ces points.**



## 2. Organisation de webinaires

Par ailleurs, il est proposé d'organiser des webinaires sur la participation (théorie, méthodes, etc.), à condition qu'il y ait assez de personnes intéressées. Ces webinaires se dérouleraient sous la forme de conférences participatives et pourraient être accessibles aux membres du comité de suivi mais pourquoi pas aussi aux citoyens intéressés (dont les membres de l'OPMR, des CCC, des conseils de quartiers...).

Une **prochaine réunion** du comité de suivi sera programmée **en juin**, elle aura pour objet :

- de présenter le site internet du débat
- de présenter les réseaux sociaux
- de préparer les pastilles vidéos



A l'attention de :

- Madame Ericka Bareigts, Maire de Saint-Denis
- Monsieur Maurice Gironcel, Président de la CINOR
- Monsieur Didier Robert, Président du Conseil Régional de la Réunion

Paris, le 6 octobre 2020

**Objet : diffusion et distribution des documents règlementaires de la co-maîtrise d'ouvrage**

Madame la Maire,  
Messieurs les Présidents,

Le débat public sur la Nouvelle entrée ouest de Saint Denis s'est ouvert il y a deux semaines, il se poursuit jusqu'au 31 décembre 2020. L'ouverture de ce débat a fait l'objet d'une large couverture médiatique. En ce qui concerne les événements publics radiodiffusés, ceux-ci sont satisfaisants à plusieurs points de vue. Le nombre de personnes touchées est bien supérieur à une réunion publique classique : **7 500** auditeurs et **27 490** pour le liveFacebook du 15 septembre et même ordre de grandeur pour le 21 septembre. Ces événements ont permis des échanges sans risque sanitaire. Cette formule offre donc de nombreux avantages, nous allons la poursuivre jusqu'à la fin du débat, plusieurs événements de ce type sont en cours de préparation.

Nous devons veiller à poursuivre cette dynamique et à l'amplifier. La Maison du débat, lieu d'information et de recueil de la parole citoyenne, est désormais ouverte du mercredi au samedi, nous en ferons un premier bilan après la première quinzaine. Reste à travailler l'accessibilité des autres outils et modalités de participation (« Neo an kamarad » notamment) ainsi que la diffusion de l'information.

Sur ce dernier point, j'attire votre attention sur le fait que la co-maîtrise d'ouvrage a élaboré un dossier complet, contenant l'information sur le projet (DMO), ainsi que sa synthèse. Ces documents essentiels sont règlementaires. Ils sont également accompagnés d'une courte vidéo de présentation du projet. L'ensemble est accessible en ligne et à la Maison du débat. Il serait utile que la vidéo soit largement diffusée par vos soins sur différents canaux et que le dossier (et notamment sa synthèse) fasse l'objet d'une distribution très large.

Commission nationale du débat public – 244, boulevard Saint Germain – 75007 Paris  
floran.augagneur@debatpublic.fr

En tant que garante des conditions de l'information du public, la commission est en effet soucieuse de la large diffusion de ces documents. Les modalités de cette diffusion peuvent utilement faire l'objet d'échanges avec vos équipes.

Nous vous remercions et remercions vos équipes pour leur collaboration dans cette procédure démocratique dans un contexte sanitaire contraignant.

Je vous prie de recevoir, Madame la Maire, Messieurs les Présidents, mes cordiales salutations.

Floran Augagneur  
Vice-président de la CNDP  
Président du débat Neo





A l'attention de :

- Madame Ericka Bareigts, Maire de Saint-Denis
- Monsieur Maurice Gironcel, Président de la CINOR
- Monsieur Didier Robert, Président du Conseil Régional de la Réunion

Saint-Denis, le 3 décembre 2020

Objet : invitation au dernier débat le 17 décembre

Le débat public sur le projet de Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis se terminera le 31 décembre 2020, après trois mois et demi de débat.

Comme vous le savez, compte-tenu du contexte sanitaire et grâce au concours de médias locaux, beaucoup d'événements publics ont été radiodiffusés.

Ce sera le cas du dernier événement, prévu le 17 décembre 2020, de 8h à 10h sur RTL Réunion. Après cette date le débat se poursuivra uniquement en ligne jusqu'au 31 décembre.

Cette dernière « réunion publique » (c'est la logique de l'événement), sera l'occasion d'échanger sur les premiers enseignements du débat. Bien sûr, à ce stade aucune conclusion définitive ne peut être tirée, ce débat extrêmement riche n'étant pas terminé, et toutes les contributions devant être étudiées minutieusement.

Cet événement sera aussi le dernier moment d'échange entre les maîtres d'ouvrage et le public au sein de cette procédure. C'est pourquoi votre présence nous semble importante afin que les plus hautes autorités décisionnaires de ce projet puissent échanger sur ce sujet avec le public dans le cadre du débat.

Je vous rappelle toutefois que votre décision concernant le principe de poursuivre projet et les conditions de cette poursuite ne doit intervenir qu'après le débat, suite à la publication du compte-rendu et du bilan du débat fin février (article L121-13 du Code de l'Environnement). Le temps n'est donc pas encore venu d'effectuer des annonces en ce sens.

Merci de nous confirmer votre présence afin que nous puissions communiquer sur cet événement

Je vous prie de recevoir, Madame la Maire, Messieurs les Présidents, mes cordiales salutations.

Floran Augagneur  
Vice-président de la CNDP  
Président du débat Neo

Commission nationale du débat public – 244, boulevard Saint Germain – 75007 Paris  
floran.augagneur@debatpublic.fr

› **Annexe n°13** Premiers enseignements du débat - 14 décembre 2020

---



# Premiers enseignements du débat

au 14 décembre 2020



Document préparatoire au compte-rendu du débat NEO

## En préambule

### *Un document de travail*

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

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

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

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

### **Rappel de la méthode : analyse argumentative**

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

Il ne s'agit pas d'une analyse lexicométrique ni d'un sondage : le nombre de fois où un argument est répété n'est pas comptabilisé. Tous ces arguments sont traités de manière équivalente, quel que soit le nombre de fois où ils sont répétés ou le statut de la personne qui les porte. La Commission veille à ce qu'ils soient tous pris en compte dans le processus décisionnel.

## Les premiers enseignements

*Ces premiers enseignements sont issus du traitement de 60% des données au 15 décembre 2020. Il s'agit d'une synthèse des enseignements généraux, elle n'a pas vocation à être exhaustive, l'ensemble des arguments sera présenté de manière transparente et sans filtre dans le compte-rendu final publié en février 2021.*

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

### 1. Un diagnostic partagé sur trois principaux points

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

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

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

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

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

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

### C. Le Barachois manque d'activités

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

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

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

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

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

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

### Quelle augmentation du trafic ?

Même si ce n'est pas sa vocation première, le projet NEO est toutefois présenté comme facilitant le trafic sur la zone (*"le projet prévoit quand même de fluidifier la circulation"*, Réf. ouverture - émission radio du 15 septembre), accompagnant ou permettant une augmentation du trafic (*"Les études de trafic engagées par la co-maîtrise d'ouvrage*

démontrent qu'une augmentation de l'usage des voitures particulières est à prévoir", Réf. DMO, p. 51) que la maîtrise d'ouvrage semble estimer à 3% (*Des études de trafic "ont notamment intégré une évolution de trafic de à 0,9% par an sur les années 2016 à 2030 et une augmentation de trafic de 3% liée à la réalisation du projet NEO", Réf. Q98*). Il convient de clarifier si cette augmentation du trafic serait provoquée par le projet NEO ou si le projet NEO a pour vocation d'accompagner une augmentation prévue par ailleurs, et quels seraient les effets de NEO sur les comportements, en d'autres termes, le projet va-t-il créer un appel d'air et comment celui-ci est-il estimé ?

### Quel report modal vers les transports en commun ?

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

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

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

trafic automobile figure dans les objectifs de NEO : si oui, comment est-ce compatible avec la suppression du dernier verrou à 1X2 voies ? Si non, lequel est prioritaire ?

### **Le projet est-il compatible avec les objectifs climat ?**

Se pose également la question de la compatibilité du projet et de ses conséquences avec les objectifs climat en général (réf. Q116) et de La Réunion en particulier (Réf. Q68/Q72/NAK1373). Le public a pointé le manque d'information sur les impacts du projet en termes d'émission de gaz à effet de serre (Réf. A50). Comment l'augmentation du trafic routier est-elle compatible avec les politiques générales de réduction de la consommation des énergies fossiles du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) de La Réunion (Réf. rép. à la Q59) qui *“précise que l'objectif régional (et donc de tous les projets à cette échelle) doit être de maîtriser la demande dans les transports et de réduire la dépendance aux énergies fossiles”* (réf. atelier sud) ? Plusieurs fois posée, cette question est laissée sans réponse claire à ce stade.

## **3. Sur les propositions de tracés du projet NEO**

### **Des alternatives soumises au débat**

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

### **La faisabilité technique et les risques induits questionnés**

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

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

**Dans tous les cas, le public s'interroge sur la faisabilité technique et les risques**



induits.

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

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

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

#### **Tracés en tunnel: la voiture effacée du Barachois**

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

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

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

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

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

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

### Le débat questionne l'évolution du projet

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

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

## 4. Sur le réaménagement du Barachois

### Le public partagé entre conserver et transformer

Sur le Barachois, le délabrement des bâtiments présente une mauvaise image de la ville (réf. A163), le patrimoine de la ville n'est pas valorisé (réf. NAK 1445) et « *Les jeux et les installations sportives sont dégradés, obsolètes, représentant un danger* » (réf. NAK 1565). Face à ce diagnostic, une partie du public souhaite toutefois garder l'existant, principalement pour des raisons de conservation de la mémoire, qu'il s'agisse de la mémoire individuelle, « *Pour moi le Barachois est parfait tel qu'il est car j'ai passé des moments inoubliables de mon enfance ici, du coup je ne veux pas que ça change* » (réf. A93 / Q394), ou collective « *le Barachois est un lieu convivial, intergénérationnel, emblématique de St Denis : les canons, la pétanque, les camions bar, les cocotiers ...* » (réf. NAK 1565). Le public est ainsi divisé entre **l'entretien** du Barachois pour le conserver et **l'évolution** ou **la transformation** du Barachois.

### Des propositions pour renforcer l'attractivité et la convivialité du site



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

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

### Quatre grandes catégories de propositions

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

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

#### La nature

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

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

#### La mémoire

Le débat fait paraître un attachement à la forte empreinte historique du Barachois. Comment garder certaines traces et rendre lisibles certaines couches historiques ? Dans le futur aménagement et par des parcours historiques, plusieurs personnes proposent la création d'un musée (atelier maquette 1). La question de la valorisation des bâtiments du XXème siècle aujourd'hui laissés à l'abandon (par exemple la bibliothèque) alors qu'ils sont un témoignage de l'histoire immédiate de l'île, interpelle certains citoyens.

#### La mer

Une demande forte des citoyens est de retrouver le lien à la mer : un bassin de baignade, piscine, ou plage artificielle : "*créer une piscine naturelle et une plage artificielle, un plan d'eau aménagé et sécurisé permettant la pratique d'activités nautiques (kayak, paddle,*

*hobbycat...)*” (réf. A41), une jetée (réf. Q36), un petit port (A7), une digue (A6), etc.

### Culture et social

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



***Ces premiers enseignements sont provisoires, pour y réagir:***

- Partagez vos réactions sur la plateforme participative via le site <https://neo.debatpublic.fr/>
- Ou envoyez-nous vos observations via [contactneo@debat-cndp.fr](mailto:contactneo@debat-cndp.fr) (nous les publieront ensuite sur la plateforme du débat)



---

## Table des matières

1	Données étudiées :	2
2	L'analyse des données de la plateforme.....	3
2.1	Le débat Néo : ses ambitions et ses limites.....	4
2.2	La mobilité dans Saint-Denis : le problème à l'origine du projet.....	6
2.3	L'inscription du projet dans son territoire.....	9
3	Analyses du questionnaire Neo An Kamarad.....	14
3.1	Que pensez-vous de l'aménagement actuel du Barachois et pourquoi ? .....	15
3.1.1	Le Barachois et la ville de Saint Denis.....	15
3.1.2	Le site du Barachois lui-même.....	17
3.2	Qu'aimeriez-vous pour le Barachois demain ? .....	18
3.2.1	Le Barachois et la ville de Saint Denis.....	18
3.2.2	Le site du Barachois en lui-même.....	20

Ce document est une synthèse des analyses lexicométriques menées sur les données textuelles issues du débat néo-trace ton barachois. Il reprend les différentes structurations des discours présents lors du débat public.

## 1 Données étudiées :

Les données sont constituées des contenus textuels recueillis lors du débat, elles se déclinent sous cette forme :

- 22 cahiers d'acteurs
- 223 avis parus sur le site web et les 43 commentaires leur étant reliés
- 138 questions et les 23 commentaires leur étant reliés
- 443 questionnaires retournés
- les contenus des 9 réunions publiques
- les 2686 retours du questionnaire Neo An Kamarad (question 1 et 2)

Sur les réunions publiques en accord avec l'entretien du 11 janvier, nous avons soustrait les verbatims des personnes suivantes :

- les membres de la CPDP (Commission Particulière du Débat Public)
- le maître d'œuvre
- les animateurs radio.

### Méthode :

Notre méthodologie repose sur une étude des contenus par classification hiérarchique descendante, méthode Reinert. L'ensemble des analyses ont été élaborées par le logiciel Iramuteq, les graphiques ont pu être remaniés à l'aide du logiciel Gephi. Le processus d'analyse à l'origine de cette synthèse est basé sur une étude en trois temps :

- premier temps : l'étude de chaque type de texte (délimité par sa source) indépendamment des autres types en regroupant les phrases par leurs ressemblances lexicales (mots présents ou absents) cela nous permet de regrouper et lire ces phrases dans un ordre défini par leurs contenus.
- Second temps : croisement des thématiques précédemment identifiées entre les corpus. Cela nous permet d'identifier des ponts entre les différentes sources afin de décrire globalement les thématiques récurrentes.
- Troisième temps : exploration de l'ensemble des données ; par les fils conducteurs identifiés en étape 1 et 2.

À l'issue de ces analyses, il s'avère que les contenus du questionnaire Neo An Kamarad constituent une particularité dans leurs formes d'énonciation (questions guidées dont certaines reprises sur

d'autres espaces de débats). Nous présenterons donc ici ses résultats indépendamment du reste des énoncés.

## 2 L'analyse des données de la plateforme

Afin de structurer notre exposé, nous nous appuyons sur une présentation des analyses de l'ensemble des données hors « Neo An Kamarad ». L'illustration 1 reprend les grandes thématiques (cadres rouges), décomposées en classes de discours (colonnes) avec pour chacune d'entre elles la liste des mots spécifiques.

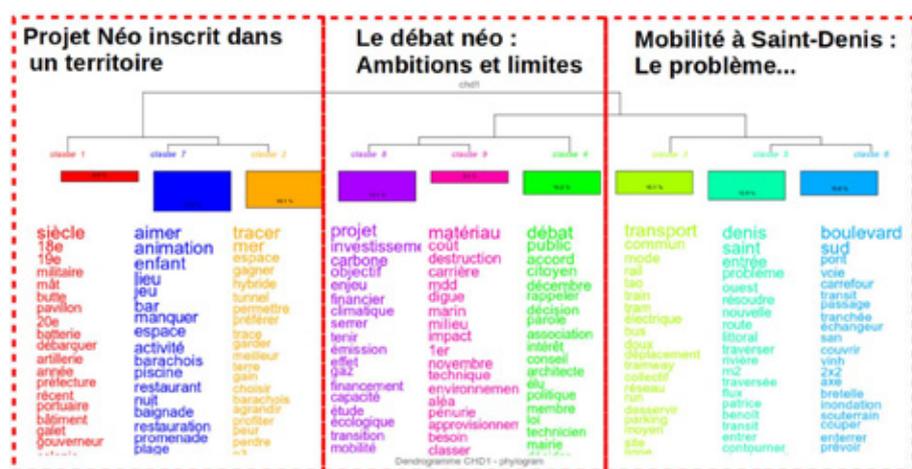


Illustration 1 : dendrogramme de la classification sur les tweets et mots spécifiques pour chaque classe.

Nous pouvons voir émerger trois grands thèmes au fil des contributions. La partie de droite avec les classes 3, 5 et 6 est centrée sur la problématique à la source du projet de la refonte du barachois : le transport. La partie de gauche quant à elle est constituée du discours territorial. Un projet de cette envergure s'inscrit toujours dans un environnement, ici la particularité du Barachois ressort sur trois facettes différentes : l'histoire de la région, la vie des habitants et l'inscription dans le territoire des différents tracés. Enfin, la partie centrale est constituée du discours ne portant plus sur le sujet du débat, mais sur le débat lui-même.

### 2.1 Le débat Néo : ses ambitions et ses limites

Nous présenterons en premier lieu les commentaires portant directement sur le débat Néo-trace ton Barachois. Dans les classes 8, 9 et 4 nous pouvons observer une description du débat, de ces méthodes et du positionnement de la CNDP dans ce dernier. Ces contenus sont exploités dans des appels à mobilisation dans le débat, ou pour dénoncer des manques dans ce dernier.

Extraits de verbatims :

Neo : trace ton barachois \_ Exploration lexicométrique des verbatims

*de plus nous avons incité les militants et sympathisants d'Extinction Rebellion et plus largement les Réunionnais à participer et à donner leur avis sur la plateforme du débat public promotion des mobilités douces. Extinction Rebellion a organisé entre septembre et décembre 2020 quatre vélorutions*

*ainsi aucune des propositions exposées n'est figée la commission nationale du débat public est un organisme extérieur indépendant des maîtres d'ouvrage et chargé de faire des propositions à partir des remarques reçues*

*ajoutons que le débat en lui-même n'a fait l'objet d'aucune réunion publique de présentation du projet en présence de tous les maîtres d'ouvrage, MOA et de leurs représentants élus alors même que ce type d'évènement pouvait être organisé en toute sécurité dans le contexte sanitaire actuel*

*je ne manque pas de rappeler la mauvaise qualité du débat public ici à La Réunion et le manque de respect de ces droits à l'information et à la participation du public sur les projets dans le domaine de l'environnement*

Mais une grande partie des verbatims portant sur le débat le critique non pas sur sa forme, mais sur l'objet même de la concertation. En effet, des critiques sont faites sur une arrivée du débat trop tardive dans le processus décisionnel. Ici, il n'est plus question de se positionner sur un des tracés proposés, mais sur la mobilité en général à Saint-Denis (et dans La Réunion). Les projets exposés lors du débat sont décrits comme permettant d'augmenter le trafic automobile dans Saint-Denis. Cette politique de transport, privilégiant les voitures est un choix qui n'a pas été proposé au débat, les personnes s'exprimant ici demandent une concertation non pas sur l'entrée Ouest, mais sur la mobilité dans Saint-Denis et dans La Réunion en général.

Extraits de verbatims :

*pour cela nous demandons à ce que les collectivités organisent un grand débat public sur la mobilité et s'engagent à prendre en compte l'avis des Réunionnais pour redéfinir leur politique de transport*

Dans cette continuité les classes 8 et 9 questionnent le coût (financier, humain et écologique) du projet lui-même.

Ici, ce n'est pas un tracé en particulier qui est critiqué, mais l'objectif de la restructuration de l'entrée Ouest en général. Attendu que l'objectif principal est de réduire les embouteillages en augmentant la capacité de trafic vers, ou hors de la ville, ce choix est questionné dans son adéquation avec les orientations écologiques de l'État et du monde en général. Les critiques portent donc sur l'incompatibilité de ce projet avec les objectifs de baisse de pollution nationaux ou régionaux.

Extraits de verbatims :

*comment peut-on envisager de répondre aux objectifs en termes d'énergie et de qualité de l'air par exemple si un projet comme Neo ne fait pas l'objet d'une mise en cohérence par rapport au cadrage général défini par le SRCAE*

*repenser la mobilité sur le barachois et l'affirmation de la place des modes actifs le projet Neo ne prend en compte ni la lutte contre le changement climatique en s'intégrant dans les objectifs des accords de Paris 2015*

*à savoir diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre tout projet concernant la mobilité doit prendre en compte la décarbonation de celle-ci extrait du document du ministère de la transition écologique*

Dans cet argumentaire le projet, en se basant sur la mobilité actuelle, est vu comme un encouragement à la suprématie de la voiture dans Saint-Denis. Ces choix augmenteraient les nuisances sur la population et surtout sur l'environnement. Certaines observations regrettent une disparité d'investissement public entre les mobilités individuelles et les mobilités collectives ou douces.

Extraits de verbatims :

*le coût démesuré de ce projet risque de mettre en péril les investissements en matière de développement des transports en commun dans le nord et sur l'île ainsi que l'ensemble des investissements qui concourent à la transition écologique de notre territoire*

*ne pas dépenser l'argent du contribuable pour un projet inutile et impactant notre société sur le long terme réorienter ces moyens financiers vers des projets de transports en commun de promotion des modes actifs*

*le chaos circulatoire l'embolie aucun projet d'aménagement urbain ne sera en capacité de fabriquer une ville agréable à vivre tant que pèsera sur nous cette menace faisons donc collectivement le choix de nous concentrer sur les projets de développement des transports en commun*

Enfin un dernier discours porte sur les coûts en termes de ressources naturelles. On traite de matériaux (non disponibles sur la région), mais également de biodiversité, de faune et de flore naturelle ou dans la ville.

Extraits de verbatims :

*le tracé maritime la protection des tranchées gagnées sur l'océan en variante courte ou longue réclamerait encore l'ouverture de carrière pour remblai et enrochement des digues or la rareté des ressources en matériaux insulaires connue depuis la résiliation du marché mt5*

*destructeur de biodiversité et coût exorbitant ce projet aussi peu utile soit il présente une destruction massive de la biodiversité il est aussi d'un coût bien trop important investissez plutôt cet argent public dans la protection de l'environnement*

*contribuer à la fin des projets et infrastructures qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre et font reculer la biodiversité compatibilité avec le projet neo non respecte limiter la place des véhicules les plus polluants et des voitures individuelles en ville compatibilité avec le projet Neo non respecte analyse détaillée du projet un projet qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre de La Réunion et fera reculer la biodiversité les solutions en mer*

*ce projet faisant fi de l'accord de Paris sur le climat et les propositions de la convention citoyenne pour le climat ne répond pas à l'enjeu de lutte contre le changement climatique et à la préservation de la biodiversité*

*dès lors l'utilité d'un enfouissement de la route et d'un passage en 2 fois 2 voies est-il justifié les impacts sur l'environnement des projets présentés sont nombreux accroissement de la circulation auto coupe d'arbres besoins en matériaux empiètements sur le milieu marin*

## 2.2 La mobilité dans Saint-Denis : le problème à l'origine du projet

Dans les classes 3, 5 et 6 le projet est critiqué par sa position quant à la mobilité dans Saint-Denis. Le problème sera éclairé sous trois angles complémentaires : le premier à partir des infrastructures existantes (classe 6) qui ne semblent pas être exploitées. Le second axe (classe 5) reprend le trafic routier sur l'ensemble de la ville d'un point de vue structurel et questionne l'utilité du projet. Enfin, la classe 3 reprend les critiques exposées plus haut en regrettant qu'aucune alternative à la politique de transport pour les voitures ne soit proposée.

La classe 6 porte spécifiquement sur une alternative reposant sur l'existant : le boulevard sud. De nombreuses contributions privilégieraient aux aménagements proposés pour le barachois une réorganisation du boulevard sud. Dans ce discours argumenté s'élève un questionnement sur l'éviction de cette solution du projet :

### Extraits de verbatims :

*son réaménagement s'impose donc aujourd'hui pour sa configuration finale en transit rapide le boulevard sud doit être étudié comme troisième scénario et sixième variante de neo environ cinq carrefours stratégiques existants devraient être réaménagés pour permettre un transit ininterrompu du pont Vinh San à Gillot*

*pourquoi n'envisagez-vous pas dans le projet neo une déviation du transit routier 2x2 voies que vous prévoyez en tranchées couvertes sous le barachois vers le boulevard sud ce dernier a été prévu dès les années 70*

*pourquoi ne pas plutôt transformer le boulevard sud en véritable périphérique l'option de transformer le boulevard sud en véritable périphérique a-t-elle été regardée supprimer de nombreux carrefours qui essaient ce boulevard et faire quelques échangeurs pour permettre la circulation dans le sens montagne mer*

Cette solution est décriée (notamment par des élus locaux) sur l'impact qu'elle aurait sur les populations :

### Extrait de verbatims :

*cela imposerait des écrans phoniques partout sur le boulevard sud cela demanderait également de raser une partie des arbres une grande partie parce que nous viendrions terrasser pour recréer les échangeurs donc un débat public avec des expropriations en nombre*

Ces altercations montrent une forme de méfiance (ou du moins les prémices de celle-ci) face au débat, qui aurait sélectionné en amont des tracés compatibles avec une vision du développement de Saint-Denis.

La classe 5 dessine un problème structurel du trafic routier. Ici, au-delà des différents tracés proposés, c'est l'ensemble de la politique de transport qui est posée. Nous retrouvons donc des critiques face à un projet coûteux, mais ne traitant qu'un problème de trafic trop dense, le vrai problème étant décrit comme dépassant l'entrée Ouest, mais plus généralement la traversée de Saint-Denis :

### Extraits de verbatims :

*les scenarii ne permettent pas de régler le problème de la traversée de Saint Denis nous allons déplacer le problème de circulation*

*cela fait du projet Neo un projet de prestige coûteux et inutile car inefficace face aux attentes urbaines il ne pourra pas résoudre l'engorgement routier de Saint-Denis en réaménageant 1 à 2 km de sa seule bordure littorale depuis la caserne Lambert*

*le projet Neo ne servirait à rien face aux dysfonctionnements urbains l'entrée ouest de Saint-Denis restera embouteillée les deux scénarios de transit urbain restent assujettis aux difficultés de l'encombrement urbain et littoral l'aménagement balnéaire du barachois reste un vieux serpent de mer toujours abandonné car coûteux et irréaliste*

*insuffisances de places de stationnement le projet neo sur la mobilité distinguer le trafic de transit du trafic de desserte urbaine pour libérer le centre-ville de Saint-Denis aménager l'entrée de ville à l'ouest permettre de quitter le centre-ville sans parasiter le barachois*

La classe 3 est, quant à elle, tournée vers une critique du projet qui privilégierait la place de la voiture (individuelle). Les commentaires interrogent l'utilité du projet et notamment d'une voie propre alors que les projets Tao et RunRail ne semblent pas desservir cette zone.

Extraits de verbatims :

*tout auto encore ou transports en communs pour demain la route actuelle sera maintenue et dédiée aux transports en commun pourtant ni le tao ni le Run rail ne passent par le barachois vu que ce site n'est pas la destination de la majorité des Réunionnais allant à Saint-Denis*

*la route actuelle sera dédiée aux transports en commun donc maintien d'une route a quoi servira ce site propre étant donné que ni le tao ni le run rail ne passent par le barachois normal ce n'est pas là qu'il y a le plus de monde à desservir*

Toujours dans cette classe apparaît une autre alternative, qui propose de repenser le problème sous l'angle non plus d'améliorer l'accès, mais de limiter le trafic. Plusieurs pistes sont proposées dont principalement le développement de transport en commun et le covoiturage. La structure lexicale du discours (illustration 2) nous montre une mise en relation de la voiture avec d'autres modes de déplacement doux. Pour cela, il est proposé une action systémique entre offres de transport en commun, aménagement de voie propre (bus et vélo), mais également augmentation des parkings, et outils de covoiturage (parking, voie dépose-minute...).

Extraits de verbatims :

*le mieux c'est de développer les transports en commun mettre un parking de covoiturage au début de la ville de Saint-Denis côté ouest et est et mettre un tram ou téléphérique ou plus de bus*

*le projet Neo pourrait intégrer un mode de transport ferré léger tao de la Cinor pour permettre des connexions multimodales fluides la cohabitation de l'ensemble des mobilités bus voitures vélos tram piétons*



*en gros c'est le kiosque à musique le petit bar qui est à côté et le grand bassin qui est dans le jardin du barachois il faut imaginer là une espèce de creux qui était une plage au 18e siècle il n'y avait pas encore le bassin*

*donc cette grande butte de terre elle va être désinfectée au début du 20e siècle et elle va jouer un rôle essentiel parce que c'est toute cette terre accumulée qui va être poussée pour combler le bassin du barachois en 1937 et donner naissance à la grande esplanade que l'on voit aujourd'hui*

*au niveau de l'établissement de la piscine ou au niveau des aires de sport qui sont sur la fin du barachois à l'est on a retrouvé les berges du 18e siècle et du tout début du 19e siècle*

Au-delà de ces exposés concentrés sur une réunion publique, nous retrouvons des témoignages issus des questionnaires et mettant en avant la richesse et le poids historique de ce lieu. :

Extrait de verbatim :

*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, les allées en scories sont jolies*

La classe suivante est celle contenant le plus de discours (17,8%), on y retrouve un lexique que l'on pourrait qualifier d'expérience du Barachois. Les récits que l'on y trouve font émerger cette zone comme une zone de vie. L'étude de l'analyse de similitude de ces discours (quels mots sont plus employés ensembles) en illustration 3 montre une structure se répartissant autour des mots manquer, animation et mer.



*trop de voitures trop d'embouteillage zone touristique et familiale il n'y a pas de place pour se garer il manque des jeux pour les enfants des activités concerts marchés forains marchés de nuit, etc.*

*le barachois actuel est artificiel déjà gagné sur la mer rien à voir avec l'historique le ponton de déchargement lieu de promenades dominicales de jeux pour enfants dommage qu'il n'y a plus de piscine ça manque*

Enfin le pôle autour du mot « **Mer** » se décline sur des aspects d'accès (mobilités douces) et de valorisations touristiques (restaurant, plage). Il représente également un enjeu pour certains citoyens 'd'avoir accès à la mer', cette zone permettrait une reconnexion à ce milieu.

Extraits de verbatims :

*donner au barachois un caractère résolument balnéaire en mer créer une piscine naturelle et une plage artificielle un plan d'eau aménagé et sécurisé permettant la pratique d'activités nautiques kayak paddle hobbycat*

*il faut trouver une solution l'éloigner des piétons j'aimerais des espaces boisés et végétalisés j'aimerais un espace de baignade retrouver la mer ne pas oublier les aménagements tels que toilettes publiques il faut maintenir les camions bars*

Directement rattaché à la « **mer** », le sous-pôle « **lieu** » montre au-delà d'une opportunité d'espace pour « **respirer** », une réelle préoccupation de respecter l'histoire et l'identité de ce lieu.

Extraits de verbatims :

*mettre en place un lieu d'accueil servant aussi bien de point information à l'échelle du site dimension historique et patrimoniale parcours végétalisé activités programmation événementielle, etc.*

*tenir compte de l'histoire avis déposé par camille rucart l'historique du barachois reste et doit rester une page dans la vie des réunionnais l'aménagement futur doit tenir compte de cette page tout en alliant utilités et pratiques espaces urbains routiers loisirs culturels*

*l'aménagement d'une piscine naturelle bien qu'attractif de prime abord ce projet me paraît changer l'identité du barachois qui est maritime et non pas balnéaire ce projet impacterait sur les activités du lieu, mais aussi sur son paysage et son identité*

Pour finir cette partie sur l'inscription du projet dans son territoire, la classe 2 reprend les avis sur les tracés. De nombreux avis traitent du tracé mer, les avis favorables lui accordent de « gagner en espace » et donc d'apporter une plus-value à la ville et aux habitants. Les avis négatifs l'excluent des possibilités pour son impact écologique.

Extraits de verbatims prenant parti pour :

*les traces hybrides et mer permettent de gagner de l'espace avec des perspectives d'aménagement les tracés en tunnel permettent de faire vivre la ville jusqu'à la mer sans interruption*

Neo : trace ton barachois \_ Exploration lexicométrique des verbatims

*je choisis le tracé mer 3 je suis pour le choix numéro 3 du tracé sur la mer car le barachois gagnerait en surface et franchement je trouve que c'est une très belle idée pour les familles de pouvoir profiter de ce grand espace de vie et surtout en toute sécurité*

*le tracé mer amène plus d'espace même si écologiquement il me pose problème on va perturber l'environnement ce tracé nous donne l'opportunité de donner de l'espace supplémentaire*

Extraits de verbatims prenant parti contre :

*la route trop embouteillée trop de bruit vue sur mer préservée écologie marine également moins de circulation garder un espace de détente public tracé mer et hybride trop de changement et impact environnemental trop important tracé tunnel*

*a mon avis les tracés long et court sont les scénarios les plus appropriés concernant le chantier de la néo car par rapport aux tracés hybride et mer l'écologie est favorisée construire sur la mer nuit à la flore marine*

Les tracés tunnels eux sont décriés pour des risques de nuisances sonores, les risques sur les habitations, mais également d'inondations. Enfin n'apportant pas de plus-value sur les équipements publics du Barachois (activités sportives, culturelles ou touristiques), ils sont vus comme insuffisants pour revaloriser ce site.

Extraits de verbatims :

*le tracé mer permet de gagner de l'espace dans le seul endroit sur St Denis où l'on peut avoir accès au littoral les tracés en tunnel ne sont pas intéressants parce que ils ne traitent que le sujet de la voiture*

*le tracé mer permet de gagner de l'espace dans le seul endroit sur St Denis où l'on peut avoir accès au littoral les tracés en tunnel ne sont pas intéressants parce que ils ne traitent que le sujet de la voiture*

*des aménagements de type jets d'eau ou bassin naturel d'eau de mer serait appréciable le tracé mer permet d'agrandir le barachois de façon importante les traces en tunnel ne changent pas grand-chose au barachois*

Enfin, le tracé Terre semble, dans certains discours, trop éloigné de l'expérience du Barachois qu'ont actuellement les citoyens (lieu de sortie ou promenade). S'il peut être vu comme dans la continuité du trafic actuel, il est également reconnu comme le moins invasif sur l'écosystème et l'environnement.

Extraits de verbatims prenant parti contre :

*les tracés en tunnel vont fragiliser les fondations des habitations de surface le tracé terre supprime la piscine c'est impensable les traces mer et hybride nous séduirait si la route n'était pas si près de la mer*

*le tracé terre fait disparaître le barachois je pensais a une petite tranchée couverte sous le barachois*

*le tracé terre est inadapté car très bruyant on ne va pas sortir la voiture de la ville au contraire du tracé en tunnel les tracés hybrides et mer dégagent beaucoup d'espace, mais peut-on avoir les passages ouverts en semi-fermés*

*le tracé terre c'est inadapté car ils vont supprimer les bar et qui nous tient à cœur et j'aime bien le tracé hybride car ça sera plus spacieux*

Extraits de verbatims prenant parti pour :

*mais qui na pas de dégâts sur le milieu maritime on doit préserver le milieu maritime et pas l'empiéter les tracés terre ou le tracé court qui coûte d'ailleurs moins cher sont pour moi les plus adaptés*

*des projets excessivement coûteux et ce sont les contribuables qui vont trinquer sur des années alors je dis oui au tracé terre projet le moins onéreux je dis oui à une plage artificielle à condition d'y développer une vie sous-marine riche en coraux-poissons*

### 3 Analyses du questionnaire Neo An Kamarad

Comme évoqué en début de document, le format spécifique des données Neo An Kamarad ne permettait pas de les étudier dans la même analyse que le reste des données (génération de réponses en doublons). Nous décrivons ici les réponses aux questions portant sur le Barachois actuel et le Barachois de demain.

#### 3.1 Que pensez-vous de l'aménagement actuel du Barachois et pourquoi ?

La première question demande de commenter le Barachois actuel, nous pouvons voir une structure en deux grandes thématiques se déclinant toutes deux en deux classes. La première thématique que nous étudierons, est composée d'une description du Barachois comme partie de la ville, alors que la seconde est une description du site du Barachois.

Neo : trace ton barachois \_ Exploration lexicométrique des verbatims

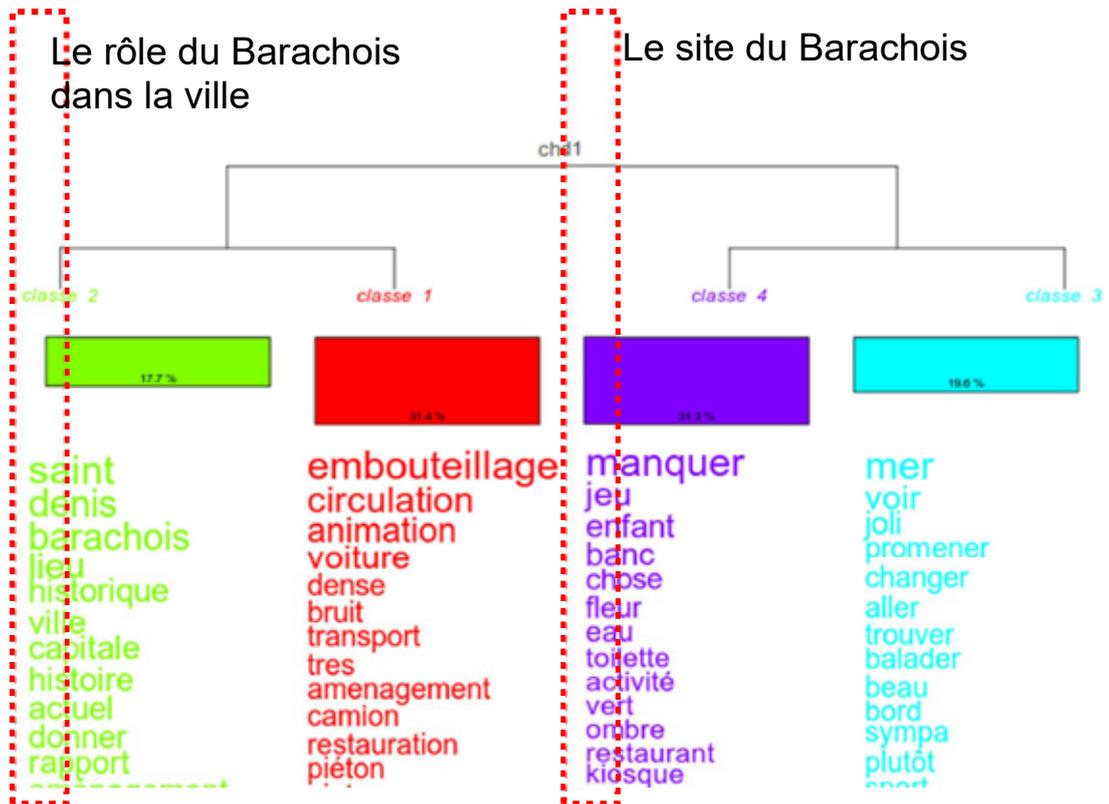


Illustration 4 : dendrogramme de la classification sur le Barachois d'aujourd'hui et mots spécifiques pour chaque classe.

### 3.1.1 Le Barachois et la ville de Saint Denis

Nous retrouvons ici, un visage du Barachois selon une modalité de trafic routier et une modalité sur sa place dans et pour la ville. L'étude du graphe de classe réduit aux mots les plus fréquents voit se dégager une structure autour des deux pôles Saint-Denis et Lieu. Ici, il est question du chef-lieu de la Réunion, de son attractivité, mais surtout de son manque de dynamisme (notamment nocturne).

Sur l'autre pôle, nous retrouvons une question d'aménagement de ce lieu, de la perte de son charme, par un manque d'entretien (laisser-abandon), mais également sa place historique.



Illustration 5 : graphe de la classe 2 sur question 1

Extraits de verbatims :

potentiel pas exploité et donne pas une bonne image de St Denis et de la réunion car bcp de projets pas aboutis c'est sale, mais c'est un lieu historique inexploité laissé à l'abandon alors que ça devrait être la vitrine de la réunion

pas assez attractif pour une grande ville comme Saint Denis au niveau du divertissement nocturne

Saint Denis est la capitale de la réunion et de ce fait elle mérite un aménagement à sa hauteur au niveau de la circulation c'est un cauchemar il faudrait rendre celle-ci plus fluide mal aménagé pour le seul lieu touristique de Saint Denis manque d'aménagements pas sécurisé les camions bars ne sont pas dérangeants la circulation est bloquée par la route littoral qui arrive directement sur le barachois

le barachois n'est pas suffisamment mis en valeur sur les plans culturel historique et social en effet l'aspect historique de l'espace n'est pas mis en avant port de marchandises et port d'esclaves par exemple le monument aux esclaves est complètement occulté

La seconde appréhension du lieu dans la ville se fait sur le critère du trafic routier. Dans la classe 1 nous observons un discours concernant les conditions difficiles de circulation de ce site, reprochant des travaux, un manque d'accès en transport en commun, pas d'accès parking...

Neo : trace ton barachois \_ Exploration lexicométrique des verbatims

Extraits de verbatims :

aménagement à revoir dans son intégralité pour les raisons suivantes bruit pollution dus aux voitures danger trop de promiscuité entre circulation et piétons peu d'animation de jour comme de nuit

un espace à revoir trop d'embouteillage qui somme un entonnoir les feux tricolores sont également une contrainte sécurité à revoir passage de véhicule trop proche des lieux conviviaux qui fait du barachois une zone accidentogène animation plus conviviale et diversifiée

le barachois est trop exposé à l'embouteillage trop de voiture de camion de pollution les pistes pour les cyclistes sont inexistantes la restauration est convenable, mais à développer il n'est pas assez piéton manque des structures de loisirs manque des bars restaurants trop embouteillage stationnement difficile pas très bien servi par les transports en commun *compliqué pour les vélos*

### 3.1.2 Le site du Barachois lui-même.

La seconde partie du discours traite du Barachois pour lui-même. Nous retrouvons une classe sur les aménagements qui dans la continuité de ce que nous avons vu regrette un manque de moyen et d'entretien du site, et cela même dans les témoignages plutôt positifs.

Extraits de verbatims :

*c'est vilain il y a pas beaucoup de bancs manque structure les kiosques jeu pour les enfants pour jouer les arbres des robinets des toilettes c'est pas propre il y a aussi un responsable pour s'occuper des toilettes*

*le barachois est trop délaissé actuellement manque d'activités manque d'entretien à part les snacks et deux aires de jeux pour enfants il n'y a plus rien*

*manque d'aménagements pour enfants pas assez de jeux les jeunes n ont rien à faire et manque d'espace pique-nique*

*bien manque de jeux d'enfants manque d'ombres embouteillage*

*agréable on peut se promener des jeux pour enfants il manque de la propreté*

La dernière classe porte sur la situation géographique du Barachois, ici beaucoup plus de commentaires positifs, notamment sur la vue (ou accès) à la mer. L'idée de lieu familial se retrouve également ; par contre les reproches sur les aménagements restent présents.

Extraits de verbatims :

*je trouve jolie belle vue agréable au bord de la mer*

*la vue sur la mer est jolie, mais pas assez exploitée et les jeux pour enfants sont trop près de la route et trop petits manque d'aménagements*

*je trouve que c'est bien pour se reposer il y a des canons une belle vue la mer*

*j aime bien le fait qu'il y ait des bancs face à la mer pour la vue beaucoup de vent c'est super agréable c'est un bon point les bancs les fontaines à eau*

### 3.2 Qu'aimeriez-vous pour le Barchois demain ?

La question traitant du futur Barchois est plus complexe, elle contient autant de matériel langagier, mais l'argumentation étant plus hétérogène, elle gagne en structure lexicale. Nous retrouvons cependant la même articulation entre une place du Barchois dans Saint-Denis (ou dans La Réunion en général), et le site du Barchois en lui-même.

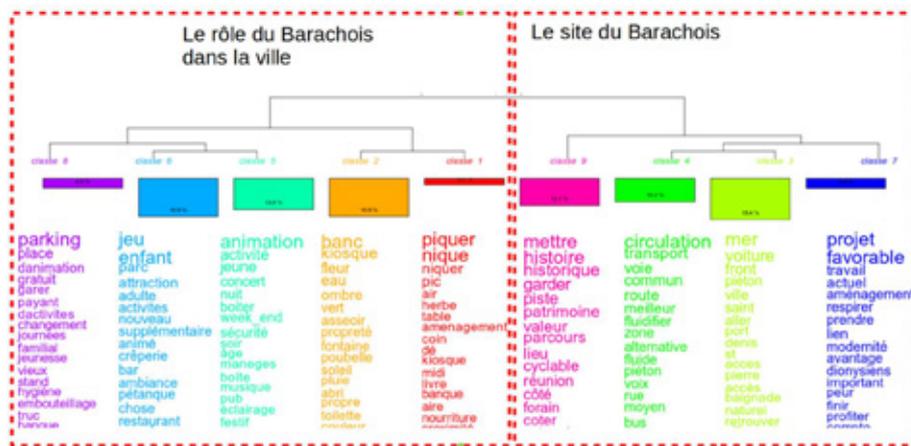


Illustration 6 : dendrogramme de la classification sur le Barchois de demain et mots spécifiques pour chaque classe.

#### 3.2.1 Le Barchois et la ville de Saint-Denis

Cette partie est une concentration de propositions qui portent sur l'aspect culturel du Barchois, cet aspect-là est englobé dans d'autres demandes qui rejoignent celles qui seront présentées dans les classes 5, 6 et 1.

##### Extraits de verbatims :

*petite explication historique pour mettre en valeur patrimoine avoir plus d'activité pour mettre le barchois en valeur*

*création d'un musée pour faire connaître le patrimoine historique architectural du barchois et de Saint Denis depuis la création de la ville faire du barchois un lieu attractif touristique culturel pour les habitants du centre-ville des écarts et de toute l'île*

*mettre en avant le côté historique et culturel*

*festivité garder le côté culturel animation musical culturel lien histoire plus de verdure pour faire des piques nique plus de kiosque*

Les classes 4 et 3 portent sur la place du Barchois dans le plan routier de Saint Denis, ici s'entremêlent des propositions de contournement de cette zone (voie sud), de réduction des voitures (transport en commun et voie cyclable), de transformation de la zone (3 voies, voies express, voies réservées bus ou camion...).

Extraits de verbatims :

*une 2x2 voies en prenant la solution la moins coûteuse et en évitant les expropriations  
un trafic fluide à toutes heures et créer une voie spéciale bus et poids lourds uniquement  
transport en commun et tramway voiture en sous terrain surtout les camions revoir le coté  
restauration plus de parking gratuit facilité la circulation en privilégiant les transports en  
commun*

*que ça soit piéton et du coup moins de circulation avec une route peut être qui contourne  
ce quartier quand on mange on est au milieu de la route ça n'est pas agréable même la  
route cyclable pas adaptée*

*zone piétonne ou bus uniquement transport en commun où on pourrait laisser les voitures  
individuelles sur un parking ou un endroit spécial pour déposer les voitures et prendre le  
relais avec les transports*

*créer un grand parking de voiture et proposer des transports doux tes que les vélib tram  
trotinette bus réserver le boulevard sud pour les personnes qui traversent Saint Denis  
sans s'arrêter développer des espaces culturels*

La classe 7 traite des projets néos mais également des anciens projets qui n'ont pas abouti. Nous retrouvons de nombreuses propositions soutenant le projet (souvent sans préciser un tracé), mais également des oppositions à ce dernier. Elles portent principalement sur l'écologie, sur le besoin de transports en commun ou d'autres priorités qui doivent être traitées avant trafic routier. Certains commentaires sont en demi-teinte, voulant des améliorations, mais souhaitant conserver une part du Barchois actuel, ou encore craignant l'augmentation du trafic routier et les nuisances qui en découleraient.

Extraits de verbatims en demi-teinte :

*favorable au projet, mais revoir les aménagements actuels pas tout changer complètement  
ça gâcherait le barchois*

*réduire la circulation sur ce bord de mer qui pollue non seulement notre environnement,  
mais aussi la mer à coter favorable au projet dans un sens, mais va créer encore plus de  
pollution et de bouchon le temps des travaux qu'on ne connaît pas la fin*

Extraits de verbatims prenant parti contre :

*contre les projets d'un point de vue écologique*

*une nouvelle route est indispensable cependant il est important de prendre en compte le  
cote écologique*

*à requalifier, mais faut-il investir des centaines de millions d'euros pour quelque chose de  
bien s'il faut régler le trop-plein de bagnole ne vaut-il mieux pas d'abord penser à faire  
des trains performants qui offriront des alternatives attrayantes pour ceux qui font du  
domicile travail*

*rien y a des choses plus importantes que le barchois*

*le projet est nul parce que ça va déformer l'aménagement actuel et historique c'est la  
vitrine de la capitale et doit rester inchangé même si une rue piétonne sera bien*

Extraits de verbatims prenant parti pour :

*favorable au projet notamment celui de faire passer la route par-dessous parce que cela  
permettrait une meilleure circulation*

*plus de modernisation favorable aux projets*  
*favorable au projet plus activité matériels de sport trop de circulation*  
*j'ai bien regardé les 5 projets et pour moi en prenant compte des travaux futur il me semble le moins inconvenient c'est le projet 3 donc on vote pour le projet en mer*  
*je souhaite un barachois piéton et sans voiture pour mieux respirer et pouvoir profiter de la mer le projet 3 est celui qui correspond le plus à mes besoins*

### 3.2.2 Le site du Barachois en lui-même.

Dans cette partie, nous retrouvons les points déjà énoncés sous forme de regrets dans la partie 1.1.2.

La classe 8 traite des besoins de places de stationnement gratuites qui à l'heure actuelle font défaut, les classes 6 et 7 sont plus orientées vers les aménagements récréatifs et les animations. Il est demandé des animations pour un public plus large notamment sur le critère de l'âge. Il ressort à la lecture de l'ensemble des avis un manque d'aménagement à destination des jeunes, des adultes et des seniors.

Extraits de verbatims prenant parti pour :

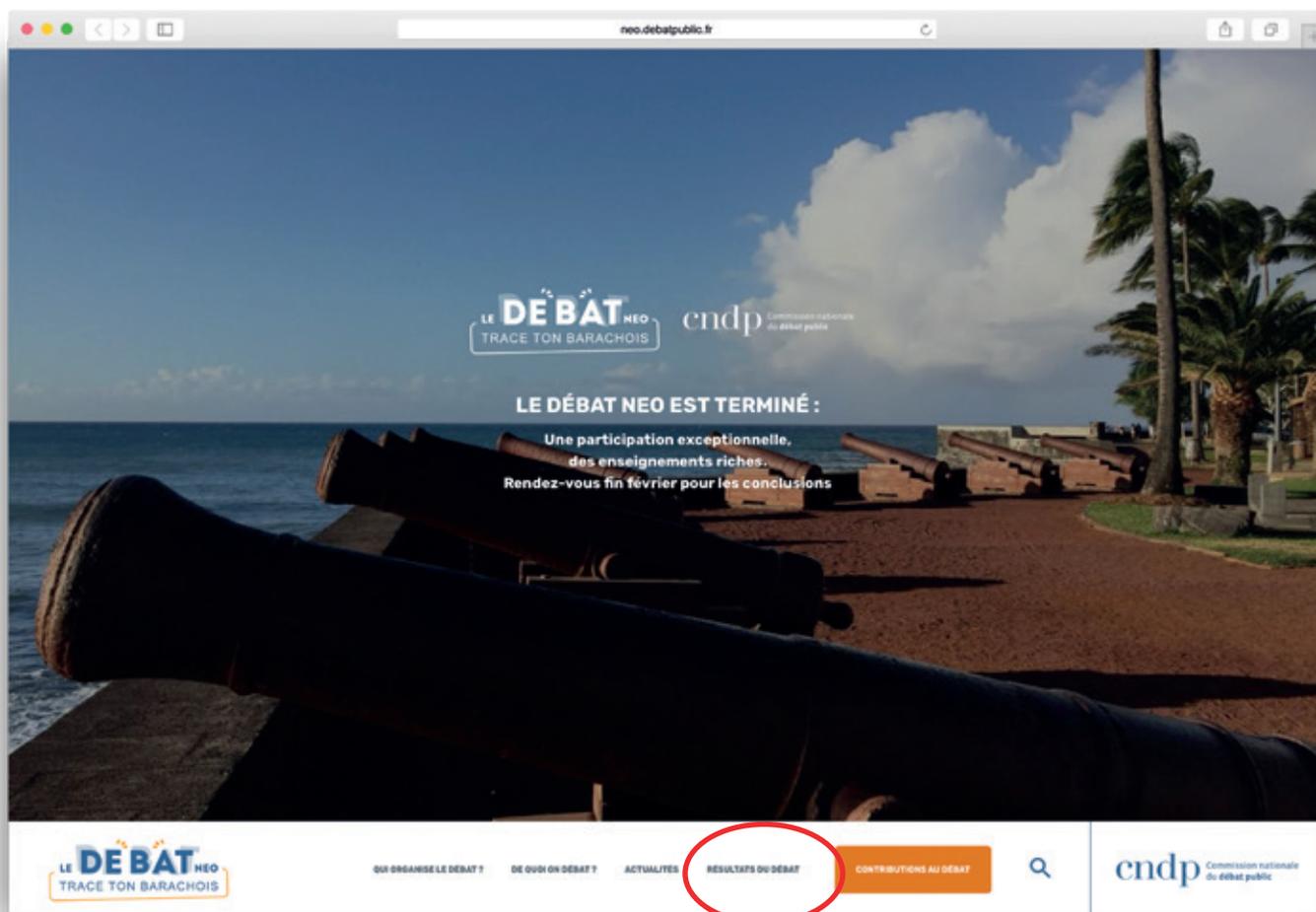
*un skate parc ou des activités pour les jeunes de jour comme de nuit plus d'animations*  
*plus d'animations et de sécurité par exemple une patrouille de nuit les week-ends en civil ou pas des marchés semi-éphémères pour Noël par exemple qui serait la tout le long du mois de décembre avec des activités pour les petits et grands*  
*création d'un bassin des jets d'eau des animations pour les jeunes et les vieux espaces enfants aménagés avec diverses activités*  
*plus d'animations pour tous les âges les jeunes et les tous petits plus de restaurants en bas et des bars plus acceptables revenir comme avant que les gens aient envie de revenir c'est devenu mort*

Enfin, les classes 1 et 2 concernent les aménagements à destination d'une activité de détente (de type visite ou promenade). Ici il est question de verdure, de nature d'espace de détente familiale, de places de pique-nique.

Extraits de verbatims prenant parti pour :

*non seulement du vert, mais aussi des arbres à fleurs et des parterres de fleurs des cascades de fleurs des kiosques des bancs, etc espaces également pour la culture*  
*plus de propreté et de sécurité des agents médiateurs ne manqueraient pas. pas de voiture accès que piétons la nuit et le soir plus de lumière plus de place pour la famille kiosque bancs ombre*  
*aire de pique-nique plus de fleurs banque à livres stand de nourriture style jus frais crêpes*  
*plus les tracés vers la mer pcq je suppose qu'il y aura plus d'aménagements plus d'aires de pique-nique ou de promenade quelque chose de plus vert ou balnéaire jeux d'eaux*  
*des toilettes des fontaines d'eau et des bancs à l'ombre*  
*aménagement de bancs de l'ombre activité sur l'eau pour bronzer aménagement sportif*  
*plus de bancs des fontaines d'eau et nettoyer et plus écologiques*  
*plus de chaises et plus de bancs pour s'asseoir régler le problème de bruit avec le trafic et plus des toilettes seraient bien et plus de propreté du parc*

› **Annexe n°15** Tableau des arguments



Retrouvez le tableau des arguments sur le site internet :

[neo.debatpublic.fr](http://neo.debatpublic.fr)

Rubrique :

**Résultats du débat**

# GLOSSAIRE

## A

**A1** Avis déposé sur la plateforme participative du débat

**AGORAH** Agence d'urbanisme de La Réunion

## C

**CA1** Cahier d'acteur déposé sur la plateforme participative du débat

**CINOR** Communauté Intercommunale du NOrd de La Réunion

## D

**DMO** Dossier de la Maîtrise d'Ouvrage

## M

**MDD** Maison Du Débat

**MO** Maître d'œuvre / Maîtrise d'Ouvrage

## N

**NAK** Neo An Kamarad

**NAK1** Neo An Kamarad – contribution de groupe (voir modalités du débat)

**NEO** Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis

**NPRSD** Nouveau Pont de la Rivière Saint-Denis

**NRL** Nouvelle Route du Littoral

## O

**OPMR** Observatoire des Prix, des Marges et des Revenus

## P

**PEM** Pôle d'Echanges Multimodal

**PDU** Plan de Déplacements Urbains

**PRI** Planification Régionale de l'Intermodalité

## Q

**Q1** Question déposée sur la plateforme participative du débat

**QQ1** Questionnaire qualitatif, proposé suite à l'utilisation de la table de réalité virtuelle

## R

**RRTG** Réseau Routier de Transport Guidé

## S

**SAR** Schéma d'Aménagement Régional

**SRCAE** Schéma Régional Climat Air Energie

**SRIT** Schéma Régional des Infrastructures des Transports

## T

**TAO** Tram Aéroport entrée Ouest

**TCSP** Transport Commun en Site Propre

## V

**VR** Virtual Reality – réalité virtuelle