

n°- 009432-01

Mai 2014

Assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 009432-01

**Assistance à la commune de Saint-Denis de la
Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »**

établi par

Marc ARNAUD

Inspecteur général de l'administration et du développement durable

Mai 2014

Fiche qualité

La mission du CGEDD qui a donné lieu à la rédaction du présent rapport a été conduite conformément au dispositif qualité du Conseil⁽¹⁾.

Rapport CGEDD n° 009432-01

Date du rapport : Mai 2014

Titre : Assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »

Commanditaire(s) :
Ministre des Outre-mer
Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Date de la commande :
28 novembre 2013

Auteur(e)s du rapport (CGEDD) : Marc Arnaud, IGADD

Coordonnateur(trice) :

Superviseur(euse) : Jean-Paul Ourliac, IGPEF président de la 2ème Section du CGEDD

Relecteur(trice) : Bernard Buisson, IGPEF coordonnateur de la MIGT n° 8 du CGEDD

Nombre de pages du rapport (sans les annexes) : 32

(1) Guide méthodologique s'appliquant aux missions confiées au CGEDD

Les rapporteurs attestent que l'impartialité d'aucun d'entre eux n'a été mise en cause par des intérêts particuliers ou par des éléments de ses activités passées ou présentes.

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	4
Objet, contexte et modalités de la mission.....	4
Cadrage général.....	6
La situation.....	6
Les enjeux.....	6
1. Le site et le projet actuel de la NEO.....	8
1.1. Le site et son état.....	8
1.2. Les causes de la dévalorisation constatée aujourd'hui sur une partie de la façade littorale.....	9
1.3. Les idées directrices de la solution proposée par les bureaux d'ingénierie et d'urbanisme.....	10
1.4. Les points forts de la solution proposée.....	12
1.5. Les points faibles de la solution proposée.....	13
2. La nécessaire continuité entre les RN 1 et RN 2.....	14
2.1. Pourquoi s'inquiéter de cette nécessaire continuité ?.....	14
2.2. A terme les deux voies utilisables pour le transit d'Ouest en Est : le raccordement entre les RN 1 et RN 2 d'une part, la RN 6 d'autre part.....	14
2.3. Quel parti d'aménagement pour le raccordement entre les RN 1 et RN 2 et quelles contraintes à observer ?.....	15
3. Le transport collectif en site propre.....	16
3.1. Le rappel du passé: le tram-train.....	16
3.2. Les dysfonctionnements actuels des différents réseaux de transport collectif intervenant sur le territoire de l'agglomération.....	16
3.3. La gare des Cars jaunes.....	17
3.4. Ici comme ailleurs le transport collectif est la seule alternative crédible et efficace au tout automobile.....	17
4. La prévision des coûts de gestion et le péage.....	19
4.1. Un trafic complexe : les véhicules particuliers, les poids- lourds, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels et les cachalots (transport de la canne à sucre).....	19
4.2. La situation de la future infrastructure routière entre terre et océan.....	19
4.3. L'aléa climatique, la vulnérabilité et la sécurité.....	19
4.4. L'évidence du choix de l'objet routier en fonction de son coût de revient global.....	20
4.5. L'alternative envisageable en cas d'impossibilité d'obtenir à temps les fonds publics nécessaires : le péage.....	20
4.6. Une possibilité qui doit être explorée.....	20
5. L'accroissement du champ de la réflexion.....	21

5.1. Les raisons des nécessaires allongement et élargissement de la zone d'étude retenue, pour une bonne prise en compte des opportunités présentes et à venir.....	21
5.2. Les positions géopolitique et géostratégique de Saint Denis de la Réunion.....	22
5.3. Les différents moyens à disposition pour bien lancer et piloter une démarche urbaine complexe.....	23
6. La poursuite de la réflexion sans retarder l'action.....	25
6.1. L'évidence d'une décision rapide pour ne pas gaspiller un temps précieux, tout en s'accordant un supplément de réflexion.....	25
6.2. La poursuite plus en amont des réflexions à mener.....	26
6.3. Quelques éléments-clé du champ de réflexion élargi.....	26
6.4. L'exploration et l'évaluation des différents choix urbains possibles.....	27
6.5. La décision rapide du « qui finance quoi ? ».....	27
6.6. Du choix des maîtrises d'ouvrage à la mise en place des outils opérationnels.....	28
6.7. Les actions pouvant être engagées rapidement.....	28
6.7.1. Réduire le trafic automobile.....	28
6.7.2. Engager la réalisation du complément du pont ouest à 2x2 voies.....	29
6.7.3. Améliorer la fluidité du boulevard littoral.....	29
6.7.4. Explorer la faisabilité et la mise en œuvre phasée de 3 points de diffusion au maximum depuis le boulevard littoral et la RN2.....	30
6.7.5. Réfléchir aux connexions des réseaux de transport collectif interurbain et de transport collectif urbain, en vue de modifier l'emplacement de la gare routière.....	30
7. Les recommandations en guise de conclusion.....	31
Annexes (documents séparés).....	36

Résumé

Après l'introduction et le cadrage général précisant la situation et les enjeux liés au projet de la NEO, le rapport présente le site, analyse brièvement les causes de sa dégradation et expose les idées directrices du projet envisagé par la commune de Saint-Denis ainsi que ses points forts et ses points faibles.

Parmi les points faibles de la solution proposée, le rapport indique un probable déplacement des difficultés de circulation plus à l'est, mais pas leur suppression, et l'insuffisance de prise en compte de la problématique des transports collectifs pourtant déterminante quant à l'avenir des déplacements dans l'arc nord de l'île (Saint Paul/Saint André).

Le rapport insiste ensuite sur l'aspect entretien/exploitation du projet dont la prise en compte doit selon lui être assurée avant toute prise de décision qui viserait à lui donner suite dans son état actuel.

Il propose également l'exploration du péage comme alternative plausible aux difficultés à venir concernant la mise en place des moyens financiers nécessaires à sa réalisation.

Mais surtout il recommande d'insérer le projet actuel, dans une réflexion élargie à la requalification de l'ensemble de la frange urbaine littorale de Saint-Denis afin d'en garantir la cohérence à terme.

L'idée serait de retenir un projet urbain ou plutôt un ensemble de projets mieux liés fonctionnellement entre eux et d'en prendre en considération la programmation à court et moyen terme.

Certes, le volume global de l'intervention serait plus important que celui prévu actuellement de l'ordre de 585 M€ (valeur 2013), mais il offrirait l'avantage de pouvoir être mieux étalé dans le temps en comprenant des tranches de réalisation plus compatibles avec les moyens réellement disponibles.

Suivent enfin en guise de conclusion les recommandations, parmi lesquelles la proposition à titre d'exemple de quelques interventions qui pourraient être engagées assez rapidement tout en étant susceptibles de s'inscrire dans un projet plus définitif.

Introduction

Objet, contexte et modalités de la mission

Le présent rapport répond à la demande formulée par le ministre des outre-mer et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche qui, ensemble, ont confié par lettre du 28 novembre 2013, au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) le soin de diligenter une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest » (NEO).

Le cadre de travail a été défini par une lettre du vice-président du CGEDD datée du 10 janvier 2014, désignant M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, pour assurer cette mission, enregistrée sous le numéro 009432-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

L'objet de cette mission a été de permettre à la commune de Saint Denis de structurer son projet et de bien en cerner les enjeux en s'appuyant sur le préfet et sur la DEAL de la Réunion, pour qu'elle puisse disposer dans le délai de six mois d'un plan de mise en œuvre du projet.

A cet effet, un rapport permettant de dresser un bilan des actions menées et comportant le cas échéant les recommandations nécessaires à la bonne poursuite de ce projet était demandé.

Le souhait des ministres a été de disposer de la version définitive de ce rapport pour le 30 mai 2014.

Ce rapport qui concerne la NEO et son impact prévisible sur l'aménagement et le fonctionnement urbain de l'agglomération de Saint-Denis, précise donc les orientations retenues ou à retenir, y compris sous un angle critique.

Il tente d'élargir sa vision à l'ensemble de l'arc nord de l'île, et cherche à apprécier l'impact de cet aménagement au regard d'enjeux plus généraux, comme ceux découlant de la position de Saint Denis au cœur du sud-ouest de l'océan indien.

Le rapport propose également des pistes opérationnelles nécessaires à la mise en œuvre du projet tel qu'il pourrait être, les principes d'un partenariat entre les principaux acteurs locaux du projet, la Ville de Saint Denis, la Communauté d'agglomération du Nord de la Réunion, le Département et la Région.

Le travail de la mission sur le terrain s'est déroulé normalement dans d'excellentes conditions avec les élus et les services de ces collectivités ainsi qu'avec le préfet et ses services.

L'approche a été double, une quête et une analyse documentaire d'un côté, de l'autre des entretiens avec plusieurs personnalités : élus locaux, responsables des administrations de l'État et des collectivités territoriales, décideurs du monde économique, experts issus des milieux professionnels concernés. Il va de soi que le maire de Saint-Denis et ses proches conseillers figurent parmi ces personnalités entendues.

Ce rapport présente deux parties :

- le rapport proprement dit exposant en sept chapitres, après introduction valant cadrage général et résumant à grands traits le contexte de la situation et les enjeux, la synthèse des investigations conduites et les recommandations tirées du constat qui en découle. Le rapport est conclu par des recommandations,
- puis, les annexes explicitant ses différents développements.

Cadrage général

La situation

Les études de ce projet ont été engagées dans la perspective de la mise en service en 2020 de la nouvelle route du littoral (NRL) qui, sur une longueur de 12,6 km entre les communes de Saint-Denis de la Réunion et La Possession remplacera l'actuelle route du littoral à 2x2 voies, située en pied de falaise, en s'éloignant du champ des éboulements récurrents de celle-ci et qui comprendra 2x3 voies en réservant à terme 2 voies spécifiques à un transport collectif en site propre.

Le prolongement urbain de la nouvelle route du littoral, que constituerait la nouvelle entrée Ouest, serait situé en plein front d'océan au nord de Saint-Denis.

Ce site remarquable et peu mis en valeur présente un réel intérêt touristique à développer et constitue une zone de pratiques collectives soutenues par l'usage de modes doux de déplacements.

L'insertion du trafic automobile important à cet endroit et dense en véhicules lourds, se fait très difficilement et au détriment de la qualité des lieux.

Cette situation devrait aller en s'aggravant et influencer ainsi négativement sur l'économie et la vie sociale du centre ville.

Le problème n'est plus seulement routier et concerne aussi l'aménagement de l'entrée de ville avec ses espaces publics ainsi que la définition d'une nouvelle façade littorale et son contenu.

Le parti d'aménagement de cette future entrée serait évidemment à lier aux nouveaux modes de vie des habitants de Saint-Denis aujourd'hui plus tournés vers l'océan que par le passé.

Malgré une quarantaine d'études produites depuis plus de trente ans, il n'a toujours pas été trouvé jusqu'à présent de solution d'aménagement satisfaisante.

Le projet de la NEO devrait donc avoir de multiples conséquences et retombées économiques sur Saint-Denis et l'ensemble de l'île de la Réunion, et plus certainement encore si l'on considère sa nécessaire mise en cohérence avec les grands projets urbains en gestation dans le secteur.

Le lancement, courant décembre 2013, des travaux de la nouvelle route du littoral a conduit de façon plus pressante encore les institutions concernées par l'aménagement du site, à se pencher de nouveau sur le sujet.

Les enjeux

Le projet NEO a récemment pris une tournure politique avec l'affirmation par la mairie de Saint-Denis de sa réalisation impérative dans le même temps que la construction de la nouvelle route du littoral, afin de répondre à l'obligation d'assurer le prolongement de cette nouvelle infrastructure dans la ville.

Le Conseil régional a exprimé son accord de principe pour accompagner ce projet s'inscrivant dans la continuité routière de la nouvelle route du littoral, mais est resté réservé sur le coût induit par l'approche « dimension urbaine du projet » dont il estime qu'elle ne relève pas de sa compétence.

Globalement complexe, il devrait être réalisé a minima dans les mêmes délais que la nouvelle route du littoral, compte tenu de l'augmentation annoncée des difficultés de circulation à son ouverture.

L'analyse des connections avec le réseau des voies existantes, l'intégration d'autres grands projets urbains, du transport collectif en site propre et/ou du futur Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) porté par le conseil régional, devraient être des indications à prendre en compte.

Les schémas opérationnels de mise en œuvre devraient être approfondis ainsi que la recherche des financements appropriés.

Surtout du fait de la complexité et du coût de ce projet, une attention toute particulière devrait être portée au(x) dispositif(s) qui permettrait(aient) à la collectivité publique d'en assurer durablement et dans de bonnes conditions la gestion.

En amont, la gouvernance à mettre en place est primordiale au regard des objectifs à atteindre dans des délais contraints. Elle l'est d'autant plus qu'elle devrait inévitablement résoudre la contradiction existant entre les nécessités de la prise en compte et de la défense des intérêts respectifs des différentes maîtrises d'ouvrage concernées (Ville, Communauté d'agglomération, Conseil général, Conseil régional) et un pilotage efficace de l'opération d'ensemble.

1. Le site et le projet actuel de la NEO

1.1. Le site et son état

Le site de la NEO concerne l'ensemble de la façade maritime limitant au nord le centre historique de Saint-Denis, depuis le secteur de la Petite île, à l'Ouest de la rivière Saint-Denis, zone de raccordement avec la future NRL jusqu'à la gare routière au débouché du boulevard de l'océan à l'Est. Fonctionnellement, on peut estimer que devrait être également considéré comme inclus dans le site son prolongement à l'Est limité à la zone du raccordement avec la RN 2.

Plus précisément le quartier du Barchois, principal centre d'intérêt de ce site qui supporte l'actuelle entrée ouest, est très encombré d'automobiles aux heures de pointe en raison notamment des déplacements pendulaires domicile/travail.

Sa vocation relativement récente de lieu de détente pour les habitants date du milieu du siècle dernier. C'est son esplanade, organisée à partir de la fin des années 1930 sur une zone de décharge publique pour les habitants de la ville, elle même gagnée sur le comblement de l'ancien bassin portuaire après son abandon, qui en constitue l'élément attractif.

Le passé maritime du lieu aux XVIIIe et XIXe siècles, bien que très présent dans la partie basse de la ville, où d'anciens entrepôts du XIXe siècle se dressent encore, demeure assez discret puisque les infrastructures portuaires, jetées et débarcadères, ont été plusieurs fois détruites par des cyclones au XIXe siècle et plus jamais reconstruites.

On y trouve par contre, outre les fronts végétaux, plusieurs ensembles de bâtiments classés, tels ceux de la préfecture et de la DEAL.

La qualité des arbres et l'importance du patrimoine bâti à cet endroit, laissent peu de possibilités de constructions nouvelles et seuls d'autres usages pour l'existant sont raisonnablement envisageables.

L'insertion de la future voie devra donc être particulièrement respectueuse des lieux.

En se dirigeant vers l'Est, le site perd un peu en qualité architecturale et paysagère tout en continuant à laisser apparente, sur ses limites, la trame orthogonale de la voirie, caractéristique du centre historique de Saint-Denis.

De la Pointe des Jardins jusqu'à la gare routière face aux terrains de la future opération Espace Océan, tout en continuant à longer le centre de Saint-Denis, on constate que la qualité des bâtiments régresse. Le front de mer n'est plus homogène et on note plusieurs friches d'entrepôts et d'édifices techniques.

La route littorale dont le profil en travers, dans la traversée du Barchois et au droit du centre historique, est depuis son arrivée à l'Ouest de la ville, celui d'une 2x1 voies, se transforme, à mi-distance de la Pointe des Jardins et de la gare routière, en 2x2 voies.

Cette 2x2 voies qui devient, devant le quartier du Butor, 2+3 voies, présente alors les caractéristiques d'un boulevard urbain, sectionné par plusieurs feux tricolores.

La séparation centrale est à cet endroit sur 2,5 km de longueur environ par une centaine de mètres de largeur en moyenne, une zone où sont regroupées toutes sortes d'activités éparses, allant du stockage de véhicules à la station-service, alternant avec des friches « urbaines ».

Côté océan, le sentier du littoral se poursuit toujours en direction de l'Est vers le parc de la Jamaïque.

Le boulevard urbain se transforme en autoroute (RN 2), peu après l'échangeur avec la RN 102, face au quartier du Chaudron.

L'état du site est ici celui d'une zone frontière entre un habitat majoritairement social et un secteur à vocation d'activités plutôt commerciales.

1.2. Les causes de la dévalorisation constatée aujourd'hui sur une partie de la façade littorale

- D'abord et très apparemment, c'est principalement la circulation automobile, dont la prégnance dans le secteur en question est telle qu'elle peut être considérée comme étant la cause évidente de beaucoup des difficultés ressenties.

Le constat d'une forte congestion se déplaçant en cours de journée, alternativement entre l'est et l'ouest de la traversée urbaine, saute aux yeux et peut être expliqué par les trois caractéristiques suivantes :

- le rétrécissement à 2x1 voies de la route du littoral dès qu'elle pénètre la zone urbaine, ainsi qu'au droit de la zone historique de Saint-Denis sur environ 2,5 km,
- la multiplication des points de conflit sur pratiquement toute la longueur de l'itinéraire urbain que constituent les carrefours, avec ou sans feu tricolore, formés par les trop nombreuses entrées et sorties non regroupées,
- la faiblesse relative de la capacité d'absorption de la voirie urbaine à trame orthogonale, malgré les efforts d'aménagement dont elle a été l'objet.

En résumé, ces difficultés de circulation sont dues pour l'essentiel au fait que la voie littorale dans sa partie urbaine résulte d'ajustements successifs opérés au fil du temps en l'absence d'une conception d'ensemble. Cette voie, par sa configuration très marquée par la desserte, s'avère en définitive mal adaptée aux besoins actuels.

- Ensuite, l'héritage historique et les pratiques collectives qui font qu'à Saint-Denis, autant qu'ailleurs sur l'île de la Réunion, on tourne plutôt le dos à la mer, souvent hostile.

Par conséquent, l'espace littoral en question est devenu au cours des ans une sorte de zone résiduelle, presque exclusivement dédiée aux activités non désirables en d'autres lieux, ou strictement utilitaires.

C'est ainsi que plus on se dirige vers l'Est, plus on relève de terrains abandonnés (apparemment), de friches, de zone de stockages divers, etc..., soit à peu près tout ce qui s'oppose à une appropriation satisfaisante de la part des habitants.

L'œil est aujourd'hui moins habitué, en ville, à ce type de situation, autrefois répandue. Mais on peut ajouter aussi qu'avec la généralisation des modes de vie métropolitains, l'appréciation qu'y portent les dionysiens devient plus critique.

En fait, mis à part le sentier du littoral, situé le long de l'espace côtier entre la route et l'océan, qui permet de rejoindre le parc de la Jamaïque situé au droit du quartier du Chaudron sur la frange littorale et qui draine une population dynamique et sportive, cet espace public est encore peu disponible et aménagé pour accueillir d'autres activités plus souhaitables, alors qu'il représente à cet égard un potentiel de développement important.

- Enfin, l'édification à marche forcée, depuis les années 1980, d'immeubles collectifs majoritairement sociaux, sans compter un peu d'habitat spontané, qui constituent l'essentiel du linéaire du front d'océan et qui sont finalement dans leur configuration, l'exemple de ce que l'on hésiterait sans doute aujourd'hui à refaire.

Ce secteur qui longe la voie littorale est d'ailleurs l'objet de perspectives de rénovation et de réhabilitation dans le cadre du Projet de Rénovation Urbaine Nord Est Littoral (PRUNEL). Il s'agit plus précisément des quartiers Marcadet, Océan, Vauban, Butor et Sainte Clotilde.

Bien qu'à l'extérieur de la zone d'étude, ces quartiers situés à proximité de l'hypercentre de Saint-Denis, sont impliqués fonctionnellement avec la ville historique et fortement générateurs de déplacements.

Les principaux constats qui portent sur le délitement social marquent encore plus l'insuffisance ou la faiblesse des équipements et des espaces publics de bonne qualité les concernant.

Cette zone d'habitat se dégrade encore au fur et à mesure qu'elle s'étire vers l'Est, témoignant de l'absence de cohérence et de vision d'ensemble de son développement.

Aussi, serait-il tentant pour l'avenir, de lier son sort à l'amélioration souhaitable à terme de la totalité de la façade littorale de la ville.

1.3. Les idées directrices de la solution proposée par les bureaux d'ingénierie et d'urbanisme

Les études ont été conduites en 2013 et début 2014 par les sociétés Egis pour l'ingénierie routière et Atelier Villes et Paysages pour l'urbanisme et l'aménagement.

Les idées directrices sont à l'origine des trois solutions qui se différencient par leur tracé routier, variant du plus terrestre dit solution A, au plus littoral dit solution C, en passant par l'intermédiaire, qui allie le plus terrestre au plus littoral en un tracé mixte, dit solution B.

Ces idées varient peu en fonction de la solution et peuvent se résumer de la manière suivante.

En matière de raccordement à la future NRL et de contournement de la ville historique, du Barchois Ouest au Barchois Est et à l'Espace Océan, il va s'agir d'accroître la capacité de la voie à double sens, en la passant à 2x2 voies, avec points d'échanges

et/ou de diffusion dénivelés aux extrémités et passage en grande partie en tranchée couverte.

Les caractéristiques fonctionnelles de la tranchée couverte varient en fonction des hypothèses de conception, des gabarits retenus pour tenir compte ou non de la hauteur des cachalots (poids lourds hors gabarit utilisés pour le transport des récoltes de la canne à sucre), des transports de matières dangereuses, etc.

Les protections maritimes liées à l'infrastructure routière en fonction de sa position plus ou moins littorale, ainsi que l'étanchéité des ouvrages souterrains sont variables.

Ces protections maritimes, qu'elles soient ou non directement liées à l'infrastructure routière, sont d'autant plus importantes qu'elles auraient à assurer à terme à cet endroit, le maintien du trait de côte, ainsi que la protection de la couverture de la tranchée devenue accessible au public après aménagement.

Le risque d'inondation, notamment au droit de la rivière Saint-Denis, est bien évoqué.

Par ailleurs une offre de stationnement conséquente est prévue pour accompagner la voie routière.

La desserte du futur Espace Océan constitue la limite Est du projet. La mission estime que cette desserte interagit excessivement avec la gare routière qui semble être, malgré cet inconvénient majeur et pour le moment confirmée dans sa position actuelle.

Au delà de l'Espace Océan, le raccordement de la NEO se ferait au boulevard urbain existant maintenu dans son état actuel.

Du raccordement à la future NRL jusqu'à l'Espace Océan, le projet peut être, au dire de ses concepteurs, scindé en 2 tranches, la première assurant la jonction fonctionnelle depuis la NRL jusqu'à la sortie est du Barchois ou Pointe des jardins, la seconde depuis ce point vers le raccordement avec la voirie existante, au droit de l'Espace Océan.

Le projet présente, pour sa section courante, des caractéristiques compatibles avec un écoulement satisfaisant du trafic journalier tous véhicules confondus observé aujourd'hui, de l'ordre de 30 000, et qui augmentera très probablement jusqu'à sa mise en service.

Par contre les échanges avec la voirie urbaine tels qu'ils sont proposés n'amèneront que peu d'évolution au regard du constat présent, à savoir l'interférence des trafics de transit et de quasi-transit avec la desserte strictement locale.

En matière de TCSP et au delà de la suggestion d'amélioration des connexions entre les différents réseaux de transport collectif intervenant sur le secteur au niveau du Barchois et de l'Espace Océan, le projet prévoit le passage d'une ligne à double sens dans sa majeure partie, allant d'une extrémité à l'autre de la zone d'étude.

Cette ligne serait le prolongement de l'espace TCSP intégré dans le projet de la NRL, consécutivement à l'abandon en 2010 par l'Assemblée régionale du projet de tram-train (Sainte-Marie/Saint-Denis/La Possession/Saint-Paul avec un tracé Saint-Denis/La Possession principalement en souterrain, dans la partie haute de la falaise) dont les coûts ne lui paraissaient pas supportables.

Cet espace nécessaire à un TCSP serait utilisable dans un premier temps par des bus assurant les liaisons interurbaines, et susceptible par la suite d'accueillir un transport guidé.

Outre le projet de TCSP, l'aménagement de 3 pôles d'échanges multimodaux est également considérée comme nécessaire à la poursuite de la mise en œuvre de la politique de déplacements définie par le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Intercommunale Nord de la Réunion (CINOR).

En matière d'aménagement urbain, le parti retenu serait celui de l'effacement de la voie routière, complètement au droit du Barachois, partiellement en deçà et au delà.

Cet effacement qui supprimerait tout effet de coupure, hormis celui lié à l'espace TCSP, rendrait possible un traitement de qualité des espaces publics et sans discontinuité, de la zone bâtie jusqu'à la limite littorale.

Sa mise en œuvre s'organiserait autour d'un axe piétonnier Est-Ouest, parallèlement à la trame orthogonale historique. De part et d'autre de cet axe s'établiraient les usages tels que les camions bar, les terrains pour boulistes, les aires de jeux pour enfants, etc.

Dans sa partie Ouest, l'espace public serait prolongé par un nouveau bassin dit du Barachois, censé rappeler l'histoire portuaire de Saint-Denis et dévolu à la rencontre et à la baignade.

Serait aussi aménagé, à effet de mise en valeur des bâtiments et monuments classés et inscrits, le Grand Parvis du Barachois liant jeux d'eau, ombrières et jardin tropical.

Le traitement des sols serait organisé de telle façon qu'il puisse susciter les modes de déplacement doux.

La possibilité d'une desserte automobile aisée pour les aires de stationnement et respectueuse des autres usages, serait maintenue.

Enfin en matière d'équipements la NEO a été conçue par ses auteurs, comme un « fil d'Ariane » entre différents projets structurants de la ville de Saint-Denis.

1.4. Les points forts de la solution proposée

Elle résoudrait ponctuellement et en partie les difficultés de circulation au droit de la ville historique, qui s'accroissent régulièrement et ne vont pas manquer de s'aggraver jusqu'à la mise en service de la nouvelle route du littoral, en facilitant le transit ainsi que le quasi-transit.

Elle ménagerait la possibilité de réserver deux voies de TCSP, au moins en partie (le programme n'est pas arrêté à ce jour).

Elle permettrait de prolonger avantageusement le centre historique vers l'océan, en créant des espaces publics attractifs sur sa partie littorale.

Dans un processus optimiste, elle pourrait aussi déclencher la requalification d'une partie du front de l'océan à Saint-Denis.

1.5. Les points faibles de la solution proposée

Elle n'autoriserait pas une approche plus conceptuelle et cohérente de la façade littorale de Saint-Denis dans son ensemble.

Elle serait trop courte et ignorerait de ce fait...la suite, à savoir le plus que probable déplacement des bouchons vers l'est, aggravant la situation actuelle dans cette partie de la traversée de la ville.

Elle serait limitée car ne permettant pas d'associer d'emblée et convenablement, l'avenir de la géographie prioritaire de la ville en front d'océan.

Elle serait insuffisante dans son approche de la dimension économique, en ne permettant pas de lier à son sort la réorganisation des zones commerciales et/ou des activités situées à l'Est, comme par exemple l'ensemble de celles liées à l'aéroport Roland Garros.

Elle ne serait pas assez communautaire, notamment au regard de la problématique des transports collectifs traitée sans vision d'ensemble et de façon subsidiaire.

On peut estimer au contraire que la future ligne de TCSP, dont le tracé n'est pas arrêté, est primordiale pour l'avenir des déplacements sur l'ensemble de l'agglomération et même au-delà, car, bien traitée, elle dimensionnerait pour sa part, au moins autant que la voie routière, les probables effets positifs des améliorations et des commodités susceptibles d'être apportées par la future entrée Ouest dans son ensemble.

2. La nécessaire continuité entre les RN 1 et RN 2

2.1. Pourquoi s'inquiéter de cette nécessaire continuité ?

Une agglomération de 200 000 habitants doit disposer pour être contournée et pour faciliter ses accès dans de bonnes conditions de circulation, d'un réseau cohérent de voies d'évitement pouvant constituer de fait une rocade.

Dans le cas de Saint-Denis et de la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR), ce dispositif fait défaut, principalement car l'agglomération s'étend depuis toujours de façon linéaire d'Ouest en Est, sur un espace limité entre piémont et littoral.

Les RN 1 et RN 2, principales voies d'accès au chef-lieu respectivement depuis l'Ouest et l'Est, diffusent directement la majeure partie de leur trafic sur le réseau de voirie de la frange littorale urbaine qu'elles rencontrent, entraînant ainsi de fortes interférences et des difficultés d'écoulement dues au mélange entre transit et desserte.

Ainsi est-il devenu dans ces conditions mal aisé de se déplacer d'un bout à l'autre de la ville et de l'agglomération, en direction de l'est ou de l'ouest, particulièrement aux heures des migrations pendulaires domicile/travail.

Seule la continuité fonctionnelle entre RN 1 et RN 2 permettrait ces déplacements dans des conditions plus satisfaisantes, en constituant de fait une quasi rocade « déroulée » d'une extrémité à l'autre de la ville.

Cette continuité fonctionnelle ne pourrait exister aujourd'hui qu'en utilisant la frange littorale encore disponible à condition de l'aménager en conséquence.

L'autre possibilité qui aurait consisté à transiter par la RN 6 appelée boulevard Sud, est à écarter définitivement, celui-ci ayant été aménagé en boulevard urbain de desserte à 2x2 voies et remplissant fort bien ce rôle compte tenu de son positionnement au cœur de la zone urbaine.

Se résoudre à un raccordement à caractéristiques routières entre RN 1 et RN 2 par le littoral, demeure par conséquent la seule façon disponible de pouvoir un jour canaliser, dans de bonnes conditions de circulation générale, le trafic traversant Est-Ouest à Saint-Denis.

2.2. A terme les deux voies utilisables pour le transit d'Ouest en Est : le raccordement entre les RN 1 et RN 2 d'une part, la RN 6 d'autre part

Ainsi les deux axes, les RN 1 et RN 2 raccordées ensemble selon des caractéristiques de voie rapide d'une part, et la RN 6 telle qu'elle existe aujourd'hui d'autre part, pourraient-ils constituer avec 4 à 5 barreaux les reliant (ils existent en partie), l'armature d'un dispositif efficace d'écoulement du trafic de transit interférant moins avec le trafic de desserte.

Sur l'axe littoral RN 1 et RN 2 le trafic majoritaire serait de transit et de quasi transit alors que sur l'axe sud RN 6 il s'agirait plus de liaisons inter-quartiers et de desserte locale.

Selon les heures et le sens, un basculement de l'un vers l'autre resterait possible et un système de régulation en temps réel par panneaux à message variable pourrait compléter à cet effet le dispositif.

2.3. Quel parti d'aménagement pour le raccordement entre les RN 1 et RN 2 et quelles contraintes à observer ?

La perspective de la NEO survient fort à propos dans la mesure où elle amène inévitablement à se poser la question de son prolongement le long de la façade littorale de Saint-Denis, depuis l'Espace Océan jusqu'à la RN 2.

Sans anticiper sur des décisions qui échoient à la gouvernance locale, la mission estime cependant que seule une approche conceptuelle de la totalité de l'axe RN 1 et RN 2 dans sa traversée de Saint-Denis permettrait de dégager une solution durable dans le temps y compris d'un point de vue strictement routier.

Par ailleurs il ne s'agirait pas uniquement de résoudre un problème de pénétration et de traversée routière, mais aussi de rendre possible le long du littoral et de façon concomitante la création d'une plate-forme pour le futur TCSP, qui serait disponible dès la mise en service de la NEO.

On peut considérer également que les principaux enjeux liés au positionnement de la plate-forme du TCSP sont, à l'Ouest la nécessaire cohérence avec le TCSP prévu sur la Nouvelle Route du Littoral, et à l'Est son indispensable prolongement au-delà de l'actuelle gare routière qui ne semble pas prévu en l'état actuel des réflexions menées...sauf à se raccorder au TCSP existant rue du maréchal Leclerc, ce qui exclurait à priori toute évolution ultérieure de cette plate-forme vers l'accueil d'un Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) par exemple.

En résumé, les études relatives aux déplacements par véhicules particuliers et par transport collectif dans le cadre du projet NEO ne peuvent être limitées au seul territoire de la future intervention et doivent être élargies à l'ensemble de la façade littorale de l'agglomération.

Compte tenu des limites notamment budgétaires et financières du projet, la mission invite la maîtrise d'ouvrage à prendre en considération un territoire plus important dans un souci de cohérence d'ensemble à terme, quitte à étaler la (les) réalisation(s) dans le temps.

3. Le transport collectif en site propre

3.1. Le rappel du passé: le tram-train

Le tram-train régional devait relier dans un premier temps Saint-Paul à l'aéroport Roland Garros de Gillot en passant par Le Port et Saint-Denis. Pouvant transporter jusqu'à 250 passagers, sa mise en service aurait constitué l'unique moyen de transport ferroviaire régulier disponible dans l'île depuis la fermeture du premier chemin de fer de la Réunion en 1976.

Il aurait emprunté un premier tronçon de 38 kilomètres entre le centre-ville de Saint-Paul dans l'Ouest et l'aéroport Roland Garros au Nord.

Après avoir quitté Saint-Paul et effectué une déviation dans le centre-ville de Le Port, puis traversé La Possession, le quartier de La Montagne et le centre-ville de Saint-Denis, il aurait desservi l'aéroport et l'Ouest de Sainte-Marie.

Des prolongements ultérieurs en direction du Sud vers Saint-Pierre et de l'Est vers Sainte-Suzanne étaient envisageables.

Pour la traversée de Saint-Denis deux options furent discutées, l'une longeant le littoral et l'autre suivant le boulevard Sud ou RN 6.

Ce fut le cas également pour la traversée du quartier haut de La Montagne avec le choix entre un tunnel long de 11 kilomètres prolongé d'un ouvrage d'art à La Grande Chaloupe et un tracé aérien.

En 2008, la commission d'enquête publique fut amenée à émettre un avis défavorable pour différentes raisons dont l'absence de liaison avec la Nouvelle Route du Littoral.

En 2010, le nouveau Conseil régional décida d'abandonner le projet.

3.2. Les dysfonctionnements actuels des différents réseaux de transport collectif intervenant sur le territoire de l'agglomération

Cette situation découle aussi en partie des actions prévues dans l'ancien PDU en raison de l'urgence qui s'attachait à leur mise en œuvre en accompagnement du projet de tram-train et qui n'ont pas été réalisées.

Deux réseaux se partagent dorénavant les déplacements en transport collectif sur le territoire de la CINOR : le réseau urbain de l'agglomération CITALIS et le réseau interurbain du Département Cars Jaunes. Un troisième serait susceptible d'intervenir à terme, le futur Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG).

Le programme financier de la Région appelé Trans Eco Express permet d'accompagner et de mettre en cohérence les projets de TCSP des différentes Autorités Organisatrices de Transports (AOT).

Malgré leur développement continu, une meilleure coordination entre ces deux réseaux permettrait de répondre à une demande de déplacements qu'ils pourraient davantage capter.

A cela, plusieurs raisons parmi lesquelles on peut citer l'étalement urbain et la concentration des commerces et des emplois sur le littoral (centre-ville, Le Chaudron, Gillot, La Mare) alors que les zones résidentielles sont en périphérie, ce qui augmente le nombre et la distance des déplacements en voiture.

Mais surtout la (les) connexion(s) entre CITALIS et Cars Jaunes n'a (n'ont) jamais pu être optimisée(s), coordination défailante des correspondances, recours souhaitable à des navettes, etc., ce qui rend plus difficile les parcours et dissuade de l'usage des transports collectifs.

Enfin les échéances du Trans Eco Express et du projet de RRTG semblent incertaines.

L'offre existante doit par conséquent faire un saut quantitatif et qualitatif substantiel.

3.3. La gare des Cars jaunes

L'installation actuelle de la gare des Cars Jaunes fixée devant l'Espace Océan n'est pas prévue pour être déplacée ailleurs dans le cadre du projet NEO.

On peut estimer à ce sujet qu'une réflexion devrait néanmoins être conduite, visant à évaluer l'intérêt d'autres localisations pouvant permettre d'assurer entre les réseaux CITALIS et Cars Jaunes des connexions sans recours à des navettes. Si ces localisations s'avéraient possibles le maintien de la gare de la gare routière à Espace Océan pourrait être discuté.

Le site du TCSP tel qu'il est proposé ne devrait pas être limité à la desserte de cette gare, mais être prolongé vers l'Est le long du littoral en direction de l'aéroport de Gillot.

En tout état de cause, il devrait permettre le passage de 2 voies d'un bout à l'autre de son parcours sans restriction aucune.

3.4. Ici comme ailleurs le transport collectif est la seule alternative crédible et efficace au tout automobile

L'hypothèse démographique retenue par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2006, prévoit pour l'île un million d'habitants à l'horizon 2030.

Dès 2025 le parc routier devrait compter environ 800 000 véhicules.

Parmi les enjeux, on retient la part des énergies fossiles à réduire dans la perspective de l'indépendance énergétique et des pollutions à diminuer.

La priorité à accorder aux transports collectifs est nommément désignée comme étant un des leviers disponibles à cet effet.

L'organisation hiérarchisée du territoire de l'île envisage à terme 4 pôles principaux dont 3, (Saint-Denis / Sainte-Marie ouest), Saint-Benoît et (Saint-Paul / Le Port / La Possession) sont reliés entre eux par les RN 1 et RN 2.

Quelle que soit l'amélioration du réseau routier, la mission considère que la forte augmentation de la demande de déplacements sur l'île (1% à 1,5% /an), devrait passer

par la mise en place de transports guidés à articuler avec des réseaux locaux de transport collectif mieux organisés qu'actuellement.

La continuité d'un tel réseau dans la traversée des pôles desservis et plus précisément celui de Saint-Denis / Sainte-Marie ouest, est aussi l'une des clés de sa réussite future.

Les choix d'aménagement à venir devraient par conséquent faire une place au moins équivalente en termes d'investissement aux deux modes de transports, collectif et par véhicules particuliers.

Le parti d'aménagement de la plate-forme devant accueillir la future ligne de TCSP devrait en tenir compte pour une bonne efficacité du transport collectif sur l'agglomération

Pour le moment, il ne s'agirait que d'une emprise qui accepterait une ligne de TCSP, laquelle ne semble pas encore suffisamment définie.

Cette absence de définition pourrait s'avérer rapidement gênante si l'on considère la nécessité d'augmenter la part modale des transports collectifs dans l'île, compte tenu des perspectives démographiques et de la croissance fortement probable de la demande générale en déplacements.

En effet et sans trop prendre le risque de se tromper, on peut prévoir qu'à terme l'évolution des transports collectifs inter-urbains, tels qu'on les connaît aujourd'hui dans l'île entre les différents pôles en développement, devrait être assurée au travers d'une solution avant tout mieux organisée pour être plus efficace.

Il ne pourrait s'agir alors que d'un mode de transport guidé ou de service équivalent, susceptible de présenter les garanties nécessaires de fiabilité et de ponctualité.

De cette nécessité, on déduit que la plate-forme d'accueil de la future ligne de TCSP littorale devrait pouvoir évoluer vers l'accueil d'un moyen de transport guidé ou de service équivalent du même type que celui qui devrait être retenu en phase définitive pour la NRL.

4. La prévision des coûts de gestion et le péage

4.1. Un trafic complexe : les véhicules particuliers, les poids- lourds, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels et les cachalots (transport de la canne à sucre)

C'est un fait dont il faudra bien tenir compte puisque le trafic à accueillir sur la NEO à sa mise en service proviendra de la RN1 NRL et de la RN2 sans restriction à certains types de véhicules. Il n'existera pas d'autre possibilité d'accès routier à Saint-Denis, de commodité comparable, et la traversée de la ville par le boulevard Sud sera difficilement envisageable pour les poids-lourds.

Les dispositions fonctionnelles à retenir dans ces conditions, et les contraintes techniques d'exploitation et d'entretien qu'elles imposeront devront être estimées au plus près.

4.2. La situation de la future infrastructure routière entre terre et océan

Quelle que soit la solution retenue en définitive, les différentes variantes des tracés étudiés pour la NEO présentent sensiblement les mêmes familles de problèmes à résoudre, à quelques nuances près, dues à la toute proximité de l'eau et à ses niveaux très variables en fonction de la météorologie.

Le projet, conduirait à des solutions techniques assez sophistiquées et vulnérables compte tenu de la situation des futurs ouvrages en bordure d'océan.

L'entretien et les réparations, petites et grosses, de l'infrastructure routière risqueraient donc de dépasser assez sensiblement les limites financières communément admises pour ce type d'ouvrage.

Néanmoins cela devrait relever du domaine du possible à condition d'y réserver des moyens financiers suffisants.

4.3. L'aléa climatique, la vulnérabilité et la sécurité

L'aléa climatique va constituer à lui seul au regard des sujétions qu'il va entraîner dans l'exploitation des ouvrages, des difficultés supplémentaires qu'il conviendrait d'explorer au préalable, quelle que soit la vulnérabilité de l'infrastructure routière au regard de sa position par rapport à l'océan (éloignement, profondeur, transparence).

L'exploitation serait de toute évidence rendue plus difficile encore, en raison de la prise en compte à la fois de la complexité du trafic et des effets de cette complexité sur la sécurité.

Un approfondissement et une évaluation précise de cet ensemble de particularités semblent donc indispensables pour considérer en toute connaissance de cause les différents choix d'investissement.

4.4. L'évidence du choix de l'objet routier en fonction de son coût de revient global

Il s'agirait là pour les collectivités concernées (Commune et Région) de disposer de tous les éléments indispensables à une prise de décision suffisamment documentée, laquelle devrait nécessairement inclure le temps long de la gestion.

4.5. L'alternative envisageable en cas d'impossibilité d'obtenir à temps les fonds publics nécessaires : le péage

Mise à part l'urbanisation des mi-pentes, ce sont surtout le développement et la densification de Saint Denis vers l'Est qui sont nettement observés aujourd'hui et qui iront en s'accroissant en l'absence d'un improbable renversement de tendance au profit de l'Ouest.

Ainsi, c'est à l'Est de la ville que sont situées d'importantes zones d'activités et zones commerciales, souvent en devenir.

A l'Est aussi que sont situées les principales zones d'habitat collectif en développement.

L'origine et la destination de nombreux déplacements urbains qui iront en croissant, mais qui ne constituent pas formellement du transit, y sont donc localisées de façon durable.

L'économie locale est très dépendante de la fluidité de ces déplacements dont la dégradation pourrait lui être préjudiciable.

Ce constat n'a pas échappé aux représentants des entreprises locales qui considèrent que ne pourra être réalisée longtemps encore, l'économie d'une amélioration rapide et sensible des conditions de circulation entre l'Est et l'Ouest de la ville et de son agglomération, sauf à prendre le risque de l'asphyxie progressive d'une partie de leurs activités.

Or l'un des moyens pouvant concourir à cette amélioration serait bien le traitement de l'axe RN 1/RN 2 au regard de sa capacité d'assurer dans de bonnes conditions de fluidité, le transit et le quasi-transit Est/Ouest.

Certes, l'importance du coût des travaux correspondants pourrait conduire à repousser assez sensiblement l'échéance d'une telle intervention.

Il serait plutôt préférable devant cette contrainte de recourir au péage, qui pourrait alors constituer un choix alternatif opportun et réaliste.

4.6. Une possibilité qui doit être explorée

Dans la mesure où elle pourrait également constituer un élément d'appréciation et de comparaison pertinent dans la préparation de la décision d'engager le projet de la NEO, cette dernière possibilité devrait être explorée et évaluée dans toutes ses dimensions, et sans attendre.

5. L'accroissement du champ de la réflexion

5.1. Les raisons des nécessaires allongement et élargissement de la zone d'étude retenue, pour une bonne prise en compte des opportunités présentes et à venir

- Elles tiennent d'abord à la continuité fonctionnelle à assurer entre la RN1 et la RN2, estimée nécessaire, et qui impose de ne pas limiter à l'Est la zone d'étude de la NEO au niveau la desserte du futur Espace Océan.

Assurer la jonction entre la RN 1 et la RN 2 en maintenant pour cette jonction des caractéristiques de voie rapide et non pas de boulevard urbain, conditionnerait pour partie un écoulement plus satisfaisant du trafic et du quasi-transit observé aujourd'hui sur la totalité de la façade littorale de Saint-Denis.

Certes la mise en service de la NEO, par l'augmentation des capacités d'absorption du trafic, quel qu'il soit au droit de la ville historique, devrait sensiblement modifier la physionomie des difficultés de circulation.

Mais c'est probablement plus à un déplacement de ces difficultés vers l'Est, boulevard Lancastel et le long du secteur Butor-Rambaud que l'on risque d'assister, qu'à leur disparition.

Aussi peut-on estimer que l'étirement de Saint-Denis d'Ouest en Est, impose à peine d'asphyxie, compte tenu des fonctions de boulevard urbain assurées par la RN 6, une orientation plus routière pour sa traversée par le littoral.

A cet effet, au-delà du futur Espace Océan en direction de l'Est, la NEO devrait être prolongée jusqu'à la RN 2 en réduisant le nombre des intersections et en les traitant par des échanges dénivelés, afin de privilégier la fluidité du trafic.

- Elles tiennent ensuite à l'opportunité d'un lien fort à affirmer, entre les deux principaux point d'accès à l'île et à Saint-Denis que sont le port de Le Port et l'aéroport Roland Garros à Sainte-Marie.

Ce lien vise autant les complémentarités entre ces deux équipements et leurs relations à la ville dont ils sont en réalité le port et l'aéroport, que le niveau des commodités offertes par le premier chef-lieu ultramarin.

Mis à part l'approvisionnement en carburant pour les avions qui doit être assuré régulièrement, les liaisons nécessaires entre ces équipements aux activités plutôt décentrées peuvent encore s'accommoder du dispositif routier existant.

Mais ce serait sans compter avec la croissance de l'agglomération chef-lieu, qui se poursuit inexorablement vers l'Est, là ou sont situés les seuls terrains facilement disponibles et les zones bâties densifiables.

Le SCOT et le PLU de Saint-Denis en font état.

Ce glissement du centre de gravité économique de l'agglomération vers l'Est de Saint-Denis et l'Ouest de Sainte-Marie, est confirmé par le projet de réorganisation et de développement des zones d'activités situées à proximité de l'aéroport.

Si à cet égard, l'allongement de la zone de réflexion et d'étude paraît évident, il l'est encore plus si l'on considère l'arc Nord de l'île dans sa totalité, de Saint-Paul à Saint Benoît, Saint-Denis étant située au milieu d'une conurbation linéaire d'environ 500 000 habitants.

Cet arc est un territoire dont la vocation urbaine ira en se confirmant même si des espaces naturels de protection forte et/ou à usage agricoles ont toutes les chances d'être maintenus en l'état.

Il est traversé d'un bout à l'autre par la RN 1 et la RN 2 qui drainent les déplacements pendulaires domicile/travail vers et depuis Saint-Denis située à mi-parcours, jusqu'à former par endroit un trafic conséquent pouvant presque atteindre les 90 000 véhicules/jour.

Ce territoire qui rassemble 3 des 4 pôles principaux de l'île fonctionne déjà comme un même ensemble.

5.2. Les positions géopolitique et géostratégique de Saint Denis de la Réunion

Saint-Denis comme chef-lieu de la Réunion occupe une position géopolitique et une position géostratégique tout à fait singulières dans le sud ouest de l'océan indien, qui ont façonné son histoire et sa culture.

De prime abord des relations anciennes récentes ou à venir avec Maurice, Madagascar, les Comores, Mayotte, les pays d'Afrique de l'Est et du Sud, les Seychelles, l'Inde, etc. en phase de croissance économique.

C'est aussi un territoire ultra-marin et ultra-périphérique qui doit inciter notre pays et l'Europe à fonder sur lui une forte ambition.

Ce territoire présente par sa situation de multiples avantages mais il est aussi fortement contraint et limité, avec une démographie vigoureuse et dynamique qui devrait permettre à l'île d'atteindre 1 000 000 d'habitants avant de se stabiliser.

Ses atouts sont nombreux et offrent de réelles opportunités de développement.

On peut citer en vrac, l'aire de la conurbation et plus encore de l'île qui représentent un poids de population (830 000 habitants), un poids économique et un poids universitaire significativement intéressants, la proximité immédiate d'un port et d'un aéroport, un front d'océan peu exploité, une notoriété touristique qui s'étend, des ressources énergétiques pour parties durables, une forte attractivité et une vitalité prometteuses, un centre historique, des ponts culturels avec l'Inde et l'Asie du Sud Est.

Son adossement à l'Europe devrait faciliter la création d'un pôle tertiaire de bon niveau, seul le chef-lieu de l'île pouvant accueillir un tel pôle qui constituerait alors les prémices d'un nouveau développement.

Intervenir de façon concertée et massive sur la façade littorale de Saint-Denis constituerait à l'évidence et à cet égard, un fort enjeu d'aménagement régional.

C'est également un enjeu national et même européen dans l'ultra périphérie, la ville présentant des atouts historiques et culturels qui la destinent à se constituer en plateforme d'accueil et à jouer les interfaces dans le sud ouest de l'océan indien, comme étant l'une des capitales régionales.

Mais le décalage constaté ce jour entre les potentialités observées et la réalité de sa façade littorale, impose que tous les moyens convergent vers un même grand projet. Il serait opportun que Saint-Denis puisse tirer parti de sa situation et de ses avantages nombreux et complémentaires.

Ces atouts ne seront rien sans la volonté organisée et durable des différents niveaux de collectivité de l'agglomération et de l'île de les porter ensemble.

Les acteurs politiques et économiques doivent par conséquent faire bloc autour d'un même objectif et il revient à l'État de renforcer encore la rationalité de leurs décisions.

Le projet de la NEO constitue dans cette optique une excellente occasion à saisir.

5.3. Les différents moyens à disposition pour bien lancer et piloter une démarche urbaine complexe

Il ne s'agit pas de considérer les indications suivantes comme des processus formels à adopter sans réserve et à mobiliser en l'état, mais plutôt comme des exemples de démarches existantes, dont on pourrait avantageusement s'inspirer dans le cas présent.

Différentes les unes des autres, elles sont brièvement présentées dans leur esprit, par ordre décroissant d'importance.

L'Opération d'Intérêt National (OIN).

Il s'agirait là d'un dispositif fiable, garantissant à la fois un bon niveau de qualité et l'entière exécution, dans la continuité, d'un projet complexe. L'enjeu de l'opération devrait être suffisamment élevé pour que l'État s'y intéresse directement, en participant à sa réalisation. La décision de création pourrait être prise après exploration de sa faisabilité.

Cette décision de création déclencherait ensuite la mise en œuvre d'un outil opérationnel d'aménagement (EPA ?) sous la houlette de l'État. La vocation de cet établissement serait exclusivement dédiée à la réalisation de l'opération durant laquelle son conseil d'administration « jouerait un rôle de mise en convergence » des différentes préoccupations des collectivités représentées.

Il offrirait outre une garantie de réalisation dans le temps, l'avantage d'une gouvernance équilibrée, les moyens d'une maîtrise d'ouvrage efficace et une solide assise technique.

L'OIN pourrait être également un bon moyen de mise en œuvre de financements publics.

L' Atelier des territoires.

Ce serait une toute autre façon de faire qui s'organiserait à partir du choix d'un concepteur connu faisant autorité dans les domaines de l'urbanisme et de l'architecture.

En quelque sorte un exercice très organisé de maïeutique au cours duquel la méthode permettrait de dégager et d'affermir le programme et le parti d'aménagement d'une zone à urbaniser ou à rénover.

La démarche serait à mener sur un mode participatif, au travers d'ateliers thématiques animés par des spécialistes de chacun des domaines concernés.

Au terme du processus la commune disposerait des orientations nécessaires pour faire élaborer son projet avec l'assurance de mieux cibler les besoins tout en offrant la garantie d'un minimum de qualité urbanistique.

Le Contrat d'axe.

Ou comment articuler transports et urbanisme. C'est une pratique innovante en voie de normalisation, dont la terminologie n'est ni unifiée ni stabilisée, pas plus que le contenu, surtout dans un contexte d'évolution urbaine où il faut maîtriser la croissance urbaine et accompagner le développement des transports en commun.

Par analogie l'aménagement, l'implantation d'équipements publics, le renouvellement urbain, la densification engendrent de la croissance urbaine et donc de l'urbanisme.

Cette finalité étant validée, l'articulation entre transports et urbanisme deviendrait dans le cas qui nous intéresse un problème à résoudre.

L'idée de la démarche serait par conséquent de saisir le projet de TCSP et celui de la liaison routière entre la RN 1 et la RN 2 comme leviers d'amélioration du cadre de vie en devenir.

A cet effet on se servirait de l'articulation entre transports et urbanisme pour fédérer des collectivités indépendantes dans un projet de développement durable traitant du développement économique du front d'océan dans son ensemble, de l'usage des sols, de la trame verte, des espaces publics, de l'implantation des équipements, des mobilités douces, etc. en évoquant les pistes de financement envisageables et en coordonnant les calendriers de programmation.

6. La poursuite de la réflexion sans retarder l'action

6.1. L'évidence d'une décision rapide pour ne pas gaspiller un temps précieux, tout en s'accordant un supplément de réflexion.

Une prise de décision rapide sur le projet NEO s'impose en ce sens qu'elle semble à première vue dictée par la mise en service de la NRL prévue normalement pour 2020.

Pourtant, si l'on tient compte d'éventuels recours, des probables difficultés techniques et de l'aléa climatique, on peut même envisager un glissement de cette date de mise en service de la NRL, qui laisserait plus de temps pour l'achèvement des travaux routiers de la NEO.

Mais en réalité si l'on s'appuie sur la perspective de croissance dès maintenant de la demande de déplacements, vérifiée à ce jour (1% à 1,5 % par an) et qui ne pourra être satisfaite que par le mode « voiture particulière » en l'absence d'un autre dispositif bien adapté, l'augmentation du trafic sera régulière et il est probable que la mise en service de la NRL n'entraînera pas d'accélération de cette croissance.

Aussi sera-t-il nécessaire d'adopter des mesures correctrices pour au moins stabiliser le trafic bien avant 2020.

Paradoxalement, l'urgence du démarrage des travaux de la NEO est donc à relativiser, et le temps pour un complément de réflexion encore disponible, à commencer par la vérification de l'efficacité du projet actuel au regard de la réduction des difficultés de circulation sur l'ensemble de la voie littorale de Saint-Denis, avant son éventuel engagement.

Par ailleurs l'échéancier de sa réalisation proposé par le bureau d'ingénierie prévoit que les études complémentaires de topo/bathymétrie, de géologie, de géotechnique, de géophysique, de modélisation ainsi que celles relatives aux milieux naturels puissent débuter le quatrième trimestre 2014 pour s'achever un peu plus d'un an après.

La conception, soit les études d'avant projet et de projet, serait menée pour partie en temps masqué afin d'être bouclée en 2015.

De la même façon, les procédures réglementaires, prévues pour être engagées troisième trimestre 2014, devraient être terminées en 2016.

C'est ainsi que la dévolution des travaux relatifs à la protection maritime, à l'échangeur Ouest, au franchissement de la rivière Saint-Denis et à la tranchée couverte du Barachois devrait avoir été traitée également en 2016 et celle relative aux aménagements routiers Est, tels qu'ils sont prévus aujourd'hui, en 2018.

Pour théoriquement possibles qu'ils soient, ces délais sont néanmoins très courts, surtout en ce qui concerne la phase préparatoire élargie aux études complémentaires, aux études de conception et aux procédures réglementaires, jusqu'à la dévolution de la partie des travaux correspondants à l'infrastructure routière.

Ils le sont d'autant plus que la reprise et l'élargissement souhaitables de la réflexion amont qui n'est pas achevée, risqueraient d'en repousser encore le démarrage.

En résumé la mission estime que :

- l'échéancier de réalisation de la NEO tel que proposé par le bureau d'étude est très (trop) comprimé dans ses phases amont jusqu'à la dévolution des travaux relatifs à l'infrastructure routière,
- compte tenu de la nécessité de reprendre et d'élargir pour partie, la réflexion d'ensemble au regard de considérations relatives à l'aménagement durable du Nord de l'île de la Réunion et à l'urbanisme de Saint-Denis, il ne paraît pas réaliste de retenir que les études complémentaires pourront débuter fin 2014 pour être achevées un an après.
- l'objectif réaliste visé pour la mise en service de la NEO pourrait aller au-delà de 2020, ce qui laisse le temps de réfléchir encore un peu... Par contre, il faudrait envisager des solutions d'attente.

6.2. La poursuite plus en amont des réflexions à mener

Ce recalage de la réflexion plus en amont est indissociable de son élargissement. Pour autant, il ne doit pas être interprété comme une remise en question du projet actuel de la NEO.

Au travers de cette réflexion, il va s'agir de faire émerger une nouvelle image de la ville liée à l'océan et de donner une centralité à l'ensemble de la frange urbaine au delà du seul quartier du Barachois, tout en la réconciliant avec ses circulations.

Cette nouvelle image ne pourra pas se contenter d'être seulement urbanistique, elle devra être aussi (en partie) économique.

On peut estimer que le projet de la NEO est également sous-tendu par un double préalable qui devra avoir été levé au moins dans ses principes : la définition de la future ligne de TCSP et la continuité fonctionnelle RN 1/RN 2.

C'est aussi à ce prix que l'on pourra parler d'une requalification de la frange littorale cohérente et durable.

6.3. Quelques éléments-clé du champ de réflexion élargi

La réflexion qui permettrait de déboucher sur des propositions pertinentes et durables concernant le traitement de l'entrée Ouest de Saint-Denis devrait prendre en considération les éléments suivants (qui ne sont pas présentés selon un ordre particulier) :

- Les déplacements domicile/travail entre Saint-Paul et Saint-Benoît (a minima Saint-André) et leur évolution,
- Le lien fonctionnel entre le port maritime de Le Port, la ville de Le Port et l'aéroport Roland Garros de Gillot,
- La mise à niveau de l'aéroport Roland Garros de Gillot dont les conséquences importantes sur les aménagements péri-aéroportuaires existants ou projetés vont faire glisser un peu plus vers l'Est le poids des activités de l'agglomération de Saint-Denis,

- La disponibilité foncière utilisable pour le logement qui est plutôt située à l'Est,
- Le Projet de Rénovation Urbaine de la zone Nord Est Littoral avec ses deux secteurs de Marcadet-Océan-Vauban et Butor-Sainte Clotilde.

Cette zone n'a jamais été l'objet de stratégies d'aménagement, ni de dotations d'équipement, alors qu'elle devrait accueillir, selon le PLH de l'agglomération, dans les dix années à venir près de la moitié de la population nouvelle.

Cette zone verra certainement la mise en place d'opérations structurantes qui modifieront le tissu urbain existant et les relations fonctionnelles avec son environnement,

- Le programme définitif de l'Espace Océan et son insertion fonctionnelle dans le quartier,
- L'ouverture du centre historique sur l'océan,
- Le développement sur toute la façade littorale de Saint-Denis de la plate-forme TCSP de la NRL, pouvant être prolongée par la suite vers Quartier Français et après..., cette plate-forme étant susceptible d'évoluer vers l'accueil d'un transport en site propre guidé ou d'efficacité équivalente,
- La continuité fonctionnelle RN 1/RN 2 pour faciliter le transit et le quasi-transit,
- Les points d'échange inter-modaux et leur contenu, notamment des parcs relais.

6.4. L'exploration et l'évaluation des différents choix urbains possibles

Cette démarche serait à engager dans le cadre de la réflexion qui pourrait être initiée à l'occasion du lancement d'un éventuel processus de requalification de la frange littorale de Saint-Denis.

Au stade actuel d'évolution du projet, il importe moins en effet de se pencher sur les différents choix urbains possibles, que de réfléchir à la méthode la plus adaptée pour arriver à les déterminer dans de bonnes conditions de partage et d'appropriation.

6.5. La décision rapide du « qui finance quoi ? »

Cette décision est d'évidence celle qui devrait permettre d'avancer sûrement dans la définition des choix techniques avec 4 grands domaines à répartir selon les cas : la défense contre l'océan, les infrastructures routières, le TCSP et sa plate-forme, les aménagements urbains.

Les décisions relatives aux financements des autres interventions, l'aménagement et l'équipement des zones urbaines à requalifier, les acquisitions foncières hors emprises techniques, etc., pourraient être traitées ultérieurement dans une deuxième phase et concerneraient plus exclusivement la commune de Saint-Denis.

S'agissant des 4 grands domaines évoqués plus haut, les investigations techniques déjà réalisées, à compléter pour certaines d'entre elles, devraient suffire pour décider au moins dans les grandes lignes, de la répartition à convenir entre collectivités.

6.6. Du choix des maîtrises d'ouvrage à la mise en place des outils opérationnels

Après le « qui finance quoi ? », il s'agirait de déterminer « qui fait quoi ? », sur le territoire considéré, concernant non seulement l'Ouest de la façade littorale de Saint-Denis, mais également l'Est de cette façade.

Outre l'engagement de l'action foncière pour s'assurer à l'avance de la maîtrise des terrains d'assiette nécessaires aux futures interventions par le biais d'un opérateur foncier, il s'agirait aussi de fixer rapidement le ou les périmètres opérationnels et leur programme.

Ces différents périmètres opérationnels pourraient être, selon les cas, associés à la procédure de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), afin de garantir leur équilibre financier.

Le choix de l'outil d'aménagement dédié devrait être assorti à la taille et à l'ambition des projets à réaliser, Établissement Public d'Aménagement (EPA) local ou mixte, Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) ou tout autre outil susceptible d'apporter à la fois la continuité et la durée dans le temps, les compétences techniques indispensables et les garanties d'une gouvernance équilibrée et efficace.

Ce choix pourrait être décidé sans qu'il soit nécessaire de disposer au préalable du contenu définitif des futures interventions.

6.7. Les actions pouvant être engagées rapidement

Elles sont au nombre de 5 mais cette liste n'est pas exhaustive.

6.7.1. Réduire le trafic automobile

La mission estime que préalablement à toute intervention visant à réduire le trafic, une enquête origine/destination avec modélisation devrait être menée pour mieux en connaître la constitution, ainsi que pour mesurer les effets prévisibles du projet NEO sur la circulation automobile en frange littorale de Saint-Denis.

Par ailleurs plusieurs pistes sont proposées dans le PDU et il serait intéressant et utile d'en mesurer le plus tôt possible la pertinence :

- mieux organiser l'offre existante de transport collectif et ses capacités par une augmentation des cadencements et l'amélioration des connections entre les différents réseaux,
- rendre plus difficile le stationnement en centre-ville,
- mettre en place 2 ou 3 solutions provisoires de parcs relais de stationnement aux entrées de ville, connectés efficacement aux réseaux de transport collectif et les tester.
- traiter le problème de l'alimentation en marchandises de Saint-Denis

A défaut de réduire sensiblement le trafic existant, ces dispositions devraient au moins permettre dans un premier temps de le stabiliser.

Au-delà de ces pistes, l'élaboration d'un Schéma de Transport Collectif (STC), relatif à l'ensemble de l'arc Nord de l'île de Saint-Paul à Saint-André, pourrait être aussi engagée afin de pouvoir disposer rapidement d'un document de référence utilisable pour développer de façon cohérente les différents réseaux de transport concernés.

6.7.2. Engager la réalisation du complément du pont ouest à 2x2 voies

La réalisation anticipée de cet ouvrage, d'un avis partagé, serait de nature à améliorer sensiblement les conditions de circulation à l'Ouest du Barchois.

Elle serait rendue possible dès stabilisation du projet de raccordement côté Ouest de la NRL.

Cette réalisation devrait être confirmée préalablement par une étude de circulation.

Elle devrait être également accompagnée de l'organisation de la diffusion du trafic en aval au droit de la préfecture, au risque de seulement déplacer la congestion.

6.7.3. Améliorer la fluidité du boulevard littoral

Dans un premier temps l'intervention pourrait consister à regrouper les accès et les sorties sur le boulevard littoral afin d'en diminuer le nombre.

En limitant ainsi les points d'échange pour ne privilégier, si possible, que les seuls échanges dénivelés existants, on pourrait réduire sensiblement la dizaine de feux tricolores positionnés sur les boulevards Lancastel et L.Rambaud.

La trame urbaine resterait tournée vers le Sud et la circulation interne aux quartiers bordant le littoral de l'Espace Océan à Butor et à Sainte-Clotilde, serait assurée par l'aménagement des contre-allées et le bouclage des voies sans issue.

Sans attendre, puisqu'il semble que le chantier relatif à la Cité des Arts soit déjà ouvert, les travaux d'amélioration de la fluidité du boulevard littoral pourraient débiter au droit du quartier Le Butor.

Viendraient ensuite le traitement du boulevard Lancastel, puis celui du boulevard L.Rambaud et de l'ancienne route de Gillot qui lui est parallèle.

Dans un second temps pourrait alors être envisagé l'achèvement de l'amélioration de la fluidité du trafic en engageant les travaux découlant des études de faisabilité évoquées au point suivant.

6.7.4. Explorer la faisabilité et la mise en œuvre phasée de 3 points de diffusion au maximum depuis le boulevard littoral et la RN2

Il s'agirait de ramener à 3 au maximum le nombre des points de diffusion pouvant assurer à terme tous les mouvements au niveau, à titre indicatif, du boulevard de l'océan, des patates à Durant, de la RN 102, pour pouvoir supprimer par la suite et progressivement toutes les autres entrées et sorties.

6.7.5. Réfléchir aux connexions des réseaux de transport collectif interurbain et de transport collectif urbain, en vue de modifier l'emplacement de la gare routière.

En l'état actuel de son positionnement, cette gare routière n'offre pas pour les voyageurs et utilisateurs tous les avantages qu'ils sont en droit d'attendre et de fait bride le recours au transport collectif.

Par ailleurs son maintien pour l'avenir dans sa position actuelle, compliquerait inutilement l'aménagement et la mise en valeur de la frange urbaine littorale.

Il importe par conséquent de pouvoir, sans trop tarder, évaluer et tester d'autres solutions alternatives, dont la mise en place rendrait moins attractif le recours à la voiture particulière, précisément pour les déplacements domicile/travail en améliorant le confort des correspondances entre les différents réseaux de transport collectif.

7. Les recommandations en guise de conclusion

Le projet NEO par sa nature, ses caractéristiques techniques et son coût prévisionnel devrait être l'objet d'une saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDB).

En effet, sur la base des textes en vigueur régissant l'organisation des débats publics, les projets de création de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ainsi que les élargissements de routes existantes à 2 voies pour en faire des routes à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées, sont obligatoirement soumis à une saisine par le maître de l'ouvrage ou la personne publique responsable du projet de la CDNP si leur coût est supérieur à 300 millions d'euros ou si la longueur du projet est supérieure à 40 km.

Le coût estimatif du projet NEO dans sa globalité y compris les protection maritimes nécessaires et quelques aménagements urbains, aires de stationnement, etc. est actuellement évalué à 585 M€ en valeur 2013 dont 485 M€ pour la première phase.

Le seuil de saisine de la commission est donc d'ores et déjà dépassé.

Au-delà de cette obligation, la mission émet les recommandations qui suivent.

<p><i>1. Vérifier l'efficacité du projet actuel de la NEO pour améliorer la circulation et continuer à réfléchir</i></p>
--

Compte tenu de la croissance continue de la demande en déplacements, la mise en service de la NRL n'aggraverait pas brutalement la congestion du trafic à l'ouest de Saint-Denis et il serait vain d'emballer à titre préventif le lancement des travaux de la NEO sans avoir au préalable évalué pleinement leur intérêt au regard notamment de leur coût prévisionnel.

Cette évaluation pourrait être menée sans attendre à partir d'enquêtes origine/destination avec modélisation afin de mesurer précisément le niveau d'amélioration probable de la situation actuelle en matière de circulation automobile.

Par contre le temps est venu d'engager sans plus attendre une réflexion d'ensemble sur ce que deviendra la façade littorale de Saint-Denis en terme de contenu, de fonctionnement urbain et de liaisons avec les autres communes de l'arc Nord de la Réunion.

S'agissant d'enjeux très conséquents pour l'avenir de l'île, l'idée pourrait être d'aboutir à un projet, probablement plus important que l'actuel, mais dont la réalisation serait susceptible d'être étalée dans le temps, avec plus d'assurance d'une bonne cohérence d'ensemble.

Une attention toute particulière devrait aussi être portée aux dates prévisibles d'entrée en fonctionnement des différents moyens projetés pour répondre à la demande de déplacements.

Il s'agirait là, a minima de l'indispensable concomitance des mises en service de la future ligne de TCSP et de la nouvelle entrée routière ouest, à peine de prendre des risques de désordres urbains sensibles.

2. Prendre un recul suffisant pour ne rien oublier

Quelle que soit la distance d'observation, la façade littorale de Saint-Denis est toujours au cœur d'un territoire plus étendu :

- l'agglomération
- l'espace Le Port/l'aéroport Roland Garros
- l'arc Saint-Paul/Saint-Benoît

De cette façade, de ses contenus, de ses fonctionnalités et de son rayonnement, vont donc toujours dépendre les essors de l'île, qu'il s'agisse du développement économique en général ou plus simplement du tourisme.

La plus grande attention devrait également être portée aux déplacements dans ces territoires au-delà de leur strict aspect routier.

3. Lancer sans plus attendre une démarche préparatoire visant à fixer pour le futur de la façade littorale, un objectif ambitieux et réaliste allant de l'entrée Ouest à l'entrée Est.

Différentes méthodes existent, inspirées des démarches OIN, Ateliers des territoires ou Contrat d'axe par exemple, qui ont fait leurs preuves. Pour autant il ne faudrait pas exclure toute solution originale afin de tenir compte de la singularité locale.

La mission estime pour sa part que la méthode à retenir devra présenter au moins les deux qualités suivantes :

- elle devra permettre et susciter, compte tenu de la pluralité des maîtrises d'ouvrage et des bailleurs de fonds, l'expression de points de vue différents et leur synthèse,
- elle devra aussi garantir dans le temps l'achèvement de réalisations lourdes et complexes, exigeantes techniquement et fortement consommatrices en moyens.

A cet égard sa préférence s'orienterait plutôt vers une démarche prévoyant la mise en place d'un outil opérationnel d'aménagement dédié.

Une démarche proche de la démarche OIN qui intègre ce type de dispositif est en définitive la solution qu'elle recommande.

4. Commencer à faire réellement fonctionner le syndicat mixte regroupant les autorités organisatrices de transports collectifs urbains et interurbains.

À noter au passage qu'en matière de transport collectif interurbain, le partage des compétences organisatrices entre la Région et le Département, compte tenu des différentes solutions disponibles aujourd'hui ou envisagées à terme (Trans Eco Express, RRTG, Cars jaunes, en site propre ou non, guidé ou pas, etc.), devrait être davantage clarifié.

Se servir du contenu du PDU 2013/2023 de la CINOR pour passer à une définition partagée des transports collectifs sur le territoire de la CINOR, puis au-delà.

L'idée d'un grand PDU appliqué à un territoire reliant au moins Saint-Paul à Saint-André pourrait alors être développée et mise en œuvre.

Enfin, tout en étudiant la continuité RN 1/RN 2 réfléchir à la mutualisation des axes et plate-formes de transport collectif en site propre ainsi qu'à leur évolutivité.

5. Ne plus attendre pour aborder et conclure l'aspect budgétaire et financier du projet, c'est à dire le « qui paie quoi ? ».

Auparavant et après avoir évalué en plus des coûts d'investissement, les coûts de gestion de la future infrastructure routière, tester l'hypothèse d'un péage urbain.

Tester également la faisabilité financière d'une ou de plusieurs opérations d'aménagement concerté, intégrant la participation aux équipements, la cession des droits à bâtir, etc.

6. Après définition du futur périmètre d'intervention qui ne devrait pas nécessiter d'études lourdes, et mise en place des outils de maîtrise foncière (ZAD ?, DUP travaux ?), demander à l'Établissement Public Foncier de la Réunion (EPFR) de commencer les acquisitions des terrains privés en vue d'une opération d'ensemble.

7. En attendant, plusieurs interventions ponctuelles visant à améliorer la fluidité de la circulation automobile pourraient être entreprises sans hypothéquer l'avenir, tout en servant de test sur le bien-fondé de certaines propositions pouvant d'ores et déjà être envisagées dans le projet.

Elles auraient aussi pour effet, toutes choses égales par ailleurs, de retarder l'asphyxie et ainsi de permettre d'avoir un peu plus le temps de bien mettre au point le propos définitif.

Une liste indicative et non exhaustive de quelques-unes de ces actions est présentée au chapitre précédent, [paragraphe 6.7.](#)

Marc ARNAUD

Inspecteur général de l'administration
et du développement durable

Annexes

(documents séparés)

1. Lettre de mission
 - Lettre des ministres des Outremer et des transports au Vice-Président du CGEDD
 - Lettre de Mission
2. Lettre du préfet de la Réunion aux élus
3. Accord État-Région de 2010
4. Convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement
5. Carte de l'île de la Réunion
6. Trafics 2011 sur le réseau routier national
7. Extrait de la carte IGN concernant Saint-Denis
8. Orientations envisageables pour la traversée routière de Saint-Denis
9. Extrait du réseau de voirie de Saint-Denis
10. Photos aériennes de Saint-Denis et ses environs
11. Compte-rendu du comité de pilotage de la NEO du 2 mai 2014
12. Synthèse de la variante B du projet NEO
13. Fiche projet NEO du Conseil Général
14. Échéancier de réalisation
15. Extraits du Schéma d'Aménagement Régional 2011-2030
16. Synthèse du PDU 2013-2023 de la CINOR
17. P 26 à p 35 du dossier ANRU PRU NEL
18. Liste des personnes rencontrées
19. Glossaire des sigles et acronymes

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**

**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73



n°- 009432-01

Mai 2014

Annexes du rapport concernant la mission Assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »

CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 009432-01

**Annexes du rapport concernant la mission
Assistance à la commune de Saint-Denis de la
Réunion sur le projet « Nouvelle Entrée Ouest »**

établi par

Marc ARNAUD

Inspecteur général de l'administration et du développement durable

Mai 2014

Sommaire

Annexes.....	2
1. Lettre de mission.....	3
Lettre des ministres des Outremer et des transports au Vice-Président du CGEDD.....	3
Lettre de Mission.....	4
2. Lettre du préfet de la Réunion aux élus.....	6
3. Accord État-Région de 2010.....	10
4. Convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement.....	21
5. Carte de l'île de la Réunion.....	36
6. Trafics 2011 sur le réseau routier national.....	37
7. Extrait de la carte IGN concernant Saint-Denis.....	38
8. Orientations envisageables pour la traversée routière de Saint-Denis.....	39
9. Extrait du réseau de voirie de Saint-Denis.....	41
10. Photos aériennes de Saint-Denis et ses environs.....	42
11. Compte-rendu du comité de pilotage de la NEO du 2 mai 2014.....	46
12. Synthèse de la variante B du projet NEO.....	50
12. Fiche projet NEO du Conseil Général.....	86
13. Échéancier de réalisation.....	92
14. Extraits du Schéma d'Aménagement Régional 2011-2030.....	94
13. Synthèse du PDU 2013-2023 de la CINOR.....	100
16. P 26 à p 35 du dossier ANRU PRU NEL.....	115
18. Liste des personnes rencontrées.....	126
19. Glossaire des sigles et acronymes.....	129

Annexes

1. Lettre de mission

Lettre des ministres des Outremer et des transports au Vice-Président du CGEDD

CGEDD n° 009432-01



Ministère délégué chargé des Transports,
de la Mer et de la Pêche

Ministère des Outre-mer

Paris, le 28 NOV. 2013

**Le ministre délégué, chargé des transports, de
la mer et de la pêche,**

Le ministre des Outre-Mer

à

Monsieur le vice-président du conseil général de
l'environnement et du développement durable

L'île de la Réunion est fortement concernée par les problématiques de déplacement. De grands projets sont régulièrement portés par les collectivités pour répondre aux attentes légitimes des habitants tout particulièrement pour leurs déplacements quotidiens.

Dans ce cadre, la ville de Saint-Denis souhaite développer un projet structurant sur son territoire sous la désignation de « Nouvelle Entrée Ouest » qui vise à surmonter les difficultés rencontrées par cette commune dans ses liaisons vers le port et trouver les bonnes articulations avec le projet de nouvelle route du littoral.

La conduite d'un tel projet par la commune constitue une gageure qui l'amène à solliciter un appui de la part de l'État.

Aussi, nous vous demandons de bien vouloir diligenter une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis visant à lui permettre de structurer son projet et à bien en cerner les enjeux. Pour ce faire, vous pourrez vous appuyer sur le Préfet et sur la DEAL de la Réunion.

Nous souhaitons que cette mission permette à la commune de disposer d'ici six mois d'un plan de mise en œuvre du projet. Vous voudrez bien nous adresser dans ce délai un rapport permettant de dresser le bilan des actions menées et comportant, le cas échéant, les recommandations que vous pouvez formuler pour la bonne poursuite de ce projet.

Frédéric CUVILLIER

Victorin LUREL



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'environnement
et du développement durable

Le vice-président

La Défense, le 10 JAN. 2014

Note

à l'attention de

Monsieur Marc Arnaud,
inspecteur général de l'administration
du développement durable

Référence CGEDD n° 009432-01

Par lettre du 28 novembre 2013, le ministre des outre-mer et le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche ont demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « nouvelle entrée ouest ».

Je vous confie cette mission, dont le superviseur est le président de la 2ème section. Elle est enregistrée sous le n° 009432-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait des ministres de disposer du rapport définitif pour le 30 mai 2014.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande de m'adresser votre rapport aux fins de transmission aux ministres.

Patrice Parisé

Copies : M. le président et Mme la secrétaire de la 2ème section
M. le président et Mme la secrétaire de la 3ème section
M. le coordonnateur de la MIGT Outre-mer
M. le coordonnateur de la MIGT Méditerranée



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

Conseil général de l'environnement
et du développement durable

La Défense, le

10 JAN. 2014

Le vice-président

à

Monsieur le ministre des outre-mer

Monsieur le ministre délégué
chargé des transports, de la mer
et de la pêche

Référence CGEDD n° 009432-01

Par lettre du 28 novembre 2013, vous avez demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de diligenter une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis de la Réunion sur le projet « nouvelle entrée ouest ».

Je vous informe que j'ai désigné M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, pour effectuer cette mission.

Patrice Parisé

Copies : M. le directeur de cabinet (MOM)
M. le directeur de cabinet (MEDDE)
M. le directeur de cabinet (MTMP)

2. Lettre du préfet de la Réunion aux élus



PRÉFET DE LA RÉUNION

Secrétariat général
pour les affaires régionales

Saint Denis, le 22 JAN. 2014

Le préfet

à

**Monsieur le Maire
Hôtel de Ville
14 rue de Paris
97400 SAINT-DENIS**

Objet : Mission d'assistance sur le projet de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis

Lors de sa visite à La Réunion les 17 et 18 octobre dernier, le ministre des outre-mer a exprimé son souhait que soit diligentée une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis pour la détermination d'un scénario d'aménagement de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO).

J'ai le plaisir de vous informer que M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, a été désigné par le président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour effectuer cette mission.

Afin de conduire à bien cette mission d'appui, M Marc Arnaud se rendra une première fois à La Réunion du 7 au 18 février 2014. Il me semble important que vous puissiez le recevoir au début de cette visite pour lui faire part des enjeux pour la ville de Saint Denis de ce projet et de l'état d'avancement des études conduites sous votre maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs il est nécessaire que tous les co-signataires de la convention signée fin 2010, lançant les études de scénario de la NEO, participent activement aux différentes étapes de ce travail qui devrait être conduit jusqu'à la fin du mois de mai 2014. C'est pourquoi j'ai souhaité, en parallèle de ce courrier, les informer personnellement de la désignation de M. Arnaud et du lancement de sa mission.

Jean Luc Marx

Affaire suivie par :
François BELLOUARD
Tél : 02-62-40-77-46
Francois.bellouard@reunion.pref.gouv.fr

Préfecture de La Réunion – 1 rue de la Messagerie – CS 51079 – 97404 Saint Denis cédex
Secrétariat : 0262 40 77 02 / 40 76 41 – Télécopie : 0262 40 77 09 – courriel : secretariat-sgar@reunion.pref.gouv.fr
Internet : www.reunion.gouv.fr



PRÉFET DE LA RÉUNION

Secrétariat général
pour les affaires régionales

Saint Denis, le 22 JAN. 2014

Le préfet

à

Monsieur le Président du Conseil Régional

Objet : Mission d'assistance sur le projet de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis

Lors de sa visite à La Réunion les 17 et 18 octobre dernier, le ministre des outre-mer a exprimé son souhait que soit diligentée une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis et plus globalement aux différents partenaires signataires de la convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO).

J'ai le plaisir de vous informer que M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, a été désigné par le président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour effectuer cette mission.

Afin de conduire à bien cette mission d'appui, M Marc Arnaud se rendra à La Réunion du 7 au 18 février 2014, période pendant laquelle il rencontrera les différents partenaires et acteurs de ce projet, dont vous faites évidemment partie. En tant que co-signataire de la convention signée fin 2010 lançant les études de scénario de la NEO, il me paraît indispensable que vous soyez tenu informé des différentes étapes de ce travail qui devrait être conduit jusqu'à la fin du mois de mai 2014.

Jean Luc Marx

Affaire suivie par :
François BELLOUARD
Tél : 02-62-40-77-46
Francois.bellouard@reunion.pref.gouv.fr

Préfecture de La Réunion – 1 rue de la Messagerie – CS 51079 – 97404 Saint Denis cédex
Secrétariat : 0262 40 77 02 / 40 76 41 – Télécopie : 0262 40 77 09 – courriel : secretariat-sgar@reunion.pref.gouv.fr
Internet : www.reunion.gouv.fr

PRÉFET DE LA RÉUNION

Secrétariat général
pour les affaires régionales

Saint Denis, le 22 JAN. 2014

Le préfet

à

Madame la Présidente du Conseil Général

Objet : Mission d'assistance sur le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis

Lors de sa visite à La Réunion les 17 et 18 octobre dernier, le ministre des outre-mer a exprimé son souhait que soit diligentée une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis et plus globalement aux différents partenaires signataires de la convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO).

J'ai le plaisir de vous informer que M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, a été désigné par le président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour effectuer cette mission.

Afin de conduire à bien cette mission d'appui, M Marc Arnaud se rendra à La Réunion du 7 au 18 février 2014, période pendant laquelle il rencontrera les différents partenaires et acteurs de ce projet, dont vous faites évidemment partie. En tant que co-signataire de la convention signée fin 2010 lançant les études de scénario de la NEO, il me paraît indispensable que vous soyez tenue informée des différentes étapes de ce travail qui devrait être conduit jusqu'à la fin du mois de mai 2014.



Jean Luc Marx

Affaire suivie par :
François BELLOUARD
Tél : 02-62-40-77-46
Francois.bellouard@reunion.pref.gouv.fr

Préfecture de La Réunion – 1 rue de la Messagerie – CS 51079 – 97404 Saint Denis cédex
Secrétariat : 0262 40 77 02 / 40 76 41 – Télécopie : 0262 40 77 09 – courriel : secretariat-sgar@reunion.pref.gouv.fr
Internet : www.reunion.gouv.fr



PRÉFET DE LA RÉUNION

Secrétariat général
pour les affaires régionales

Saint Denis, le 22 JAN. 2014

Le préfet

à

Monsieur le Président de la CINOR

Objet : Mission d'assistance sur le projet de Nouvelle Entrée Ouest de Saint Denis

Lors de sa visite à La Réunion les 17 et 18 octobre dernier, le ministre des outre-mer a exprimé son souhait que soit diligentée une mission d'assistance à la commune de Saint-Denis et plus globalement aux différents partenaires signataires de la convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement de la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis (NEO).

J'ai le plaisir de vous informer que M. Marc Arnaud, inspecteur général de l'administration du développement durable, a été désigné par le président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) pour effectuer cette mission.

Afin de conduire à bien cette mission d'appui, M Marc Arnaud se rendra à La Réunion du 7 au 18 février 2014, période pendant laquelle il rencontrera les différents partenaires et acteurs de ce projet, dont vous faites évidemment partie. En tant que co-signataire de la convention signée fin 2010 lançant les études de scénario de la NEO, il me paraît indispensable que vous soyez tenu informé des différentes étapes de ce travail qui devrait être conduit jusqu'à la fin du mois de mai 2014.

Jean Luc Marx

Affaire suivie par :
François BELLOUARD
Tél : 02-62-40-77-46
Francois.bellouard@reunion.pref.gouv.fr

Préfecture de La Réunion – 1 rue de la Messagerie – CS 51079 – 97404 Saint Denis cédex
Secrétariat : 0262 40 77 02 / 40 76 41 – Télécopie : 0262 40 77 09 – courriel : secretariat-sgar@reunion.pref.gouv.fr
Internet : www.reunion.gouv.fr

3. Accord État-Région de 2010

PROTOCOLE D'ACCORD CONCERNANT LA REALISATION ET LE FINANCEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET DE DEPLACEMENT A LA REUNION

PREAMBULE

- L'Etat et la Région Réunion ont signé le 19 janvier 2007 un protocole d'accord pour le financement d'infrastructures majeures pour le développement de l'île.

Cet engagement a été confirmé le 15 février 2007 lors de la signature du contrat de projet Etat-Région et de la déclaration d'intention sur les financements de l'Etat et de l'Union Européenne pour la période 2007-2013, en présence de M. Nicolas SARKOZY, Ministre d'Etat, Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du Territoire.

- L'évolution depuis janvier 2007 du contexte économique dans lequel se situe ce protocole, la priorité accordée à la réalisation d'une nouvelle route du Littoral sécurisée qui intègre un transport en commun en site propre, la caducité du contrat de partenariat sur le projet de Tram-Train qui résulte des interrogations sur la soutenabilité financière de ce projet, la volonté de mettre en œuvre un réseau de transport en commun en site propre, la nécessité d'accompagner de façon rationnelle le développement des plates-formes aéroportuaires amènent à revoir les termes du protocole signé en 2007, confirmant les engagements de l'Etat et de la Région Réunion.

De plus, le souci d'un aménagement équilibré et durable du territoire et la volonté de soutenir l'activité économique et la création d'emplois animent l'Etat et la Région dans la signature du présent protocole.

Une ambition politique

Les perspectives d'évolution des trois infrastructures concernées (Route Littorale, Trans Eco Express, aéroports) sont à prendre en compte dans le contexte local et les ambitions affichées :

- un contexte local de croissance démographique et par conséquent des déplacements qui y sont liés. La population de la Réunion devrait atteindre un million d'habitants à l'horizon 2030.
- une forte volonté politique de développer le tourisme qui va se traduire par une importante augmentation des échanges (600 000 touristes espérés pour 2015).
- un positionnement clair de l'aéroport de Roland Garros pour les liaisons intercontinentales et de l'aéroport de Pierrefonds en complémentarité pour les liaisons régionales.

Le présent protocole a pour objet de définir les principes de réalisation et de financement des trois projets pour lesquels l'Etat et la Région accordent leur engagement commun.

L'ETAT et la REGION Réunion conviennent des orientations suivantes :

ARTICLE 1^{ER} : REALISATION D'UNE NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL ENTRE SAINT-DENIS ET LA POSSESSION

La RN 1, dite Route du Littoral, entre Saint-Denis et La Possession, constitue un axe majeur, essentiel au fonctionnement de l'économie réunionnaise. Supportant un trafic moyen journalier de plus de 50.000 véhicules, cet axe constitue la seule liaison routière à haut niveau de service entre le Nord (chef-lieu de Région, large bassin d'emplois, aéroport international Roland Garros) et l'Ouest (port de commerce, zone touristique balnéaire, bassin industriel et résidentiel). Cette route à 2x2 voies, mise en service en 1976, est soumise à d'importants risques naturels, géologiques et maritimes, liés à sa localisation entre mer et montagne.

La gestion des risques a conduit l'Etat, exploitant de cette route jusqu'au 31 décembre 2007, en partenariat avec la Région, cofinancier, à mettre en œuvre un programme de sécurisation continu, et un mode d'exploitation particulier (2+1 voies). Celui-ci consiste à « basculer » la totalité de la circulation côté mer en cas de fortes pluies, ce qui provoque des ralentissements importants.

Ces indispensables mesures de sécurité et d'exploitation n'assurent toutefois pas une protection complète des usagers car cette route reste soumise à des phénomènes de grande ampleur (éboulements massifs sur les 4 voies), comme en février et juin 1980, ou plus récemment en mars 2006. Le rapport Sûter, établi en 1998 pour le ministre chargé de l'Équipement, avait recommandé d'abandonner à terme la route actuelle au profit d'une nouvelle route sécurisée, tout en poursuivant le programme de sécurisation de la RN1.

Face à l'impossibilité financière de mettre en œuvre le contrat de partenariat public-privé portant sur le projet de Tram-Train, le président du Conseil Régional de la Réunion a souhaité modifier le programme de l'opération routière en cours, pour intégrer dans les emprises des ouvrages, l'espace nécessaire à la réalisation d'un site propre réservé aux transports collectifs, pouvant accueillir, dans un premier temps un système routier mais pouvant accueillir à terme un système de transport en commun guidé.

Ces évolutions permettent des économies significatives par rapport aux projets initialement dissociés, grâce à une mutualisation des tracés. Le volume d'investissement formalisé reste néanmoins important du fait de la triple préoccupation qui redimensionne le format définitif du projet :

- la sécurisation complète du tracé quelque soit le mode de déplacement utilisé,
- la prise en compte du Grenelle de l'Environnement par le déploiement sur l'axe Saint Denis – La Possession, d'une voie dédiée au Transport en Commun en Site Propre (TCSP),
- l'intégration au titre du Grenelle de l'Environnement des enjeux liés aux risques naturels majeurs par une élévation du niveau des digues et viaducs tenant compte des effets estimés du réchauffement climatique.

La prise en compte d'un site propre de transports en commun sur le projet de nouvelle route du littoral nécessite de réaliser des compléments d'études, sans toutefois remettre en cause les principales conclusions auxquelles était arrivée la Région :

- définition du tracé,
- dimensionnement des ouvrages pour les houles cycloniques centennales,
- faisabilité des viaducs en fondations superficielles,
- faisabilité des digues.

Les caractéristiques principales de ce nouvel ouvrage seraient les suivantes :

- longueur : 12 km
- largeur : 2 x 2 voies + 2 voies TCSP + bande d'arrêt d'urgence ou BDD (bande dérasée droite) selon le choix de la famille de solution
- mixte digue/viaduc
- absence de péage

Le déroulement du chantier prévoit deux tranches successives, qui correspondent aux deux sections identifiées ci-après. Ces deux tranches sont conçues pour assurer une continuité du chantier, sans chevauchement en phase travaux.

Au jour de la signature du présente protocole et compte non tenu de compléments d'études techniques à réaliser, le coût estimatif global de l'opération est évalué à 1.600 M€

1^{ère} TRANCHE : PERIODE PREVISIONNELLE DE REALISATION (2010-2015)

Le démarrage des travaux est prévu courant 2013.

Cette tranche fonctionnelle correspond à la section La Possession/Grande Chaloupe.

Son estimation financière s'élève à 688 M€ courants.

<i>Projet</i>	<i>Plan de financement</i>	<i>Montants (en M€ courants)</i>
Nouvelle ROUTE LITTORALE	- Subvention directe de l'Etat	242
Tranche 1 : 2010-2015		
Maîtrise d'ouvrage : Région	- FCTVA	107
Coût : 688 M€	- Subvention FEDER	51
	- Participation REGION (hors FCTVA)	288
		688

2^{EME} TRANCHE : PERIODE PREVISIONNELLE DE REALISATION (2015-2020)

Cette tranche concerne la réalisation de la section Grande Chaloupe/Saint Denis.
Son estimation financière s'élève à 912 M€ courants.

Projet	Plan de financement	Montants (en M€ courants)
Nouvelle ROUTE LITTORALE	- Subvention directe de l'Etat	290
Tranche 2 : 2015-2020	- FCTVA	141
Maîtrise d'ouvrage : Région	- Subvention FEDER	100
Coût : 912 M€	- Participation REGION (hors FCTVA)	381
		912

Ce plan de financement est arrêté sur les bases suivantes :

- la subvention du FEDER pour la première tranche est abondée dans le document de programmation 2007 2013 (révisée en 2010); pour la deuxième tranche, la subvention de 100 M€ interviendra au titre de la période de programmation 2014-2020. ;
- les décisions attributives précitées de l'Etat interviendront dans le cadre du vote des crédits correspondants au sein des diverses lois de finances et de la mise en œuvre de la déclaration d'utilité publique du projet ;
- Les montants indiqués au titre du FCTVA le sont sur la base du coût d'objectif connu du projet à la date de signature du présent protocole : ils sont susceptibles d'évoluer en fonction du coût final de réalisation dont les justificatifs fournissent l'assiette de calcul définitif du FCTVA.

Tableau récapitulatif du financement de la Nouvelle Route Littorale :

	En M€ courants
REGION	669
Subvention ETAT	532
FCTVA	248
FEDER	151
	1600

ARTICLE 2 : REALISATION D'UN RESEAU TRANS-ECO EXPRESS

La Réunion connaît une forte croissance démographique et sa population devrait atteindre, selon les prévisions actuelles, un million d'habitants à l'horizon 2030. Cette croissance, combinée à l'augmentation attendue du taux d'équipement des ménages, se traduira par un accroissement important du volume des déplacements et du trafic routier. La prospective établie dans les documents directeurs réunionnais (source DRIRE) indique un parc routier d'environ 800 000 véhicules à l'horizon 2025.

Aussi, pour permettre à son territoire de maintenir, à long terme, une fluidité des déplacements, la Réunion doit se doter d'un réseau de transports publics performant en accompagnement du réseau routier à 2x2 voies pratiquement achevé sur la partie littorale (reste la nouvelle route littorale à sécuriser).

A travers le projet Trans Eco Express, la Région Réunion souhaite doter progressivement la Réunion d'un réseau de transport à haut niveau de service, à l'échelle de l'île. Il permettra d'améliorer à la fois les liaisons interurbaines par la résorption des points noirs de circulation, situés principalement aux entrées des grandes zones agglomérées, et d'accompagner les projets de TCSP portés par les collectivités locales et leurs groupements, visant à rendre cohérents les réseaux internes aux agglomérations.

Le développement de ce projet s'inscrit dans les objectifs fixés par la loi « Grenelle 1 » et visant à engager, avec le soutien de l'Etat, l'élaboration d'un programme de maillage du territoire par des modes de transports collectifs en site propre dans une perspective de désenclavement, de préservation des espaces naturels et de développement durable.

Les résultats de cette étude devront être livrés en 2011 (conformément aux articles 13 et 56 de la loi Grenelle 1) afin de disposer d'une vision globale et concertée du réseau de transport collectif structurant, interurbain et urbain.

Par ailleurs ce projet s'inscrit pleinement dans les objectifs de GERRI, à savoir le développement des TCSP bus à la Réunion avec « réalisation de 80 km de TCSP d'ici 2020, dont 40 d'ici 2015 ».

Pour répondre à ces objectifs, la Région Réunion souhaite jouer sur quatre leviers principaux :

- l'amélioration à court terme des conditions de circulation des bus,
- avoir une approche pragmatique et développer les performances des lignes de transports en commun en s'appuyant sur les caractéristiques des infrastructures routières nationales existantes,
- la mise en œuvre progressive d'un parc de bus « propres » à l'échelle de l'île pour faire des transports publics à la Réunion un exemple en matière de développement durable,
- la mise en place d'une nouvelle gouvernance des transports, dans l'attente d'une Autorité Organisatrice unique.

En conséquence les premiers travaux concerneront :

- La mise en œuvre de voies réservées aux transports en commun, au niveau des carrefours, bandes d'arrêt d'urgence, modification des plans de circulation. Cette réflexion est déjà engagée aux niveaux des entrées Est et Ouest de Saint-Denis, entre le Tampon et Saint-André et au niveau de divers échangeurs saturés (Saint-André, Le Port, Saint-Paul, Saint-Benoît, ...) pour des premières réalisations sur réseau régional en 2011, 2012 et 2013.

- Au-delà des points difficiles précités, des aménagements pour des emprises spécifiques sur les routes nationales en cours de déclassement (40 km concernés) seront effectués.

Ce sont ces deux aspects dont le financement est présenté à hauteur de 250 M€ sur les trois années à venir.

Les étapes ultérieures concerneront :

- L'acquisition par les AOT et opérateurs de transport, de bus propres de types électriques ou autres (hybrides, à hydrogène, au méthane, ...). Il s'agira de bus à haut niveau de service comportant la neutralité carbone la plus forte. A cet égard une expérimentation/démonstration à l'échelle de l'île avec un grand constructeur sera sollicitée dans le cadre du Grand Emprunt.
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance pour le transport en commun à la Réunion.

L'ensemble des financements mobilisés dans le présent protocole sera consacré à la mise en œuvre des infrastructures. Sur la période 2010-2013, sont ainsi prévus des aménagements au niveau :

- des entrées Ouest et Est de Saint Denis le long de la RN1 et de la RN2,
- de l'agglomération Port / Possession notamment sur les axes RN1E et RN4,
- du secteur Savannah / Cambaie à Saint Paul dans le prolongement de la RN7,
- de la route des plages entre Saint Paul et Etang Salé (RN1A),
- des entrées du Tampon et de Saint Pierre sur l'axe de la RN3,
- de l'entrée Est de Saint Louis avec l'affectation de voies aux transports en commun sur l'actuel pont de la rivière Saint Etienne (suite à la livraison du nouvel ouvrage),
- de l'entrée Est de Saint Pierre le long de la RN2,
- de l'entrée Sud de Saint Benoît le long de la RN3.

Le présent protocole exclut de son champ le financement de matériel roulant.

L'Etat apportera 30 M€ de subventionnement à ce projet de transports collectifs en site propre qui correspond aux orientations du Grenelle de l'environnement.

Plan de financement du TRANS ECO EXPRESS (première phase)

REGION	101 M€
ETAT	30 M€
FEDER	80 M€
FCTVA	39 M€
	250 M€

Les crédits FEDER seront prélevés à la fois au titre du P.O.E. 2007-2013 (40 M€) et au titre de la période de programmation 2014-2020 (40 M€).

ARTICLE 3 : FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS AEROPORTUAIRES

Contexte

Le transport aérien constitue, pour l'île de La Réunion, département d'outre-mer français et région ultra-périphérique de l'Union européenne dans le sud-ouest de l'océan Indien, un mode de transport indispensable et stratégique. De fait, il permet d'assurer la continuité des relations à fréquence élevée avec la France métropolitaine, tout en influant sur l'activité touristique locale, un secteur présentant un potentiel de développement important pour l'économie réunionnaise compte tenu notamment du classement au patrimoine mondial de l'UNESCO

Il s'organise autour de deux aéroports internationaux, l'aéroport Roland Garros (Saint-Denis – Gillot) à Saint-Marie, dans le nord, et celui de Pierrefonds, à Saint-Pierre, dans le sud-ouest. Cinq compagnies aériennes les desservent, dont trois françaises (Air Austral, Air France, Corsairfly, Air Madagascar et Air Mauritius).

La desserte de l'île représente donc un enjeu majeur. Les deux aéroports constituent des outils stratégiques du développement économique régional et ils doivent sans cesse adapter leurs infrastructures aux besoins du trafic aérien, en anticipant sur les évolutions futures pour que La Réunion dispose toujours d'outils aéroportuaires à la dimension de ses besoins et de ses ambitions.

La création d'une société aéroportuaire

Les études et concertations sont en cours et la Région a d'ores et déjà fait savoir à l'Etat qu'elle souhaitait participer au capital de la future structure dont la mise en place est prévue pour mi-2011.

A cette occasion, l'Etat et la Région veillent à ce que la création de la société aéroportuaire s'inscrive dans le cadre d'une stratégie globale de développement des infrastructures aéroportuaires de la Réunion fondée sur la complémentarité et qu'elle soit l'opportunité d'identifier les champs de coopération entre l'aéroport de Pierrefonds et celui de Roland Garros (Saint-Denis - Gillot).

Il est ainsi créé dans ce cadre une instance de concertation co-présidée par le préfet de Région et le Président de la Région intitulée "comité de coopération des aéroports de l'île de la Réunion " à laquelle participent sur une base volontaire les représentants des deux exploitants aéroportuaires. Un protocole d'accord établit les modalités de fonctionnement de ce comité ainsi que son objet. Celui-ci peut concerner des débats et informations sur les prévisions de trafic, sur des objectifs de qualité de service et plus généralement sur l'échange des bonnes pratiques sur tout domaine intéressant l'exploitation aéroportuaire (fonctionnement des services SSLIA, optimisation des mesures de sûreté, consignes d'exploitation, politique d'achats, etc...) ou de mesures nécessitant une coordination ou une action commune entre les deux aéroports (heures d'ouverture, gestion d'intempérie, préparation à des événements exceptionnels...). Les données échangées dans le cadre du comité sont confidentielles.

Des investissements pour conforter la position de l'aéroport Réunion Roland Garros (Saint-Denis – Gillot)

Un volume d'investissements très important dans les 20 prochaines années sur l'aéroport de Saint-Denis – Gillot sera nécessaire pour accompagner la hausse attendue du trafic. De plus, l'arrivée de

deux A 380 dont le premier desservira l'aéroport début 2014 nécessite un volume d'investissements substantiel sur la période 2011-2015.

Les principaux enjeux du programme sont les suivants :

- Adapter et dimensionner les installations aéroportuaires (pistes, accotements, parking avions, taxiways) à la croissance et aux nouvelles conditions du trafic, ainsi qu'aux exigences des avions de la nouvelle génération (B777-300ER, Airbus A340-600 et A380),
- Augmenter la capacité d'accueil et de traitement de l'aérogare passagers,
- Maintenir aux normes et sécuriser les infrastructures dans le cadre de la nouvelle certification sécurité exigée au niveau mondial par l'OACI, obtenue par Roland Garros (Saint-Denis - Gillot) en 2008,

Une nécessaire complémentarité de l'aéroport de Pierrefonds avec celui de Roland Garros (Saint-Denis - Gillot)

Un aéroport complémentaire à Roland Garros (Saint-Denis - Gillot) : Le réseau à destination de l'aéroport Roland Garros (Saint-Denis - Gillot) est très majoritairement tourné vers la Métropole en termes de fréquence et de capacité de sièges offerts, et cette tendance s'accroît au fil des années avec la croissance de ce segment (avec des départs et arrivées très concentrés dans la journée). L'aéroport de Saint-Pierre – Pierrefonds représente un avantage réel pour les passagers des vols régionaux dont le point de départ ou destination se situe dans le sud de l'île du fait de sa proximité par rapport au temps de vol lui-même.

Une augmentation du trafic à prendre en compte : Le trafic passager devrait continuer à croître avec l'augmentation de la population et des échanges. Cela concerne également le trafic lié à l'activité touristique pour laquelle la Région Réunion a placé le tourisme au cœur de sa politique de développement économique. Le développement de combinés touristiques avec l'île Maurice est également à étudier. L'aéroport de Pierrefonds a vocation à devenir l'entrée touristique de la Réunion.

Un potentiel de développement économique : outre le volet touristique, l'aéroport de Pierrefonds s'inscrit dans une dynamique de développement économique du Sud de l'île en contribuant au rééquilibrage des activités entre le nord et le sud.

L'aéroport de Pierrefonds se positionne, en complémentarité aux vols intercontinentaux arrivant à St Denis, pour développer des liaisons régionales.

Enfin, il convient, dans une perspective à long terme, de réserver les possibilités d'extension et de développement des capacités de cet aéroport.

Ce programme concerne sur la période 2011-2030 :

- Période 2010-2015 : l'adaptation et la mise en conformité des infrastructures aéroportuaires pour assurer un développement optimal du trafic régional, essentiellement l'adaptation des surfaces de l'aérogare et les travaux de rénovation nécessaires pour améliorer l'accueil des passagers et notamment des touristes.

- A moyen et long terme les développements adaptés aux évolutions de l'aéroport en fonction de ses perspectives commerciales

Plan de financement

Aéroports	Financements	
350 M€	20 M€	ETAT
	20 M€	POE 2007-2013
	10 M€	REGION
	80 M€	POE 2014-2020
	220 M€	Participation de la société aéroportuaire 2015 - 2030 (emprunts, capacité auto-financement, redevances)
	350 M€	

Les participations financières de l'État et de la Région pourront être redéployées sur le financement de la route du littoral en fonction de l'évolution des modalités de financement des investissements retenues dans les plans d'affaires des gestionnaires aéroportuaires.

Tableau récapitulatif général :

Financiers	Nouvelle Route L'Est		Travaux Etat		Aéroports		Total
REGION	669	41,80%	101	40%	10	3%	780
Subvention ETAT	532	33,30%	30	12%	20	6%	582
FCTVA	248	16%	39	16%		0%	287
FEDER	151	9%	80	32%	100	25%	331
Société aéroportuaire		0%		0%	220	63%	220
Total :	1 600	100 %	250	100%	350	100%	2 200

Au total :

- **les financements publics nationaux et FEDER s'élèvent à 1 200 M€**
- **les financements locaux à 1 000 M€**

ARTICLE 4 : PRETS SPECIAUX

Les trois projets auront par ailleurs accès au bénéfice de prêts à taux dédiés sur fonds d'épargne auprès des organismes prêteurs habilités, à hauteur de 50 % de leurs besoins de financement, et dans la limite de 500 M€. Les contrats déjà signés à ce titre feront l'objet d'une confirmation ou d'une réorientation.

ARTICLE 5 : ENGAGEMENT DEJA PRIS

Les décisions financières attributives des subventions de l'Etat (études et travaux) feront l'objet, si nécessaire, d'une réaffectation vers chacun des trois projets exposés dans le présent protocole, et dans la limite des plafonds d'engagements de l'Etat pour chacun des projets.

ARTICLE 6 : MODALITES DE MISE EN ŒUVRE

L'Etat et la Région s'engagent à l'accomplissement dans les meilleures conditions et dans les meilleurs délais possibles, des procédures nécessaires à la réalisation des projets dans leur configuration ci-dessus exposée.

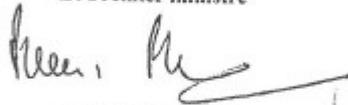
A cet effet, la mise en œuvre et le suivi des différents projets évoqués dans le présent protocole feront l'objet d'une procédure de type « grands chantiers » permettant de faire appel le plus possible à la main d'œuvre locale après l'avoir formée et en anticipant la fin du chantier.

L'Etat et la Région s'engagent également à recourir le plus possible à la méthode de l'allotissement dans la gestion des marchés publics de façon à maximiser les retombées de ces projets sur l'économie de l'île de la Réunion.

Un comité de suivi associant les services centraux et déconcentrés de l'Etat ainsi que des représentants de la collectivité régionale est instauré aux fins de s'assurer de la bonne exécution du présent protocole. Il se réunira chaque année et autant de fois que nécessaire. Il sera en particulier chargé de proposer les redéploiements de crédits qui s'avèreraient nécessaires entre les différentes opérations (fongibilité). Ces redéploiements feront l'objet d'un avenant au présent protocole signé entre le Préfet de la Réunion et le Président du Conseil régional, après avis du Contrôleur financier déconcentré.

A Paris, le 14 octobre 2010

Le Premier ministre



François FILLON

Le Président du Conseil régional
de la Réunion



Didier ROBERT

4. Convention pour la détermination d'un scénario d'aménagement

SAINT-DENIS DE LA REUNION

NOUVELLE ENTREE OUEST DE SAINT-DENIS

ENTRE LE CAP BERNARD ET L'ESPACE OCEAN

CONVENTION MULTIPARTITE POUR LA DETERMINATION D'UN SCENARIO D'AMENAGEMENT

ENTRE :

L'ETAT
LA REGION
LE DEPARTEMENT
LA CINOR
LA COMMUNE

V7 08.11.2010

1

Entre les soussignés :

L'Etat, représenté par Monsieur le Préfet de La Réunion,
De première part,

La Région Réunion, représentée par le Président du Conseil Régional,
Monsieur Didier Robert, dûment habilité à la signature de la présente en vertu
d'une délibération de la Commission permanente, en date du 21/11/2010
De deuxième part,

Le Département de la Réunion, représenté par la Présidente du Conseil
Général, Madame Nassimah Dindar, dûment habilitée à la signature en vertu
d'une délibération de la Commission permanente, en date du ...
De troisième part,

La Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion, représentée
par le Président de la communauté d'agglomération, Monsieur Jean-Louis
Lagourgue, dûment habilité à la signature en vertu d'une délibération du
conseil communautaire en date du ...
De quatrième part,

La Commune de Saint-Denis de la Réunion, représentée par son Maire,
Monsieur Gilbert Annette, dûment habilité à la signature en vertu d'une
délibération du Conseil municipal en date du 20/11/2010
De cinquième part.

SOMMAIRE

1 – PREAMBULE	page 4
La situation	
Les objectifs majeurs de l'aménagement	
Le périmètre	
2 – OBJET DE LA CONVENTION	page 7
3 – DISPOSITIF DE PILOTAGE ET INSTANCES DE CONCERTATION	page 7
Le Comité de Pilotage	
Le Comité technique	
4 – MAITRISE D'OUVRAGE	page 8
La maîtrise d'ouvrage	
L'assistance à maîtrise d'ouvrage	
5 – LES ETUDES D'AMENAGEMENT	page 9
6 – CLAUSES FINANCIERES	page 9
7 – MISE À DISPOSITION DES INFORMATIONS	page 10
8 – PRISE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	page 10
9 – MODIFICATION DE LA CONVENTION	page 10
Annexes : Le calendrier indicatif	page 11
Les assistances à Maîtrise d'ouvrage	page 12

1 - PREAMBULE

La situation

Le Front de Mer au nord de Saint-Denis est un site remarquable présentant également un intérêt touristique et une zone de fortes pratiques sociales, largement soutenues par l'usage de modes doux de déplacements avec le sentier littoral, en particulier.

L'insertion d'un trafic automobile majeur et dense en véhicules lourds se fait aujourd'hui très difficilement et au détriment de la qualité des lieux.

De plus, la situation tend à s'aggraver, ce qui ne va pas sans influencer sur l'économie et la vie sociale du centre ville.

Le problème n'est donc pas que routier, il concerne aussi l'aménagement des espaces publics et de l'entrée de la ville, et la définition d'une nouvelle façade urbaine.

L'aménagement de ce secteur est un sujet qui revient périodiquement, et pour lequel, il n'a pas été trouvé de solution satisfaisante, malgré la quarantaine d'études produites depuis trente ans.

Cela s'explique en partie parce que le lien entre la ville et l'océan ainsi que la fluidité du trafic routier littoral sont des enjeux qui sont, à la fois, de première importance pour le développement harmonieux de la Cité, tout en étant antagonistes sur ce site.

Aujourd'hui, la relance par ailleurs des études pour la réalisation de la nouvelle route du littoral sécurisée Saint-Denis / Ouest, incluant une voie dédiée aux transports en commun en site propre, conduit les Institutions concernées par l'aménagement du site à se pencher ensemble sur le sujet.

Les objectifs majeurs de l'aménagement

Quatre objectifs partagés ont été définis et doivent conduire les réflexions :

A) Aménager des espaces publics et un front de mer urbain en cohérence avec un système routier majeur.

L'opération doit de répondre, à la fois, aux objectifs de qualité recherchée pour les espaces et l'animation de lieux emblématiques comme le Barchois ou la place Sarda Garriga, au souhait de voir améliorer l'image de la façade urbaine et historique de la ville, et à l'obligation de faciliter les déplacements tous modes confondus.

Ce sera également l'occasion de créer une véritable « entrée de ville », à l'échelle de la capitale de l'île, et un lien entre la cité et l'océan.

B) Améliorer le potentiel de l'itinéraire routier littoral

Il reste aujourd'hui, depuis la livraison de la route des Tamarins, un point singulier de discontinuité à résoudre sur l'itinéraire littoral de la moitié nord de l'île.

La recherche d'un équilibre des trafics entre le Boulevard Sud et le Boulevard Nord devrait permettre à l'usager de garder le choix de son trajet en fonction des encombrements relatifs, ce qui facilitera d'autant la gestion des flux, sachant que les trafics vont augmenter du fait de l'amélioration des infrastructures.

Enfin, d'un point de vue économique, il est important pour les activités du centre ville de rendre fluides les échanges.

C) Favoriser la fréquentation et l'appropriation du site

Le secteur est un lieu de promenade familiale et de rassemblement pour des activités sociales et culturelles.

Ses accès actuels, malaisés et peu organisés, ne sont pas à la hauteur de son importance dans la vie réunionnaise et dionysienne, et ne tiennent pas assez compte des modes doux de déplacement, du sentier littoral et des dessertes par transports en commun urbains et interurbains.

D) Etre en cohérence avec les grands projets en gestation

Trois grands projets adjacents sont lancés et vont conduire à une refonte importante du fonctionnement du Front de Mer.

Ce sont la liaison sécurisée Saint-Denis / Ouest, le TCSP Trans Eco Express, et « l'Espace Océan »

Dans une moindre importance, la transformation du secteur de l'ancienne gare en un centre régional de tourisme et de loisirs (en particulier nocturnes), et la possible mutation du bâtiment de l'actuelle DDE, auront un impact conséquent sur le futur aménagement.

Le périmètre de l'opération

Le périmètre de l'opération inclut :

- à l'ouest

La zone où aboutirait la future liaison Saint-Denis / Ouest et le TCSP, pour coordonner son débouché avec l'entrée de la ville, et organiser la continuité fluide du trafic.

- au sud

Le premier front actuel bâti, jusqu'au futur Espace Océan qui correspond à une autre entrée de ville.

Est donc compris dans ce périmètre le secteur de l'ancienne gare et le carrefour Labourdonnais.

- au nord

Le bord de mer, ce qui laisse la possibilité d'élaborer des solutions de tracé alternatives à l'actuel boulevard Gabriel Macé, et d'intégrer à la réflexion la mise en valeur des espaces publics et sociaux.



2 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions dans lesquelles les parties signataires conviennent dans le cadre du projet d'aménagement du secteur nord du front de mer de Saint-Denis, appelé
« Nouvelle Entrée Ouest »,
de s'associer en vue de définir un scénario d'aménagement ainsi que les conditions et les moyens de leur coopération.

3 - DISPOSITIF DE PILOTAGE ET INSTANCES DE CONCERTATION

Afin d'assurer le suivi des études, les modalités suivantes sont mises en place :

A) Le Comité de Pilotage, chargé de définir les stratégies globales, de valider le programme et les budgets, sous réserve des décisions de chaque partenaires.

Il est composé des représentants des cinq parties prenantes à l'opération :

- Monsieur le Préfet, ou son représentant ;
- Monsieur le Président du Conseil Régional, ou son représentant ;
- Madame la Présidente du Conseil Général, ou son représentant ;
- Monsieur le Président de la CINOR, ou son représentant ;
- Monsieur le Maire de Saint-Denis, ou son représentant, qui en est le Président.

Ce Comité se réunira au moins trois fois par an à l'initiative de son Président, ou à la demande de l'une ou l'autre des parties.
Son secrétariat sera assuré par la Commune.

B) Le Comité Technique, chargé de préparer les dossiers à soumettre au Comité de Pilotage et du suivi opérationnel des études.

Il est composé des représentants techniques et administratifs des parties prenantes et présidé par la Ville de Saint-Denis.
Ce Comité se réunira à la demande de l'une ou l'autre des parties.
Son secrétariat sera assuré par la Commune.

4 – MAITRISE D'OUVRAGE

A) La maîtrise d'ouvrage des études sera assurée par la Commune.

A ce titre, elle passera tous les contrats d'études, et engagera toutes les démarches administratives et demandes d'autorisations nécessaires, en concertation avec les intéressés.

Elle assurera également la communication générale autour de l'opération, avec l'obligation de mentionner l'implication des autres parties.

Le Président du Comité de Pilotage aura la responsabilité de porter le projet dans le temps, de l'expliquer, et de préciser les choix au moment opportun.

B) L'Assistance à maîtrise d'ouvrage

Dans un souci de transparence vis-à-vis de chacune des parties, le maître d'ouvrage s'entourera de compétences externes à la collectivité, qui seront désignées après avis du Comité de Pilotage.

Un conducteur de projet, chargé :

- de coordonner et d'animer les différents comités et la diversité des acteurs, d'assurer une proximité auprès du chef de projet,
- d'organiser le suivi des actions et de mettre en mouvement le système.

Une assistance juridique et financière, chargée :

- d'aider à la détermination du mode opératoire,
- de préparer les conventions et les opérations de mise en concurrence,
- de contrôler les procédures et demandes d'autorisations du contexte juridique et réglementaire,
- d'apporter son expertise quant aux évaluations financières qui seront faites dans le cadre des études et d'envisager les financements des futurs travaux.

Une assistance technique, chargée :

- d'établir un dossier préalable de cohérence comprenant un état des lieux et le recueil de toutes les données et analyses existantes
- de formaliser le pré programme précisant les choix fondamentaux devant guider l'élaboration des scénarios d'aménagement.

5 - LES ETUDES D'AMENAGEMENT

L'aménagement de la nouvelle entrée ouest est un projet urbain complexe.

Pour mener les réflexions et aboutir à une proposition qui prendra la forme d'un scénario et d'un programme d'aménagement d'ensemble, il convient de s'attacher les compétences d'un (ou des) bureau(x) d'études choisi(s) suite à une procédure qui sera arrêtée par le Comité de Pilotage, avec l'aide des assistances au maître d'ouvrage.

Il est attendu des préconisations et des propositions assez précises pour permettre à chacun des partenaires d'envisager ensuite, en toutes connaissances de cause, les études de projet et les travaux pour les parties les concernant au premier chef, sachant que certains de ces travaux devront être engagés provisoirement, d'une manière concertée, et sans attendre d'autres réalisations afin de répondre à des besoins urgents.

6 - CLAUSES FINANCIERES

Le montant de l'opération pour la détermination d'un scénario d'aménagement (organisation de la maîtrise d'ouvrage et études) est évalué à un million et demi d'euros, hors taxes, en novembre 2010.

Ce montant sera financé à hauteur équivalente par la Région et la Commune. Viendront en déduction de ces contributions, la participation de la CINOR à hauteur de 100 000 €, et les éventuelles subventions d'études qui pourraient être obtenues au titre de l'aménagement des espaces publics en centre ville et de la continuité de la liaison Saint-Denis / Ouest (FEDER entre autres).

Les participations des partenaires seront mobilisées au fur et à mesure de l'avancement des études, et ceux-ci s'engagent à les honorer dans les trente jours suivant la présentation de justificatifs.

7 - MISE A DISPOSITION DES INFORMATIONS

Chaque partie s'engage à mettre à disposition tous les documents pouvant concerner l'opération et améliorer la compréhension du sujet, et, en particulier, le Maître d'Ouvrage s'engage à mettre à disposition l'ensemble des documents produits dans les meilleurs délais.

L'Etat, la Région, le Département, et la CINOR apporteront leur expertise et mobiliseront leurs services en tant que de besoin.

Ils s'engagent à faciliter les démarches administratives dans leur champ de compétence respectif et à soutenir activement l'opération auprès de toutes les instances devant lesquelles elle sera présentée ou soumise pour avis ou accord.

8 - PRISE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

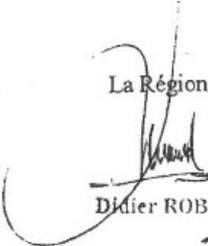
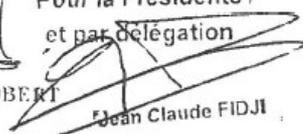
Après son approbation par les instances décisionnelles respectives, la présente convention prendra effet à compter de la date de la dernière des notifications aux parties par le Maître d'Ouvrage.

Elle expire trois ans après.

9 - MODIFICATIONS

Après accord des parties, des modifications pourront être apportées sous forme d'avenants, concernant aussi bien les coûts, les délais, ou le contenu des études.

Fait à Saint-Denis, en cinq exemplaires originaux, le

LE PRÉFET L'Etat  Michel LALANDE	La Région  Didier ROBERT	Le Département Pour la Présidente et par délégation  Jean Claude FIDJI	La CINOR OLPHÉ 	La Commune  Gilbert ANNETTE
---	---	---	---	--

10

ANNEXE

GRANDES PHASES DU DEROULEMENT DE L'OPERATION

ETUDE POUR UN SCENARIO D'AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE ENTREE OUEST DE SAINT-DENIS

Fin 2010 : Approbation de la convention multipartite par les partenaires.

1^{er} trimestre 2011 : Mise en place de l'assistance à maîtrise d'ouvrage

2^{ème} et 3^{ème} trimestre 2011 : Elaboration du dossier de cohérence, par l'assistance technique

3^{ème} trimestre 2011 : Elaboration du dossier de consultation des bureaux d'études pour la production de scénario, par l'assistance juridique et financière.

Fin du 3^{ème} trimestre 2011 : Lancement de la consultation des bureaux d'études.

Mi 2012 : Choix du scénario.

2012 / 2013 : Concertation, procédures administratives et réglementaires.

ANNEXE

SAINT-DENIS DE LA REUNION

NOUVELLE ENTREE OUEST DE SAINT-DENIS

ENTRE LE CAP BERNARD ET L'ESPACE OCEAN

LES ASSISTANCES A MAITRISE D'OUVRAGE

Proposition de missions pour :

- LA CONDUITE DE PROJET**
- L'ASSISTANCE JURIDIQUE ET FINANCIERE**
- L'ASSISTANCE TECHNIQUE**

12

LA CONDUITE DE PROJET

L'attente de la Maîtrise d'Ouvrage

L'opération est complexe à plus d'un titre et requiert une démarche spécifique à même de répondre aux préoccupations des cinq partenaires.

Il est donc nécessaire d'établir une méthode précise de travail et de gérer la tenue du projet dans la durée.

La mission

L'assistance au pilotage propose **une méthode d'approche spécifique des problèmes.**

Elle assure un appui administratif, le suivi des études et du planning, et la coordination des intervenants.

C'est elle qui établit et suit **les procédures de consultation** avec, entre autres, celle des Bureaux d'Etudes pour l'établissement des scénarios d'aménagement.

C'est elle aussi qui propose les actions à développer, ou à mettre en œuvre en temps voulu.

Elle proposera le cadre le mieux approprié pour la réalisation du projet (unicité ou non de l'opérateur, ZAC, CPA, etc.), et organisera le choix de l'opérateur après mise en concurrence.

Elle peut préconiser des études complémentaires et l'intervention d'experts au coup par coup (analyse du trafic routier, enquête sociale, etc.), et participe à l'élaboration du pré programme et ultérieurement à celle du programme, ainsi qu'à la concertation.

Les délais

Sachant que c'est **la première des assistances à mettre en place** pour s'assurer de l'opportunité des actions à mener dès le début de l'opération, il faudrait qu'elle soit à même d'intervenir dans les tous prochains mois, après accord des cinq partenaires.

L'évaluation de l'intervention

Il est souhaitable qu'elle soit engagée dans le cadre d'un marché pour une première phase correspondant aux études des scénarios (2011 / 2012), et avec éventuellement une phase ultérieure pour la suite de l'opération qui est d'une autre échelle.

Pour la première phase, la conduite de projet peut être évaluée à 175 000 €.

L'ASSISTANCE JURIDIQUE ET FINANCIERE

L'attente de la Maîtrise d'Ouvrage

Le contexte « juridico administratif » n'est pas simple étant donné la multiplicité des Institutions concernées et des Codes à respecter.

De plus, le site lui-même, en bordure de mer et dont le foncier est largement propriété publique avec des régimes spéciaux liés aux pas géométriques, est grevé de nombreuses contraintes.

Pour éviter de voir l'opération arrêtée pour des questions de formes administratives, il faut garantir toutes les procédures.

La mission

Vérifier la faisabilité juridique et administrative de l'opération, ainsi que sa faisabilité financière.

Etablir les **contraintes réglementaires** aussi bien en termes d'urbanisme que de respect des législations sur l'eau, sur les entrées de ville, sur le littoral, et autres Codes et circulaires (sur la conduite des grands projets d'infrastructures routières, par exemple), sans omettre les protections diverses.

Préparer toutes les **procédures d'autorisation** administratives.

Elaborer le **cahier des charges** de consultation des bureaux d'études pour l'établissement des scénarios.

Vérifier tous les actes, contrats et conventions.

Les délais

C'est la deuxième assistance à mettre en place.

Il serait opportun qu'elle puisse intervenir en amont avant les éventuels engagements contractuels, dans le courant du premier trimestre 2011.

L'évaluation de l'intervention

Comme pour la conduite de projet, il est souhaitable qu'elle soit engagée dans le cadre d'un marché pour une première phase correspondant aux études des scénarios (2011 / 2012), et avec éventuellement une phase ultérieure pour la suite de l'opération qui est d'une autre échelle.

Pour la première phase, l'assistance juridique peut être évaluée à 75 000 €.

L'ASSISTANCE TECHNIQUE

L'attente de la Maîtrise d'Ouvrage

Il est indispensable de mener en amont une réflexion sur les différentes « contraintes » entourant l'opération projetée.
Pour cela, il faut engager des études préalables. Elles sont variées et sont regroupées dans ce qui s'appelle généralement un « dossier de cohérence ».
Il permet une première vérification de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération, et d'en définir un pré programme qui sera la base de la consultation ultérieure des bureaux d'études.

La mission

Elle se décompose en deux volets.

Le premier est un « état des lieux », recueil de toutes les données et analyses existantes et études précédentes intéressant le site et le projet concerné, ainsi que la documentation sur les lieux.

Il intègre aussi les fonds de plans, et le repérage des éléments intéressants.

Un projet urbain s'inscrivant obligatoirement dans des échelles géographiques et temporelles de niveau supérieur, l'état des lieux doit aussi comporter les données au-delà des limites du site dans la mesure où elles ont une influence certaine sur les réflexions ultérieures, en particulier pour ce qui concerne les flux.

Le second est un « pré programme », document de synthèse formalisant les réflexions déjà conduites et présentant les choix fondamentaux devant guider l'élaboration du scénario général d'aménagement.

En général, il se présente en trois parties :

- L'opportunité du projet sur son périmètre, ses enjeux et objectifs, mais également ses usages, sa place dans le projet politique, urbain, social et économique de la cité.
- Les principes fondamentaux structurants, les fonctions des espaces à traiter, les déplacements tous modes, les préconisations éventuelles, les principes d'implantation, etc.
- Les conditions à respecter, comme les préconisations du Maître d'Ouvrage, comme les échéances ou les coûts d'investissement, la prise en compte de la sécurité maritime, et autres contingences juridiques et administratives.

Les délais

Il faut compter entre 6 et 9 mois pour composer le dossier de cohérence.

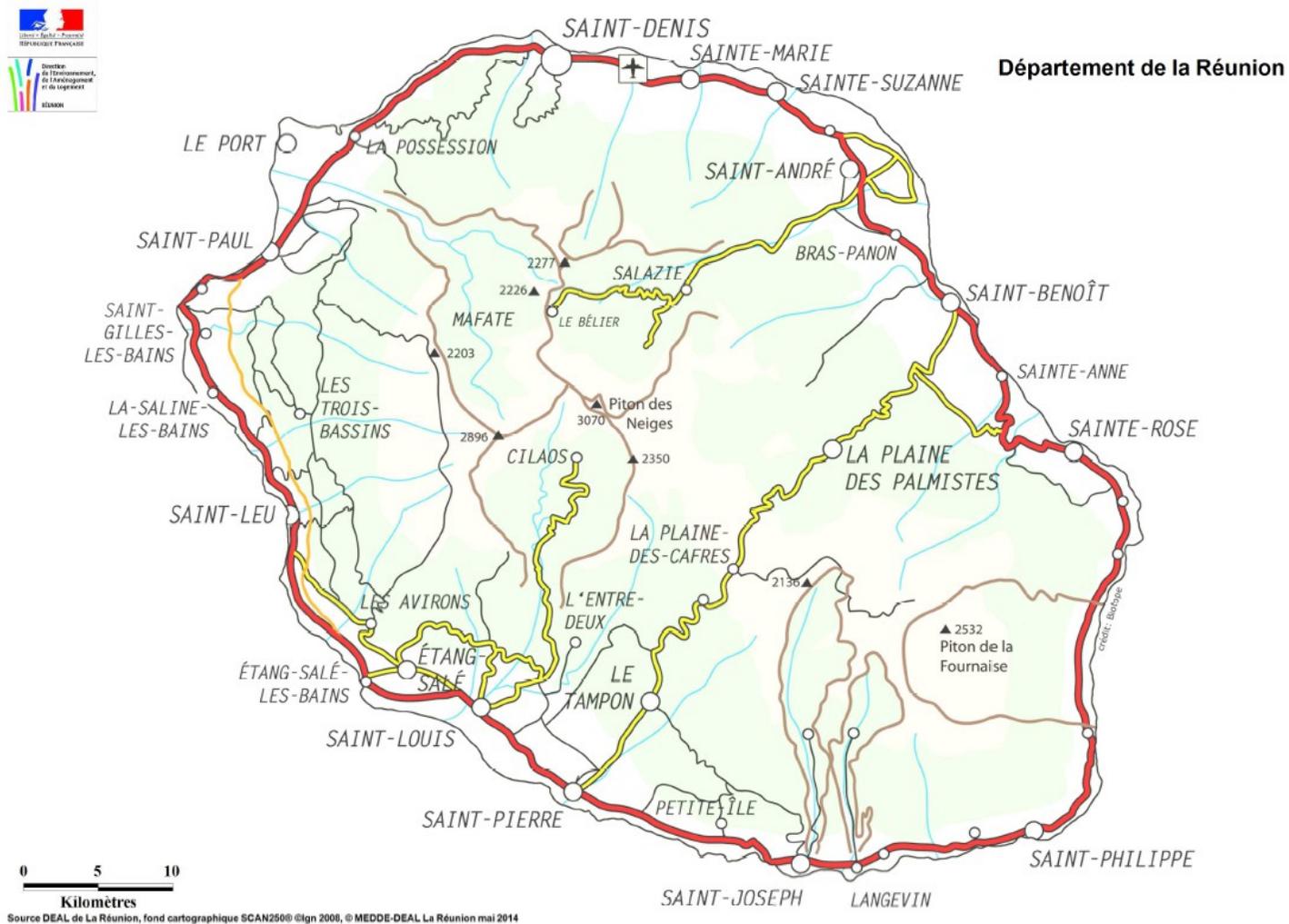
Dans la mesure où les bureaux d'études pour les scénarios seraient consultés à la fin du troisième trimestre 2011, il faudrait mettre en place cette assistance dès le premier trimestre de cette année pour une validation des documents avant le lancement de la consultation.

L'évaluation de l'intervention

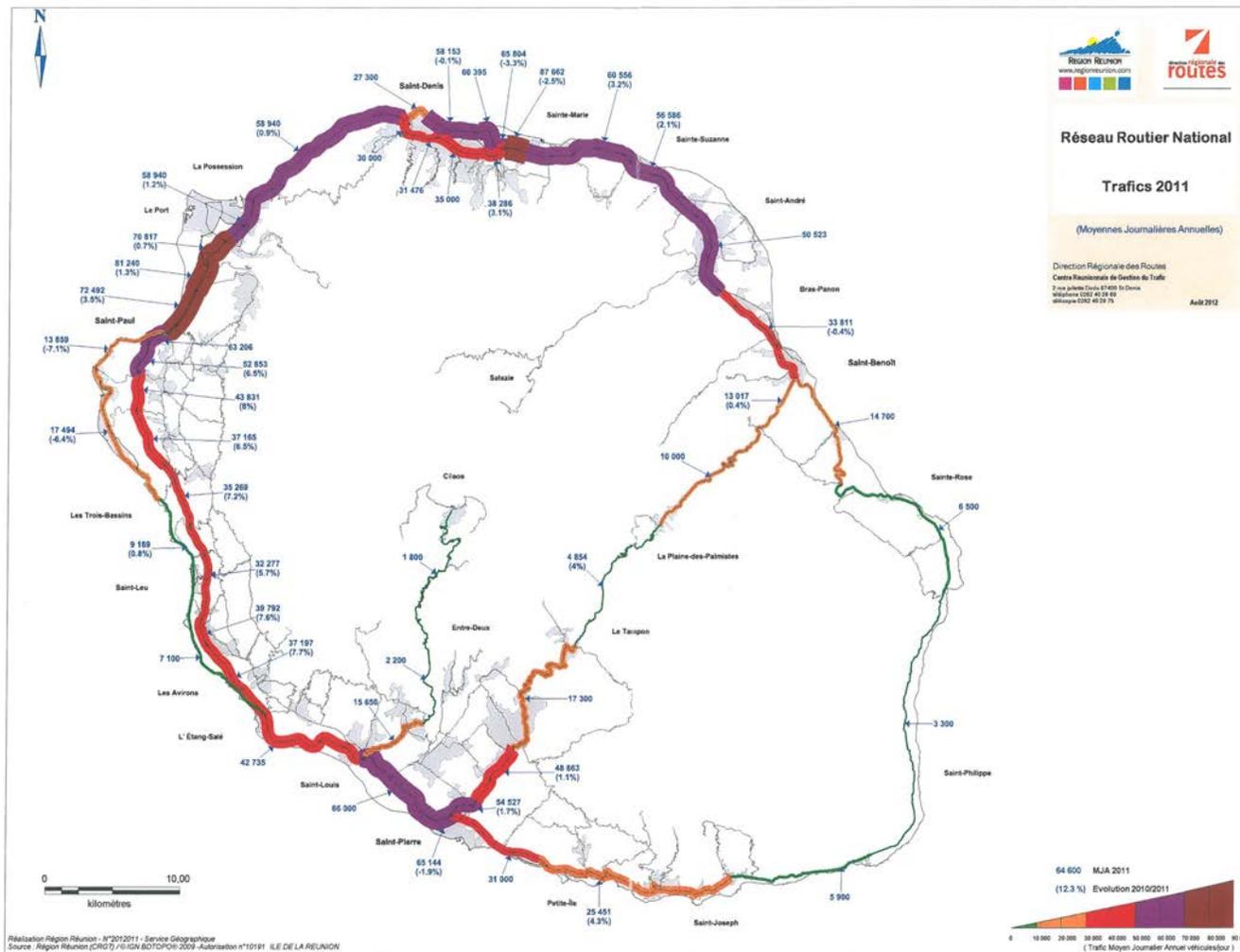
Une bonne partie du dossier de cohérence est composé de relevé topographiques et de réseaux ainsi que d'études géotechniques (à l'exclusion, pour l'instant des études en milieu maritime).

C'est pourquoi cette assistance a été évaluée à 250 000 €, essentiellement mobilisés en 2011.

5. Carte de l'île de la Réunion



6. Trafics 2011 sur le réseau routier national



8. Orientations envisageables pour la traversée routière de Saint-Denis



⑦ les orientations envisageables pour la traversée

*Extrait Etude de synthèse 2017
(copie de l'axe DDC pour de St-Denis / Ouest)*

7.2. Affirmer la fonction routière de la traversée par le littoral

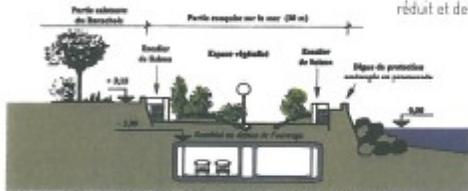
Des entrées de ville peu perceptibles
La circulation routière et le transit sont privilégiés, les échangeurs sont en nombre réduit et de préférence dénivelés.

Barachois – tunnel 2x2 voies

- 2x2 voies souterrain (entre préfecture et rue Labourdonnais) pour faciliter l'écolement des flux routiers.
- Permet d'assurer en surface une desserte des voies d'accès au centre-ville et les aménagements du bord de mer.

Coulée verte

- Une première perception d'entrée de ville avec la limitation à 70 km/h.
- Une difficulté à assurer un trait d'union entre la Coulée verte du Chaudron et le Littoral.



Une orientation en caisson immergé envisageable au Barachois. Source DDE/PPRI



Une orientation en tranchée couverte envisageable au Barachois. Source Sotauroute



Source DDE



Échangeur du Chaudron. Source Cner



Une orientation envisageable au Lancastel. Source Sotauroute



Lancastel – Sainte-Clotilde

- La trame urbaine reste tournée vers les Hauts, l'ouverture de la trame urbaine vers le littoral étant rendue plus difficile.
- L'aménagement de type « voie rapide urbaine » limite le plus possible les points d'échange et privilégie les échanges dénivelés.

Section est

- Vocation routière maintenue : 2x2 voies péri-urbaine avec échangeur du stade de l'Est dénivelé.
- Pas de possibilité d'accès supplémentaire à la RN.
- Gestion de la circulation interne à la ZAE par des contre-allées le long de la ravine du Chaudron et bouclage des voies sans issue.



Une orientation envisageable à Sainte-Clotilde. Coupe au droit de la rue L. Rambaud. © d'après Étude Conjoint

Coupe au droit des Tamarins. © d'après Étude Conjoint

9. Extrait du réseau de voirie de Saint-Denis



10. Photos aériennes de Saint-Denis et ses environs









11. Compte-rendu du comité de pilotage de la NEO du 2 mai 2014



Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis

Comité de Pilotage du 2 mai 2014 - Compte-rendu de séance

PRESENTS

Voir feuille d'émargement jointe au présent document.

ORDRE DU JOUR

1. Rappel du scénario retenu
2. Présentation des différents montages opérationnels possibles
3. Financement du projet
4. Retour de Marc Arnaud dans le cadre de la mission que lui a confiée le Ministre de l'Outre Mer

DEROULE DE SEANCE

Introduction du Maire

Rappel du contexte dans lequel ce projet est conduit (finances publiques, livraison à venir de la NRL).

Importance de trouver les financements nécessaires à ce projet crucial pour St Denis et pour la Réunion. Il sera très difficile de livrer en même temps que la NRL mais l'objectif est qu'il y ait le moins de temps possible entre les 2 livraisons.

Projection des diaporamas joints au présent document

Le tracé retenu est représenté ainsi que le projet d'aménagement urbain s'adossant à lui.

3 montages sont possibles pour réaliser le projet :

- Chaque collectivité réalise elle même les ouvrages la concernant en assumant elle même la maîtrise d'ouvrage,
- Le groupement de commande,
- La co-maîtrise d'ouvrage.

Les avantages et inconvénients de chaque solution sont exposés.

En fonction du montage retenu au niveau de la maîtrise d'ouvrage, 4 solutions sont possibles pour conduire le projet :

- La régie,
- La SPL Maraiña,

1

- Une SPL NEO à créer,
- L'appel à une SEM ou autre entité privée.

Les avantages et inconvénients de chaque solution sont exposés.

Le coût de la phase 1 du projet est présenté (485 M€). Une répartition de ce coût au prorata des compétences de chaque acteur sur chaque ouvrage est présentée. Elle pourrait servir à une base de négociation.

Exposé de M Arnaud

Techniquement, il n'y a pas de remarques particulières à faire sur les solutions retenues.

Les avantages du projet sont :

- La qualité du projet urbain et le rattachement de la ville à l'océan.
- La capacité circulatoire avec la 2 x 2 voies enterrées.
- La libération de l'espace public et son ouverture sur le cœur historique.
- La place faite au TCSP et aux modes doux.

Les faiblesses du projet

Les faiblesses situées à l'extérieur des limites physiques du projet sont essentiellement liées à l'absence de continuité fonctionnelle RN1/RN2 à l'Est du Barachois et au fait que le TCSP vient mourir au niveau de la gare routière, définitivement mal située.

En l'état, le projet NEO n'est donc pas susceptible de régler les problèmes de circulation observés sur l'ensemble de la voie littorale de Saint-Denis. Si l'on ajoute à ces faiblesses l'opportunité d'intégrer à terme PRUNEL et de façon plus globale la requalification de la frange urbaine jusqu'au parc de la Jamaïque, c'est l'insertion du projet NEO dans un projet plus vaste qui s'impose, quitte à en étaler dans le temps la réalisation."

Temps d'échange

M le Maire revient sur l'exposé de M Arnaud :

- Face à la complexité du projet, la Ville a décidé d'avancer là où beaucoup avaient baissé les bras par le passé. Le problème de l'entrée ouest aurait ainsi dû être traité dans le cadre du projet NRL.
- NEO n'a en effet pas vocation à régler tous les problèmes de circulation sur St Denis. Il n'est qu'une partie de la réponse. PRUNEL sera une seconde partie de la réponse. Mais pour l'instant, il faut traiter le Barachois en phase avec l'arrivée de la NRL. L'urgence est là pour l'instant. Vouloir tout faire d'un bloc dans le contexte actuel des finances publiques est une garantie de ne rien faire au final.
- Il faudra pour l'avenir que l'ensemble des autorités compétentes en transport se penchent sur le TCSP pour en assurer la continuité pour l'ensemble des communes.

Il convient donc d'avancer même si le projet à ses limites.

M Fournel

- M Fournel conteste le fait que l'entrée ouest aurait dû être traitée dans le cadre de la NRL. La NRL est une réponse à un problème de sécurité et non de circulation.
- L'estimation du projet a changé depuis le dernier COPIL (485 contre 415). Concernant la répartition projetée, quand est-il de la possibilité pour chaque acteur de financer la part qui lui est demandée ? L'Etat mettra-t-il réellement 70 M€ ? Pourquoi la Région est-elle appelée à hauteur de 40% et la ville 16% alors que c'est un projet pour la ville ?
- Il faut avant tout boucler le financement avant de lancer le projet.
- Il serait sans doute souhaitable de prévoir un séquençage du projet en traitant pour commencer le giratoire Ouest et le franchissement de la rivière St Denis.
- La Région est pour le projet NEO mais il faut préalablement en fixer définitivement le financement.
- Par ailleurs, la Région donne son accord pour financer à 50/50 avec la ville les 1,8 M€ d'études supplémentaires nécessaires avant de passer à la phase Moe.

Réponse de M le Maire :

Il ne faut pas oublier que la route est une route nationale relevant de la Région. Il faudrait que la Région indique à quelle hauteur elle est prête à s'engager. La Ville verra ensuite comment boucler le financement du projet.

Il n'est pas possible de démarrer des travaux sans avoir arrêté un scénario. Il convient donc aujourd'hui que tous les acteurs valident le scénario retenu lors du dernier COPIL.

Concernant le financement, la Ville n'est pas opposée à un péage. La question de la gouvernance de ce péage pourra être débattue par la suite.

Réponse complémentaire (non apportée en séance) :

L'augmentation du coût s'explique en partie par un affinement des contraintes techniques mais également et surtout par l'intégration du coût des 3 parkings qui n'étaient pas connus et donc intégrés dans la précédente estimation.

M le Maire

Concernant le mode opérationnel du projet, le choix de la co-maîtrise d'ouvrage semble le plus raisonnable et le plus efficace.

La question de l'entité qui sera désignée pour porter le projet pour les autres sera vue plus tard.

M le Préfet

Le calendrier est favorable au scénario présenté par M Le Maire puisque le Président de la République serait présent à la Réunion en juillet.

M Arnaud remettra son rapport à la fin du mois, et les ministres concernés en disposeront avant cette échéance. Son contenu pourra contribuer à déterminer la position de l'Etat sur ce dossier capital.

Le projet en lui même semble apporter beaucoup de très bonnes choses. Il faudrait aussi le confronter à des études de circulation est-ouest pour envisager l'avenir en termes de décongestion circulaire du nord de l'île.

Réponse :

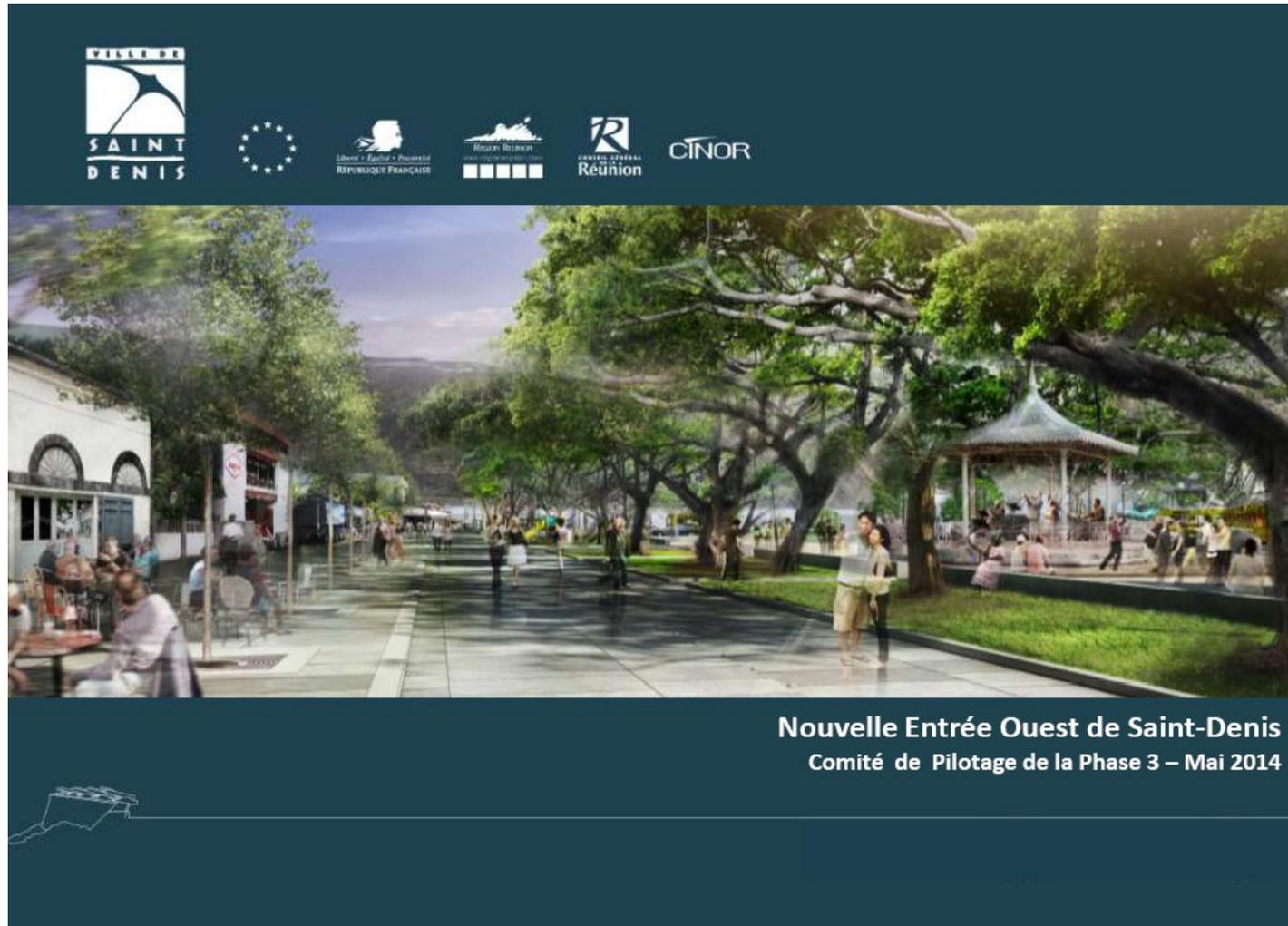
Concernant les études de circulations, elles ont bien été réalisées et leurs résultats intégrés dans le calibrage de l'ouvrage. Elles seront jointes au rapport de phase 3 qui sera communiqué à tous les signataires de la convention après validation.

Conclusions

Le scénario retenu lors du dernier COPIL est confirmé.

Dès passage en commission permanente de la Région du projet de convention bipartite pour la poursuite d'études complémentaires à hauteur de 1,8 M€, la ville lancera les consultations. Les différents partenaires seront saisis rapidement par la ville pour savoir à quelle hauteur ils sont prêts à s'engager financièrement sur le projet.

12. Synthèse de la variante B du projet NEO



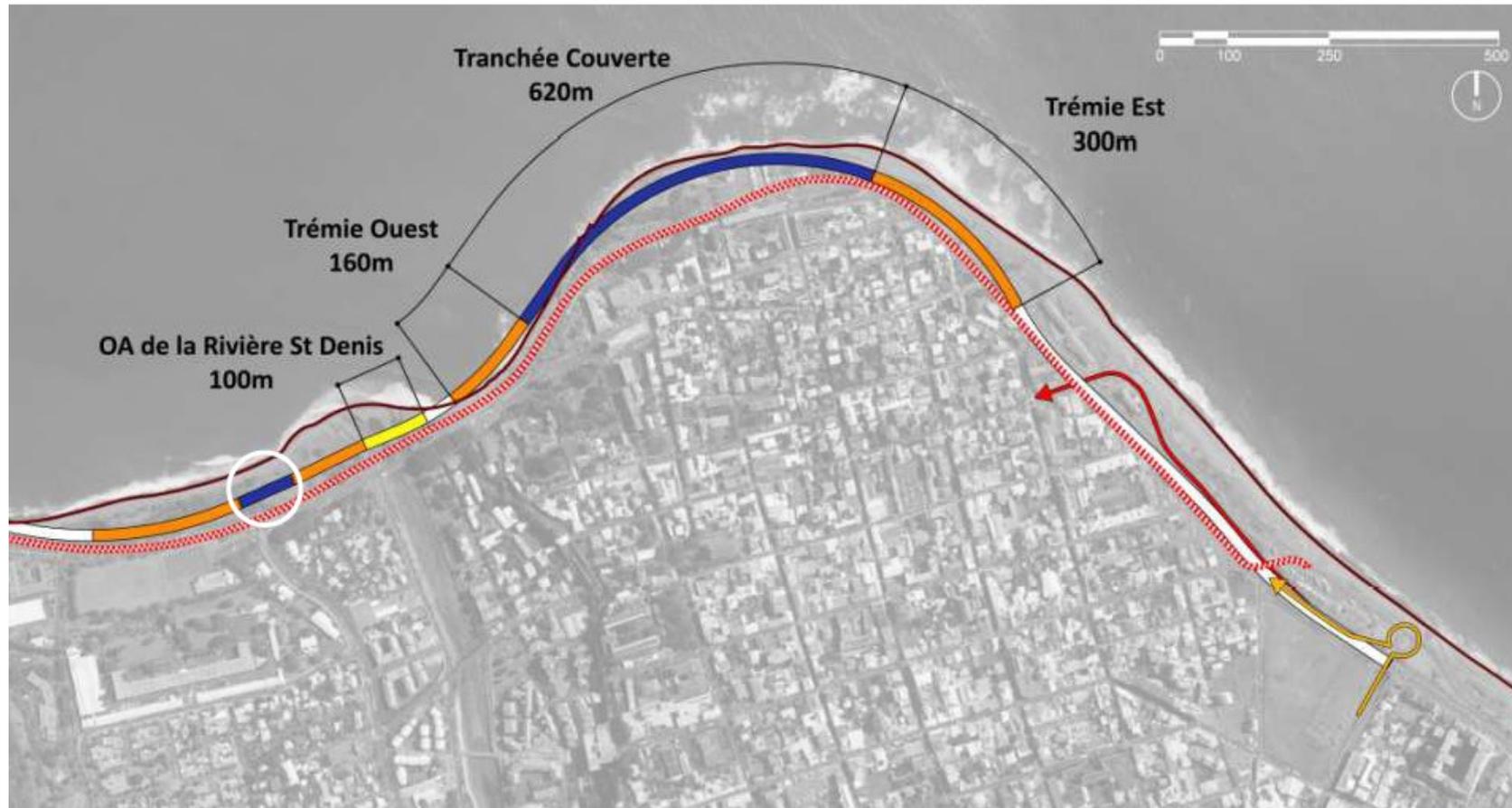
- A. Rappel**
- B. Urbanisme et paysage**
- C. Montage opérationnel**
- D. Financement**
- E. Planning**
- F. Quelles suites ?**



A. Rappel



Tracé de la Solution retenue | Phase 1

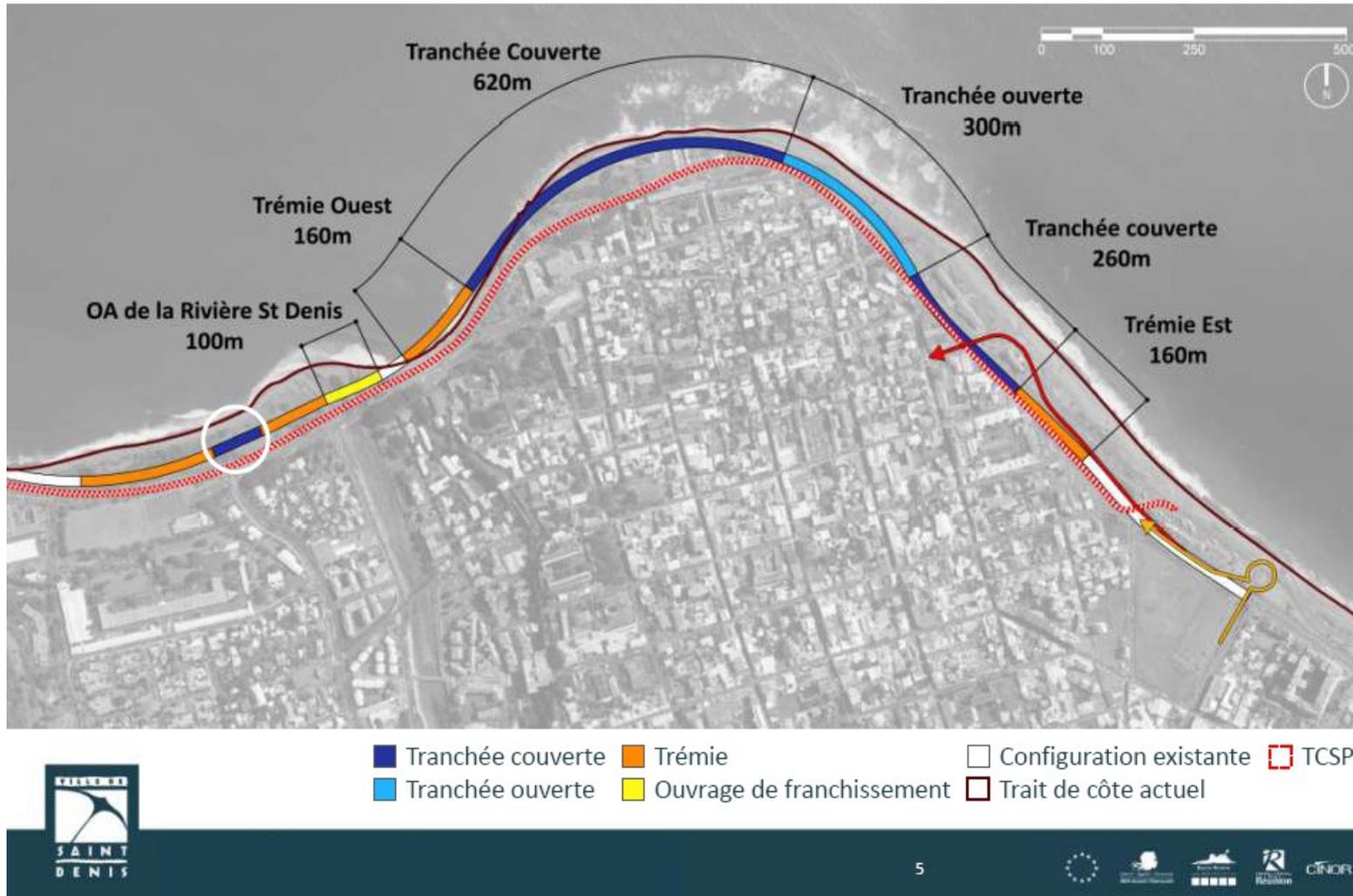


- Tranchée couverte
- Trémie
- Configuration existante
- TCSP
- Tranchée ouverte
- Ouvrage de franchissement
- Trait de côte actuel



A Rappel

Tracé de la Solution retenue | Phase 2



B. Urbanisme et paysage



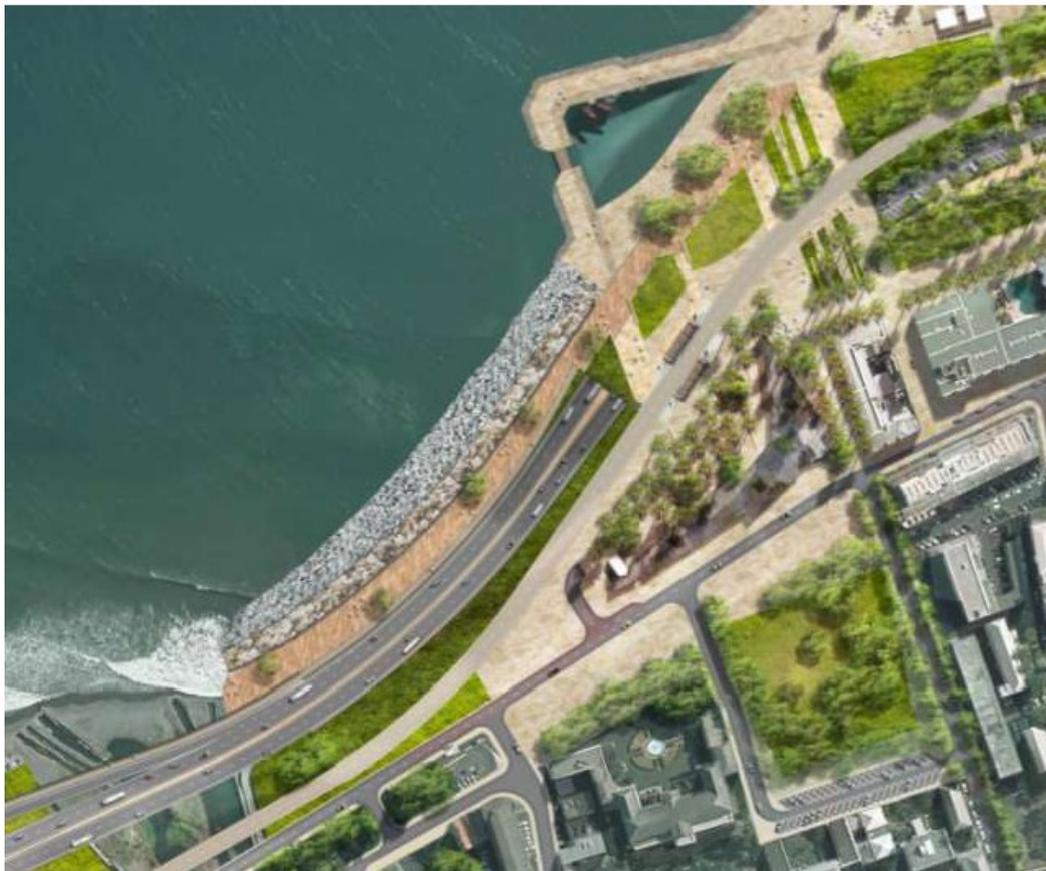
B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Phase 1



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barachois



Grand bassin de Saint-Denis

Création d'un lieu de contact avec l'océan

Place du Général de Gaulle

Requalification de l'entrée de ville – Grande ombrière, nouveau parvis devant le Roland Garros

Avenue de la Victoire

Mise en valeur par une continuité d'arbres d'alignement

Square Labourdonnais

Requalifié (parc avec préservation des arbres, théâtre en plein air, activités de détente et loisir)

Création du Parvis de la Préfecture



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barachois ouest



Tranchée couverte
TCSP
Parking souterrain
Entrée/Sortie de ville





B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barchois ouest



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barchois centre



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barachois centre



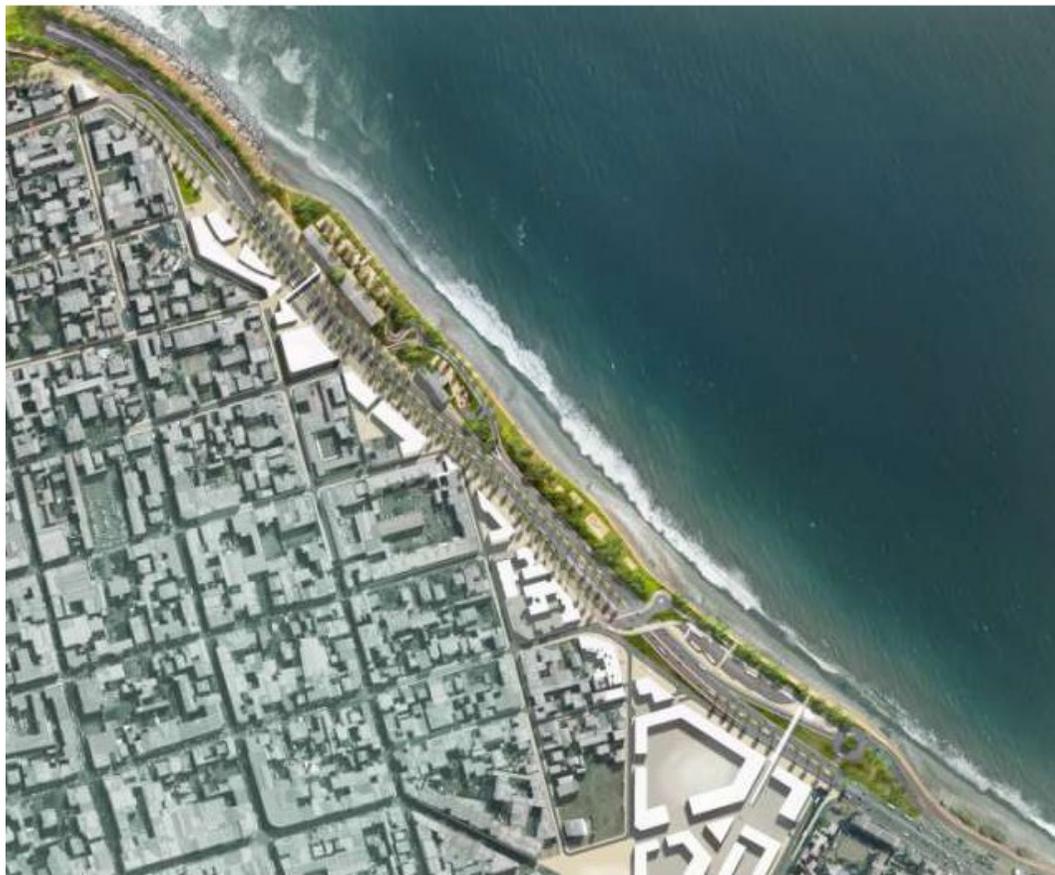
B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Barchois centre



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | NEO Est Phase 1



Requalification de la RN

En configuration de boulevard urbain planté

TCSP côté ville

Installation de terrains de sports outdoor

Lien entre l'Espace Océan et le pôle loisir

Maintien et requalification de la gare routière



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | Phase 2

Non projeté



B Urbanisme et paysage

Aménagements urbains et paysagers | NEO Est Phase 2



Tranchée couverte pour
la création du pôle loisir
apaisé et non véhiculé

Maintien du TCSP côté
ville



B Urbanisme et paysage

Stationnements | Evolution de l'offre de stationnement à horizon 2020



C. Montage opérationnel



C Montage opérationnel

Préambule : Un projet qui mêle plusieurs Maître d'ouvrage



En charge des espaces publics et des parkings



En charge de l'infrastructure routière, du TCSP et des protections maritimes liées



En charge du sentier Littoral



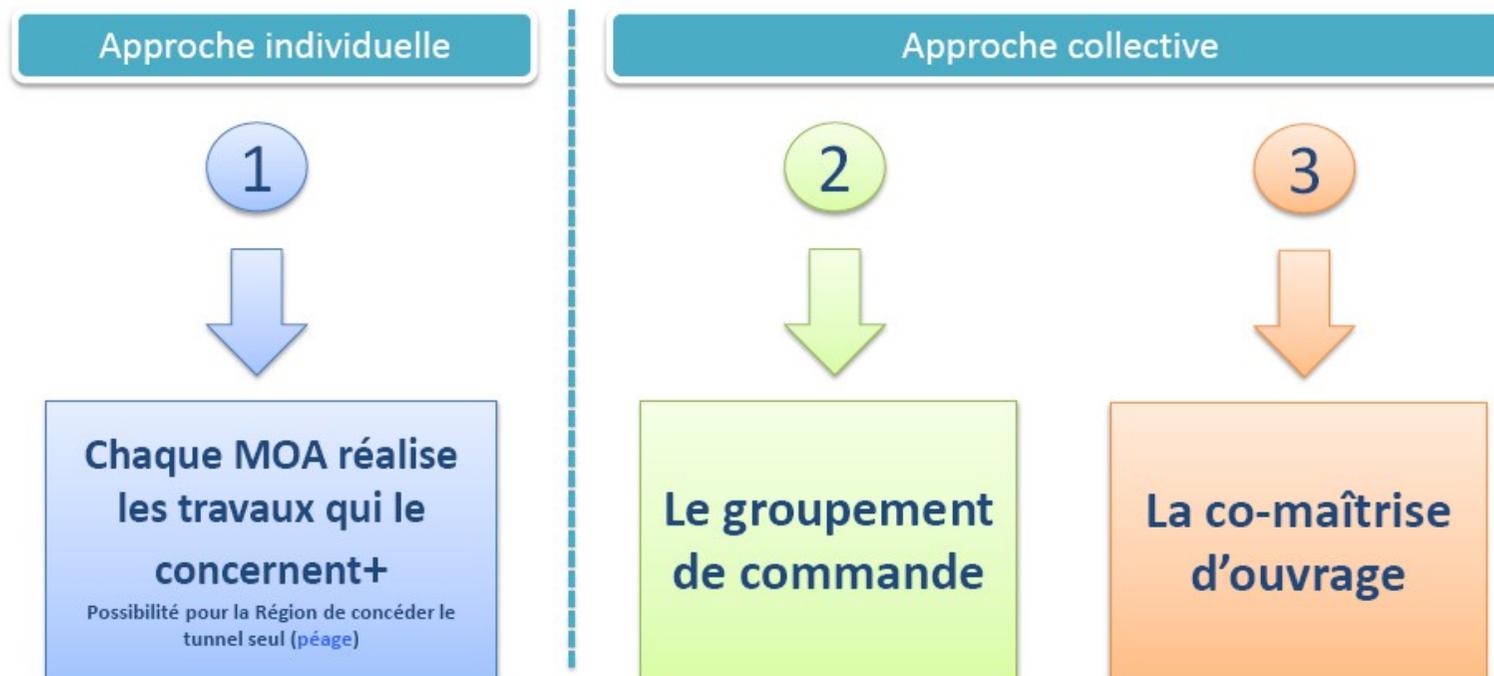
En charge de l'aménagement de la gare routière et d'une partie du giratoire RD 41/NEO/NRL



C Montage opérationnel

Comment réaliser NEO ?

2 approches et 3 solutions possibles



C Montage opérationnel

Comment réaliser NEO ?

Approche individuelle

Non projeté

Chaque MOA
réalise les travaux
qui le concernent



Chacun réalise les études et des
travaux dont il est le maître
d'ouvrage



- ✓ *Simplicité du montage*
- ✓ *Chaque MOA contrôle directement son projet*
- ✓ *Permet de lancer les premiers marchés de MOE dès à présent*



- ✓ *Problème dans la gestion des interfaces (travaux)*
- ✓ *Pas d'approche globale de l'opération NEO*
- ✓ *Pas de mutualisation des moyens*
- ✓ *Absence de coordination génératrice d'un rallongement estimé à deux ans environ*



C Montage opérationnel

Comment réaliser NEO ?

Approche collective

Le groupement de commande

Non projeté

Le « groupement de commande »



Les collectivités constituent par convention un groupement de commande avec un « coordonnateur » en vue de désigner un mandataire



- ✓ *Chaque maître d'ouvrage est représenté au sein de la CAO du groupement qui désigne les prestataires*
- ✓ *Identification d'un « coordonnateur » qui signe les marchés et suit leur bonne exécution*
- ✓ *Economie d'échelle*



- ✓ *Montage très complexe (plusieurs groupements, CAO ad hoc, ...)*
- ✓ *Nécessite un délai de mise en œuvre (convention constitutive,...)*

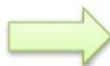


C Montage opérationnel Comment réaliser NEO ?

Approche collective
La co-maîtrise d'ouvrage

Non projeté

La « co-maîtrise
d'ouvrage »



Les MOA désignent par convention celle d'entre elles qui assurera la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération



- ✓ Grande efficacité dans la prise de décision et la coordination
- ✓ Simplicité juridique
- ✓ Economies d'échelle



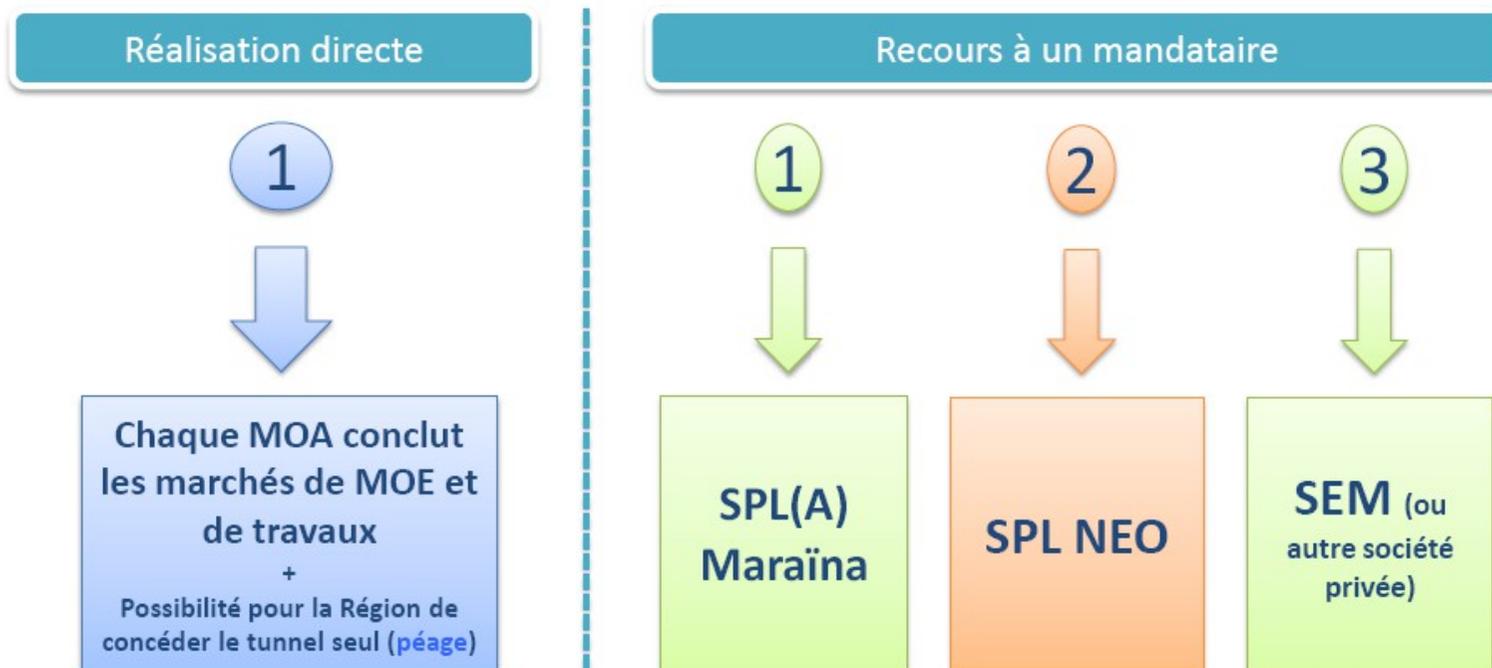
- ✓ **Le maître d'ouvrage unique choisit lui-même, via sa propre CAO, le mandataire, le maître d'œuvre et les entreprises**



C Montage opérationnel

Qui réalise NEO ?

2 approches et 4 solutions possibles



C Montage opérationnel

Qui réalise NEO ?

Réalisation directe

Non projeté

Chaque MOA
réalise les travaux
qui le concernent



Chaque MOA réalise les études et
des travaux dont il est le maître
d'ouvrage



- ✓ *Simplicité du montage*
- ✓ *Chaque MOA contrôle directement son projet*
- ✓ *Permet de lancer les premiers marchés de MOE dès à présent*



- ✓ *Problème dans la gestion des interfaces (travaux)*
- ✓ *Pas d'approche globale de l'opération NEO*
- ✓ *Pas de mutualisation des moyens*
- ✓ *Absence de coordination génératrice d'un rallongement estimé à deux ans environ*



C Montage opérationnel

Qui réalise NEO ?

Recours à un mandataire

Non projeté

Recours à la SPL
Maraïna



La SPL(A) Maraïna se positionne
comme mandataire



- ✓ Attribution du mandat sans procédure formalisée
- ✓ Structure existante



- ✓ Actionnariat à modifier
- ✓ Prise de participation importante des partenaires pour se prévaloir de l'exception « In House »



C Montage opérationnel

Qui réalise NEO ?

Recours à un mandataire

Non projeté

Créer une SPL
dédiée au projet



Une structure *ad hoc* SPL NEO est
à créer



- ✓ Attribution du mandat possible sans procédure formalisée
- ✓ Renforce la visibilité du projet
- ✓ Possibilité d'organiser un mode de gouvernance spécialement adapté au projet



- ✓ **Création de la structure (6 mois minimum)**



C Montage opérationnel

Qui réalise NEO ?

Recours à un mandataire

Non projeté

Recours à une SEM existante (ou une autre société privée)



✓ *Bénéficier des savoirs faire d'une structure expérimentée*



- ✓ *Impose une mise en concurrence pour le choix de la SEM*
- ✓ *Gestion du mandat moins souple que dans le cas d'une SPL*



D. Financement



D Financement

Coût estimatif de NEO

Estimation en M€ HT base janvier 2013	Phase 1	Phase 2	TOTAL
Echangeur Ouest	46	-	46
OA Rivière Saint Denis / TCSP	5	-	5
OA Rivière Saint Denis / Tous véhicules	17	-	17
Tranchée non couverte	126	54	180
Couverture des tranchées	13	4	17
Bretelles d'accès Est	4	1	5
Bretelle d'accès Nice (Phase 2)	-	1	1
Ouvrage provisoire Labourdonnais	2	-	2
TCSP	13	-	13
Sentier littoral	6	2	8
Protection maritime	58	2	60
Bassin baignade eau de mer	39	-	39
Aménagements urbains	15	5	20
Section courante infrastructure	16	5	21
Rétablissement routiers / voies désenclavement	3	2	5
Réseaux	19	8	27
Parkings	18	-	18
Total travaux HT	398	84	482
Etudes MOE-MOA-MO Mesures env. & surveillance travaux HT	48	10	58
Total général M€ HT	447	94	541
Total général M€ TTC	485	102	587

D Financement

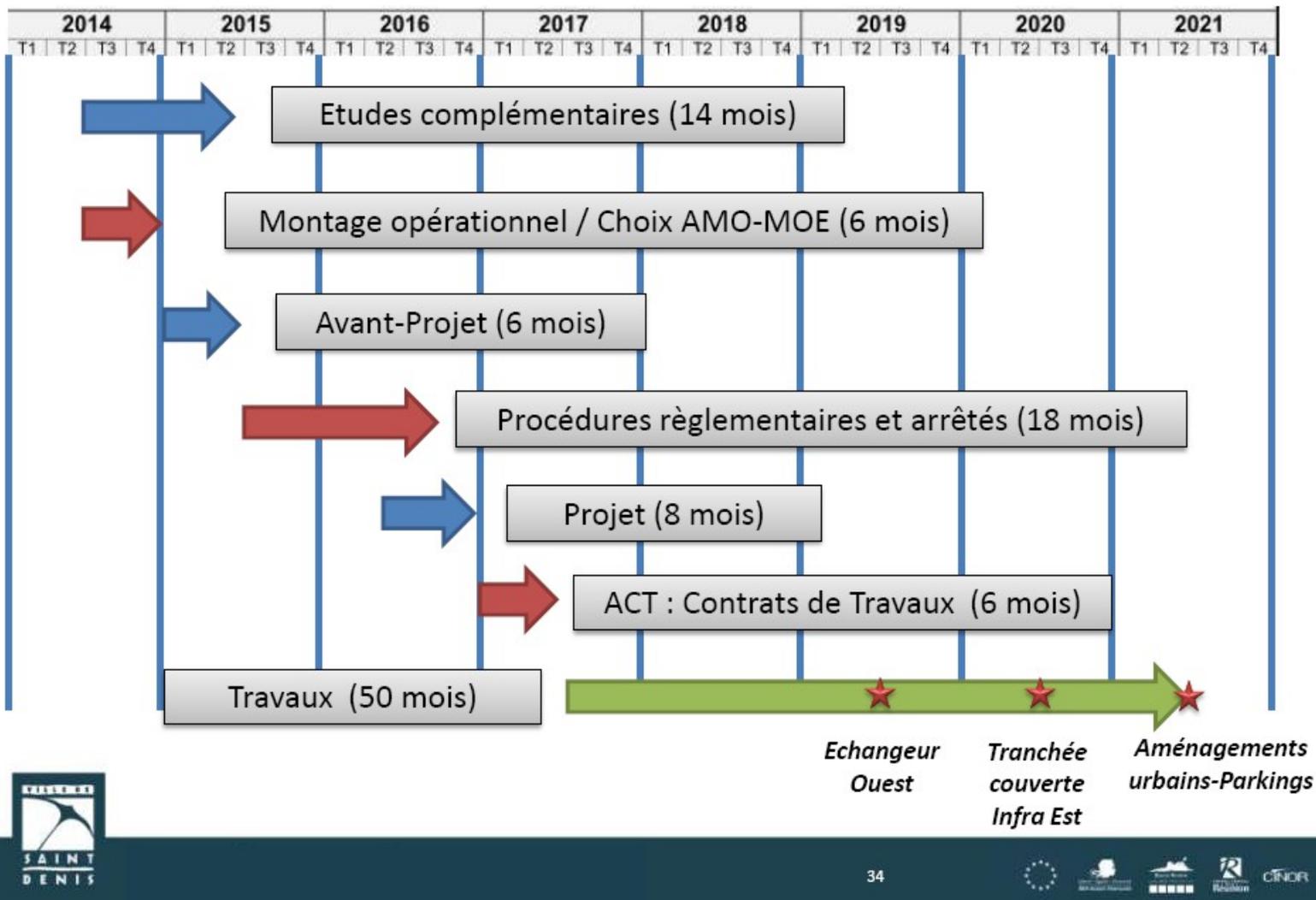
Répartition au pro rata des compétences – Base de discussion

POSTES DE DEPENSES SCANARIO TRACE MIXTE - PHASE 1	Montant M€ TTC	REPARTITION DU FINANCEMENT						MONTANT PAR FINANCEUR EN M€						
	<i>janv-13</i>	Etat	EUROPE	Région	Saint-Denis	CINOR	Département	Etat	EUROPE	Région	Saint-Denis	CINOR	Département	FCTVA
Echangeur Ouest	50			50%	25%		25%			21	11		11	8
Bretelle Est	4			50%	50%					2	2			1
Parking	19				100%						16			3
Section courante infrastrucure	18	30%		70%				4		10				3
Rétablissements routiers / voies désencl.	4			80%	20%					2	1			1
Réseaux	21			50%	25%	25%				9	4	4		3
OA Rivière Saint-Denis / TCSP	5	30%	50%	20%				1	2	1				1
OA Rivière Saint-Denis / NEO	19			100%						16				3
Tranchée	137	30%		70%				35		81				22
Couverture de la tranchée	14			60%	40%					7	5			2
Création échangeur Labourdonnais	2			60%	40%					1	1			0
TCSP	14	20%	50%	20%		10%		2	6	2		1		2
Sentier littoral	6					100%						5		1
Protection maritime	63	25%		25%	25%	25%		13		13	13	13		10
Bassin baignade eau de mer	42		50%		25%	25%			18		9	9		7
Aménagements urbains	16	10%			70%	20%		1			9	3		2
Etudes MOE - MOA - MO - ALEA	52	16%	7%	45%	19%	10%	3%	8	3	19	8	4	1	8
TOTAL	485							65	29	185	79	40	12	76
								13%	6%	38%	16%	8%	2%	16%

E. Planning prévisionnel



E Planning prévisionnel pour une livraison en 2020



F. Quelles suites ?



F Quelles suites ?

Quel financement ?

Quel engagement de chacun pour réaliser le projet ?

Quelle organisation ?

Partons nous séparés ou groupés ? Si groupés, en groupement de commande ou en co-maîtrise d'ouvrage ?

Qui réalise si nous partons groupés ?

Régie (Equipe NRL ou autre) ? SPL ? Maraïna ? SEM ?

Lançons nous dès à présent les études complémentaires nécessaires au(x) futur(s) Moe ? Si oui dans quel cadre en attendant les décisions sur le montage opérationnel (convention?)

Autres questions ...



12. Fiche projet NEO du Conseil Général

The image shows a white folder with a red horizontal band across the middle. The text 'FICHE PROJET NEO' is printed in white on the red band. Below the band, the text 'CONSEIL GENERAL', 'FEVRIER 2014', 'Service Prospective', and 'Direction Déplacements Transports et Routes' is printed in red.

FICHE PROJET NEO

CONSEIL GENERAL
FEVRIER 2014
Service Prospective
Direction Déplacements Transports et Routes

FICHE PROJET NEO

ANALYSE DU DEPARTEMENT

OBJET DU PROJET NEO (Nouvelle Entrée Ouest) :

Le Projet NEO est un projet urbain de la façade littoral de Saint-Denis intégrant 3 composantes :

- Une infrastructure structurante connectée à la nouvelle route du littoral (NRL) et un TCSP
- Des aménagements urbains et un bâti restructuré
- Des espaces publics et des voiries locales

PERIMETRE :

Le périmètre du projet NEO est compris entre l'entrée Ouest (connexion avec la nouvelle route du littoral) de Saint-Denis jusqu'au futur Espace Océan.

OBJECTIFS DU PROJET :

Le Projet NEO a pour objectif :

- D'assurer aux TC une traversée fluide de la ville pour favoriser leur essor puis leur ancrage
- S'inscrire dans une vision à long terme du territoire
- Réussir la fluidification de la circulation routière en liaison avec la NRL et libérer l'espace public

OBJET DE L'ETUDE :

Étude pré-opérationnelle qui a pour but de donner les outils de représentation permettant d'en apprécier les résultats en termes de volumes produits, d'emprises occupées mais également de possibilité d'aménagement.

- Phase 1 : Étude de plusieurs scénarios
- Phase 2 : Étude de 3 scénarios de tracé NEO
- Phase 3 : Détails du scénario retenu (*en cours*)

PLANNING :

- Mars 2014 : Pré-études du scénario retenu terminées
- Fin 2015 : AVP + Dossiers réglementaires + DUP
- Fin 2017 : PRO + DCE
- Fin 2020 : Livraison infrastructure et espaces publics connexes
- Après 2020 : Aménagements et espaces publics

• 2 Phases de travaux :

- Phase 1 : de la NRL à l'Est du Barachois
- Phase 2 : de l'Est du Barachois à 200 m après l'Espace Océan

COUTS :

- Solution A : 451M€ (TTC) dont 318M€ pour les infrastructures
- Solution B : 461M€ (TTC) dont 323M€ pour les infrastructures
- Solution C : 562M€ (TTC) dont 409M€ pour les infrastructures

ELEMENTS DE PROJETS INVARIANTS :

Certains éléments du projet restent invariants sur l'ensemble des trois scénarios d'aménagements

• Tracé de l'entrée Ouest

La configuration proposée est celle d'un giratoire dénivelé avec le passage de NEO sous l'anneau, la création de 3 branches associées à des bretelles d'entrées et sorties de NEO et de 2 branches pour l'accès au centre-ville et le raccordement à la RD41.



• **Principes d'aménagement du Barachois :**

Le Barachois représente l'espace public important du centre-ville de Saint-Denis, c'est le lieu de rencontre qui aujourd'hui souffre du passage de la route nationale.

Une fois le trafic de transit enterré, cet espace deviendra la façade attractive de Saint-Denis à travers d'une part son aménagement laissant la place au piéton et d'autre part les activités qui s'installeront dans les monuments historiques.

La composition générale de cet espace est structurée par quatre éléments :



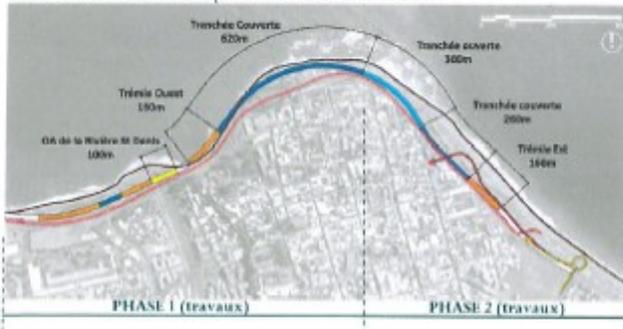
- Le nouveau Bassin du Barachois (1)
- L'axe piéton Est-Ouest (2)
- Le Grand Parvis du Barachois (3)
- L'axe TCSP en surface (4)

3 SCENARIOS ETUDIÉS :

- **Scénario A correspondant à la solution dite « terrestre »** où l'infrastructure est positionnée le plus proche des façades des bâtiments au niveau du Barachois actuel.
- **Scénario B correspondant à la solution dite « mixte Terrestre/littorale »** qui représente un gain sur la mer du côté du Barachois et un tracé équivalent à la solution A à l'Est.
- **Scénario C plus contrasté, correspondant à la solution dite « littorale »** où l'infrastructure chevauche le trait de côte existant pour s'infléchir et devenir terrestre au niveau des Trois Brasseurs.

SCENARIO VALIDE :

Le scénario B a été retenu par le COPIL d'octobre 2013.



THEMATIQUES TRANSPORTS ET ROUTES

LE TRANSPORT : Réalisation d'un TCSP reliant la NRL à la gare routière Car Jaune

- **Le projet NEO** : Réalisation d'un TCSP dédié au transport interurbain qui dessert en surface tout le projet NEO

Les objectifs du projet NEO en matière de TC :

- Favoriser le développement du TC interurbain performant
- Favoriser les connexions NEO/TCSP CINOR au niveau de l'espace Océan et du Barachois
- Contribuer au développement des pratiques d'intermodalité, y compris via des parcs relai

- **Analyse du Département :**

1. Sur l'approche TC du projet :

Le Département partage totalement les objectifs poursuivis par ce projet en matière de développement du TC. Par contre, il ne partage pas du tout la traduction dans le projet des ces objectifs qui n'est pas admissible à moyen et à long terme. Les décisions prises en matière de transport en commun sur ce projet auront des conséquences importantes pour le développement du TC sur une île où les déplacements sont un problème quotidien qui ne fera que croître.

2. Les points de désaccords :

La réflexion globale sur le développement du transport en commun à l'échelle de l'île est absente de ce projet, notamment s'agissant de l'organisation à long terme entre les réseaux urbains et le réseau interurbain.

La réflexion sur le TC ne peut se limiter à la réalisation d'une infrastructure dédiée (TCSP). La réelle prise en compte du TC et de son développement nécessite un travail sur l'organisation de réseaux et sur les connexions entre ces réseaux. En effet, à l'échelle de l'île, le développement du transport en commun s'appuie sur la coordination des réseaux de transport. Cette coordination s'appuie entre autre sur la gestion des correspondances entre réseaux via des pôles d'échanges et donc sur la qualité de ces points de connexion.

Pour le projet NEO, il s'agit donc des connexions du TCSP interurbain (emprunté par le Car Jaune et sur le long terme par le RRTG) avec le réseau urbain CITALIS et de la qualité de ces connexions qui feront que le TC aura une vraie place dans ce projet et surtout permettra au plus grand nombre d'accéder à ce projet urbain d'envergure. Le traitement de ces connexions, à ce jour, ne permettent pas de développer le TC.

S'agissant de ces connexions entre réseaux, les projections d'extension du réseau urbain sont prévues vers le sud de la ville (à l'opposé du projet NEO), alors que le réseau interurbain Car Jaune (RRTG à long terme) longe le littoral de Saint-Denis au Nord et à terme empruntera le TCSP créé par NEO.

Il est rappelé que ce réseau est le réseau armature, la colonne vertébrale de l'île sur laquelle tous les réseaux locaux doivent se connecter. Il est surprenant de constater que pour le projet NEO les connexions au réseau urbain (niveau du Barachois et de la gare routière) se font au mieux par une navette...

La Ville met en avant l'absence de vision commune entre le Département et la CINOR pour justifier le traitement de ces connexions. Elle précise « que le projet NEO n'a pas vocation à structurer les réseaux transports à la place des autorités compétentes... et qu'elle en est elle-même naturellement disposée à participer à la réunion transports décentralisés mais rappelle que le Département, comme la Région ont toute légitimité pour en prendre l'initiative (cf. CR COTECH du 6/02/2014) ». Cette réponse n'est pas acceptable. Un projet d'une telle envergure ne peut pas ignorer cette problématique de connexions au risque de nuire sur le long terme au projet. Le TC ne doit pas être intégré comme une contrainte mais comme une plus value apportée au projet et une nécessité par rapport aux problématiques de déplacement à Saint-Denis et sur l'île.

3. La connexion avec la NRL

Les études du projet NEO ont été mises en œuvre pour anticiper l'arrivée de la NRL et organiser sa connexion avec le littoral de Saint-Denis. Il est surprenant de constater que l'axe TCSP NEO prévoit un TCSP à 2 voies alors que la NRL ne prévoit qu'une voie dans le sens Possession / St Denis, les TC allant de St Denis vers l'ouest étant dans un premier temps sur la même voie que les VL. Le passage de la voie TCSP NEO (N/O) sur les voies VL de la NRL n'est pour l'instant pas traité.

4. Les connexions avec le Barachois et La gare routière Car Jaune/Espace Océan

Les connexions entre le réseau urbain et le réseau interurbain « TCSP NEO » se font par des navettes. Ce traitement des connexions n'est pas admissible. En principe, ces connexions (amenées à devenir de véritables pôles d'échanges dans l'avenir) visent à améliorer la qualité et l'efficacité des échanges entre ces deux réseaux mais aussi entre les différents modes de déplacement (vélos, marche, véhicule léger,...). Le choix des navettes ne permettra pas de limiter les temps d'attente aux points de connexion et multipliera les ruptures de charges pour l'utilisateur, ce qui à l'encontre du développement du transport en commun et de l'intermodalité.

De plus, le traitement de la liaison entre l'Espace Océan et la gare routière proposé par la Ville renforce cette analyse. Il s'agit de créer une liaison piétonne valorisée (passerelle) entre les deux réseaux de transport distants de plus de 300 mètres. Ce choix ne favorise pas le développement du transport en commun, bien au contraire il marque une volonté de maintenir les usagers du Car Jaune en limite du centre-ville.



5. L'isolement de la gare routière renforcé :

Actuellement, la gare routière de Car Jaune est isolée du centre-ville par le boulevard Lancastel. Les usagers du Car Jaune, soit plus de 5000 personnes par jour, doivent traverser le boulevard Lancastel pour accéder au centre-ville ou pour faire une correspondance avec le réseau Citalis (plus de 3000 usagers par jour). Le projet NEO renforce cette situation d'isolement puisque d'une part, la connexion avec le réseau Citalis n'est pas assurée et d'autre part, parce que la gare routière est maintenant « entourée » de 9 voies de circulation (4 voies NEO, 2 voies dessertes locales, 2 voies TCSP). De plus la passerelle piétonne entre l'Espace Océan et la gare routière proposée par la Ville dans le cadre du projet Espace Océan n'est pas, pour l'instant, intégrée aux études.



LES ROUTES : Traitement de la connexion entre NEO et la RD41

- **Le Projet NEO :**

La connexion des flux NEO avec la RD41 s'effectue à partir d'un giratoire dénivelé avec le passage de NEO sous l'anneau, la création de 3 branches associées à des bretelles d'entrées et sorties de NEO et de 2 branches pour l'accès au centre-ville et le raccordement à la RD41. Le mouvement RD41/NEO vers l'Est n'est pas possible.



- **Analyse du Département :**

Les perspectives de trafic montrent que la réalisation d'une bretelle permettant le mouvement RD41/NEO vers l'Est générerait un trafic de plus de 5000 véhicules/jour (600 voitures au HPM). Il est surprenant que cette donnée soit utilisée par les bureaux d'études pour démontrer que :

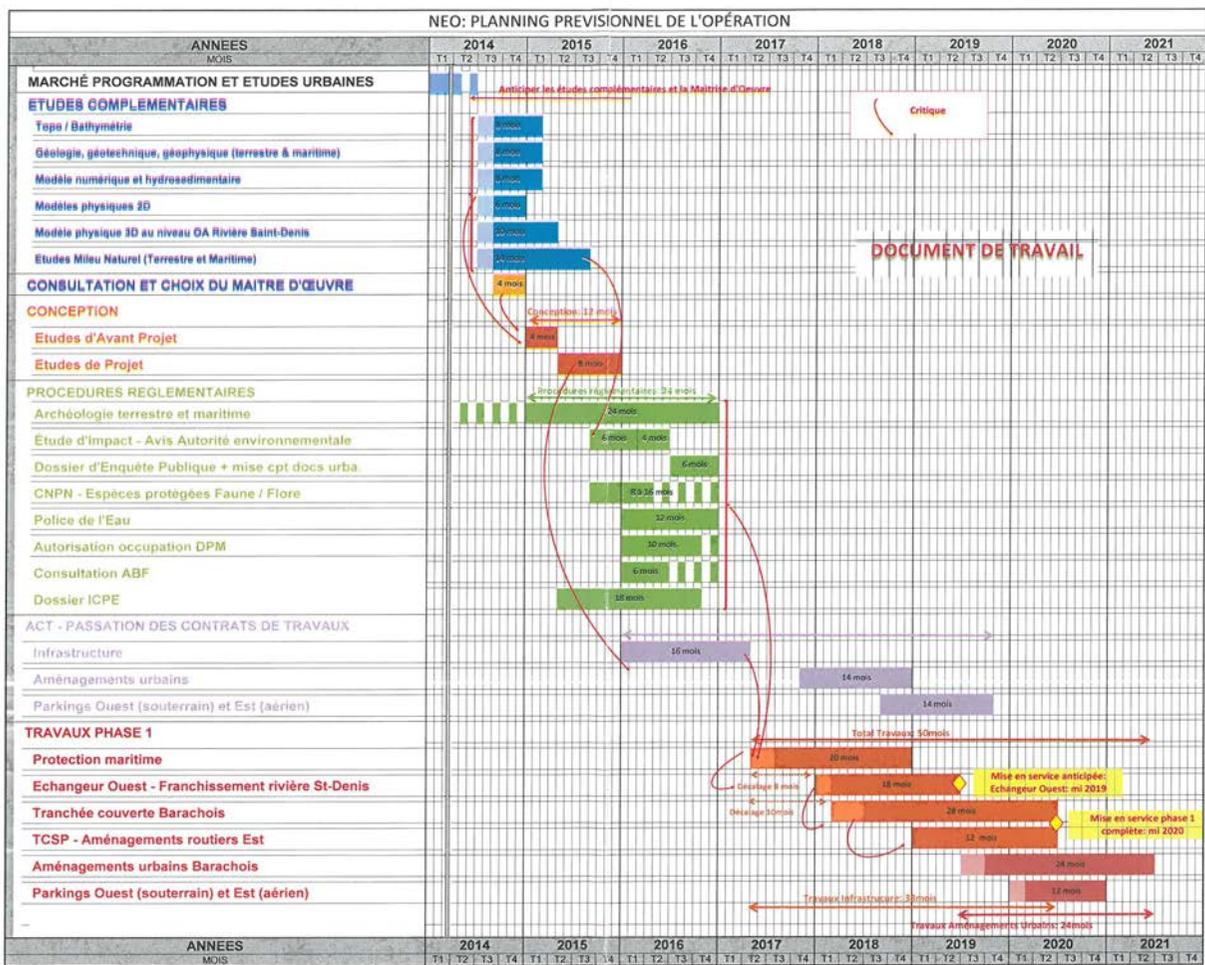
- la réalisation de cette bretelle n'est pas nécessaire
- le trafic de la rue de Nice reste similaire avec ou sans cette bretelle
- le trafic de la rue Labourdonnais augmente

La Ville a précisé lors du COTECH du 6/02/2014 que l'option n'avait pas été écartée. Son coût est de 8 M€. La levée ou non de l'option n'impactant pas le projet, il est proposé de garder les deux possibilités le plus longtemps possible.

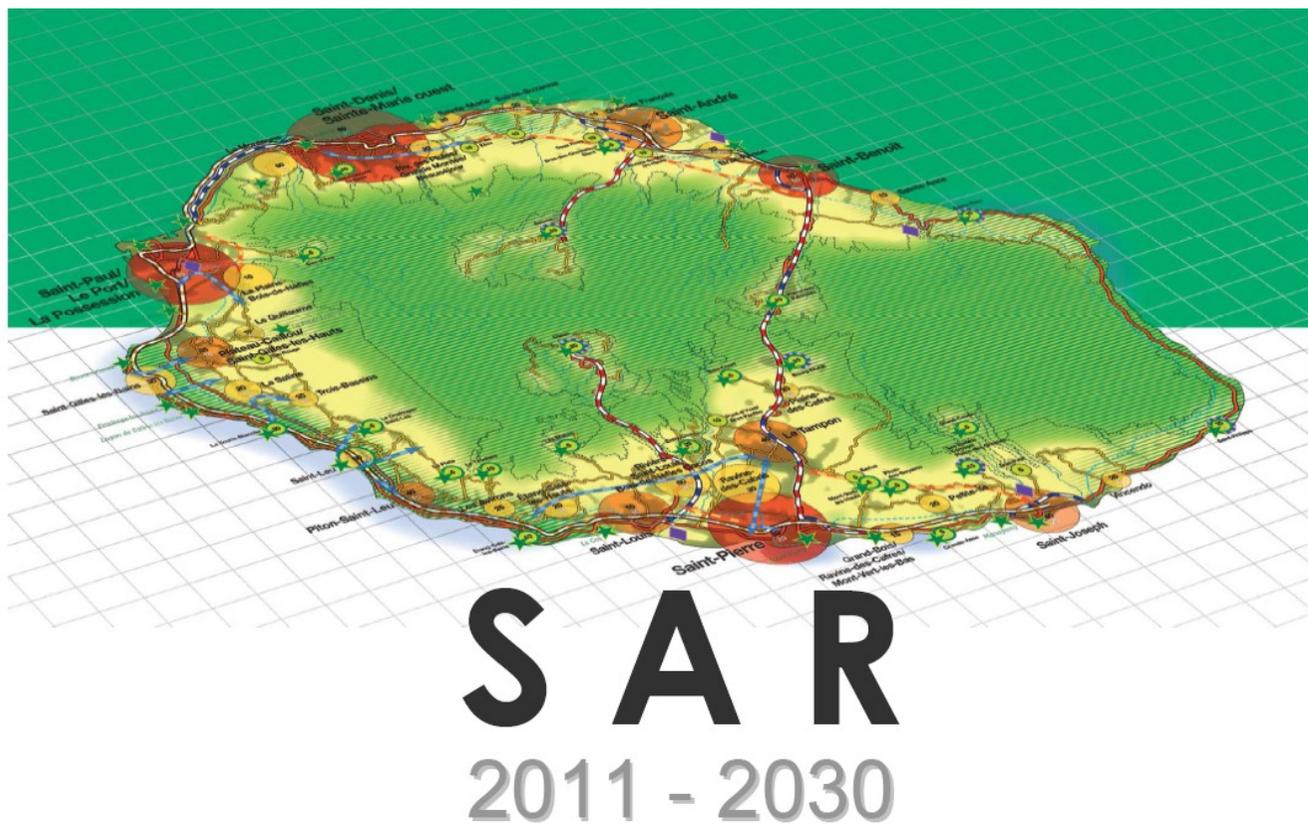
METHODE DE TRAVAIL :

Le Département est invité aux COPIL et COTECH mais aucune réunion de travail n'a été organisée avec lui pour travailler sur la prise en compte du TC dans ce projet excepté lors du démarrage de la mission du prestataire. Les services découvrent le projet en COTECH et font des remarques en direct. A aucun moment, il a été demandé au Département d'émettre officiellement un avis sur le projet. De même qu'aucune réunion de travail entre les gestionnaires de réseaux de TC n'a été organisée.

13. Échéancier de réalisation



14. Extraits du Schéma d'Aménagement Régional 2011-2030



24 octobre 2011

Le cadre général du projet de territoire

Réflexions 2006 \implies Quatre défis à relever

- Le million d'habitants à horizon 2030
- La mondialisation de l'économie dans un contexte de crise
- Les changements climatiques et leurs effets sur la mobilisation des ressources et sur les risques
- Les infrastructures majeures à valoriser



L'armature du territoire

Une organisation hiérarchisée du territoire

■ 4 Pôles principaux (50 lgts/ha)

Saint-Denis / Sainte-Marie Ouest

Saint-Benoît

Saint-Paul / Le Port / La Possession

Saint-Pierre

■ 6 Pôles secondaires (50 lgts/ha)

Saint-André

Plateau-Caillou / Saint-Gilles les Hauts

Piton Saint-Leu

Saint-Louis

Le Tampon

Saint-Joseph

■ 21 Villes relais (30 lgts/ha)

■ 29 Bourgs de proximité (20 lgts/ha)

+ *Des territoires ruraux habités*

Espaces urbanisés en dehors de l'armature urbaine du SAR, souvent déconnectés des différents réseaux, peu denses, occupant une superficie totale de 3 200 ha



L'armature du territoire

La mise en réseau du territoire : la priorité aux TC

Mise en œuvre du réseau régional de transport guidé à articuler à des réseaux locaux plus efficaces,

Affirmation d'un rééquilibrage modal en faveur des transports en commun et des modes doux, en cohérence avec le développement urbain,

Renforcement du maillage routier notamment entre les Hauts et le Bas mais aussi l'amélioration de la RN3 en y identifiant les réseaux TC et les modes doux



Espaces urbains de référence et zones préférentielles d'urbanisation

Espaces à vocation urbaine

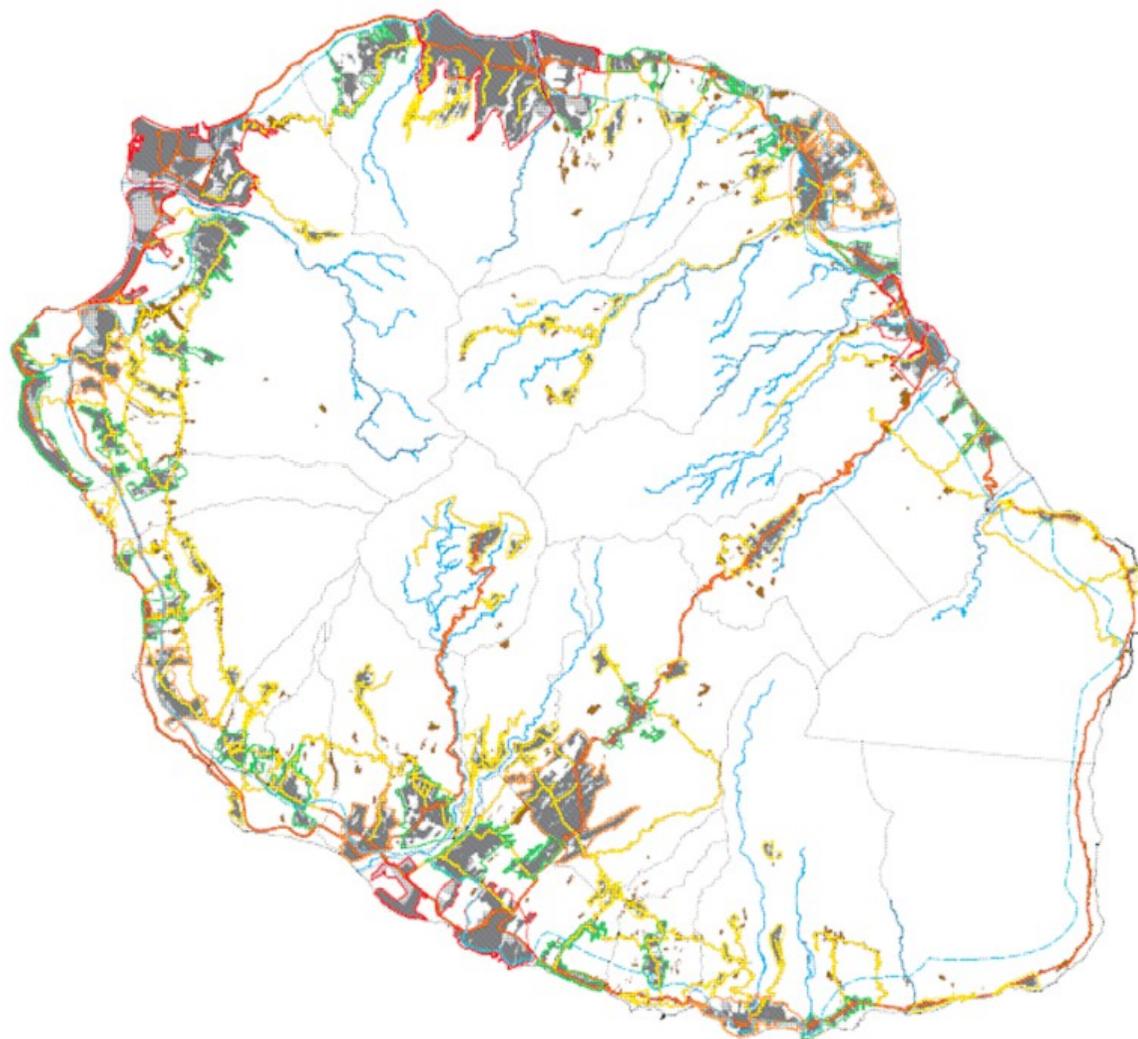
- Espaces urbains à densifier
- Espaces d'urbanisation prioritaire
- ▨ Zones préférentielles d'urbanisation
- Territoires ruraux habités

Limites spécifiques

- ▭ Périmètre du chapitre individualisé valant SMM

Réseau existant

- Réseau routier primaire
- Réseau routier secondaire



13. Synthèse du PDU 2013-2023 de la CINOR



PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2013 / 2023 de la CINOR

Synthèse

Le précédent PDU : un document de planification qui n'a pas été suivi

En 2004, la CINOR a adopté un PDU qui a permis d'améliorer la prise en compte des déplacements dans les politiques publiques, mais qui n'a pas pu être réalisé de façon substantielle car :

- les actions prévues étaient majoritairement conçues en accompagnement du projet régional de Tram Train abandonné en 2010
- la coordination technique et financière des différents partenaires n'était pas suffisamment claire et engageante.

C'est pourquoi il importe aujourd'hui :

- ⇒ de définir des actions concertées et consensuelles pouvant être mises en œuvre en adéquation avec le réalisme budgétaire auquel l'ensemble des partenaires et des acteurs sont aujourd'hui confrontés,
- ⇒ d'associer très étroitement les 3 communes pour qu'elles s'approprient le nouveau PDU comme étant leur instrument dans le domaine des déplacements et de l'aménagement du territoire,
- ⇒ d'associer également la Région et le Conseil Général, dans une vision pleinement partagée des actions pour un développement des modes de transport,
- ⇒ d'articuler le PDU autour d'un projet phare en matière de transport, constituant le fer de lance du développement urbain et économique pour les années à venir, dans l'attente d'un mode de transport régional guidé dont l'échéance reste encore incertaine,
- ⇒ de se doter de moyens en interne permettant d'assurer l'aboutissement des actions proposées et leur suivi dans le temps.

Les principaux éléments du constat

Ces 10 dernières années, le territoire de la CINOR a été confronté à un phénomène d'explosion urbaine ayant notamment conduit à l'urbanisation des mi-pentes, au détriment des espaces agricoles et naturels.

A l'inverse, les centres urbains ne se sont pas développés de façon significative, et tendent aujourd'hui à une paupérisation des activités économiques, administratives et commerciales.

Par ailleurs, les commerces et les emplois continuent de se concentrer sur le littoral (centre ville, le Chaudron, Gillot/la Mare) alors que les zones résidentielles sont en périphérie, ce qui augmente le nombre et la distance des déplacements en voiture.

En premier lieu, il est nécessaire de rechercher un meilleur équilibre entre les poids de population et les principaux pôles d'emplois et de commerces lors des prochaines opérations urbaines, et de s'assurer de la présence ou de la programmation d'une offre de déplacement diversifiée.

Cette situation d'étalement spatial des fonctions urbaines a conduit la plupart des familles, même dans les couches de population les plus modestes, à acquérir un véhicule pour pouvoir aller travailler, faire des achats, des démarches administratives, etc.

De plus, la voiture reste avant tout dans l'esprit des réunionnais un mode de transport individuel, traduisant une situation de réussite sociale. Le nombre de passager dans le véhicule est resté faible, en comparaison avec celui de métropoles qui ont pu développer le covoiturage.

Le développement significatif des besoins de déplacement a généré d'importants trafics sur un réseau routier qui a rapidement atteint ses limites malgré des aménagements récents, avec l'engorgement récurrent des principaux axes desservant l'agglomération.

Si la nouvelle Route du Littoral permettra à terme de régler la question de l'accès Ouest, avec son débouché dans le centre-ville, d'autres points restent aujourd'hui encore en suspens, comme le traitement de la RN2 côté Est, ou encore la desserte de la Montagne.

L'augmentation importante des déplacements en voiture a également conduit à une saturation de l'offre de stationnement sur voirie dans le centre de la capitale, avec un usage massif du stationnement par les employés du centre, au détriment des clients des commerces et des usagers des services publics.

En outre, le faible coût du stationnement à la journée ne permet pas aux transports collectifs d'être économiquement intéressants pour la population.

Dans le même temps, les transports collectifs ont continué à se développer, mais en ne captant que les personnes dépourvues de voiture. Ce développement a donc été essentiellement spatial (meilleure desserte), mais sans recherche d'un meilleur niveau de service en terme de durée de déplacement par rapport à la voiture notamment.

En outre, la connexion du réseau urbain CITALIS au réseau interurbain CAR JAUNE n'a jamais pu être optimisée, ce qui a rendu plus difficile l'usage des transports collectifs.

Au centre de la capitale, où se concentre l'essentiel des pôles générateurs de trafic et des grands projets urbains (Pôle Océan, Barachois, extension du plateau piétonnier...), cette hégémonie de la voiture n'a pas non plus permis un développement des modes doux dont l'usage est resté embryonnaire.

Les aménagements en faveur du vélo visent essentiellement un usage pour le sport et les loisirs, mais rarement pour les déplacements « utilitaires ».

Comme le vélo, la marche à pied est contrainte par la pente des rues et le climat, mais aussi par la mauvaise qualité de bon nombre d'itinéraires piétons, notamment dans les centres urbains, dotés de trottoirs trop étroits.

Même s'il restera quantitativement relativement limité compte-tenu des contraintes existantes, l'usage des modes doux doit être développé en accompagnement des projets urbains et des aménagements d'axes de transport.

Enfin, le constat réalisé a pu mettre en exergue d'autres aspects des déplacements, qu'il importe de ne pas négliger :

- ⇒ une absence d'organisation « publique » des transports de marchandises et les livraisons dans les centres urbains, rendant la situation très difficile à gérer pour les acteurs économiques (commerçants, transporteurs, fournisseurs...) et surtout sources de nombreux ralentissements et blocages de la circulation pour l'ensemble des usagers,
- ⇒ une prise en compte encore réduite des personnes handicapées et à mobilité réduite dans leur chaîne de déplacement,
- ⇒ une recherche de réduction des nuisances liées à la circulation automobile en matière de pollution atmosphérique, de bruit, d'accidents.

Même s'il importe de rappeler que l'impact environnemental global est la première motivation de la démarche PDU, l'importance des besoins plus « basiques » à satisfaire, comme de pouvoir se déplacer pour travailler et pour vivre, conduit à relativiser ces préoccupations. Le territoire de la CINOR est avant tout en présence d'une situation d'urgence.

Dans l'attente de la future Route du Littoral en viaduc intégrant un transport collectif guidé, la recherche d'une solution transitoire offrant une alternative transport (bus et cars) apparaît constituer une urgence dans les 10 prochaines années pour éviter d'affecter la fonction économique de la capitale.

Les enjeux et les objectifs

Une demande globale de déplacement qui va fortement augmenter en 10 ans

La demande de déplacement à l'horizon 2023 est la conjonction d'hypothèses :

Hypothèses socio-économiques :

- + 30 000 habitants d'ici 10 ans, selon les hypothèses du SCOT
- soit de l'ordre de 13 200 logements à réaliser selon les hypothèses du PLH
- des emplois augmentant mais à un rythme moins élevé que la population, ce qui renforcera encore l'attractivité du territoire par rapport à ses voisins

Hypothèses d'évolution de la mobilité

La probabilité que la mobilité continue à croître dans les 10 ans à venir est importante, même si un fléchissement à plus long terme est inéluctable compte-tenu notamment de l'augmentation du prix des carburants.

Pour une hypothèse de croissance moyenne de la mobilité de 1% par an, correspondant à l'évolution récente de la mobilité sur la CINOR, le seul effet de cette évolution va conduire à 10% de déplacements supplémentaires en 10 ans.

Évolution du nombre global de déplacements

La prise en compte simultanée de ces hypothèses conduit à estimer à **177 000 déplacements/jour supplémentaires** à gérer dans 10 ans, ce qui permet de fixer l'ampleur des enjeux à relever au travers du PDU.

Une nouvelle approche du fonctionnement de la ville

Les transports collectifs et les modes doux doivent constituer des éléments de composition urbaine et ne plus être le « service public minimum » à raccrocher après livraison des opérations d'aménagements. A l'inverse, l'aménagement d'un axe de transport doit servir de support au développement urbain.

Une offre de transport à faire évoluer :

quantitativement, avec un axe de transport couvrant l'ensemble du territoire, et offrant une alternative crédible à la voiture

qualitativement, en visant à minima un niveau de service de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), tout en préservant l'avenir quant à l'évolution vers des technologies guidées et ferrées (projet régional à plus long terme).

spatialement, avec une extension du TCSP vers l'Est, permettant d'offrir l'ossature d'un véritable réseau d'agglomération, et devant assurer la desserte à la fois des pôles d'attraction existants (Université, Technopôle, Aéroport, centres urbains...) et des futures zones de développement (Beauséjour, Trois Frères, Quartier Français...)

La desserte du TCSP dans le centre-ville de St Denis doit également évoluer :

- en assurant une desserte directe du Centre Hospitalier de Bellepierre,
- avec une meilleure insertion des bus (véritable site propre, navette...),
- en assurant une meilleure connexion avec les Cars Jaunes (Espace Océan, pôles d'échange à l'Ouest et à l'Est sur le Bd Sud).

En outre, le PDU de la CINOR offre l'opportunité d'une réflexion pour une solution de transport plus globale assurant une meilleure connexion en transport avec les EPCI voisines :

- ⇒ l'insertion d'un site propre bus sur la Route du Littoral permettant la délocalisation d'une partie significative de l'offre de stationnement de St Denis,
- ⇒ une connexion à Quartier Français avec le futur TCSP bus de la CIREST.

Un cas problématique à résoudre : la desserte de la Montagne

Avec l'abandon du Tram-Train, l'enclavement du quartier de la Montagne, desservi par une unique route en lacet, pose le double problème :

- ⇒ de sa desserte actuelle, de mauvaise qualité,
- ⇒ de ses possibilités de développement urbain, potentiellement importantes mais impossibles à envisager en l'état actuel.

Compte tenu des contraintes topographiques, un renforcement de la capacité routière n'apparaît pas être économiquement envisageable.

Une solution de transport câblé tracté au sol de type funiculaire ou de type aérien (téléphérique, télécabine), pouvant constituer une solution adaptée et pérenne, mérite d'être étudiée dans le détail en considérant particulièrement son impact environnemental (avifaune...).

La réduction de la place prise par la voiture dans le centre d'agglomération

Une augmentation de l'usage des transports collectifs pour la desserte du centre d'agglomération nécessite bien évidemment un développement conséquent de l'offre, tant qualitatif que quantitatif.

Mais un transfert modal significatif nécessite également une plus forte pression sur certains usages de la voiture, au travers principalement :

- ⇒ des conditions de stationnement en longue durée des migrants sur la voirie.
Dans le même temps, il importe de favoriser le stationnement résidentiel et le stationnement de courte durée lié au fonctionnement commercial.
- ⇒ des conditions de circulation dans le centre (réaffectation d'une partie de la voirie aux piétons et PMR, aux transports collectifs, aux vélos, à la chalandise...)
- ⇒ de l'organisation d'interfaces pertinentes entre stationnement des voitures et transports collectifs urbains (parc relais sécurisé, tarification attractive, etc....)

C'est pourquoi une forte implication de la ville de Saint Denis, destination de la majorité des déplacements, dans la définition et la mise en œuvre du PDU, est indispensable.

De nouvelles pratiques de mobilité à instaurer

Le PDU doit constituer un document de référence en matière de déplacement et ses préconisations doivent ensuite être déclinées au travers notamment du PLU des communes.

Il importera de définir les nouvelles règles à prendre en compte en matière de densité de logements à proximité des TCSP et de normes de stationnement adaptées à chaque type d'occupation (habitat, activités économiques, commerces, etc...), intégrant le stationnement des vélos, et cohérente avec le niveau de desserte en transports collectifs.

Les scénarios envisagés

À partir des éléments du diagnostic et afin d'atteindre ces objectifs, 4 scénarios de déplacement contrastés ont été définis à l'horizon 2023 :

⇒ **Scénario 0 : Fil de l'eau** : adaptations de l'offre de transports au coup par coup sans vision globale, cohérente et hiérarchisée, en agissant uniquement sur le volet des services, hors infrastructures.

L'absence d'action significative en faveur des transports collectifs et des modes doux ne permettra pas de maintenir les parts modales actuelles.

La croissance des déplacements se portera presque exclusivement sur la voiture.

Les infrastructures routières seront proches de l'asphyxie, avec :

- => une insécurité routière aggravée,
- => une perte de dynamisme économique commercial et touristique,
- => un impact environnemental aggravé.

⇒ **Scénario 1 : Augmenter le nombre de déplacements en transports collectifs, en agissant sur les infrastructures de type TCSP et les niveaux de services** (fréquences, amplitudes) et principalement :

- 1) une nécessaire densification de la tache urbaine actuelle, privilégiant la ville des courtes distances
- 2) le prolongement de l'axe TCSP au-delà du Mail du Chaudron :
 - ⇒ itinéraire littoral jusqu'à Quartier Français
 - ⇒ itinéraire en direction des mi-pentes (Moufia, La Bretagne...)
- 3) la connexion de l'axe TCSP avec le centre-ville de St Denis et, au-delà, avec l'Hôpital de Bellepierre
- 4) un développement du réseau de transport urbain induit par les projets T.C.S.P., avec une hiérarchisation plus marquée des lignes
- 5) la nécessité de hiérarchiser, jalonner le réseau viaire et réglementer les usages

Par une action combinée visant à réduire l'usage de la voiture par une offre de transports collectifs attractive et une densification urbaine, ce scénario permettrait d'envisager le maintien des parts modales actuelles, ce qui constitue déjà un enjeu d'importance compte tenu des tendances lourdes sur le territoire liées à la motorisation des ménages.

Cependant, cette situation correspond à un transfert modal limité de la voiture vers les autres modes de par l'absence de politique de stationnement efficace en centre-ville.

Le niveau de trafic augmente et les infrastructures routières sont également proches de l'asphyxie avec environ 110 000 déplacements/j supplémentaires, nécessitant également un investissement important dans les routes.

Le développement des TCSP et la restructuration du réseau l'accompagnant sont des leviers qui seront mobilisés en faveur du maintien de la part modale actuelle.

Entre 2000 et 2010, le TCSP de Saint-Denis a permis une augmentation significative de clientèle passant de 11 000 voyages/jour à 33 000 voyages/jour. Ce constat rend tout à fait crédible l'hypothèse d'une augmentation des déplacements en TC de plus de 28% en dix ans.

⇒ Scénario 2 : Mettre en place une alternative crédible à l'automobile avec :

- un développement des transports collectifs et des modes doux suivant réellement l'évolution de la demande de déplacement,
- une incitation forte au transfert modal au travers d'une nouvelle gestion de la circulation et du stationnement dans les trois centres urbains, et prioritairement sur St-Denis.

En complément des actions du scénario 1, le scénario 2 intègre :

- 6) l'ouverture du centre de Saint-Denis sur l'océan via le barachois et la nécessité d'assurer la continuité de la future Route du Littoral sur le littoral de Saint-Denis
- 7) la recherche de solution alternative à la route pour la desserte de La Montagne
- 8) une nouvelle gestion du stationnement, particulièrement dans le centre de Saint-Denis
- 9) la constitution d'un véritable cœur de ville à dominante piétonne pour la Ville de Saint-Denis
- 10) le développement d'un réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération

Ce scénario est alors à même :

- ⇒ de faire supporter par les modes alternatifs à la voiture l'essentiel des nouveaux déplacements,
- ⇒ de reconquérir des déplacements s'affectant aujourd'hui sur la voiture,
- ⇒ donc de réduire le trafic automobile et la place de la voiture.

Ce scénario, qui conduit à une plus grande pression tarifaire sur le stationnement longue durée des migrants dans le centre de Saint-Denis, est donc susceptible de générer une augmentation significative de la part modale des transports collectifs et des modes doux, et donc une réduction de la part de l'automobile.

Ce scénario table sur 50 000 voyages/j supplémentaires sur le réseau de transports collectifs et sur le triplement du nombre de déplacements en deux-roues.

De fait, l'objectif général assigné aux P.D.U. d'une « diminution du trafic automobile » en volume et non seulement en part modale, est donc envisageable pour les déplacements en échange avec les centres urbains (Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne) et les principaux pôles générateurs de trafic situés le long de l'axe structurant littoral et la voie de Piémont.

Toutefois, il est important de noter que les efforts financiers et techniques consentis pour le report modal ne parviennent pas à réduire le volume du trafic automobile de façon significative.

⇒ **Scénario 3 : Vers une mobilité durable** : Un scénario avec une forte ambition de réduction des impacts environnementaux.

Ce scénario va au-delà du scénario 2 avec les actions supplémentaires suivantes :

- 11) Le développement de l'auto-partage
- 12) Le développement des véhicules électriques
- 13) Le désenclavement des hauts de la CINOR
- 14) La mise en place d'un contrôle d'accès du centre-ville de Saint-Denis
- 15) Le développement d'un partenariat fort dans le domaine de la logistique urbaine
- 16) La détermination d'actions transversales à initier, soutenir, accompagner, commune à tous les scénarii

Ce scénario préfigure un avenir où l'usage de l'automobile sera fortement contraint, ne serait-ce que pour des raisons purement économiques liées au coût et aux impacts écologiques des carburants.

Dans cette hypothèse, la voiture particulière restera le principal mode de déplacement, mais sa part sera fortement réduite et se répartira entre véhicules particuliers (VP) traditionnels, covoiturage et VP électriques.

A l'inverse, les modes alternatifs à la voiture seront particulièrement développés, soit en mode principal de déplacement, soit en complément de la voiture, avec :

⇒ le doublement du nombre de déplacements réalisés avec les transports urbains,

⇒ un accroissement significatif des déplacements multimodaux via les pôles d'échange, les parcs-relais, les stations vélo, etc....

À noter également que le développement du covoiturage, s'il se base sur l'utilisation de la voiture particulière, réduit de manière notable le trafic, et donc l'ensemble des coûts et des impacts qui y sont liés.

De même, la généralisation des véhicules électriques est de nature à diminuer les nuisances de l'automobile.

La question de la soutenabilité financière, des efforts en investissements (infrastructure, matériel) supplémentaires à consentir se pose néanmoins.

En conclusion, il apparaît que quelque soit le choix de scénario, le trafic automobile que nous connaissons sur le territoire de la CINOR ne faiblira pas dans les 10 ans à venir, mais sera ou non maîtrisé dans sa croissance.

Le curseur se place donc au niveau de la capacité à répondre aux futurs besoins de mobilité induits par le développement du territoire (tant économique que démographique) et à équilibrer ces nouveaux besoins entre les différents modes de déplacements.

L'ambition du PDU ne peut avoir de concrétisation que « dans une vision stratégique d'affectation des crédits pour le développement de modes alternatifs à la voiture, dans le cadre de partenariats à identifier par action et à engager par des actes administratifs clairs et forts en vue de mutualiser les efforts et optimiser dans le temps et l'espace les projets d'aménagement du territoire ».

Le scénario retenu

Des différentes rencontres en ateliers thématiques (juin, septembre, novembre 2011) ou en bilatéral avec les partenaires du PDU (bureaux municipaux, CCIR, comités techniques, etc...), il est ressorti que :

⇒ des 4 scénarios contrastés présentés, le **scénario 2** apparaissait à la fois :

- répondre le mieux aux objectifs du PDU
- constituer la solution économiquement la plus viable
- constituer la solution aux impacts environnementaux maîtrisables et atteignables

⇒ le scénario à retenir devait cependant intégrer à minima :

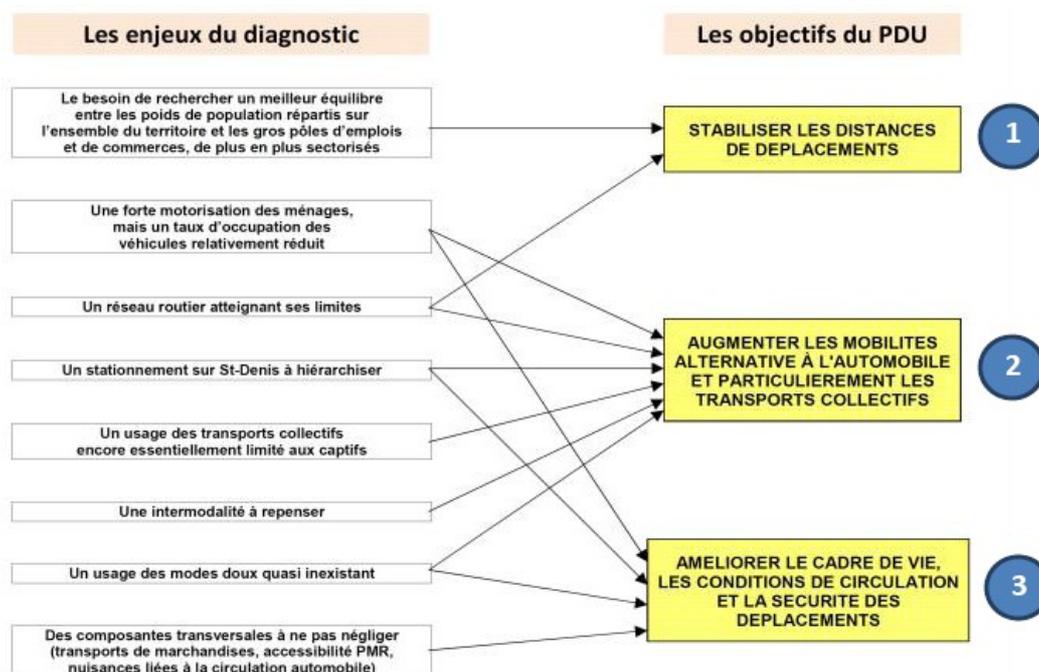
- l'étude des projets d'infrastructures routières et câblées du scénario 3 nécessaire pour évaluer les besoins de déplacements sur les secteurs urbains à forts potentiels de développement, et ce à moyen et à long terme,
- la mise en place d'un véritable projet d'agglomération dans le domaine de la logistique et du transport de marchandises comme indiqué dans le scénario 3,
- la définition de parts modales plus réalistes en ce qui concerne le développement des deux roues (augmentation de 50% du parc).

Le projet de PDU a donc été établi sur la base de ces orientations partagées par l'ensemble des partenaires.

Le projet de PDU et le programme d'actions

Compte tenu de l'évolution démographique, de la spatialisation de l'urbanisation, du phénomène de décohabitation, du taux de motorisation croissant des ménages, de l'offre de services et de loisirs qui appellent à la croissance de la mobilité individuelle, **il convient d'accompagner cette augmentation des déplacements par une offre en transports en commun crédible pour un réel report modal.** Le niveau et la qualité des services sur les volets amplitudes, fréquence, régularité, fiabilité, confort, sécurité seront indispensables pour réussir ce changement de société dans un souci de limitation de la dégradation du cadre de vie.

Au-delà des objectifs réglementaires et transversaux assignés à tout PDU, 3 objectifs finaux peuvent être dégagés :



Le projet de PDU traduit une politique volontariste d'organisation des déplacements sur l'agglomération, conduisant à un **plan d'actions en 33 propositions selon 8 grand axes et représentant :**

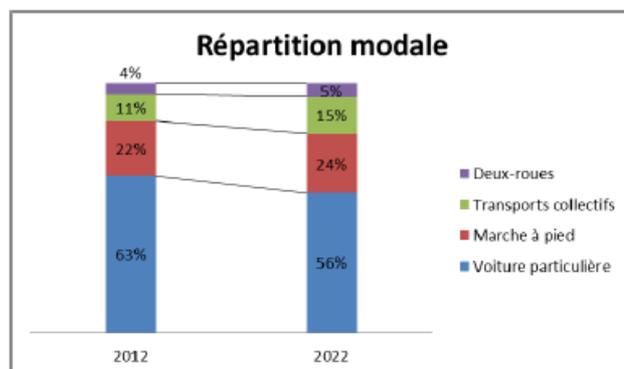
- Un investissement de 22 M€ / an, et une implication forte de divers partenaires,
- Un coût de fonctionnement de 43 M€ / an (à partir de 2020).

Axe d'intervention	Intitulés des actions	Objectifs	Principales actions incidentes	
A	Développement de la performance du réseau de transports urbains et son attractivité	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement de l'infrastructure du TCSP du Chaudron jusqu'à Quartier Français (TCSP Est), (fiche 1.1) Aménagement de l'infrastructure du TCSP Moufia / Bretagne depuis le Mail du Chaudron (fiche 1.2) Prolongement de l'infrastructure du TCSP actuel jusqu'au CHR de Bellepierre via le centre-ville de St-Denis (fiche 1.3) Aménagement de l'infrastructure du TCSP entre le pôle d'échange de Beauséjour et Ste-Marie (connexion au TCSP Est) (fiche 1.4) Réalisation de 4 itinéraires privilégiés en complément du TCSP Est (fiche 1.5) Redéploiement et développement du réseau urbain sur l'ensemble du territoire et renforcement du TAD (fiche 1.6) Mise en place d'un nouveau Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs (SAEIV) : (fiche 1.7) 	1	<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchisation des lignes régulières conduisant à distinguer plusieurs niveaux de ligne : <ul style="list-style-type: none"> lignes structurantes (TCSP) lignes de rabattement des secteurs péri-urbains sur les lignes structurantes lignes urbaines continuant à couvrir le cœur aggloméré du territoire développement du transport à la demande sur les secteurs peu denses navette de centre ville Modification de la qualité de l'offre : <ul style="list-style-type: none"> refonte des amplitudes horaires pour tenir compte des rythmes de vie (soir et week-end) et concept BHNS sur lignes structurantes viser l'AFNOR service information en temps réel dans les bus et aux arrêts et adaptation des matériels en ligne
B	Repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'une nouvelle politique de stationnement dans le centre de Saint-Denis (fiche 2.1) Mise en place d'un nouveau plan de circulation intégrant le TCSP dans l'hypercentre de Saint-Denis (fiche 2.2) Gestion de l'offre de stationnement et de la circulation dans les centres urbains de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne (fiche 2.3) 	1 et 3	<ul style="list-style-type: none"> Parc de proximité et jalonnement des parkings Tarification et zonages afin de satisfaire en priorité le stationnement de courte durée, à proximité notamment des rues commerçantes et des administrations, et favoriser le stationnement résidentiel pour inciter à l'usage des transports collectifs requalification des espaces publics; sur Saint-Denis elle permettra d'assurer la jonction entre le front de mer réaménagé, NEO et le plateau piétonnier
C	Repenser l'intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> Connexion des réseaux et intermodalité (fiche 3.1) Aménagements de pôles primaires et secondaires (fiche 3.2) Aménagements de parc relais en accompagnement des TCSP (fiche 3.3) 	1	<ul style="list-style-type: none"> Création et modernisation de pôles d'échanges qui permettent une articulation qualitative entre transports collectifs, modes doux et les véhicules particuliers ; parking relais à Saint-Denis / Sainte-Marie / Sainte-Suzanne Etude et le cas échéant mise en place d'une billettique interopérable / participer au syndicat mixte des transports Etude des mobilités (enquête ménage) pour adapter les politiques de transport
D	Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements de liaisons inter-quartiers dans la mi pentes et les Hauts (fiche 4.1) Fluidification des trafics sur le boulevard Sud (fiche 4.2) Coordination de schémas directeurs de voirie des différents maîtres d'ouvrage visant une meilleure hiérarchisation du réseau de voirie (fiche 4.3) Refonte du jalonnement routier et de la signalétique sur le territoire (fiche 4.4) Mise à niveau du système de régulation centralisée de trafic de Saint-Denis (fiche 4.5) 	3	
E	Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite	<ul style="list-style-type: none"> Aménagement d'un véritable cœur d'agglomération à dominante piétonne (fiche 5.1) Développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CINOR (fiche 5.2) Mise en place de Pédibus (fiche 5.3) Mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité (fiche 5.4) 	1 et 3	<ul style="list-style-type: none"> Requalification des espaces avec prise en compte de l'accessibilité PMR, la création d'aménagements spécifiques pour les vélos et création de zones de rencontres Favoriser la complémentarité vélo/ TC et développer les stations vélo et les hub décarbonés pour recharge de vélo à assistance électrique au moyen de panneau photovoltaïque
F	Organiser les transports de marchandises pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un groupe de travail sur le transport de marchandises en ville pour une meilleure connaissance des enjeux et la proposition d'un plan d'action (fiche 6.1) Meilleur organisation des livraisons de marchandises en ville par déclinaison du plan d'actions (fiche 6.2) 	3	
G	Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain (fiche 7.1) Favoriser les déplacements des habitants des quartiers prioritaires (CUCS/ZUS/ZFU) (fiche 7.2) Etude de solutions alternatives pour la desserte du quartier de la Montagne (fiche 7.3) 	1, 2 et 3	<ul style="list-style-type: none"> Favoriser les villes de courtes distances, densifier l'urbanisation autour des TCSP et limiter l'urbanisation dans les zones périphériques peu denses ne pouvant correctement être desservies par les transports publics, Réaliser des plans de déplacements de quartier
H	Viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile	<ul style="list-style-type: none"> Incitation et accompagnement à la réalisation de Plans de Déplacements d'Entreprise (fiche 8.1) Développement du covoiturage (fiche 8.2) Sécurisation des déplacements (fiche 8.3) Mise en place des outils d'évaluation du PDU (fiche 8.4) Favoriser une politique minimisant l'empreinte Carbone (fiche 8.5) Actions de communication sur les déplacements, le PDU, et les enjeux environnementaux et climatiques, visant à un changement des comportements (fiche 8.6) 	3	<ul style="list-style-type: none"> création de zones 30 / audit de sécurité / création d'un guichet d'enregistrement des points noirs / partenariat étroit avec les forces de polices et de gendarmerie / création d'une brigade d'intervention rapide observatoire des déplacements territorialisé à la CINOR / comité de suivi de réalisation du PDU avec des indicateurs techniques et environnementaux et donc mobilisation d'un chef de projet mobilité renouvellement de parc de bus et parc de véhicules CINOR moins polluants

L'évaluation environnementale

A travers ses objectifs, le PDU intègre de manière transversale la préservation de l'environnement, en particulier concernant la qualité de l'air, la protection de l'atmosphère et l'utilisation rationnelle de l'énergie conformément à la loi LAURE du 30 décembre 1996.

Les objectifs de répartition de part modale visent essentiellement à diminuer l'utilisation de la voiture individuelle au profit de l'usage des transports collectifs et de la marche à pied.



Lors de l'état initial de l'environnement, l'analyse transversale des enjeux a permis d'identifier des zones du territoire de la CINOR présentant une compilation de sensibilité environnementale à mettre particulièrement en évidence, à savoir :

- Le secteur de la ravine Saint-Denis à la Montagne,
- L'environnement proche des axes principaux de traversée de la ville de Saint-Denis,
- Les pentes et les hauts de la ville de Saint-Denis,
- Les bas et les mi-pentes de Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne, incluant le bocage de Sainte-Suzanne,
- Les hauts de Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne.

L'évaluation environnementale des 33 actions du PDU a concerné 9 thématiques :

- **Les thématiques en lien direct avec le PDU :**
 - La qualité de l'air et les effets sur la santé,
 - Le bruit et les effets sur la santé,
 - Le climat, les gaz à effet de serre et la consommation d'énergie,
 - La consommation d'espace.
- **Les thématiques en lien avec les spécificités du territoire réunionnais et de la CINOR :**
 - Le milieu naturel,
 - L'eau,
 - Le patrimoine culturel, architectural et archéologique,
 - Le paysage,
 - Les risques naturels et technologiques.

LA QUALITE DE L'AIR ET LES EFFETS SUR LA SANTE

En termes de qualité de l'air, l'évolution des normes des émissions des moteurs à combustion entraîne une tendance à l'amélioration moyenne de la qualité de l'air pour la plupart des polluants. Malgré la hausse du trafic routier, les émissions globales de la plupart des polluants est à la baisse d'ici à 2022, excepté le protoxyde d'azote (N₂O) et le dioxyde de carbone (CO₂), qui sont des gaz à effet de serre impliqués dans les changements climatiques.

Cette amélioration moyenne n'empêche pas des aggravations localisées de pollution atmosphérique, par exemple sur des secteurs peu ventilés subissant une hausse de la congestion du trafic.

Le protoxyde d'azote est un polluant ayant des impacts sur la santé. Ainsi, l'augmentation de sa concentration, associée localement à celle d'autres polluants atmosphériques, pourrait induire des effets à moyen ou long terme sur la santé des habitants vivants à proximité des axes routiers les plus fréquentés.

Aucune des hypothèses d'application du plan d'actions ne permet d'empêcher la forte augmentation des émissions N₂O, qui est un puissant gaz à effet de serre, majoritairement produit ici par la circulation des poids lourds.

LE BRUIT ET LES EFFETS SUR LA SANTE

Concernant le bruit, les multiples actions permettant de fluidifier le trafic sur les axes majeurs tels que le boulevard sud, les dessertes des quartiers de Saint-Denis, etc. vont permettre de limiter le temps de congestion des axes majeurs de trafic, et donc la durée d'exposition des riverains concernés. La piétonisation du centre ville de Saint-Denis réduirait significativement l'exposition de la population concernée et par conséquent les éventuels effets sur leur santé.

LE CLIMAT, LES GAZ A EFFET DE SERRE ET LA CONSOMMATION D'ENERGIE

Concernant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre associées, aucune des hypothèses d'application du plan d'actions retenu ne permet de réduire les émissions de CO₂ ou la consommation d'énergie liée aux déplacements par rapport à 2012. L'hypothèse haute induit une hausse des émissions de CO₂ et de la consommation d'énergie de 12% (contre 26% pour l'hypothèse basse et 49% au fil de l'eau).

Le plan d'action du PDU va donc générer une augmentation de l'ordre de 46.000 tonnes des émissions de CO₂ et de 14.000 tonnes des consommations de carburant par rapport à 2012 (hypothèse haute) ; ces chiffres sont respectivement de 102.000 tonnes de CO₂ et de 32.000 tonnes de carburant dans le cadre de l'hypothèse basse.

LA CONSOMMATION D'ESPACE

L'impact du plan d'actions du PDU sur la consommation d'espace est estimé à 2,66 hectares, ce qui est relativement faible au regard des enjeux et de la superficie de la CINOR. A ce stade de l'évaluation environnementale, il n'est intégré ni la voie de Piémont, ni la voie des Hauts, car non prévues d'être réalisées dans la durée de réalisation de ce PDU.

LE MILIEU NATUREL

Concernant le milieu naturel, la piétonisation du centre-ville de Saint-Denis ainsi que la réorientation de voies en TCSP devraient diminuer la pression anthropique sur les espèces menacées du centre ville. A noter le tracé du TCSP à Sainte-Suzanne qui traverse la zone humide du Bocage (ZNIEFF), cependant déjà traversée par une voie de circulation relativement fréquentée. Le milieu naturel doit être pris en considération dans les études liées à la création de liaisons par câble et de création de voiries (Piémont et des Hauts).

L'EAU

L'impact du plan d'actions du PDU sur l'eau devrait être faible à condition de traiter les eaux de ruissellement des parkings créés et de protéger les points de captage lors des travaux de création d'infrastructures. Il faut cependant signaler que la pression globale sur l'eau (de surface, souterraine et côtière) va s'accroître de part l'augmentation du trafic, liée à l'accroissement démographique.

LE PATRIMOINE CULTUREL, ARCHITECTURAL ET ARCHEOLOGIQUE

Le patrimoine culturel et architectural sera particulièrement préservé et mis en valeur par la piétonisation de Saint-Denis.

Concernant le patrimoine archéologique, il n'existe pas à ce jour de cartes, de zonages ou d'inventaires de sites archéologiques (en cours d'élaboration). Cependant, certaines zones présentant des enjeux archéologiques sont pressenties sur le territoire CINOR, à savoir les environs de la préfecture actuelle, à Saint-Denis, au niveau du Barachois et du bas de la rivière qui comprenaient les anciens jardins du Roi avec des activités de minoterie, de bouche et de réparation de bateaux.

LE PAYSAGE

La mise en valeur du paysage urbain de Saint-Denis sera réelle grâce à la piétonisation de son centre-ville et la requalification urbaine, notamment sur le front de mer. Le paysage doit être pris en considération dans les études liées à la création de liaisons par câble et de création de voiries (Piémont et des Hauts).

LES RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

En terme de risques naturels, le tracé du TCSP jusqu'à Quarter Français est soumis à des risques d'inondation, en particulier à Sainte-Suzanne. Le parc relais prévu à Quartier Français est également en zone inondable. Les risques naturels devront être pris en considération dans les études liées à la création de liaisons par câble et de création de voiries (Piémont et des Hauts).

Le transport de marchandises dangereuses sera un aspect indispensable à prendre en considération par le groupe de travail sur le transport de marchandise en ville pour identifier les risques et les maîtriser. Le transport de marchandises dangereuses augmentant avec l'activité économique et la démographie, les risques liés sont également susceptibles de s'accroître.

En synthèse, les impacts du projet de PDU 2013 – 2023 pour chacun de ses huit objectifs peuvent être résumés selon l'approche graphique intuitive ci-dessous.

	Objectif n°1 : Développement de la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité	Objectif n°2 : Repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement	Objectif n°3 : Repenser l'intermodalité	Objectif n°4 : Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération	Objectif n°5 : Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Objectif n°6 : Organiser les transports de marchandises pour en améliorer l'efficacité et réduire les impacts	Objectif n°7 : Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain	Objectif n°8 : Viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile
Qualité de l'air (liée au projet sur la santé)	○	○	○	○	○	○	○	○
Qualité de l'eau (liée au projet sur la santé)	○	○	○	○	○	○	○	○
Émission, GEP & consommation d'énergie	○	○	○	○	○	○	○	○
Consommation d'eau	○	○	○	○	○	○	○	○
Risques naturels	○	○	○	○	○	○	○	○
Tr	○	○	○	○	○	○	○	○
Patrimoine culturel, architectural et archéologique	○	○	○	○	○	○	○	○
Transport	○	○	○	○	○	○	○	○
Risques naturels & technologiques	○	○	○	○	○	○	○	○

L'évaluation environnementale des actions du PDU a mis en évidence des points de vigilance au regard de l'environnement. Face à ces points de vigilance, il est proposé des mesures pour atténuer, réduire voire éliminer les impacts sur l'environnement ou les compenser.

Les principales mesures concernent le futur TCSP Est qui va traverser des zones soumises à des risques naturels, en particulier le risque inondation, et une ZNIEF au niveau du bocage de Sainte-Suzanne. Ces paramètres seront à prendre en considération dans les études de faisabilité concernant le tracé définitif et le dimensionnement des ouvrages.

Il sera nécessaire d'étudier dans le dimensionnement des actions du PDU les effets sur le bruit, la qualité de l'air, les espèces menacées, etc. Cela concerne plus particulièrement le TCSP vers Beauséjour, les futures voies de circulation ou les modifications dans les règles de circulation dans le centre ville de Saint-Denis et sa périphérie.

Dans les études de faisabilité concernant les projets de transport par câble, de voies des hauts et de Piémont, une analyse environnementale spécifique doit être intégrée dans les études de faisabilité et servir d'aide à la décision.

Le projet de PDU 2013 – 2023 prévoit la création d'un observatoire des déplacements et la nomination d'un Chef de projet mobilité. Une mission de l'observatoire des déplacements sera de suivre et d'analyser les indicateurs pertinents du PDU (par exemple, le suivi des polluants atmosphériques, la distance annuelle parcourue par mode de déplacement, etc.)

16. P 26 à p 35 du dossier ANRU PRU NEL

Préconisation du PLH 2010 / 2015 en en terme de production	CINOR	St Denis	M.O.V
Locatif social	4.237	2.735	125
LES	621	265	8
PTZ	2.920	1.445	36
Privé (Accession/ Locatif)	5.421	2.935	81
	13.200	7.380	280

b) La production

Le quartier M.O.V est susceptible d'accueillir 280 nouveaux logements tous secteurs confondus (intermédiaires et privés), soit 4% de la production attendue sur la durée du PLH.

A ce jour, 43 LLS ont été livrés par la SHLMR sur l'opération Calveen et 78 par la SODIAC sur l'opération St-Jacques, soit un total de 121.

L'objectif de 125 logements sociaux sur la durée du PLH est donc quasiment atteint alors que nous ne sommes qu'à mi-période.

A noter que les études du PLH mis en révision dressent dans le diagnostic le même constat de surabondance de logements sociaux, de défaut de mixité et de besoins en réhabilitation. Les effets de la défiscalisation n'ont pas eu d'impact sur ce secteur peu attractif et qui vit l'enclavement. En effet, malgré sa proximité avec le centre ville Vauban / Marcadet / Océan reste marqué par la prédominance du logement social et de l'habitat précaire et insalubre".

Nous ne disposons pas pour l'instant de données sur les livraisons de logements dans le parc privé. Nous en observons cependant relativement peu en arpentant le secteur et les objectifs fixés risquent d'être beaucoup plus difficile à atteindre, ce qui devrait aggraver la part prépondérante du logement social sur le secteur et marquer encore un peu plus l'absence de mixité sociale.

F. LES EQUIPEMENTS ET ESPACES PUBLICS, SERVICES, COMMERCES

1. DES EQUIPEMENTS PUBLICS A DEVELOPPER

La mise à niveau et la requalification indispensable des équipements et services publics a demandé à la Ville un effort permanent depuis plusieurs années. Cet effort a porté sur l'ensemble des équipements et services publics existants : scolaires, sportifs, administratifs, culturels et sociaux, ainsi que sur les travaux d'assainissement, les infrastructures routières et le cadre de vie ...

Cet effort de la ville s'est porté sur de nombreux secteurs de Saint-Denis mais par sur le périmètre M.O.V comme le démontre les données ci après.

Le secteur souffre en effet d'un retard criant sur à peu près tous les plans :

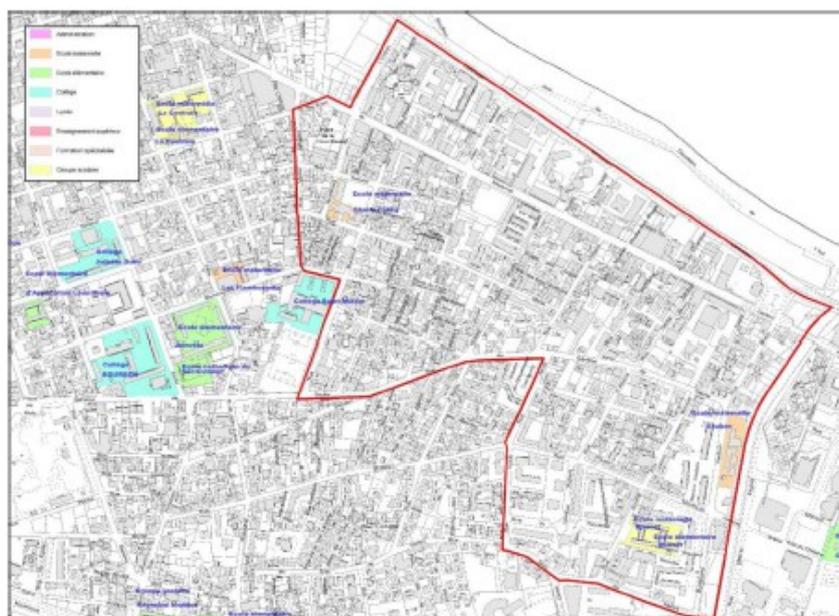
- ✓ Ecoles,
- ✓ Cultures,
- ✓ Sports & loisirs,
- ✓ Services à la population,
- ✓ ...

a) *Groupes scolaires*

Le secteur est particulièrement dépourvu en matière d'équipements scolaires. Il n'y a en effet aucun collège, ni lycée.

Les groupes scolaires qu'ils abritent se trouvent en périphérie de secteur laissant le centre du périmètre totalement dépourvu.

Implantations des groupes scolaires sur M.O.V.



Le groupe Bouvet (maternelle et élémentaire) est relativement ancien. Son positionnement au cœur d'un groupe HLM est source de nuisance régulière du fait de l'absence d'aires de loisirs et d'espace publics au cœur du groupe ainsi que dans le quartier. La cour de récréation sert en effet de lieu de pique-nique, de bataille de chien, de rassemblements en tous genres le soir et le week-end ce qui n'est pas sans générer de nombreuses dégradations. Malgré cela, l'entretien courant assuré par la commune permet de le conserver en bon état.

Les écoles Vauban et Calmy sont plus récentes (une vingtaine d'année) et ne rencontre pas de problèmes d'entretien particulier.

Les 3 groupes sont par contre confrontés au même problème d'absence de stationnements, ce qui pose des problèmes d'engorgement des voies de circulation aux heures de débuts et de fin de cours (voire des problèmes de sécurité pour les enfants sur Calmy).

Effectifs et capacités constatés en maternelle et primaire

Ecoles	Nb classes 2012	Nb places 2012	Effectif 2012/2013
Elémentaire Bouvet	19	467	459
Maternelle Bouvet	6	156	153
Maternelle Vauban	7	182	161
Maternelle Gisèle Calmy	5	140	130
	37	945	903

Besoins théoriques en établissement de la maternelle au lycée

Maternelle	
Nb enfants en âge d'être à la maternelle du secteur	575
Nb enfants inscrits sur une maternelle du secteur	444
Nb de classes nécessaires pour cet effectif théorique maximal (28 élèves par classe)	21
Nb de classes disponibles sur le périmètre	21
Nb écoles nécessaires pour cet effectif (7 classes par école)	3
Nb écoles disponibles sur le secteur	3

Ecole primaire	
Nb enfants en âge d'être en primaire	596
Nb enfants inscrits sur une école primaire du secteur	459
Nb de classes nécessaires pour cet effectif théorique maximal (28 élèves par classe)	21
Nb de classes disponibles sur le périmètre	19
Nb écoles nécessaires pour cet effectif (20 classes par école)	1
Nb écoles disponibles sur le secteur	1

Collège	
Nb enfants en âge d'être au collège	472
Nb de classes nécessaires pour cet effectif théorique maximal (30 élèves par classe)	16
Nb de classes disponibles sur le périmètre	0
Nb collèges nécessaires pour cet effectif (28 classes par collège)	1
Nb collèges disponibles sur le secteur	0

Lycée	
Nb jeunes en âge d'être au lycée	372
Nb de classes nécessaires pour cet effectif théorique maximal (30 élèves par classe)	12
Nb de classes disponibles sur le périmètre	0
Nb lycées nécessaires pour cet effectif (45 classes par collège)	0
Nb lycées disponibles sur le secteur	0

Les écoles maternelles et élémentaires ne sont pas saturées et sont en nombre suffisant pour les besoins du quartier. Leur positionnement laisse par contre à désirer comme le montre la carte puisque qu'elles sont toutes positionnées en périphérie de secteur.

Si l'on regarde la population théorique pour les collèges, on se rend par contre compte que si un collège 700 extensible 900 (standard actuel) ne se justifie pas totalement, un collège 500 extensible 700 aurait lui toute sa place, surtout lorsqu'on considère que le quartier voisin des Camélias ne dispose pas non plus de collège.

L'absence de lycée n'a elle rien normal au regard du faible effectif potentiel, de la présence des 3 lycées au niveau de Champ Fleuri et de la plus grande mobilité des lycéens.

b) Espaces culturels

Le constat est assez accablant pour le secteur. Ce dernier ne dispose en effet d'aucun équipement culturel.

Les équipements les plus proches sont :

- le théâtre et les archives départementale sur la périphérie Nord – Est du secteur,
- le Palaxa (Butor) réhabilité récemment,
- l'espace Fabrik (Butor) qui a bénéficié d'un programme récent de réhabilitation sur la période 2006-2007 dans le cadre d'une opération isolée financée par l'ANRU,
- l'espace Château Morange qui est traité dans le cadre de l'opération PRU Camélias.

c) Lieux de pratique sportive et de loisirs

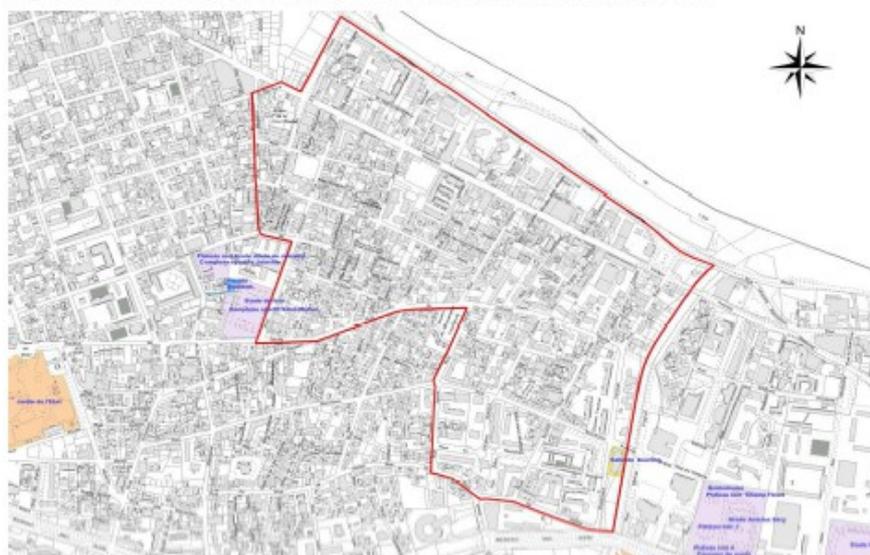
Le constat est à peine plus satisfaisant que pour les équipements culturels. Le périmètre M.O.V n'est équipé d'aucune installation sportive.

Il est bordé par le complexe de Champ-Fleuri au Nord-Est et par les équipements du collège privé Saint-Michel ainsi que la piscine privée Aqua Bob à l'Ouest.

Il n'existe pas non plus de structures de loisirs gratuites, type boulodrome.

Seul le bowling, en limite Est du périmètre apporte une réponse « payante » aux besoins de la population.

Implantation des équipements sportifs et de loisir autour de M.O.V.



d) Services publics et administration

Le périmètre est là aussi pauvrement pourvu Il ne dispose que d'une Maison de l'Emploi et d'une Maison de Quartier, toutes situées sur le quartier Vauban, en limite nord-est du secteur.

Implantation des services et administration sur M.O.V.



2. LES SERVICES ET COMMERCES

L'armature d'activités présente sur le périmètre opérationnel Ces activités, regroupées autour de 4 polarités, s'articulent autour des centralités de Vauban et du linéaire du bas de M. Leclerc, structurées par les axes Nord/Sud du BD Vauban-rue Bouvet-ruelle Turpin, et l'axe TCSP/M. Leclerc-Av. de Lattre de Tassigny.

Un peu plus de 1.100 cellules commerciales et de services à la personne ont été recensées début 2013, représentant une moyenne de 66 structures pour 1000 habitants.

A cela il convient d'ajouter 146 artisans inscrits à la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.

L'environnement concurrentiel proche est important, avec le pôle hyper centre qui représente 85.000m² de surface de vente (dont 36 000m² de GSM) et le pôle Est qui s'étend de Sainte- Clotilde au quartier du Chaudron où sont localisées les principales zones d'activités industrielles et à vocation commerciale de l'agglomération.

Cette concurrence va encore s'accroître avec la livraison de l'opération Espace Océan qui va certes amener plus de 600 ménages en limite de périmètre mais va aussi livrer près de 18.000 m² de commerces.

Sur le périmètre opérationnel de rénovation urbaine, la répartition des activités est assez classique :

Industries	
Industries Agro-alimentaires	2
BTP	15
Autres industries	10
	27

Commerces	
Commerces alimentaires	72
Commerces non alimentaires	171
	243

Services	
Tourismes, loisirs et services associés	23
Institutions financières et conseils aux entreprises	66
Transports	9
TIC et R&D	8
Autres services	761
	867

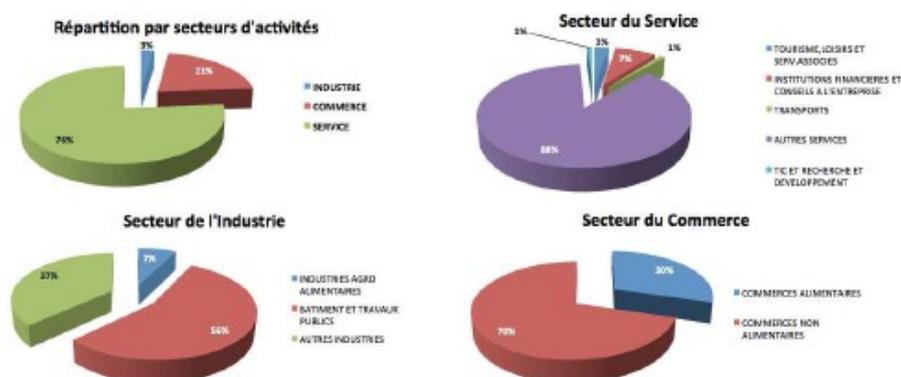
La très forte majorité de ces structures relève de la petite, voire de la très petite entreprise.

Il est à noter que cette prépondérance des activités de service et à un degré moindre d'alimentation est caractéristique du quartier et le différencie nettement du reste de Saint-Denis.

Une analyse plus détaillée permet de dire que la majorité des structures exercent une activité le plus souvent indispensable de la vie quotidienne (boulangerie, coiffeurs, esthéticien, garagiste...). De fait, les particuliers résidents forment l'essentiel de la clientèle des entreprises. Des enseignes comme Ravate ou le pôle Cycle font figure d'exception dans le paysage.

Cette prépondérance des services à la vie quotidienne permet aux entreprises de résister relativement bien aux effets de la crise économique.

L'âge moyen des entreprises artisanales est ainsi proche de 7 ans soit 2 ans de plus que la moyenne de l'île. 44 % des exploitations exercent même depuis plus de 10 ans, soit un taux excédant de 12 points celui du Département. Ceci est révélateur d'un attachement de ces entrepreneurs au quartier au-delà des difficultés rencontrées.



Au-delà des difficultés liées à la crise que les entreprises peuvent rencontrer, elles sont soumises à diverses contraintes et handicaps liés à leur environnement urbain. Sans être exhaustif, on peut citer les remontées les plus appuyées de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat :

- ✓ La sécurité des biens et des personnes :
 - Protection des biens des entreprises (dérapages des manifestations),
 - Actions en faveur d'une baisse de la délinquance.

- ✓ L'immobilier d'entreprises :
 - Accessibilité aux locaux : stationnement (entreprise, clientèle et livraison),
 - Traitement des nuisances sonores, olfactives,
 - Gestion des déchets (stockage et collecte)

- ✓ Le cadre de vie :
 - Réfection des voiries et trottoirs,
 - Réhabilitation du bâti,
 - Fluidité des circulations routières,

Au delà de ces attentes, il convient de souligner que la vitalité et l'attractivité du quartier sont étroitement liées à la présence de services et commerces de proximité.

Ces activités de proximité impactent :

- ✓ l'identité et l'image de la cité, à travers la mise en valeur de savoir-faire,
- ✓ l'attractivité résidentielle et économique,
- ✓ la vitalité d'un quartier, à travers l'animation et la création de liens sociaux,
- ✓ la prévention contre l'insécurité urbaine,
- ✓ l'insertion professionnelle et l'emploi,
- ✓ la fiscalité locale.

De façon réciproque, la santé du tissu artisanal local dépend de la place qui lui est réservée dans le cœur urbain.

En conclusion, les enjeux identifiés dans cette première phase d'analyse sur le devenir économique de ce territoire, permet d'envisager plusieurs niveaux d'intervention :

- ✓ Un accompagnement des activités existantes (maintien/ consolidation, soutien à l'investissement, relance de la dynamique collective...),
- ✓ Un vrai traitement des bâtis et voiries pour redonner une attractivité visuelle aux commerces,
- ✓ Un réel travail sur la modification de l'environnement urbain (liaisons entre les espaces commerçants, accessibilité, cheminement, stationnement...).

Une réaction et un traitement rapide sont d'autant plus importants pour les commerçants du bas de la rue Maréchal Leclerc que l'ouverture de l'Espace Océan à échéance 2019 va leur générer une concurrence très forte et beaucoup proche que celle du centre-ville. L'intégration de l'Espace Océan dans l'environnement direct de MOV semble donc indispensable à prendre en compte.

3. LES ESPACES PUBLICS

Comme cela a déjà été évoqué dans ce rapport, l'absence d'espace public est un véritable handicap pour le développement d'une véritable vie de quartier.

A Vauban, les rares espaces publics se confondent avec les espaces collectifs adjacents aux logements sociaux. Souvent le foncier, propriété du bailleur est entretenu par celui-ci. La lisibilité de ces espaces est difficile et leur mise en valeur limitée. Parfois, les lieux de respiration entre les logements individuels servent plus de zone de dépôt d'ordures que de lieu de convivialité.

Faute d'espaces organisés et d'aménagements urbains, la population se crée ses propres espaces à partir de ce qu'elle peut, comme la cour de l'école Bouvet, avec toutes les conséquences que cela peut avoir en terme de dégradation ou de sécurité.

Cette situation, remontée fréquemment par la population auprès des élus de quartier est d'autant plus frustrante que le périmètre de M.O.V est entouré d'espaces publics comme le littoral, Champ-Fleuri ou le Cœur Vert Familial mais en est coupé par de grands axes peu perméables.

G. LES CIRCULATIONS ET LES DEPLACEMENTS

La CINOR travaille actuellement à la mise en place d'un Plan de Déplacement Urbain sur son territoire.

Ce PDU est soumis à enquête publique et sera approuvé cette année. Il préconise pour le secteur un développement des modes doux via la création de piste cyclable, la rénovation et l'élargissement des trottoirs ainsi qu'un étoffement du réseau de transport en commun.

Ces préconisations devant se faire, si besoin, au prix de la suppression de certains couloirs de circulation ou de stationnement.

1. Plan de circulation

Nous observons un véritable problème de liaison entre le littoral et la partie sud périmètre. Il n'y a en effet pas de barreaux liaisons dignes de ce nom orientés Nord / Sud. La ruelle Pavée a bien cette vocation, tout comme la ruelle Camp Jacquot et la rue Voltaire mais nous leur absence d'alignement et leur étroitesse ne leur permettent pas de tenir ce rôle.

Les traversantes Est / Ouest ne sont pas satisfaisante non plus. La rue Maréchal Leclerc, axe principal du périmètre, fait place au TCSP (Transport en Commun en Site Propre) et ne permet pas aux voitures de se dégager ou de traverser facilement.

Comme évoqué précédemment, l'accès au littoral est coupé par la Route Nationale mais même l'accès à celle-ci ne se fait que difficilement.

En dehors des trois axes principaux que sont les rues Maréchal Leclerc, De Gaulle et Monthyon, les rues sont globalement très étroites et souvent dépourvues d'alignement ce qui génère facilement des bouchons lors du ramassage des poubelles ou dès qu'un véhicule stationne mal.



2. Transports en commun

Le quartier est traversé d'Est en Ouest par le TCSP bus de la CINOR. Toute la rue Maréchal Leclerc est donc particulièrement bien desservie et permet un accès facile aux différents points névralgiques de la commune.

Le reste du périmètre est, lui, mal, voire pas, connecté au réseau. Il faut dire que le calibre des voiries est peu propice au passage de bus, même de petite taille.

3. Modes doux de transport

Le vélo et la marche à pied sont particulièrement peu encouragés sur le secteur. Les trottoirs y sont en effet très étroits et en mauvais état tandis que les pistes cyclables sont quasi-inexistante.

4. Stationnement

On observe globalement un déficit de stationnement sur l'ensemble du périmètre. Cette absence est particulièrement notable au niveau de la rue Maréchal Leclerc ce qui rend encore un peu plus compliqué l'accès aux différents commerces.

Paradoxalement, outre la maîtrise foncière de certaines parcelles, c'est bien à une diminution de l'offre de stationnement, via la suppression de couloir entier, qu'il faudrait procéder pour pouvoir offrir au secteur un maillage fluide, propice aux passages des transports en commun et au développement des modes doux préconisé par le PDU.

Il faudrait donc, parallèlement à la suppression de ces places de stationnement en surface, permettre la construction de parkings collectifs en ouvrage.

IV. CONCLUSION

La Réunion dans son ensemble souffre d'un retard de développement par rapport à la métropole et connaît un contexte économique et social nettement plus dégradé comme en atteste le taux de chômage, le niveau scolaire ou simplement l'existence d'indicateur de l'INSEE propres aux DOM (raccordement au tout à l'égout, équipement des logements en eau chaude, habitations de fortune, ...).

Cet écart entre l'île et le reste du pays se vérifie encore lorsque l'on compare Saint-Denis à une ville de taille équivalente comme Angers :

- Taux de chômage 2 fois plus important,
- Taux de bénéficiaire du RSA 2 fois plus importants,
- Taux de plus de 15 ans sans diplôme 3 fois plus important,
- ...

Au sein même de ce chef lieu en difficulté, la situation des quartiers Marcadet, Océan, Vauban est particulièrement critique. On y observe un habitat individuel fortement dégradé, voire insalubre, et une concentration de logements sociaux (71% des logements) qui donne une impression d'abandon propice à la ghettoïsation.

La population y est également particulièrement défavorisée par rapport au reste de la commune :

- 30% de chômeurs (+ 4 points sur le taux de la ville),
- 75% de la population bénéficiant d'une aide sociale (+5 points sur le du taux de la ville),
- 64% de ménages non imposés (+ 7 points sur le taux de la ville),
- 43% des plus de 15 ans sans diplôme (+ 10 points sur le taux de la ville),
- 38% de bénéficiaire de la CMUC (+ 10 points sur le taux de la ville).

Viennent s'ajouter à ces difficultés déjà importantes, l'absence quasi-totale d'éléments structurants et de lieux d'activité ou de rencontre, base du bien être de toute population et point de départ de toute dynamique économique.

La rénovation urbaine vise à la transformation durable et profonde des quartiers ainsi que leur meilleure intégration dans le reste de la commune et de l'agglomération. Elle dépasse la simple modification et restructuration du bâti. Elle doit prendre en compte les objectifs de diversification sociale et fonctionnelle des quartiers en travaillant à l'émergence d'un cadre de vie renouvelé pour ses habitants.

La mise en œuvre d'un vaste projet de type PRU visant à :

- Réhabiliter le bâti en rénovant les logements sociaux et en accompagnant les propriétaires de co-propriétés dégradées,
- Proposer un parcours résidentiel,
- Travailler à la résidentialisation des opérations de logements collectifs,
- Créer des espaces publics de proximité et des équipements nécessaires à une vie de quartier équilibrée,
- Rétablir la couture du quartier avec son environnement, notamment en améliorant les axes nord-sud, en organisant des itinéraires pour tous les modes de déplacement,

18. Liste des personnes rencontrées

Bertrand MAZURE, conseiller technique, secrétariat d'État aux outre-mer
Olivier ROLIN, conseiller technique, secrétariat d'État aux transports
Bernard BUISSON, coordonnateur de la MIGT 8 outre-mer
Jean-Paul OURLIAC, président de la 2ème section du CGEDD
Alain LECOMTE, président de la 3ème section du CGEDD
Jean-Luc MARX, préfet de la Réunion
Thierry DEVIMEUX, secrétaire général pour les affaires régionales, préfecture de la Réunion
François BELLOUARD, secrétariat général pour les affaires régionales, préfecture de la Réunion
Daniel FAUVRE, directeur de l'environnement, de l'aménagement et du logement
Laurent CONDOMINES, chef du service aménagement durable, énergie, climat, DEAL de la Réunion
Christian PRETOT, adjoint au chef du service, DEAL de la Réunion
Fabien OMEZ, unité instruction des projet, DEAL de la Réunion
Ève OMBREDANE, unité planification, aménagement, DEAL de la Réunion
Catherine CHARITAT, unité déplacements, DEAL de la Réunion
Karine LOMBARD, unité littoral, paysages et sites, DEAL de la Réunion
Christophe HUSS, chef du service habitat-logement social, DEAL de la Réunion
Francis EHRHART, chargé de mission territorial ANRU, DEAL de la Réunion
Marc NOUSCHI, directeur des affaires culturelles Océan indien
Raphaël GASTEBOIS, chef du SDAP de la Réunion
Dominique FOURNEL, vice président du Conseil régional
Philippe de NAEYER, directeur des routes du Conseil régional
Hervé LEMAHIEU, directeur de la maîtrise d'ouvrage, direction des routes du Conseil régional
Pierre VERGES, vice président du Conseil général, délégué aux transports
Mylène GONCALVES, directrice des transports et routes au Conseil général général
Isabelle SEVAGAMY responsable du service prospective de la direction des transports et routes au Conseil général
Michel COURTEAUD, directeur général adjoint du pôle développement et infrastructures
Maurice GIRONCEL, président de la CINOR
Daniel LACASSE, directeur général des services de la CINOR
Gilbert ANNETTE, maire de Saint-Denis
Gérald MAILLOT, 1^{er} adjoint au maire de Saint-Denis
Christine ANNETTE-PARAME, directrice générale adjointe des services de Saint-Denis
Joël PERIGAUD, directeur de cabinet du maire de Saint-Denis
Philippe DESCOL, directeur général des services de Saint-Denis
Xavier ROSSIGNOL, directeur du projet NEO

Olivier CAMAU, directeur régional Réunion-océan indien de la Caisse des dépôts

Bernard SIRIEX, président du BTP Île de la Réunion

Marc DUBERNET, directeur de l'Agence française de développement à Saint-Denis

Valérie DRIOT, chargée de mission à l'Agence française de développement

Slah BEN CHAABANE, Atelier villes et paysages

Samuel THOUVEREY, EGIS France

Jean-Louis GRANDVAUX, directeur général de l'EPFR

19. Glossaire des sigles et acronymes

Acronyme	Signification
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
BTP	Bâtiment et Travaux Publics
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
CINOR	Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion
CITALIS	Réseau de transport collectif de la CINOR
CNDP	Commission Nationale du Débat Public
DEAL	Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement
DEAL	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EPA	Établissement Public d'Aménagement
EPFR	Établissement Public Foncier de la Réunion
MIGT	Mission d'Inspection Générale Territoriale
NEO	Nouvelle Entrée Ouest
NRL	Nouvelle Route du Littoral
OIN	Opération d'intérêt National
PDU	Plan des Déplacements Urbains
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PRUNEL	Projet de Rénovation Urbaine de la zone Nord Est Littorale
RN	Route Nationale
RRTG	Réseau Régional de Transport Guidé
SAR	Schéma d'Aménagement Régional
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAP	Service Départemental de l'Architecture et des Paysages
SGAR	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
SPLA	Société Publique Locale d'Aménagement
TCSP	Transport Collectif en Site propre
TEE	Trans Eco Express ou aide financière de la Région Réunion aux AOT pour l'amélioration des réseaux
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté

**Ministère de l'écologie,
du développement durable
et de l'énergie**

**Conseil général de
l'environnement
et du développement durable**

7e section – secrétariat général

bureau des rapports
et de la documentation

Tour Pascal B - 92055 La
Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 73

