

Quelles solutions s'offrent à la Région pour sortir du piège de la Route en Mer ?

Certains nous avaient pourtant assuré de la maîtrise des coûts et des ressources grâce à l'expertise de professionnels compétents !

Aussi on ne peut arrêter un chantier de ±300 M€, faute de matériaux ou de coûts raisonnables **sans identifier** les professionnels et entreprises responsables de cette débâcle.

La Région doit-elle en plus valider en 2021 un protocole signé en 2019 sous la pression des transporteurs et avec la médiation préfectorale, protocole qui disculpe le Groupement NRL mais qui la laisse exsangue financièrement avec en cadeau empoisonné une « demi route » ?

Est-ce aux contribuables, au Public (l'Etat et à la Région), de payer encore le raccordement du viaduc à la Grande Chaloupe en lieu et place des responsables du fiasco technique et financier ou aux multiples conseillers de la Région en ingénieries et mise en œuvre ?

Pour éviter la montagne, par-dessous, en pied de falaise ou par la mer, aucune solution « définitive ». Depuis l'origine **toutes les solutions techniques s'exposent à des difficultés et risques incontournables :**

Risque d'accident et d'incendie, conditions de sauvetage et déblaiement en cas de sinistre, résurgences hydrogéologiques, éboulement, chutes de pierres, minage des digues, sol marin instable, houle cyclonique, agression saline,...

Mais les moyens matériels, humains et financiers pour y faire face feront toute la différence !

Pétition en ligne d'ATR : depuis mi-juin, sans publicité, déjà près de 300 personnes appellent la Région à réfléchir aux solutions durables pour finir le chantier de la NRL **en comparant les solutions déjà avancées avec celles encore envisageables :** Dignes, viaduc, tunnel, galerie couverte :

- Fiabilité technique (durabilité, facilité de mise en œuvre et d'entretien)
- Moindre coût économique et phasage possible
- Moindre impact environnemental
- Meilleure mobilisation de nos emplois et savoir-faire
- Recours optimal aux entreprises locales

Au final la NRL ne fait que déplacer une route existante. Il faudra encore développer le transport en commun et peut être règlementer l'usage de notre périphérique !

Comment en finir avec le tout-automobile ?

C'est avec sympathie que nous avons découvert en septembre dans Le Quotidien l'étude menée par Maëlla Beddou, chargée de mission du Secrétariat général aux Affaires régionales (SGAR) de la préfecture sur « la transition énergétique des transports pour sortir du tout voiture ».

Question devenue aussi brûlante pour RTL Réunion qui dans son émission « on refait la Réunion » du 15/10/21 à midi, questionnait « Peut-on sortir du tout-voiture à La Réunion ? » avec ses invités :

- Irshad Akhoune, responsable de l'application de covoiturage Karos,
- François Payet, membre d'ATR-Fnaut,
- Maëlla Beddou, chargée de mission auprès du SGAR

Tout le monde s'accorde aujourd'hui sur l'urgence de renforcer en alternative tous les modes de transports en commun (rail, bus, téléphérique, cabotage, ...) ! Mais la voie de TCSP reste vide et voisine celle – unique – engorgée de VL et VT aux heures d'affluence.

Mais alors que le rail a maintenant plus de 12 ans de retard et que l'on attend encore le renfort de 2000 bus du TEE promis à 250 M€ dans Matignon 2, pourquoi **le plan de relance de l'Etat de 300 M€ – et augmenté de 150 M€ – ne flèche-t-il dans cette direction que 51 M€ vers les transports en commun – dont 40 M€ (près de 80% du total) alloués au projet de rail de la CINOR (TAO) ?** Ce choix reflète-t-il réellement une prise de conscience de l'urgence de la situation créée par les retards pris ?

Avec la Région, nos intercommunalités, Autorités organisatrices de la mobilité » (AOM) se désintéressent elles du RRTG, du TAO et du RUNRAIL ?

Prôner la gratuité des cars jaunes, n'est-ce pas mettre « la charrue avant les bœufs » ? L'urgence ne serait-elle pas de renforcer les lignes et la fréquence des bus et cars ?

Pourtant les grèves des chauffeurs devraient mettre en lumière le malaise dans les transports urbains et scolaires, consécutif aux dernières attributions de Délégation de service public (DSP) par la CINOR, la CIVIS et tout récemment le TCO.

Alors que nous manquons de transport en commun, de nombreux bus dorment aux dépôts car des transporteurs sont mis sur la touche et leurs chauffeurs au chômage !

Les modalités de mise en concurrence les excluent du fait de cahiers des charges de consultation qui semblent faits sur mesure pour des groupements retenus au préalable. Alliés dans les groupements retenus, nous retrouvons :

- Les SEM liées aux communautés de communes (sauf Semitel et Casud)
- Transdev contrôlée au 2/3 par la Caisse des Dépôts et Consignations (et 1/3 par l'Allemand Rethmann)
- Les transporteurs locaux Mouland et Fontaine, souvent en binôme dominant.

Nous assistons à une concentration du transport entre deux principaux transporteurs et la filiale de la CDC, sans que la qualité du service soit reconnue par les usagers. Fréquences, régularités, sécurité des bus sont toujours décriés quand on s'enorgueillit d'une généralisation coûteuse du numérique (position en temps réel, billetterie et compostage).

Dissocier la contractualisation des services annexes de Transdev et des SEM de transport évitera les risques de favoritisme et de renchérissement des coûts.

La mise en concurrence par allotissements plus petits (quelques lignes) et non plus sur l'ensemble des lignes d'une AOM semble chez nous la solution pour mobiliser l'ensemble des bus de l'île et réduire le coût du km desservi.

ORGANISATION DES TRANSPORTS DANS LES COMUNAUTES DE COMMUNE EN 2017 (sources TCJ)

Autorité délégante	Date de publication de l'avis d'attribution de la DSP	Valeur de la DSP (en euros)	Réseau exploité	Groupement délégataire	SEM membre du groupement délégataire	Participation de Transdev dans le capital de la SEM	Autres membres du groupement délégataire
Département de la Réunion	Août 2014	327 775 829	Car Jaune	Cap'Run	-*	-*	<ul style="list-style-type: none"> GIE Activ' (filiales des groupes Mooland, Fontaine, Ah Niave, Moutoussamy) Transdev Outre-Mer (Transdev) Transdev Services Réunion (Transdev)
CINOR	Février 2016	329 385 748	Citalis	Ténor	SODIPARC	20%	<ul style="list-style-type: none"> Transdev Outre-Mer (Transdev) Setcor (Mooland) Cars Marde (Moutoussamy) VNM Transports (Moutoussamy) STOI Taxinor
CIVIS	Septembre 2017	148 816 654	Alternéo	Cinéo	SEMITTEL	10,11%	<ul style="list-style-type: none"> Transdev Outre-Mer (Transdev) Transports Mooland Osman (Mooland) Charles Express SAS (Fontaine)
CASUD	Mai 2014	97 254 784	Carsud	Novasud	SEMITTEL	10,11%	<ul style="list-style-type: none"> Transdev Outre-Mer (Transdev) Transports Mooland Osman (Mooland) Charles Express SAS (Fontaine)
CIREST	Février 2014	78 728 483	Estival & Alizé	Car'Est	ESTIVAL	5%	[A compléter]
TCO	Août 2016	170 190 401	Kar'Ouest	Trans'Ouest	SEMTO	18,6%	<ul style="list-style-type: none"> Transdev Outre-Mer (Transdev) Mooland (Mooland) Start OI (Mooland/Fontaine) Setcor (Mooland) Transreo

* Ancienne SEM (SOTRADER) acquise par Transdev Services Réunion (filiale de Transdev) en juin 2015