

Ma RÉGION



ÉDITION SPÉCIALE DE LA RÉGION RÉUNION
HORS SÉRIE TRAM TRAIN /// AOÛT 2009

et moi

Aster nout tour !

C'est beau de rêver...

C'est encore mieux de faire !



**Le tram train,
de Saint-Benoît à Saint-Joseph**

/Sommaire

Notre tram train

- La garantie de l'État
 - Les grands enjeux
 - Le calendrier du projet
- pages 4-5

Retrouvez l'intégralité des interviews de ce numéro spécial sur : www.tramtrain.fr

Ma région et moi

Édition spéciale gratuite éditée par le Conseil Régional de La Réunion

- Directeur de la publication : Idriss Omarjee
- Rédactrice en chef : Dominique Besson
- Crédit photo : Bruno Bamba
- Graphiste : Jean-Christian Martinez
- Conception : service communication de la SR21
- Impression : La NID 
- Diffusion : La Poste
- Tirage : 285 000 exemplaires
- N° ISSN : 1955-0030
- Dépôt légal : 2821 Août 2009

Conseil Régional de La Réunion :
Hôtel de Région Pierre Lagourgue
Av. René Cassin - Moufia - BP 7190
97719 Saint-Denis Messag CEDEX 9

- Téléphone : 02 62 48 70 00
- Télécopie : 02 62 48 70 71
- Courriel : dominique.besson-soubou@cr-reunion.fr
- Site internet : www.regionreunion.com

Se souvenir...

- Mémoire des cheminots de La Réunion
- page 6

Accompagner les Réunionnais

- Relogement des familles de la Grande Chaloupe
 - Sécurisation de la falaise Gasparin
- page 7

Accessibilité au cœur du voyage

- Exemple : tramway de Grenoble
 - Téléthon
 - Marathon tram train
- pages 8-9

Intermodalité

- Ticket unique
 - Interview de Bernard Picardo
- pages 10-11

1^{er} tronçon

- Tracé de Saint-Paul à Sainte-Marie
- pages 12-13

Développement économique

- Un moteur pour l'économie locale
 - La redynamisation des centres villes
 - Interview d'Éric Magamootoo (CCIR)
 - Témoignages
- pages 14-15

Paroles d'élus régionaux

pages 16-17

Des atouts majeurs pour l'île

- Qu'est-ce qui va changer pour les Réunionnais ?
 - Tramway de Nice : un exemple de lien social
- page 18

ET Si... on ne réalisait pas le tram train ?

page 19

Au cœur des Réunionnais...

- Ensemble avec Mascareignas
 - Les écrivains de l'UDIR
 - Les artistes peintres de l'UDAR
 - Les Petits Débrouillards
- pages 20-21

Avec le tram train, mon île respire

- Une démarche écologique et responsable
 - Mieux se déplacer pour vivre mieux !
 - Interview de Jean-Yves Minatchy
- page 22

Le soutien de l'État

- La Garantie de l'État
 - Un exemple pour l'Outre-Mer
 - Moderniser le pays
 - Et la route du littoral !
- page 23

Toute La Réunion est concernée

page 24

/Édito



Du rêve à l'action

1962 reste dans notre mémoire comme l'année de la fermeture définitive du chemin de fer réunionnais. Cette décision a été une erreur profonde. Et si l'autorail avait continué son service ? Que d'heures gagnées ! Grâce à un autorail moderne, nos villes auraient déjà été transformées avec tant de possibilités de se déplacer dans les transports collectifs ! Et on aurait gardé des possibilités de se déplacer à pied ou en vélo que l'on a perdues parce qu'on a sacrifié l'espace collectif pour le « tout voiture ».

Pourtant en 1962, le choix de donner toute sa place à l'automobile, symbole de l'individualisme et d'une certaine liberté, était considéré comme un bon choix. De nombreuses villes de métropole ont fait la même erreur, et ont depuis la fin des années 80, corrigé le tir, en se dotant de tramways modernes, qui sont aujourd'hui plébiscités par les habitants et les commerçants. Et partout où la voiture a restitué au transport collectif une partie de son espace, les effets positifs se sont manifestés dans la durée : emplois créés, nouveaux commerces et nouvelles entreprises en développement, nouvelle manière de découvrir la ville, création de nouveaux ensembles d'habitats avec un accès facile pour tous ...

Aujourd'hui, nous pouvons et nous devons réparer cette erreur. Et nous doter d'un nouveau mode

de transport de haute qualité, de grande capacité, très moderne, garantissant des temps de parcours en toute circonstance.

Le choix que nous avons à faire va demander aux élus régionaux de se mobiliser pour engager ce projet. Les élus des autres collectivités et les services des administrations seront aussi appelés à contribuer à sa réalisation.

Les débats vont avoir lieu. Chacun prendra ses responsabilités, en toute lucidité en appréciant les conséquences de son vote. Le soutien que donnent l'État et l'Europe au tram train, en particulier en lui donnant un statut privilégié de grand projet du plan de relance économique, démontre que le tram train dont le chantier pourra commencer en 2010, est un projet pertinent pour la région. Le Président de la République lui-même cite régulièrement le tram train de La Réunion comme étant un des projets emblématiques du développement durable de notre île.

Mais ce qui compte le plus, c'est le soutien massif des Réunionnais au projet : même quand il s'agit de lancer des chantiers routiers dont la Région a aussi la responsabilité, le tram train est cité. À telle enseigne qu'on s'étonne qu'il faille attendre encore quatre ans avant de pouvoir l'emprunter. Les enfants le dessinent, les artistes le chantent et les sportifs se sont déjà appropriés son parcours.

Et surtout, les entreprises et les travailleurs expriment fortement le souhait de participer activement à ce chantier.

Nous pouvons tous imaginer la catastrophe sociale et économique des prochaines années si on ne lance pas ce projet : des milliers d'emplois perdus, des centaines d'entreprises et d'artisans avec une perte importante d'activité, et surtout, tout espoir enterré pour les communes de Saint-Paul à Saint-Joseph, et de Sainte-Marie à Saint-Benoît, de voir un jour arriver le tram train chez elles.

La Réunion dont nous devons rêver est une Réunion qui, dans les dix ans qui viennent, aura fait le pas vers des modes de transports adaptés au 21^e siècle : demain, se déplacer ne polluera plus, utiliser le tram train fera économiser du temps et de l'énergie, évitera beaucoup d'accidents, permettra facilement d'aller du Nord au Sud, de l'Est à l'Ouest...

Nous aurons relevé notre défi quand les jeunes décideront d'utiliser les modes collectifs plutôt que la voiture pour se déplacer, et quand les vélos, les piétons, les bus et les voitures électriques se côtoieront dans un espace public agréable, paisible et vivant, et beaucoup plus facile d'accès.

Et ce sera un pas concret pour le développement durable qui aura été franchi.

Paul Vergès
Président de la Région Réunion

//Notre tram train

Les grands enjeux

Déplacement :

- une alternative au « tout voiture »
- une amélioration de l'offre des réseaux de transports, tôt le matin jusqu'à tard dans la nuit
- le rapprochement avec les quartiers des hauts (car, bus, taxi)
- la priorité aux modes de déplacement « doux » (vélo, vélo électrique, marche)
- la possibilité d'utiliser l'infrastructure de transport de voyageurs pour transporter des marchandises, solution pertinente dans le cadre des extensions

Aménagement du territoire :

- répondre au défi du million d'habitants en 2030, en totale cohérence avec le SAR (Schéma d'Aménagement Régional)
- favoriser la densification autour des stations pour limiter le besoin du recours à l'automobile
- favoriser une urbanisation de territoires encore relativement vierges (sites pilotes pour des projets d'envergure : La Montagne, Cambaie, ...)

Approche culturelle :

- l'implication de la population dans les aménagements, notamment au niveau des stations : volonté d'une mise en place d'un comité culturel par secteur, avec un accompagnement

d'artistes locaux et internationaux en lien avec l'histoire multi-culturelle de l'île

- des mesures compensatoires pour la mise en valeur du site de la Grande Chaloupe et notamment des Lazarets
- un travail de mémoire sur le train et son histoire, notamment au travers des derniers employés du CFR (Chemin de Fer de La Réunion)

Environnement :

- un choix de tracé limitant au maximum les emprises sur les milieux naturels, sans impacter les milieux les plus riches
- des mesures compensatoires conséquentes pour l'amélioration de la connaissance des milieux
- un travail en collaboration avec l'ensemble des acteurs écologistes de l'île

L'excellence réunionnaise au plan international :

- le tram train en service à l'arrivée de l'Airbus A380, le plus gros porteur au monde (850 passagers)

RAPIDE ET FIABLE

SÉCURISÉ ET CONFORTABLE

ACCESSIBLE À TOUS

ÉCOLOGIQUE ET RESPONSABLE

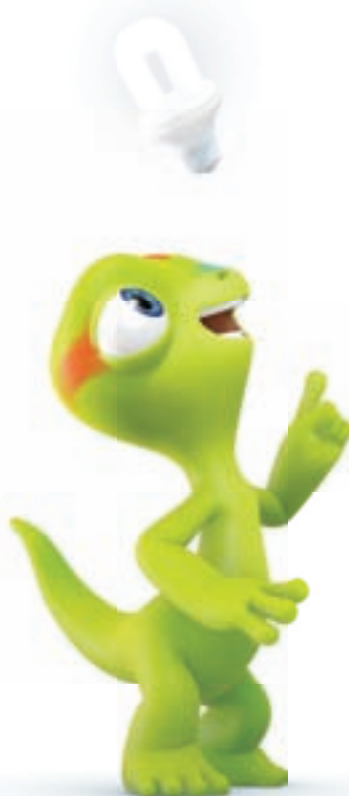
ÉCONOMIQUE ET PRATIQUE

MODERNE

RÉGULIER ET PONCTUEL

ESPACE DE RENCONTRES ET D'ÉCHANGES

La Réunion est le premier des départements d'Outre-Mer français et la première île de la zone océan Indien, à réaliser un système de transport ferré. Elle a rejoint le club très fermé des îles au monde ayant un projet de tram.



août 2006	Décision de la Région d'engager un PPP
janvier 2007	Accords de Matignon précisant un soutien financier de l'État pour réaliser le tram train et la route du littoral sécurisée
mars 2008	Déclaration d'Utilité Publique (DUP)
décembre 2009	Signature du contrat de partenariat public privé
2010	Début du chantier
2013	Premières mises en services

Un partenariat public privé

Le tram train nécessite un investissement important financé dans le cadre d'un contrat de partenariat public privé (PPP). La Région Réunion est la première collectivité française à porter un PPP de cette importance. Un groupement d'entreprises privées (banquier, BTP et exploitants) financera près de 60% du projet et environ 40% seront portés par l'Europe, l'État et la Région. La Région paiera ensuite un loyer au groupement pendant près de quarante ans.

Deux grands groupements d'entreprises se sont positionnés pour le dialogue compétitif. Les offres finales ont été réceptionnées dans les délais impartis le 25 juin dernier et ont été analysées par la collectivité. Les élus régionaux de l'assemblée plénière seront appelés à approuver le choix du groupement et la signature du contrat de partenariat en fin d'année 2009.

Mieux se déplacer pour vivre mieux !

Les stations seront situées au plus près des centralités et des lieux attractifs : lycées, université, aéroport, CHD, centres villes, zones d'activités économiques, etc.

La particularité du tracé réside dans l'alternance de zones urbaines (mode tram) et de zones interurbaines (mode train). La qualité de service proposé améliorera sans nul doute le mode de vie des Réunionnais.

Avenue de Lattre de Tassigny au niveau de la cité scolaire du Butor à Sainte-Clotilde



//Se souvenir...

Un livre, un film, une exposition sur la mémoire des « cheminots La Réunion »



« **Victor Poudroux (ancien cheminot)**

J'ai eu la chance de travailler au Chemin de Fer Réunionnais (CFR) pendant de longues années. Je regrette la suppression du ti train lontan, on aurait dû le conserver et moderniser cette belle entreprise ferroviaire. Dommage ! Aujourd'hui j'ai 82 ans et je suis fier et heureux de voir que La Réunion aura dans quelques années un tram train. Dans les autres pays, le tram est un véritable succès, nous aurons bien tort de nous en priver. J'espère tout simplement que j'aurai la chance de voyager dans le tram train de La Réunion. »

« Faire le lien avec l'histoire du ti train lontan était une nécessité absolue. Un regard sur le passé pour mieux construire et préparer nos grands chantiers d'avenir.... », déclare Pierre Vergès lors de la présentation du livre « Cheminots La Réunion » dans la salle culturelle du Cœur Saignant au Port le 11 juin dernier. Les cheminots et leurs familles ont ainsi été conviés à cet événement, à cette manifestation riche en émotions et en souvenirs. Roger Mofy qui a occupé les fonctions de sous-chef de gare a eu du mal à cacher son émotion : « *moïn lé heureux, ma la travaille chemin d'fer la marque mon vie.* » Victor Poudroux, ancien chargé des expéditions a ressenti « un grand bonheur d'être là, c'est une reconnaissance pour notre métier. » L'historien Éric Boulogne, le premier adjoint au maire du Port et petit fils de cheminot Michel Séraphine, et Pierre Vergès ont insisté sur le rôle qu'a joué le chemin de fer dans la vie réunionnaise, sur le plan économique, social et culturel. Les cheminots ont eu droit à un spectacle du groupe Bann' Laope et de Mascareignas, dans une ambiance de fête. Aahhh nout' bon vieux temps !



Rencontre avec les mémoires vivantes du CFR

Les anciens du ti train racontent : témoignages sur www.tramtrain.fr



//Accompagner les Réunionnais

Grande Chaloupe

En concertation avec la Région, la commune de la Possession, la SR21 et la Sodiac, les familles expropriées de la Grande Chaloupe bénéficieront d'un programme de relogement. Ici l'exemple de la famille d'Olivier Payet qui deviendra propriétaire d'une maison à la Possession sur l'opération RHI Ravine Lafleur. Les négociations d'indemnisation et de relogement se poursuivent avec les familles concernées. **Ce n'est pas la Région qui fixe le montant des indemnités mais France Domaine, un organisme dépendant du Ministère des Finances.**



Rue Lucien Gasparin à Saint-Denis

Dans sa décision du 23 avril 2009, le tribunal administratif de Saint-Denis a confirmé l'utilité publique du tram train sur tout le tracé, à l'exception d'une annulation partielle qui ne concerne qu'une portion de la rue Lucien Gasparin.

Cette portion restant mineure au regard de l'ensemble du projet, la décision du tribunal administratif ne modifie ni le calendrier de livraison, ni le tracé du tram train de Saint-Paul à Sainte-Marie.

Une enquête publique est prévue pour fin 2009, afin de répondre à l'« insuffisance ponctuelle » qui avait été reprochée à la Région, s'agissant de l'information relative aux études techniques sur la falaise Gasparin.

La Région est déterminée à poursuivre le projet, en appliquant toutes les mesures nécessaires de sécurisation définitive de la falaise.

Grâce au tram train...



//L'accessibilité au cœur du voyage...

Bernard Batou

AMO communication,

médiation-concertation

et mémoire du projet tram train

Lors de notre mission à Grenoble, nous nous sommes entretenus avec les responsables du tramway de la ville. J'ai eu le privilège de voir que de gros efforts ont été faits dans le domaine de la communication. Le jeune Francis n'a eu aucun mal à se déplacer en tram. Les rames sont accessibles et adaptées aux personnes à mobilité réduite. Il a pu prendre sans problème son ticket et le valider à l'intérieur du tram. C'est aussi le cas pour les malvoyants. Un exemple très concret : lorsqu'une personne malvoyante entend arriver le tramway, elle ne sait pas si c'est le tram de la ligne A ou B. Un dispositif performant a ainsi été développé : la personne malvoyante appuie sur un bouton dans un petit boîtier. Ce qui déclenche un message sonore qui lui indique la ligne de tram à prendre. Nous avons constaté qu'il existait une très bonne cohabitation dans le tram et dans les bus entre valides et non valides. Un effort particulier d'information et de sensibilisation a également été dirigé auprès des conducteurs.

À Grenoble, tout un travail de concertation a été mené auprès des associations pour développer davantage des systèmes d'annonce sonore à bord des véhicules. À l'attention des malentendants, des écrans permettent d'annoncer visuellement l'arrêt suivant. L'accent a été mis également sur la définition des couleurs des lignes pour qu'elles soient bien distinctes, bien repérables par les personnes handicapées ou analphabètes. On peut dire effectivement que les gens se sont bien appropriés le tram de Grenoble. Le jeune Réunionnais Francis n'a pas du tout été déçu, bien au contraire...



Un défi à relever d'urgence par la Région mais aussi le Département et les communes : l'accessibilité dans les villes comme dans tous les transports collectifs

Rames à la hauteur des quais

Rampes d'accès

Couloirs élargis

Accès adaptés aux fauteuils roulants et poussettes

Aménagement des quais et des rames

Configuration des cheminements

Identification des zones à risques

Qualité de l'éclairage

Lisibilité de la signalétique

Audibilité et compréhension des messages sonores

Qualité des sols

Adéquation des divers équipements aux différents types de handicaps



Jean-Louis Prianon, 4e aux Jeux Olympiques d'été à Séoul en Corée du Sud sur 10 000 mètres en 1988

Jean-Louis Prianon

Le tram train c'est un projet qui concerne l'ensemble des Réunionnais avec des retombées considérables en terme d'aménagement. Il va vraiment nous changer la vie. Chacun doit apporter sa pierre pour préparer l'arrivée de ce grand projet, et personnellement je suis content et heureux de voir que les sportifs s'approprient déjà le tram train. Le marathon tram train c'est quelque chose de formidable qui nous fait déjà voyager dans ce nouveau mode de transport. On découvre le circuit de Saint-Paul à Sainte-Marie, le paysage, les richesses de l'île. Des échanges se créent, l'amitié, la solidarité, l'unité... C'est très fort !

Francis (12 ans) atteint de la myopathie de Duchenne

J'ai eu la chance de partir à Grenoble et à Nancy pour tester l'accessibilité dans le tramway grâce à la Région et au Téléthon. Le tram c'est super pour nous handicapés, on peut aller partout en ville, les trottoirs sont accessibles. J'ai vu beaucoup d'handicapés prendre seuls le tram, ils peuvent pointer leur ticket sans problème. À Grenoble j'ai souvent changé de tram, c'était bien, j'ai aimé et j'étais accompagné de Thomas qui est lui aussi malade comme moi. On a joué, on s'est amusé et on s'est bien baladé dans le tram. J'espère que le tram train de La Réunion sera accessible aussi pour les handicapés, je suis impatient d'entrer dedans.



/TÉLÉTHON 2008 QU'AND FRANCIS RENCONTRE THOMAS...

Un des points forts du projet du tramway de Nice est la prise en compte des besoins des PMR.

Les cheminements sont conformes à la réglementation PMR (largeur des cheminements, dévers, traitement des abaissés de trottoirs et traversées de chaussée...), les traversées piétonnes sont sécurisées (tous les feux piétons sont sonores et déclenchés par une télécommande fournie aux associations PMR), les revêtements répondent aux critères de différenciation des espaces par contraste de couleurs et contraste tactile, et l'accès aux stations s'effectue par une rampe (pente : 5% maximum). De gros investissements ont été consacrés aux travaux d'accessibilité des PMR, mais beaucoup reste encore à faire notamment dans le changement des mentalités des usagers valides.

Au cours de ce voyage, Francis a pu rencontrer Thomas, 8 ans, atteint comme lui de la myopathie de Duchenne. Il a souhaité que toutes les communes fassent des efforts en matière d'accessibilité. Cette mission fut très enrichissante et aussi très émouvante...

/LE TRAM TRAIN, UN TRANSPORT POUR TOUS !

Assurer l'autonomie de déplacement des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), depuis les espaces urbains environnant le point d'arrêt jusqu'à l'intérieur de la rame, est un des grands objectifs du projet tram train. Sont notamment concernés les utilisateurs de fauteuil roulant, les personnes malvoyantes et malentendantes, mais également les personnes avec des poussettes ou des enfants en bas âge, les personnes chargées d'objets encombrants ou de baga-

ges, les personnes âgées... Toutes les mesures utiles seront prises en compte dans la conception et dans la réalisation, en concertation avec les associations.

Une PMR est une personne souffrant d'un handicap physique, sensoriel, mental ou chargée de telle façon que sa mobilité en est réduite.

L'accessibilité en pratique : une vidéo à découvrir sur www.tramtrain.fr



/ÉVÈNEMENT SPORTIF MARATHON TRAM TRAIN

une belle aventure humaine

Sportifs, handisportifs, randonneurs, artistes, bénévoles... le marathon tram train qui a fêté cette année sa troisième édition fait désormais partie des grandes manifestations sportives de référence. Cet événement sportif, festif et populaire est destiné à faire découvrir à la population réunionnaise le tracé du futur tram train de Saint-Paul à Sainte-Marie. Il vise à proposer une compétition sportive de niveau international, ainsi que des animations culturelles de proximité. Plusieurs centaines de sportifs participent à ce grand marathon dont des coureurs de la zone océan Indien, d'Afrique et de métropole. Chaque marathon est avant tout un grand moment de fête populaire, de rassemblement et de solidarité,

avec notamment la participation des athlètes à mobilité réduite. Une course accessible à tous qui tisse des liens forts entre tous les sportifs et les Réunionnais. Cette année, c'est le Malgache Hajanirina qui a remporté l'épreuve comme en 2008. Le tram train est amené à jouer un rôle important dans le développement de l'animation culturelle et sportive. Les Réunionnais pourront se déplacer facilement pour assister à de grandes manifestations comme le Dipavali, Gwandi, le 20 décembre, la fête de la musique... Alors « vivement tram train i arrive pou nou bougé, pou fé bouge a nou ! »

Les derniers marathons en vidéo sur www.tramtrain.fr



//Intermoda

/LE PRINCIPE DU TICKET UNIQUE



=  +  + **P**

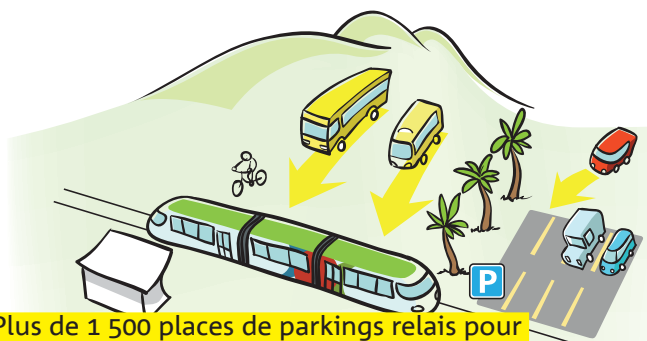
Le ticket unique, c'est garer sa voiture dans un parking relais surveillé, prendre le tram, le bus et le taxi collectif en toute sérénité...

Se déplacer librement !

Juin 2014, 7h30, Monsieur Hoarau cantinier, quitte Bagatelle et se dirige vers Sainte-Marie. Arrivé à Duparc, il laisse sa voiture dans le parking relais sécurisé. Avec le ticket du parking, il prend le tram train, direction Bellepierre. Station CHD, il sort du tram, toujours avec le même ticket, prend le bus pour aller travailler au lycée. Scène irréalisable aujourd'hui, mais c'est ce qui nous attend dans quatre ans. Nous serons plusieurs dizaines de milliers de voyageurs par jour à emprunter les 41 km de ligne du tram train. De Saint-Paul à Sainte-Marie, c'est offrir une alternative à la voiture tout en favorisant l'utilisation des bus, vélos, taxis collectifs et la marche. Le tout de 5h à minuit.

- une restructuration des transports publics
- une offre plus attractive pour les usagers
- des connexions performantes entre les différents modes de transports (parkings relais, pôles d'échanges, parcs vélos)
- une billetterie unique

Toutes les collectivités, les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) et les opérateurs de transport devront donc pour cela s'organiser de façon cohérente et dans la concertation, afin d'assurer une meilleure qualité de service aux usagers.



Plus de 1 500 places de parkings relais pour mieux desservir les villes et les écarts

Patricia Leroy, responsable communication (Nice)

L'intermodalité est un sujet qui nous tient particulièrement à cœur. Ce qui est intéressant c'est de construire le réseau du tramway en fonction des autres modes de transports qui existent déjà dans la ville. Par exemple, si nous avons une gare avec des trains, il faut penser à mettre une station de tramway en correspondance avec la gare et les bus également.

Le système d'auto-partage que nous avons initié consiste à mettre à disposition des gens des voitures qu'ils louent à l'heure ou à la journée, et à la déposer dans un même parking ou dans un autre. Les gens ne sont pas obligés d'avoir une voiture à l'année qui occasionne beaucoup de frais. C'est une voiture à la carte.

Aujourd'hui à Nice, les personnes qui utilisaient deux voitures ont changé leur façon de se déplacer.

Ces personnes ont maintenant abandonné leur première voiture et conduisent leurs enfants à l'école en tramway. Et comme le tramway est sécurisé, les enfants se rendent même seuls à l'école.



Exemple de système de «paiement sans contact»



➔ D'urgence... la réalisation d'un plan vélo dans toutes les communes (piste cyclable sécurisée, stationnement, points de recharge pour vélos à assistance électrique)

Christian Nguyen Phuc

Ancien champion cycliste et éducateur social à la retraite



Après plus de dix années en métropole, Christian Nguyen Phuc est devenu éducateur spécialisé. «Le relief et le climat rendent la pratique du vélo comme moyen de transport difficile, dès que l'on s'écarte du littoral cela devient compliqué. J'espère que le tram train sera lié à des pistes cyclables et des aménagements spécifiques. C'est urgent

qu'il arrive. Il faudrait un maillage avec les transports traditionnels (taxis, cars), en apportant aux gens un vrai service. J'ai travaillé dans le social et les gens se plaignent car ils sont empêtrés dans des réseaux où les correspondances sont loin d'être évidentes... parfois certains sont prêts à payer des voisins pour être certains d'arriver à l'heure à leurs rendez-vous.»



L'intermodalité sera la clé du succès du tram train. Ce terme désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement (tram train, bus, taxi, vélo, voiture, moto, marche, etc.). Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère, notamment en terme de pollution. Il s'agit de faire coexister les différents modes de déplacement, de façon cohérente.

Bernard Picardo

Président de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de La Réunion



Comment voyez-vous l'impact du tram train d'un point de vue global sur la vie économique?

Taxiteur de profession, on aurait pu penser que cette profession était opposée à ce mode de déplacement. Mais nous avons pu prendre connaissance des enjeux grâce à la SR21 qui nous a associés depuis le début de ce projet, pour voir quelle était notre approche. De manière globale pour notre économie, cela peut être positif car nous constatons bien la saturation du réseau routier. Le trajet de Saint-Denis à Saint-Pierre, avant la route des Tamarins était un véritable calvaire. Et cela ne touchait pas seulement la profession du transport, mais aussi d'autres secteurs d'activité tels que l'artisanat. Il y a une très forte attente pour une liaison vers le Sud et le tram train est important car cela permettra aux professionnels de passer moins de temps sur les routes, grâce à la diminution des embouteillages.

Comment la Chambre de Métiers souhaite-t-elle accompagner le projet tram train ?

D'abord, concernant la phase de construction : on a bien compris qu'il y avait des entreprises de l'extérieur, mais il est important qu'on essaie de faire travailler un maximum d'entreprises de La Réunion. Car on voit bien que dans une crise comme celle que nous vivons aujourd'hui, on a besoin d'activités. Ensuite pendant la deuxième phase : lorsque le tram train sera mis en service, il y aura de nouveaux métiers qui vont apparaître et c'est une opportunité pour

La Réunion. Concernant notre répertoire de taxis, il y a eu une concertation en amont qui a été faite avec la profession, dont il faudra vraiment tenir compte. On avait parlé d'avoir dans les différentes gares des emplacements pour les taxiteurs en termes de courses comme cela se passe ailleurs. A été évoquée également la complémentarité des transports collectifs qui prendront le relais navettes aux arrêts du tram train pour transporter les passagers dans les écarts, avec une capacité de neuf places. Dans tous les cas, à la Chambre de Métiers, nous pousserons dans ce sens en tant que partenaires. On ne peut pas aller contre la modernité.

Comment les taxiteurs envisagent-ils l'arrivée du tram train ?

C'est normal de craindre l'inconnu, c'est humain. Quand on vous dit qu'on va vous sortir d'un poste pour vous mettre sur un autre poste, on se pose toujours la question, c'est légitime. Il faut que tout le monde trouve sa place. Je crois que quelle que soit la chambre consulaire, nous sommes là pour travailler pour nos ressortissants, pour qu'ils aient de l'activité. Il ne faut pas que ce mode de transport efface un autre mode de transport. À mon avis il faut jouer réellement la complémentarité car le tram train fera « armature » mais ne desservira pas les écarts. Dans des endroits où il n'aura pas accès, les bus et les taxis pourront le faire. Il y a là vraiment un maillage, un travail à faire en partenariat avec l'ensemble des acteurs.

Une convention cadre avec les taxiteurs et les autocaristes est prévue

L'arrivée du tram train permettra le redéploiement des réseaux de bus existants, pour permettre une meilleure desserte des écarts, en développant les réseaux de taxi collectifs, capables de s'aventurer sur les routes les plus sinueuses et grâce aux parkings relais à proximité des stations. Autant de traits d'union entre les bas et les hauts, autant d'opportunités pour une mobilité améliorée. En renforçant les liens entre littoral et

hauts, le tram train revitalise le milieu rural. Un développement économique qui s'accompagne d'une meilleure prise en compte du caractère particulier de ces zones. En favorisant un aménagement dense autour de ses stations, le tram train préserve les surfaces agricoles et naturelles, et par là-même, un peu de notre identité.

//1^{er} tronçon du tram train de Saint-Paul à

L'île de La Réunion franchira en 2025 le cap du million d'habitants. Aujourd'hui, près de 370 000 véhicules circulent. Ce chiffre augmentera de 40% d'ici là, en raison d'une croissance démographique soutenue.

Le caractère insulaire et accidenté du territoire limite le réseau routier. La 2x2 voies de la route des Tamarins qui a été livrée le 23 juin 2009, relie le Nord au Sud à mi-altitude pour désengorger le littoral. Cependant aucune 2x2 voies ne permettra de résoudre le problème des embouteillages aux entrées et à l'intérieur des villes. Il faut répondre aux besoins croissants de mobilité des hommes et des marchandises.

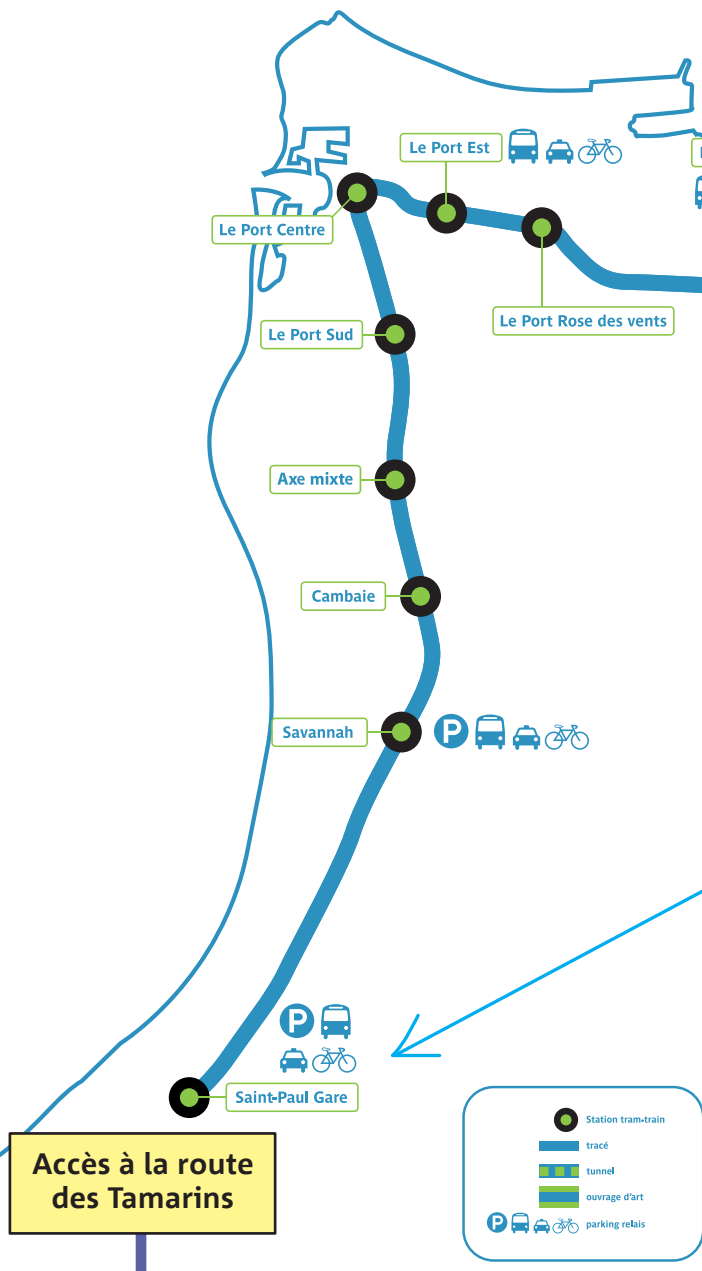
C'est pourquoi, face à l'évolution rapide du parc automobile et aux besoins de déplacement, le Conseil Régional a proposé dès 1999 un projet de transport alternatif au tout automobile, s'inscrivant dans une démarche de développement durable : le tram train.

L'objectif principal de ce mode de transport est de faire passer la part des déplacements interurbains effectués en transports en commun de 5% aujourd'hui à 10%, puis 15%.

Le tracé arrêté a été défini en concertation avec les communes.

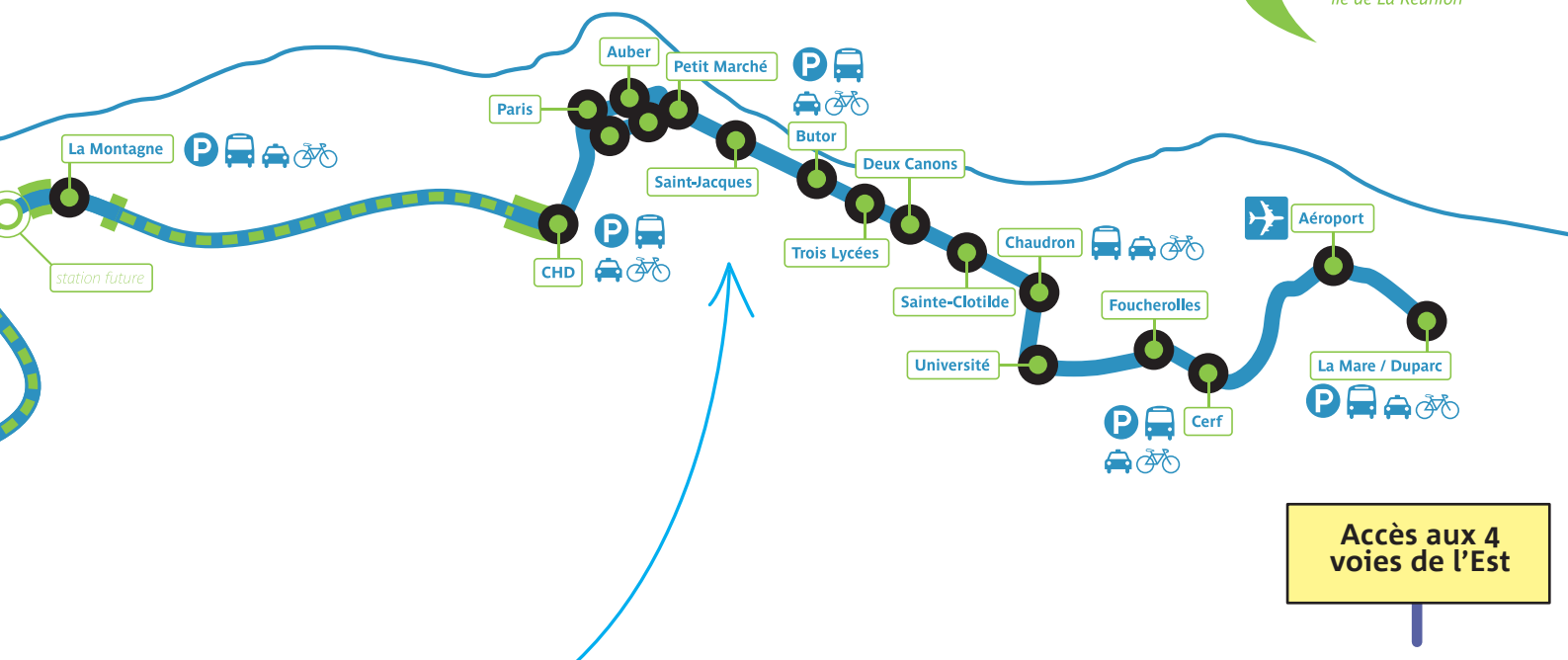
C'est aussi une façon d'agir plus globalement sur l'aménagement du territoire.

Plus d'infos sur www.tramtrain.fr



Deux fois plus de travail justement ! C'est l'occasion d'améliorer l'offre de service des transports en commun. Il faudra davantage de bus et de taxis pour desservir les quartiers et les hauts de l'île. Les différents réseaux de transports seront amenés à travailler ensemble pour proposer un maillage performant et un service adapté de 5h à minuit.

Sainte-Marie sur les rails



Pour faciliter la fluidité des déplacements, de nouveaux plans de circulation seront établis régulièrement en fonction de l'avancée des travaux, en concertation avec les communes. Ils seront communiqués aux riverains et automobilistes.



Pour prendre le tram, le bus, le taxi collectif, combien va-t-on payer ?

Un ticket unique est envisagé : selon les études, le prix sera quasiment équivalent au ticket Car Jaune.

// Développement économique

La redynamisation des centres villes

La concertation avec les associations de commerçants a été amorcée dès 2006.

Le SYCOR (Syndicat des Commerçants de La Réunion présidé par Amine Alibhaye) et l'association Les vitrines de Saint-Denis présidé par Mohammad Cadjee, ont ainsi affirmé :

« ... Le tram train est un projet ambitieux et rassembleur, il se doit d'anticiper avec pertinence les besoins de demain. À ce titre, il serait parfaitement inconcevable d'exclure le centre ville de la capitale de La Réunion totalement

engorgée par la circulation automobile. Or, il est établi que près de 95% des déplacements sur l'axe considéré se font d'ailleurs logiquement de et vers ce cœur administratif, économique et commercial du département. Dès lors, choisir tout autre tracé pour la capitale serait une erreur fondamentale que nous ne manquerons pas de dénoncer car cela renierait la vocation première du projet et irait à l'inverse des objectifs recherchés par son essence même... »

La CCIR et la Région Réunion travaillent en étroite collaboration autour du projet tram train. L'objectif est de favoriser les informations et les échanges avec les commerçants et riverains des centres villes. La mise en place d'une commission d'indemnisation amiable pour les commerçants des centres villes de Saint-Denis et du Port est prévue, afin de les dédommager des nuisances générées par les travaux (bruit, poussière, baisse de la fréquentation) sur leur activité commerciale.

Procédure d'indemnisation

↓ Le déroulement

1 Pré-instruction du dossier d'indemnisation

- Retrait du dossier d'indemnisation
- Dépôt du dossier d'indemnisation
- Enregistrement du dossier d'indemnisation

2 Instruction du dossier d'indemnisation

- Expertise technique
- Examen de la recevabilité du dossier en Commission
- Expertise économique
- Avis de la Commission

3 Décision de l'indemnisation

- Proposition de l'indemnisation de l'Assemblée délibérante de la Région Réunion

Formation locale

Des milliers d'heures de formation qualifiante déjà programmées vont démarrer en 2010.



Un moteur pour l'économie locale

Les retombées sur l'économie locale du tram train seront significatives et produiront par ailleurs un effet catalyseur des dynamiques existantes. De fait, le chantier mobilisera plus de 2 000 emplois directs (dans le BTP, le Génie Civil, l'industrie ou les services) pendant les cinq ans de travaux prévus, et près de 300 emplois indirects (dans les commerces et services). Son exploitation induira la création d'environ 300 emplois (administratifs, techniciens de maintenance, conducteurs, contrôleurs, etc.), dont le tiers pour des postes de conducteurs. Les embauches seront du ressort du groupement d'entreprises chargé de la construction et de l'exploitation du tram train. La Région respectera la charte signée en 2007 avec la CCIR, en application de la loi de cohésion sociale du ministre Borloo, pour favoriser la participation des petites et moyennes entreprises, et des artisans au projet tram train.



Véronique Paquis, deuxième adjointe au Maire de Nice, médecin, généticienne

Le tramway apporte un plus évident au développement économique. Sur Nice, nous avons repensé la ville, d'importants aménagements ont été réalisés mettant en valeur l'histoire, le patrimoine et l'accueil des personnes.

Je tiens à adresser un message aux Réunionnais : le tram train est un projet fantastique, c'est un immense défi à relever car il y a beaucoup de problèmes à résoudre. Il va falloir être patient car pendant les phases de travaux il y a beaucoup de problématiques au niveau des commerçants, de la circulation mais le jeu en vaut la chandelle. Économiquement, c'est très important de pouvoir disposer d'un tram dans sa ville.



Éric Magamootoo

Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR)

Comment voyez-vous l'impact du tram train d'un point de vue global sur la vie économique?



Le projet tram train est un projet de société parce qu'il représente un bouleversement dans l'aménagement du territoire de notre pays. L'Homme réunionnais devra changer ses habitudes et quelque part cela anticipe sur ce rêve d'une « Réunion Écologique ».

Cela veut dire que le tram train sera un plus dans la complémentarité avec les modes de transports actuels que sont les taxis, les bus, la voiture particulière, individuelle. On ne va pas mettre des trains pour aller à Saint-François ou dans les hauts des Avirons par exemple. Tout ça aura forcément un impact sur l'économie et les entreprises à La Réunion.

Deuxième point important : le transport tram train amènera de nouveaux métiers en termes de maintenance et de fonctionnement de cet outil important. Et tout ça, bien sûr doit avoir pour leitmotiv l'emploi, l'emploi et toujours l'emploi.



La CCIR a un rôle fondamental à jouer au niveau de l'information, de la formation et de l'évolution des mentalités.

Concernant les centres villes, nous devons les requalifier, redessiner nos espaces urbains. Le tram train peut être une chance. Mais cela dépendra d'une volonté politique forte, extrêmement forte de l'ensemble de nos élus, pour mettre les moyens financiers nécessaires afin de restructurer nos centres villes.



Dominique Bussen

Vice-présidente de l'association des commerçants du Port



Le tram train est un projet formidable, une nécessité pour les transports et pour la population. Nous étions les premiers à demander à ce que le tram train passe en centre ville, car nous espérons que cela va attirer des gens de Saint-Denis et de Saint-Paul sur le Port. Vraiment, nous attendons beaucoup du tram train. Nous

regrettons simplement que le tram train ne passe pas par la rue principale, car c'est là que se trouvent les vitrines les plus attractives. Ce que l'on craint un peu c'est que le tram train facilite le départ des chalandis à l'extérieur de la ville, ça peut ramener des gens sur le Port mais cela peut aussi faciliter les achats vers d'autres villes.

Mais, nous sommes prêts à faire des efforts si demain, la sécurité est assurée dans le tram train aux arrêts et avec un éclairage suffisant, nous améliorerons les horaires d'ouverture. Nous attendons d'être pleinement associés au projet.



Retrouvez les interviews intégrales sur www.tramtrain.fr

//Paroles d'él

Les élus de la Région œuvrent ensemble pour le développement de La Réunion. Le tram train est un projet qui fédère bien au-delà des clivages politiques. C'est un projet partagé par tous et très attendu.

Michel Tamaya

« Il ne fait aucun doute que ce projet est plus que prioritaire pour La Réunion. Notre île est en train d'étouffer avec le coma circulatoire des voitures. Le tram train est la seule alternative fiable qui participe au développement durable. Je suis d'autant plus favorable que modestement j'étais le premier maire à offrir aux Dionysiens un transport

en commun attractif avec le réseau Citalis. Et puis, **aujourd'hui, nos entreprises souffrent terriblement de la crise et notamment du manque d'activités et de commandes publiques.** Ce sont quand même des milliers d'emplois qui sont en jeu. Nous ne pouvons pas nous permettre, pour quelques raisons, de priver nos jeunes d'une telle opportunité. »



Dominique Fournel



« La réalisation prochaine du tram train entre Saint-Paul et Sainte-Marie sera un véritable facteur de développement pour notre île.

En assurant une desserte régulière fiable et sécurisée entre les communes traversées, c'est la fonction du « train ».

En repensant l'organisation urbaine : c'est la fonction « tram » qui permettra la redynamisation de nos centres villes en matière commerciale, d'animation mais aussi de densification de l'habitat. **C'est en cela qu'il était important notamment à Saint-Denis de faire le choix d'un tracé au cœur de ville.**

Enfin bien sûr, le tram train en offrant une réelle alternative au tout automobile, participera à la grande ambition de maîtrise de l'énergie engagée par la Région et l'État.

Mais cette réalisation ne doit pas s'arrêter à cette première tranche. **Il est indispensable d'engager très rapidement les autres pour une liaison complète entre Saint-Benoît et Saint-Joseph.** Nos anciens ont été capables de le faire dans des conditions beaucoup plus difficiles, ils doivent nous servir d'exemple. »

us régionaux



Roland Hoareau

« De l'Est au Sud, en maillage avec des dispositifs locaux bus, le tram train est indispensable à la maîtrise des conséquences de notre évolution démographique à l'horizon 2030. Projet de liaison initial Nord-Ouest puis remplacé par un projet global Est-Sud, grâce à l'engagement politique d'un certain nombre d'élus, dont je fais partie, **ce nouveau projet, soutenu par les plus hautes autorités de l'État** en particulier notre gouvernement, transcende les clivages politiques traditionnels et conditionne la prochaine échéance régionale. **Gain de temps, trajet à moindre coût pour tous**, renforcement attractif des concentrations urbaines, préservation d'espaces agricoles et

naturels, réduction significative des émissions de CO₂, tels seront les principaux avantages pour notre île. La capacité financière de la Région pour la seule séquence Nord-Ouest est une quasi-certitude. Mais les Sudistes ne pourraient se contenter d'être les payeurs d'une réalisation partielle qui ne les concernerait pas durablement dans leur vie quotidienne. Aussi toute décision définitive devrait, me semble-t-il, s'appuyer sur une étude prospective fiable, transparente, concluante pour un projet global, à échéance raisonnable. »

Michel Vergoz

« Le développement du Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est une absolue nécessité pour le devenir de La Réunion. **Le tram train, constitué à présent l'axe central du dossier des déplacements à La Réunion**, dossier qui ne peut être que global. Toutes les collectivités locales et autres AOT doivent être parties prenantes. Au moment où les offres, concernant le PPP, seront bientôt connues, ouvrons l'information et l'échange sur la question clef des coûts financiers et des efforts à consentir. De même, le tracé et la bande d'étude pour les réserves foncières de la deuxième

phase de ce TCSP doivent être arrêtés dès à présent, afin de préserver les intérêts de La Réunion. Bien identifier les risques financiers et appréhender de la façon la plus fine les impacts budgétaires, de la construction, de la maintenance et de l'exploitation de l'infrastructure est un gage de réussite. Après la route des Tamarins, la première phase du tram train impactera nos budgets pour de longues années et nous imposera, plus encore avec la route du littoral à venir, un **"PPI* nouveau partage"**, à partir d'une démarche associée. »



* Programme Prévisionnel des Investissements

//Des atouts majeurs pour l'île

Qu'est-ce qui va changer pour les Réunionnais ?

Plus qu'un projet de transport et un mode de déplacement, le tram train contribuera au développement global de La Réunion :

- un accès facilité aux centres villes
- une desserte des lieux de vie (marchés forains, loisirs)
- des villes plus animées avec un service nocturne, notamment à la sortie des événements culturels et sportifs
- des quartiers plus agréables à vivre
- une meilleure accessibilité aux établissements scolaires (écoles, collèges, lycées, université, école des Beaux-Arts)
- la technologie à bord du tram train (wifi, paiement sans contact)
- un service maintenu pendant la fermeture de la route du littoral
- des centaines de places de vélos autour des stations
- des connexions avec le port et l'aéroport international de Roland Garros
- une contribution au développement de l'énergie solaire de l'île (panneaux photovoltaïques sur les toits des bâtiments, parkings relais et centres de maintenance)
- un centre hospitalier régional à proximité
- une meilleure desserte des hauts de l'île (intermodalité, développement des transports en commun)
- une redynamisation de l'économie locale (création d'emplois et d'activités relatifs au tram train et autour des stations)
- une mobilité et une accessibilité pour tous (aménagement pour les PMR et tarifs attractifs)
- une perspective d'aménagement et un développement équilibré du territoire, avec les extensions Sud et Est



Jocelyne, originaire de Sainte-Marie et vivant à Nice

Le tram est moderne, rapide, fréquent par rapport au bus ou au Car Jaune. C'est très pratique et accessible pour les personnes handicapées et pour les poussettes. On peut s'asseoir, ou rester debout en toute sécurité, il y a beaucoup de places. Je prends le tram pour aller faire les courses, pour aller au cinéma, au magasin, j'aime ce moyen de transport.

Mon message pour les Réunionnais : le tram train apportera beaucoup aux Réunionnais et c'est un très bon projet d'avenir.

Tramway de Nice : un exemple de lien social

« 70 000 personnes prennent le tramway chaque jour. On a noté une mixité de la population. Les quartiers Nord rencontrent les quartiers Sud, les gens se parlent, apprennent à se connaître, on a moins de tension, moins

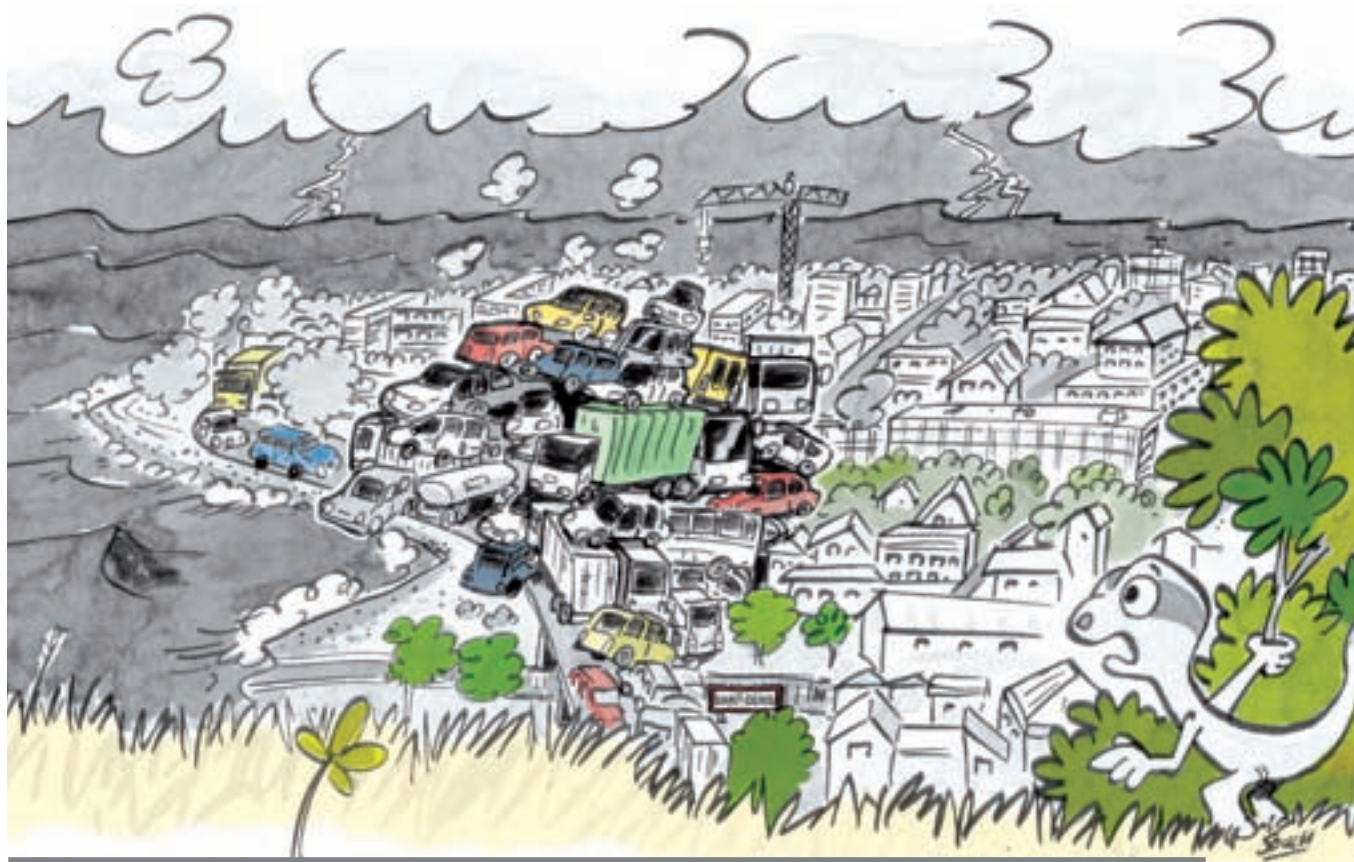
de vandalisme, les gens se respectent et respectent le tramway grâce à ce mélange de population. Grâce au tramway, les gens sortent de plus en plus le soir, vont au cinéma, s'adonnent à des activités. Une tarification annuelle a été mise en place pour

les moins de 26 ans (150 euros) et pour les scolaires (120 euros), afin de bénéficier de voyages illimités. Ce qui est très intéressant et motivant. » affirme Patricia Leroy, responsable communication à Nice.



Jocelyne, une Réunionnaise à Nice

ET SI...



...on ne réalisait pas le tram train ?

À court terme...

- Perte d'un milliard et demi d'euros d'investissement pour l'économie locale
- Des chantiers et de l'activité en moins pour le BTP, et perte de contrats pour les PME et les TPE
- Embouteillages
= perte de temps
= perte financière pour l'économie
- Perte de financements européen et national
- Aucune possibilité de réalisation ultérieure du tram train pour La Réunion
- Pas de politique commune de déplacement
- Pas de transports en commun accessibles et performants

À moyen terme...

- Saturation du réseau routier
- Perte de qualification ; des centaines de milliers d'heures de formation professionnelle
- Des milliers d'emplois perdus
- Aucune perspective de structuration de l'aménagement du territoire
- Pas de desserte du Sud et de l'Est par les extensions prévues du tram train
- Manque à gagner pour la redynamisation des centres villes
- Perte de crédibilité pour les prochains contrats de projets avec l'État et les programmes opérationnels européens

À long terme...

- Aucune alternative fiable au tout automobile
- Asphyxie totale de notre île et surtout de nos villes
- Remise en cause de la politique de développement durable
- Devoir d'assumer des conséquences irréremédiables sur l'environnement et sur l'économie
- Discrédit auprès des générations futures
- Destruction des espaces agricoles et naturels, en raison d'un développement incontrôlé de la voiture et de l'habitat dispersé

//Au cœur des Réunionnais...

/ENSEMBLE AVEC MASCAREIGNAS

Les artistes réunis chantent le tram train

Dominique Barret, Joël Vigne, Clarysse Técher, Frédéric Joron, Meddy Gerville, Patrick Manoro, Titsou, les frères Mahy, Max Lauret... Plus d'une trentaine d'artistes se sont regroupés autour de l'association Mascareignas pour chanter d'une seule voix «en avant l'énergie durable, l'environnement, la route semble interminable, prenons le tram naturellement...». Un événement culturel présenté le 18 juin dernier à la salle Guy Agénor de la Plaine des Palmistes en présence de Pierre Vergès, vice président de la Région Réunion en charge du projet tram train, du maire de la commune, des acteurs et associations culturels... Un CD très original comportant sur la face A deux chansons sur le tram train et le développement durable ainsi que deux instrumentaux, et sur la face B un clip vidéo rappelant une belle page de notre histoire, celle du ti train lointan. Cette présentation s'est déroulée dans une ambiance de fête, au rythme du séga traditionnel, du maloya et de la danse. Que de bons souvenirs... Bravo à tous les artistes pour ce beau CD enregistré au studio Oasis de la Rivière Saint-Louis. Tous ensemble, nous chanterons toujours ce beau refrain : « Fo, fo protégé nout' ti pays. I fo, fo sauv' nout ti paradis, fé un pas devant, po l'environnement. Dan' tram train, i fo être demain (nou va mont' demain) ».



Retrouvez l'ambiance de la soirée et les chansons sur www.tramtrain.fr



/LES ÉCRIVAINS DE L'UDIR SE MOBILISENT POUR LE TRAM TRAIN

« Le train à La Réunion, hier, aujourd'hui et demain »

Les écrivains de l'Union pour la Défense de l'Identité Réunionnaise (UDIR), en partenariat avec la Région Réunion, travaillent actuellement sur la publication d'une collection d'ouvrages sur « l'histoire du train à La Réunion, d'hier et d'aujourd'hui », dans le cadre de la valorisation du projet tram train. « Il est important d'offrir aux écrivains de La Réunion l'opportunité de s'exprimer sur ce

thème majeur à décliner sur le plan imaginaire, culturel, touristique, historique, social : par exemple la sauvegarde du patrimoine, la protection de l'environnement. Par la même occasion, les écrivains et intellectuels participent à la nécessaire réflexion quant au développement de l'île pour les trente prochaines années, et ils offrent aux lecteurs la possibilité de s'enrichir sur le plan culturel, de rêver, d'adopter

le tram train qui dès demain fera partie de notre vie au quotidien », précise Jean-François Sam-Long de l'UDIR. Des écrivains très inspirés qui vont nous proposer des contes, des poèmes, des slams, des récits, des saynètes... avec des illustrations de graphistes réunionnais. Nous sommes impatients de voir arriver la première collection. Ce sera pour le mois d'octobre prochain.

« Sonia i ariv dési la plass légliz. Dabitid, èl i ième fé la pionte, monte dovan dann lo transpor pouk Antoine i oi son portré, lèss marmay lo tan krié « agarde papa i kondui tram trin zordi ». Mé zordi, si èl i fé tro dantèl, èl lé riskab rèss atèr ... »

Extrait du conte de Céline Huet, « In voyiaz souvni »



Jocelyn Gauvin, Président de l'association Mascareignas

Le tram train est un excellent projet qui va transformer La Réunion sur le plan de l'aménagement du territoire, économique, social et culturel. C'est un projet qui va profiter à tous les Réunionnais, sans exception, aux plus pauvres, aux étudiants, aux handicapés, aux artistes... Le tram train va bouleverser nos mentalités et favoriser grandement l'amélioration de notre cadre de vie. J'ajouterais que c'est un projet qui crée toutes les conditions d'unité pour la population réunionnaise.



/AVEC LES ARTISTES PEINTRES DE L'UDAR

Voyage aux couleurs du tram train



L'histoire des transports nous est contée... à travers une belle exposition réalisée par les artistes peintres de l'Union Des Artistes Réunionnais (UDAR)... tout en couleurs, celles du futur tram train de La Réunion. Là aussi, les artistes se sont mobilisés pour accueillir et préparer, à leur façon, l'arrivée de ce grand projet qui va transformer l'île. « On retrouve dans cette exposition tous les moyens de transports qui ont existé ici » souligne l'artiste Micheline Lebon. « La marche à pied, la charrette bœuf, la chaise à porteurs, le ti train lointan, le bateau, l'avion, le car courant d'air, les voitures... pour arriver jusqu'au tram train où les artistes ont voulu imaginer ce qu'il sera demain, en mettant l'accent sur le côté futuriste et évolutif... ». « Un projet très fédérateur » ajoute le président de l'UDAR, Patrick Marteau. « Nous peintres, sculpteurs, sommes heureux de participer à un tel projet pour notre pays qui fédère toutes les énergies, qui rassemble les Réunionnais. Nous croyons au tram train, un projet porteur pour l'avenir... ». Cette belle exposition est une invitation au voyage. Elle sera présentée officiellement les 18, 19 et 20 septembre prochains lors des journées du patrimoine au Musée Stella de Piton Saint-Leu.

/AVEC LES PETITS DÉBROUILLARDS

Marmailles déjà dans le tram train

Sensibiliser les enfants et les jeunes sur le projet tram train ainsi que les acteurs éducatifs ; développer des actions centrées sur le développement durable ; accompagner et animer la mise en œuvre de projets de jeunes ; valoriser les projets réalisés en les inscrivant dans les opérations comme Exposcience et la Semaine de la science ; s'inscrire dans le temps avec des animations évolutives en fonction de la progression du chantier du tram train... telles sont les grandes orientations du projet éducatif mené depuis quelques mois par l'association Les Petits Débrouillards, en partenariat avec le Région Réunion et le Rectorat. « Nos actions visent

l'appropriation par les enfants du projet tram train. Il faut les préparer dès maintenant à l'arrivée de ce transport qui les concerne directement», précise Jean-Luc Morisse, président de l'association. Ainsi, le public a pu voir un aperçu du travail réalisé lors d'Exposcience en juin dernier à la Halle des Manifestations du Port. Durant les vacances de juillet et août, Les Petits Débrouillards ont mené plusieurs actions de sensibilisation au développement durable et au tram train dans les centres de loisirs, dans les médiathèques auprès des jeunes en utilisant des supports pédagogiques, des questionnaires, des jeux...



//Avec le tram train, mon île respire

Une démarche écologique et responsable



Le matériel roulant fonctionne à l'électricité. Des panneaux photovoltaïques seront situés sur les toits des bâtiments, qui sont étudiés, conçus et réalisés selon la démarche HQE (Haute Qualité Environnementale). Le tracé et les aménagements s'intègrent au maximum aux environnements traversés, qu'ils soient urbains ou naturels, qui sont préservés et mis en valeur.

Il faut savoir que les transports en commun émettent près de dix fois moins de polluants et de gaz à effet de serre que les voitures.

La nécessité de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, fait du projet tram train la locomotive du projet présidentiel « Réunion 2030, île durable ».

Jean-Yves Minatchy Président de la Chambre d'Agriculture



« Je pense que le tram train est un projet très très intéressant pour le développement économique du département. Anciennement, il y avait le train, l'autorail, et il transportait les marchandises et les passagers. Demain d'ici 2013, nous aurons le tram train, et cela va permettre aux Réunionnais d'utiliser ce moyen de transport avec moins de fatigue et moins d'empressement. Com di ban'na : "Cool Raoul". Cela va aussi éviter les coups de freins, les jurons, les stops brûlés ... Ensuite, cela évitera de bouffer trop de terrains agricoles lorsque l'on construit une route, soit une ou deux voies, car La Réunion devient trop petite. Et grâce au tram train, nous aurons les mêmes tracés pour des siècles et cela va permettre

d'éviter la disparition des terrains agricoles pour un bon moment. C'est aussi une nécessité de désengorger la région Est. Le tram train développera le transport et générera de l'emploi. Il participera vraiment au développement économique.

Il est vrai, qu'il y aura de la casse, comme on dit "on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs." Il va y avoir des contestations, c'est sûr. C'est comme pour la route des Tamarins, on a contesté, maintenant personne ne dit plus rien. Maintenant que la route des Tamarins a été livrée, les gens ont un regard différent. À l'époque, moi-même je ne me sentais pas bien à travers le projet tram train, je me

suis dit "il y a un problème : on veut refaire le monde ...". Et lorsque j'ai eu l'occasion de voir la maquette, je me suis dit finalement que c'était un beau projet, comme la route des Tamarins. Et pas seulement au niveau des agriculteurs ou économique ... Le tram train va servir à nos enfants, à tous les gens qui veulent voyager tranquillement et surtout admirer le paysage. On aura l'occasion de découvrir autre chose, au lieu d'être dans une voiture, pour quitter Saint-Benoît vers Saint-Denis, on aura le tram train. Vous pouvez dans le cadre de la concertation, comptez sur la Chambre d'Agriculture pour faire passer le message aux agriculteurs, avec des explications, ils comprendront tous.

Aire de promenade, rue Lucien Gasparin à Saint-Denis



//Le soutien de l'État

Le premier grand projet éligible à la Garantie de l'État

Le tram train de La Réunion est le premier grand projet éligible à la Garantie de financement mise en place par l'État dans le cadre du plan de relance. En effet, la Région Réunion a eu confirmation du Ministère des finances que l'État se portait garant du plan de financement entrepris avec les différentes banques.

« J'estime que la réalisation de ce projet est prioritaire ... et j'ai décidé de déclarer le projet tram train

éligible à la garantie de financement » a déclaré Christine Lagarde, Ministre de l'Économie dans un courrier adressé au président Paul Vergès.

À noter qu'en France continentale, les tramways sont financés par les communes ou les communautés d'agglomération. Ici, à La Réunion, la Région finance intégralement le projet tram train.

Un exemple pour l'Outre-Mer

Nicolas Sarkozy avait déjà encouragé le projet alors qu'il signait le contrat de projet État / Région 2007-2013 au Conseil Régional, en qualité de Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire, en déclarant : *« Le développement durable, c'est imaginer ce que sera La Réunion de l'an 2030 : une île d'un million d'habitants ... À ce titre, il faut considérer comme prioritaires les infrastructures qui tirent le meilleur parti d'un*

environnement difficile et préparent ces grandes mutations ... D'abord le premier projet ferroviaire d'envergure de la France d'Outre-Mer, le tram train ; ensuite, la route du littoral définitivement déplacée et protégée ; enfin, le transfert des eaux, qui assurera le développement équilibré des deux versants de La Réunion ... La Réunion est décidément, à bien des égards, un exemple pour l'Outre-Mer et pour la France dans son ensemble. »

Le ministre Jean-Louis Borloo, ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, a visité en juillet 2008 le chantier de la route des Tamarins.

L'occasion pour lui de souligner l'avance de La Réunion devant l'évolution du monde. Il convient selon lui aujourd'hui de *« changer de modèle. Et s'il y a un endroit au monde où l'on peut réussir ce défi, c'est bien ici, à La Réunion »*. Et de conclure sur *« La Réunion d'avant-garde »* tant sur le plan humain, économique, politique, écologique.



Crédit photo : René Carayol

« Moderniser notre pays en terme d'infrastructures et soutenir l'activité d'aujourd'hui »

Les collectivités locales représentent plus de 70 % de l'investissement public civil. Le Gouvernement a donc souhaité les associer fortement au plan de relance. Tout en gardant l'objectif de réduire à terme le déficit public, il s'est engagé à réaliser *« un effort considérable »* en 2009 *« pour investir toutes les sommes possibles dans les travaux structurants qui permettront à la fois de donner du travail aux Français et en même temps de moderniser notre pays en terme d'infrastructures »*, a déclaré le Premier ministre François Fillon en décembre 2008. Le chef de l'État, Nicolas

Sarkozy, a donné la priorité à l'investissement pour *« soutenir l'activité d'aujourd'hui et préparer la compétitivité de demain »*. Montant global du plan : 26 milliards d'euros. Le tram train de La Réunion, répondant en grande partie aux besoins d'aménagement, de modernisation et de développement de l'économie et de l'emploi à La Réunion, participe pleinement au plan de relance du Gouvernement. Et nous savons combien le problème du chômage est présent dans notre département et quelle crise traversent de nombreux secteurs d'activités, dont le BTP.

Et la route du littoral !

L'État et la Région se sont engagés dans un protocole à réaliser la première portion du tram train et la nouvelle route du littoral entièrement sécurisée. Aujourd'hui, pour le tram train les études sont prêtes, la procédure engagée, et la phase d'exécution en négociation. En ce qui concerne la route du littoral, l'État et la Région sont dans l'obligation de respecter un certain nombre de conditions propres à ce que la sécurisation définitive de la route du littoral soit bien réelle.

Il ne s'agit pas de recommencer les erreurs de la première version et de la deuxième version

(actuelle) de la route du littoral. Les études sur les fonds marins et des exigences d'ordre environnemental imposent des études approfondies. Personne aujourd'hui ne peut prendre la responsabilité de s'engager dans des travaux sans un maximum de sécurité sur le projet.

En conclusion, dès que toutes les conditions techniques, juridiques et financières de mise en œuvre de la nouvelle route du littoral sécurisée seront réunies, la Région, en partenariat avec l'État, s'engagera sur le champ à réaliser le projet.

//Toute La Réunion est concernée...

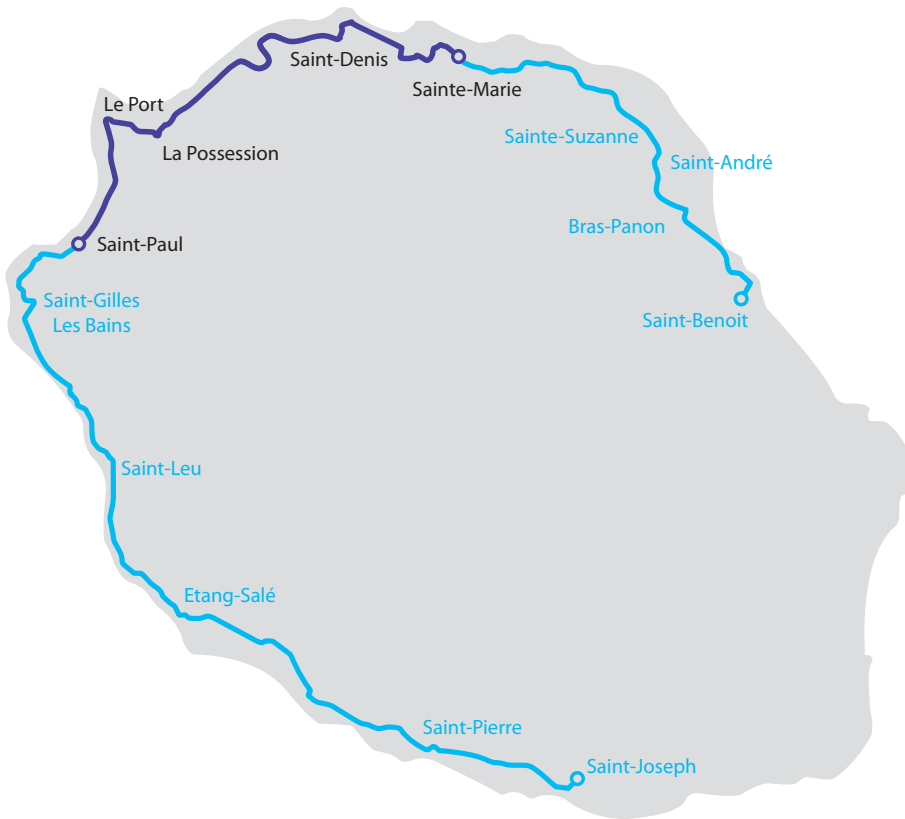


Objectif : de Saint-Benoît à Saint-Joseph

Le tram train est un élément structurant de l'aménagement du territoire régional. Le premier tronçon concerne une ligne de 41,5 km allant de Saint-Paul (gare) à Sainte-Marie (La Mare).

Des extensions du tracé sont envisagées dans l'Est (environ 30 km de Sainte-Marie à Saint-Benoît) et dans le Sud (environ 70 km de Saint-Paul à Saint-Joseph). Ces extensions sont en cours d'étude et fortement attendues par les collectivités concernées.

La concertation avec les communes traversées est déjà amorcée. L'objectif est de définir le tracé le plus pertinent et d'intégrer d'ores et déjà le tram train dans les projets propres aux communautés d'agglomérations, pour des livraisons ultérieures.



Quelques chiffres clés : tram train de Saint-Paul à Sainte-Marie

- 5 communes, 2 communautés de communes, 3 AOT* existantes concernées
- Longueur de la ligne : 41,5 km
- Franchissement de La Montagne : 3 tunnels d'environ 4 km chacun, pour un total de 12,5 km
- Nombre de stations : 26
- Capacité d'accueil des rames : 250 voyageurs
- Fréquentation prévue : plusieurs dizaines de milliers de voyageurs par jour à la mise en service, soit plus de 15 millions par an
- Vitesse : 40 km/h en moyenne et 100 km/h en vitesse de pointe
- Horaires : de 5h à minuit, 7j/7
- Fréquence en heure de pointe : 10 minutes sur l'ensemble de la ligne et 5 minutes à Saint-Denis
- Possibilité de lignes express en fonction de la demande

* Autorités Organisatrices de Transport



www.tramtrain.fr

• Temps de trajet :	
Saint-Paul > Saint-Denis	40 min
Le Port > Saint-Denis	25 min
La Possession > Saint-Denis	15 min
La Montagne > Saint-Denis	7 min
La Montagne > Le Port	20 min
Le Port > Saint-Paul	15 min
Saint-Paul > Sainte-Marie	65 min

... avec le soutien de l'Europe et de l'État

