

ENQUÊTE PUBLIQUE
relative au projet de
PLAN de DEPLACEMENTS URBAINS
(PDU)
sur le
TERRITOIRE de la CÔTE OUEST
(TCO)

Conduite du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016
Arrêté communautaire n° 2016-027 du 19 septembre 2016



♣ **RAPPORT** ♣ **CONCLUSIONS MOTIVEES** ♣

♣ **AVIS** ♣

Commissaire enquêteur titulaire : Noël PASSEGUE

Décembre 2016

SOMMAIRE

CHAPITRE I

1 - GENERALITES

1.1 Préambule	p 5
1.2 Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains (PDU)	p 6
1.3 Objet de l'enquête	p 6
1.4 Contexte réglementaire d'un PDU	p 7
1.5 Procédures administratives	p 9
1.6 Principaux textes relatifs aux transports	p 9
- à l'accessibilité	p 11
- à la sécurité routière	p 11
- à l'enquête publique	p 11
- à l'évaluation environnementale	p 11
1.7 Cadre réglementaire	p 12
1.8 Cadre administratif	p 13
1.9 Cadre territorial	p 14
1.10 Cadre, nature et caractéristiques du projet retenu	p 14

CHAPITRE II

2 - COMPOSITION et ANALYSE DU DOSSIER

2.1 Composition du dossier	p 16
2.2 Analyse du dossier	p 18
- Dossier administratif	p 18
- Evaluation quinquennale	p 18
- Mise à jour du diagnostic	p 24
- Elaboration du PDU et du scénario retenu	p 36
- Programme d'actions du PDU	p 39
- Rapport d'évaluation environnementale de la révision du PDU	p 42
- Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV)	p 46
- Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP)	p 47
- Résumé non technique de l'évaluation environnementale	p 48
- Une brochure de synthèse du Projet de PDU	p 49
2.3 Le coût du projet de PDU	p 49

CHAPITRE III

3.1 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

3.1.1 Désignation du commissaire enquêteur	p 51
3.1.2 Autorité organisatrice	p 51
3.1.3 Information du public et publicité de l'enquête	p 51
3.1.4 Chronologie des démarches préalables à l'enquête	p 52
3.1.5 Visites aux maires	p 53
3.1.6 Modalités de l'enquête	p 53
3.1.7 Calendrier des permanences	p 54

3.2 - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.2.1 Ouverture de l'enquête	p 55
3.2.2 Tenue des permanences	p 55
3.2.3 Incidents relevés au cours de l'enquête	p 55
3.2.4 Climat de l'enquête	p 55
3.2.5 Clôture de l'enquête	p 55
3.2.6 Modalités de transfert des dossiers et registres d'enquête	p 55
3.2.7 Relation comptable des observations	p 56
3.2.8 Procès-verbal de synthèse des observations	p 57
3.2.8 Mémoire en réponse du pétitionnaire	p 57

CHAPITRE IV

4.1 - ANALYSE DES OBSERVATIONS

4.1.1 Registres d'enquête - Observations recueillies	p 58
4.1.2 Observations orales	p 68
4.1.3 Avis des PPA - Personnes Publiques Associées	p 71
4.1.4 Questionnement du commissaire enquêteur	p 90

CONCLUSIONS MOTIVEES **p 112**

AVIS du commissaire enquêteur **p 137**

Liste et contenu des annexes p 142

PRESENTATION DE L'ENQUÊTE

Titre de l'enquête : Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2017 – 2027 - sur le Territoire de la Côte Ouest (TCO) intégrant les communes de : La POSSESSION – LE PORT – SAINT-PAUL – TROIS BASSINS – SAINT-LEU.

Identité du demandeur : Communauté d'agglomérations du Territoire de la Côte Ouest (TCO) de La Réunion, représentée par son Président.

Références

Code général des collectivités territoriales.

Code des transports : articles L. 1214-1 et suivants et R. 1214-1 et suivants.

Code de l'environnement : articles L. 123-1 et R. 123-1 et suivants.

Délibérations du conseil communautaire, séance du 09 mai 2016 relative à la décision d'engager le projet de PDU (affaire n°2016-026-CC-3). Extrait du Procès-Verbal des délibérations communautaires signé le 13 mai 2016.

Désignation du commissaire enquêteur : Décision du président du Tribunal administratif de Saint-Denis n° E16000021 / 97 en date du 14 juin 2006.

Prescription de l'enquête : Arrêté n° 2016-027 du président du TCO en date du 19 septembre 2016.

Période d'enquête : du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016

Identité du commissaire enquêteur titulaire : M. Noël PASSEGUE.

Identité du commissaire enquêteur suppléant : M. Hubert DI NATALE.

Contenu de l'ensemble du rapport

Le rapport, les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur.

Les annexes au rapport.

Diffusion du rapport et de ses annexes

Territoire de la Côte Ouest (original).

Tribunal administratif de La Réunion (une copie).

Commissaire enquêteur titulaire (une copie).

ENQUÊTE PUBLIQUE

**Projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)
sur le Territoire de la Côte Ouest (TCO)**

LE RAPPORT

CHAPITRE I

1 - GENERALITES

1.1 - Préambule

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été créé par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 31 décembre 1982. Le précédent PDU du TCO a été approuvé en 2007. Il s'appuyait sur deux axes majeurs : l'un routier, avec la route des Tamarins, et l'autre ferroviaire, avec le projet de Tram-Train Régional. Il avait pour objectif de parvenir à un rééquilibrage nécessaire en faveur des modes doux et des transports publics.

Les objectifs de ce précédent PDU n'ont pas été atteints en raison de l'abandon du Tram Train, car ses principales orientations reposaient sur une refonte complète de l'offre multimodale des réseaux de transports, soit en rabattement sur le Tram-Train ou en complémentarité avec lui. Aujourd'hui, une mise à jour du document PDU s'avère nécessaire, elle doit s'appuyer sur le contexte inquiétant de la prédominance de la voiture dans le cadre de vie des habitants, en ciblant un programme d'actions qui permette d'inverser réellement les tendances actuelles.

Le PDU de 2007 qui compte 71 fiches-actions dont certaines comportent plusieurs sous actions, a fait l'objet d'une évaluation effectuée au cours de la huitième année, dont le résultat a permis d'estimer qu'à mi-parcours, il était réalisé à hauteur de 33% des objectifs fixés. Quelques actions ont été menées à terme de manière indépendante en dehors de la démarche PDU, soit par obligation, ou pour améliorer la qualité urbaine par la création de limitation de vitesse sur certaines rues à 30 km/h, et ce, en différentes zones du territoire. D'autres actions sont restées au stade des études ou des intentions, notamment celles relatives au Schéma Directeur Vélo (SDV) ou la réorganisation globale des lignes de Transports en Commun.

Le rapport traite des phases successives de l'enquête selon le plan défini ci-après :

Le commissaire enquêteur rédige deux documents distincts et non dissociables que sont : le rapport et les conclusions motivées suivies de son avis personnel qu'il remet au pétitionnaire, ici, le président du TCO.

• **Généralités** : préambule, objet de l'enquête, contexte réglementaire d'un PDU, procédures administratives, principaux textes relatifs aux transports, cadres réglementaire, administratif et territorial du projet, cadre, nature et caractéristiques du projet retenu.

- **Composition et analyse du dossier soumis au public.**

- **Organisation et déroulement de l'enquête** : désignation du commissaire enquêteur et de son suppléant, modalités de l'enquête, contacts, visites, information du public et publicité de l'enquête, déroulement chronologique des permanences, climat de l'enquête, incidents éventuels...

- **Analyse et examen des observations recueillies et/ou propositions du public**, suivies des réponses éventuelles du maître d'ouvrage au procès-verbal de synthèse des observations rédigé, sous huitaine, par le commissaire enquêteur, dès la fin de l'enquête, par thèmes ou de façon globale dans le cas d'observations récurrentes.

- **Analyse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) ou consultées.**

- **Le questionnement du commissaire enquêteur pour réponse du maître d'ouvrage.**

- **Conclusions motivées et avis** du commissaire enquêteur tirés de sa propre réflexion nourrie du rapport, des observations du public, des avis des PPA, du mémoire en réponse du maître d'ouvrage et de l'étude du projet dans sa globalité.

1.2 - Qu'est-ce qu'un Plan de Déplacements Urbains ?

Le Plan de Déplacements Urbains définit les principes d'intervention de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part.

Il a comme objectif un usage coordonné de tous les moyens de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Un Plan de Déplacements Urbains est un outil d'aide à l'organisation des déplacements, à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU).

1.3 - Objet de l'enquête

L'enquête publique est une procédure de consultation donnant l'occasion à la population de s'exprimer sur un projet, et de faire remonter ses observations au maître d'ouvrage. Elle aboutit aux conclusions motivées du commissaire enquêteur, accompagnées d'un avis sur ledit projet.

Ce PDU, dont le périmètre d'application correspond aux cinq communes de Saint-Paul – Le Port – La Possession – Saint-Leu et Trois-Bassins qui constituent la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO), se veut un document de prospective, un outil de planification et de programmation, une feuille de route qui guidera la politique des transports et des déplacements à l'horizon 2027, avec pour objectifs principaux : améliorer les déplacements quotidiens et inscrire les actions dans un développement durable.

Le projet a été soumis à une enquête publique en vertu des dispositions des articles L.123-1 à L. 123-16 du code de l'environnement et dans les formes prévues par les articles R.123-1 à R.123-46 de ce même code. Cette enquête publique a été prescrite par arrêté communautaire n° 2016-27 signé du Président du TCO le 19 septembre 2016 (*cf. annexes 01/06*). Elle a pour objet d'informer le public, de mettre à sa disposition, dans toutes les mairies et mairies annexes du territoire le dossier soumis à enquête et le registre d'enquête s'y rapportant, ouvert et clos par le commissaire enquêteur.

Ce registre est destiné, pendant toute la durée de l'enquête, à recueillir les observations, suggestions, propositions ou contre-propositions du public lors des permanences tenues en mairie par le commissaire enquêteur ou, le cas échéant, en dehors de ces dernières, afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

Dans ce cadre, les particuliers, les représentants d'associations ou tout autre acteur de la société civile peuvent porter sur ce registre d'enquête toutes les remarques qu'ils souhaitent y formuler, soit pour compléter une information ou contester un, voire plusieurs éléments contenus dans le dossier relatif à la présente enquête publique.

Parallèlement au projet proprement dit, qui comportait une évaluation environnementale et deux annexes du programme d'actions, soit le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) - et le Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV), le public disposait d'informations complémentaires rassemblées dans un dossier administratif comprenant notamment, les avis des **Personnes Publiques Associées (PPA)** ou consultées. La composition de ces différentes pièces est détaillée plus loin dans le présent rapport.

Le présent rapport a pour objet de :

- présenter les grandes lignes du projet,
- relater les conditions d'organisation et de déroulement de cette enquête,
- recenser les observations recueillies auprès du public,
- donner les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur.

1.4 - Contexte réglementaire d'un PDU

Les objectifs et le contenu d'un PDU, selon les termes de l'article L.1214-2 du code des transports, visent à assurer :

- l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part ;

- le renforcement de la cohésion sociale et urbaine, notamment l'amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

- l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;

- la diminution du trafic automobile ;

- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la pratique de la marche à pied ;

- l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

- l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée ;

- les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises par certaines catégories d'usagers, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant du label « auto partage » tel que défini par voie réglementaire ;

- l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du périmètre des transports urbains, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective multimodale ;

- l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques, en incitant ces dernières à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation, par leur personnel, des transports en commun et le recours au covoiturage ;

- l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

- la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à la recharge de véhicules électriques ou hybrides, afin d'en favoriser leur usage.

Selon les articles L.1214-3 du code des transports et L. 221-2 du code de l'environnement, l'établissement d'un Plan de Déplacements Urbains est obligatoire dans les Périmètres de Transports Urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. A cet égard, au 1^{er} janvier 2015, source INSEE, la communauté d'agglomération du TCO compte 215 351 habitants.

1.5 - Procédures administratives

Le dossier mis à la disposition du public définissait très précisément ces cadres en rappelant l'énoncé des textes juridiques à appliquer au PDU, et la manière de les adapter au projet dans une expression écrite claire et compréhensible pour le public invité à s'exprimer.

Sont repris globalement ci-après les textes principaux et les considérations territoriales essentielles fixant le cadre et le contenu du projet qui sont, par voie de conséquence, l'une des bases de raisonnement du commissaire enquêteur dans l'examen des observations du public, dans ses conclusions et dans le fondement de son avis.

Le présent dossier d'élaboration du PDU s'appuie sur les exigences des textes législatifs suivants :

1.6 - Principaux textes relatifs aux transports

- **La LOTI** ou **Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs** du 31 décembre 1982, a conféré à tous les citoyens le droit au transport, notamment par la mise en œuvre de moyens de transports collectifs. Elle a initié les premiers outils PDU en faveur d'une utilisation plus rationnelle de la voiture, des transports en commun, et d'une bonne insertion des deux roues et des piétons. L'objectif principal de cette première génération de PDU visait, en fait, une amélioration des transports publics aux plans fonctionnel, institutionnel et financier.

- **La LAURE** ou **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie** du 30 décembre 1996, a relancé les PDU en leur donnant comme objectifs la définition et la mise en œuvre d'une politique globale de déplacements déclinée en orientations. Cette loi rend obligatoire l'élaboration d'un PDU pour les périmètres des transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

- **La loi SRU** ou **Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains** du 13 décembre 2000, a modifié le contenu des PDU. Les orientations inscrites dans la LAURE sont devenues des prescriptions et les liens entre les documents de planification urbaine (SAR, SCOT, PLU...) et les politiques de déplacements ont été renforcés. Cette loi est appliquée dans les SCOT et les PLU.

En ce sens, le SCOT s'impose au PDU, et le PDU s'impose au PLU. Par conséquent, le PDU du TCO doit être compatible avec le SCOT, et le PLU de chaque commune concernée doit être compatible avec le PDU. Cette loi donne la possibilité d'élargir au territoire du SCOT le périmètre des transports urbains (PTU), espace géographique dans lequel s'applique le PDU.

- La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prescrivant la prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le projet du PDU, en introduisant une annexe accessibilité obligatoire.

- L'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 a introduit dans le code de l'urbanisme et dans le code général des collectivités territoriales, les dispositions relatives à la procédure d'évaluation environnementale applicable aux plans et programmes d'aménagements, dont les plans de déplacements Urbains font partie.

- La loi Grenelle I du 3 août 2009 promouvant le développement durable et conciliant la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social. Elle fixe un objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) et des polluants, de développement prioritaire des transports collectifs et de lien entre densification urbaine et desserte en transports en commun.

- La loi Grenelle II du 12 juillet 2010 réaffirme le rôle du PDU en tant qu'outil d'une politique de transports et de développement durable. Elle rend obligatoire l'évaluation des émissions polluantes et gaz à effet de serre. Elle prescrit l'installation de systèmes de charge pour favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides.

- L'ordonnance n° 20 106 1307 du 28 octobre 2010 qui codifie les éléments de la loi LOTI.

- La loi du 27 janvier 2014 relative à la modernisation de l'action publique qui ouvre la possibilité de créer un service public d'auto partage pour favoriser le covoiturage.

- Le décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au plan d'actions pour le stationnement et les mobilités actives qui est l'outil permettant de sécuriser et développer le vélo.

- La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (MACRON) libère le transport en car, prévoit la création d'un schéma régional des gares routières, l'accès aux données nécessaires aux voyageurs et prévoit aussi de réformer par ordonnance le droit de l'environnement.

- La loi d'orientation pour la ville (LOV) du 13 juillet 1991 qui promeut le « droit à la ville », ce qui passe par le désenclavement de certains quartiers, notamment des Hauts de l'île ;

Textes relatifs à l'accessibilité

- La loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées.
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées qui a mis en place deux outils : le Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) des services des transports publics et le Plan de Mise en accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PMAV ou PAVE).
- La directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 les définit comme « toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics ».
- L'arrêté ministériel du 15 janvier 2007 détaillant les prescriptions techniques d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- L'ordonnance du 26 septembre 2014.
- Le décret n° 2014-1321 relatif au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
- Le décret n° 2014-1323 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.

Textes relatifs à la sécurité routière

Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, notamment sur un meilleur partage de la voirie.

Textes relatifs à l'enquête publique

- Le code de l'environnement en application de son article L.123-1 impose que les PDU, en raison des incidences prévisibles de leur mise en œuvre sur l'environnement, soient soumis, avant approbation, à enquête publique. Les articles R.123-1 à R.123-23 de ce même code, relatifs à la démocratisation des enquêtes publiques (Loi Bouchardeau) précisent la procédure à suivre pour l'organisation et le déroulement de l'enquête publique.

Textes relatifs à l'évaluation environnementale

- La directive européenne n° 2001/42/CE du 27 juin 2001 et l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2001 prévoient la réalisation d'une « étude environnementale » sur les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

- L'article R.121-7 du code de l'environnement précise que l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement doit être obligatoirement consultée sur l'étude d'évaluation environnementale du projet, elle est tenue de donner son avis dans un délai de 3 mois et de le communiquer au pétitionnaire. L'avis ou l'information relative à l'absence d'observations émises dans le délai est joint au dossier d'enquête publique.

- La loi n° 2015-992 du 17 août 2015, dite de transition énergétique et croissance verte (TECV) qui vise à favoriser l'indépendance énergétique et la compétitivité de la France, à préserver la santé humaine et l'environnement et à lutter contre le changement climatique.

1.7 - Cadre réglementaire

La réglementation imposable au PDU repose sur :

- L'article L.110 du code de l'urbanisme.
- La loi Grenelle I.
- Le code des Transports.

Le code de l'environnement qui, notamment, dans le cadre de la prévention :

- **vis** à lutter contre le bruit lors de la conception, de l'étude et de la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres, et ce, autour de trois principales lignes directrices correspondant à trois types de situations :

a) la construction d'une nouvelle infrastructure ;

b) le classement sonore des voies bruyantes ;

c) le rattrapage des situations critiques ou « points noirs » qui consiste en la mise en place d'observatoires du bruit des infrastructures de transports, permettant de recenser ces « points noirs bruit » du réseau routier conduisant à l'établissement de plans de résorption des situations critiques ;

- **traite** de la protection de la ressource en eau pour laquelle, dans ce cadre, les dispositions du PDU devront traiter les problématiques suivantes :

- **prend** en compte les eaux pluviales conformément à l'esprit du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et du schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) ;

- **évalue** l'impact des structures routières sur le phénomène « inondations » ;

- **prend** en compte les risques de pollutions accidentelles ou chronique des points de captage ;

- **évalue** les impacts que pourraient avoir les enrochements des berges ou modifications des écoulements.

1.8 - Cadre administratif

Le conseil communautaire, organe délibérant du TCO, a décidé d'arrêter le projet de Plan de Déplacements Urbains 2017 – 2027, et d'autoriser le président ou son représentant à signer tous les documents nécessaires à l'exécution des dispositions requises. Approuvé par délibération en date du 09 mai 2016, le projet a été transmis le 20 mai 2016 aux Personnes Publiques Associées (PPA) ou consultées, pour avis à exprimer dans un délai de 3 mois.

Cette décision entraîne l'association obligatoire à l'élaboration du projet de PDU :

- des Services de l'Etat, et notamment du préfet du département au titre de l'autorité environnementale ;
- du Conseil régional ;
- du Conseil départemental ;
- de la Chambre d'Agriculture ;
- de la Chambre de Commerce et d'Industrie ;
- du Syndicat Mixte de Transports de la Réunion ;
- des communes de La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois Bassins, Saint-Leu.

La communauté d'agglomération du TCO est l'autorité organisatrice des transports urbains sur tout son territoire, depuis 2002, date à laquelle les 5 communes qui le constituent lui ont transféré leurs compétences d'organisation touchant à ce domaine. Le TCO est chargé d'élaborer, de réviser et de mettre en œuvre le PDU dans son périmètre de compétence qui correspond au périmètre de transports urbains (PTU).

Les documents de planification à prendre en compte dans l'élaboration du projet de Plan de Déplacements Urbains, consistent à respecter les règles administratives suivantes :

- En application de l'article L.1214-7 du code des transports, le PDU doit être compatible avec les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCOT), des schémas de secteur et des directives territoriales d'aménagement, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air et le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE).

- S'agissant des régions d'outre-mer, ce qui est présentement le cas pour le présent PDU, l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme prévoit, en outre, que le SCOT doit être lui-même compatible avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) approuvé en date du 22 novembre 2011.

Suite à la demande du TCO en date du 24 mai 2016 (*cf. annexe 07*) adressée au président du Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion, ce dernier a désigné, pour conduire la présente enquête publique, M. Noël PASSEGUE, en qualité de commissaire enquêteur titulaire, et M. Hubert DI NATALE, en qualité de commissaire enquêteur suppléant (*cf. annexes 10/11*).

L'arrêté d'organisation et d'ouverture de l'enquête publique a été pris par M. le Président du TCO le 19 septembre 2016 (cf. *annexes 01/06*). Un dossier complet et un registre d'enquête ont été mis à la disposition du public, dans toutes les mairies et mairies annexes des 5 communes, où le choix et le nombre de permanences ont été arrêtés en fonction notamment de l'importance de la population existante dans chaque zone géographique du territoire.

1.9 - Cadre territorial

Le Territoire de la Côte Ouest, d'une superficie de 538 km², soit environ un peu moins de 22% de la superficie totale de La Réunion (2 512 km²), recense, au 1^{er} janvier 2015, une population de 215 351 habitants qui classe cette structure de coopération intercommunale comme étant la plus peuplée de l'île.

Le cadre territorial du projet correspond aux limites actuelles du périmètre de transports urbains (PTU) qui regroupe la communauté d'agglomération constituée des communes de La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois Bassins et Saint-Leu.

La population attendue pour les années futures sur l'ensemble du territoire est estimée à partir de deux scénarios : l'un s'appuyant sur une migration selon les tendances récentes, ce qui donnerait à horizon 2030 une population de 261 500 habitants, l'autre s'appuyant sur une augmentation de l'émigration, ce qui donnerait à horizon 2030, une population de 238 000 habitants.

Au 1^{er} janvier 2015, source INSEE, la population des 5 communes (La Possession – Le Port – Saint-Paul – Trois Bassins - Saint-Leu) regroupées au sein du TCO, compte 215 351 habitants dont près de 106 000 pour la commune de Saint-Paul à elle seule. Dans les deux scénarios décrits ci-dessus, la population augmenterait de 46 000 habitants environ dans l'hypothèse du premier scénario, et de 23 000 habitants environ dans l'hypothèse du deuxième, et ce, à l'horizon 2030.

La progression de la population dans ce secteur Ouest de La Réunion, s'explique facilement en raison des grands projets de développement socio-économiques qui tendent à se dessiner au cours des prochaines années, et que j'analyse plus loin, dans la partie consacrée au développement du territoire.

1.10 - Cadre, nature et caractéristiques du projet retenu

La raison d'être du projet consiste en la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU à 10 ans - 2017 – 2027) rendu nécessaire compte tenu notamment de l'évolution constante de la démographie et des activités économiques recensées sur le Territoire de la Côte Ouest.

Le TCO a vocation à s'intéresser à tout ce qui concerne les déplacements dans l'agglomération de communes, que ce soient les déplacements à vélo, à pied, en bus ou en voiture. Par conséquent, compétent dans l'organisation des transports publics urbains, il est tenu d'en planifier les déplacements au moyen d'un outil qui consiste en l'élaboration d'un PDU dans lequel s'intègrent l'organisation des réseaux des transports collectifs, des lignes régulières et des transports scolaires.

Le PDU permet au TCO de définir la politique de déplacements sur l'ensemble de son territoire, tant pour les transports de personnes que de marchandises. Il fait le lien avec l'aménagement du territoire, le développement économique et touristique, et, à cet égard, la prise en compte des grands programmes devant répondre à l'augmentation de la population et des activités économiques (Ecocité – Oméga- ZAC Cœur de Ville La Possession – Plateau Caillou – Piton Saint Leu / Portail – ZAC Renaissance III) est là pour en témoigner. Dans son champ de compétences, le TCO est habilité à créer des voiries et des parcs de stationnement d'intérêt communautaire.

En lien avec le SCOT, le comité de pilotage du TCO a retenu le principe de création de Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), dans le but de prioriser les actions du PDU avec efficacité. Dans cette logique, des pôles d'échanges ont été classés en ZATT entre le réseau Car Jaune et le réseau Kar'Ouest et au sein du réseau Nouveau Kar'Ouest (NKO).

Ces ZATT correspondent à des zones où la compétence transport et aménagement du TCO permet de favoriser les interconnexions tous modes, voire même où le TCO est propriétaire de foncier. Ces ZATT sont fortement liées au projet de SCOT du territoire, dans le sens où elles sont majoritairement situées sur des zones d'aménagement urbain. Elles ont été définies en réunions de travail avec les Services Aménagement du TCO et des 5 communes, localisant les voies existantes et prévues, les cheminements doux ainsi que les projets d'urbanisation futurs.

Le projet de PDU retenu repose essentiellement sur la mise en œuvre du Nouveau Kar'Ouest, l'étude d'une ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) dans le cœur de l'agglomération pour une mise en service à court terme (2020-2022), la mise en place du Schéma Directeur Itinéraire Vélo (SDIV) de façon ciblée, la densification des services de proximité dans les pôles urbains existants avec extension aux pôles d'échanges, la maîtrise du trafic automobile, la réglementation du stationnement.

CHAPITRE II

2 - COMPOSITION ET ANALYSE DU DOSSIER

2.1 - Composition du dossier

Dossier administratif

◆ L'extrait du Procès-Verbal des délibérations du conseil communautaire séance du 12 mars 2012, affaire n° 2012-017/C1-017.

◆ Conseil communautaire du 12 mars 2012, évaluation et révision du Plan de Déplacements Urbains du TCO, affaire n° 2012-017/C1-017.

◆ Saisines envoyées aux **Personnes Publiques Associées (PPA)** datés du 20 mai 2016 adressés par le TCO à :

- Madame Chantal AMBROISE, Sous-Préfète de Saint-Paul (*cf. annexe 12*).
- Monsieur Dominique SORAIN, Préfet de la Région Réunion (*cf. annexe 13*).
- Madame Nassimah DINDAR, Présidente du Conseil Départemental (*cf. annexe 14*).
- Monsieur Didier ROBERT, Président du Conseil Régional (*cf. annexe 15*).
- Monsieur Daniel PAUSE, Maire de Trois-Bassins (*cf. annexe 16*).
- Madame Vanessa MIRANVILLE, Maire de La Possession (*cf. annexe 17*).
- Monsieur Thierry ROBERT, Député-Maire de Saint-Leu (*cf. annexe 18*).
- Monsieur Olivier HOARAU, Maire de Le Port (*cf. annexe 19*).
- Monsieur Joseph SINIMALE, Maire de Saint-Paul (*cf. annexe 20*).
- Monsieur Jean-Bernard GONTHIER, Président de la Chambre d'Agriculture de La Réunion (*cf. annexe 21*).
- Monsieur Ibrahim PATEL, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCIR) de La Réunion (*cf. annexe 22*).
- Monsieur Alix GALBOIS, Président du Syndicat Mixte de Transports de La Réunion (SMTR) (*cf. annexe 23*).

◆ L'extrait du Procès-Verbal des délibérations du conseil communautaire séance du 09 mai 2016, affaire n° 2016-026/CC-3 (*cf. annexes 24-25*).

◆ Synthèse de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) et de l'autorité environnementale (*cf. annexe 26*).

◆ Avis du Préfet de La Réunion sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (*cf. annexes 27/43*).

◆ Avis de la mairie de La Possession sur le projet de Plan de Déplacements Urbain (*cf. annexes 44/46*).

- ◆ Avis de la mairie de Saint-Leu sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (*cf. annexes 47/51*).
- ◆ Avis de la Mission régionale d'autorité environnementale sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (*cf. annexes 52/62*).
- ◆ Avis de la CCI Réunion sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (*cf. annexes 63-64*).
- ◆ Avis de la mairie de Saint-Paul sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (*cf. annexes 65-66*).
- ◆ Saisine envoyée à M. le Préfet / Autorité environnementale et accusé de réception en retour (*cf. annexes 67-68*).
- ◆ Courrier du 14 juin 2016, communication de la décision/désignation CE + provision du Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion au TCO (*cf. annexes 08-09*).
- ◆ Arrêté communautaire n° 2016-027 portant ouverture d'une enquête publique sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (*cf. annexes 01/06*).

Pour mémoire, autres Personnes consultées :

TCO / SCOT, TCO / Transports, Ecocité, CINOR, CIVIS.

Volume 1 : **L'évaluation quinquennale du PDU de 2007** : 46 pages (octobre 2014)

Volume 2 : **Le diagnostic du nouveau PDU** : 249 pages (phase 1 - octobre 2014)

Volume 3 : **Les scénarios du PDU** : 66 pages (phase 2 – juin 2015)

Volume 4 : **Le programme d'actions du PDU** : 152 pages (phase 3 – mars 2016)

Volume 5 : **Rapport environnemental de la révision du PDU** : 77 pages

Volume 6 : **Schéma Directeur Intercommunal Vélo mis à jour (SDIV)** : 33 pages

Volume 7 : **Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP)** : 15 pages

Volume 8 : **Résumé non technique de l'évaluation environnementale** : 12 pages

- Une brochure listant la synthèse des actions et objectifs du PDU.

Ont participé à l'élaboration du dossier :

- Roland Ribl et Associés : Natania Voltz – Hélène Becker
- CYATHEA : Vincent Hornsperger – Lucile Reboul – Pierre-Yves Fabulet – Sébastien Payet
- ZONE UP : Alice Fabre – Rodolphe Cousin
- GB 2 : Guy Brossard
- STRATER : Catherine Payet
- ECO 2 INITIATIVES : Shafik Asal – Guillaume Gacon

2.2 - Analyse du dossier

Dossier administratif : Sa constitution respecte la réglementation en vigueur, il contient notamment les extraits des délibérations du conseil communautaire, les saisines des PPA et leurs avis en retour.

Volume 1 : L'évaluation quinquennale du PDU de 2007 46 pages (réalisée en 2014)

Créé le 1^{er} janvier 2002, le TCO est devenu de fait Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) et scolaires sur l'ensemble de son territoire, il a engagé alors l'élaboration de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur la période de 2003 à 2007 pour le valider en 2007.

Pages 7 à 11 :

Sont rappelés le contexte de l'élaboration du PDU 2003-2007 dans l'accompagnement du projet d'agglomération, les nombreux projets à venir, le diagnostic et enjeux du PDU 2007 et ses objectifs. Les grandes évolutions territoriales de 2007 à 2014 en matière de transport et le suivi général du PDU 2007 sont abordées.

Le diagnostic et les enjeux du PDU de 2007 mettent en évidence la nécessité d'un rééquilibrage en faveur des modes doux et des transports publics. Les résultats d'une enquête de mobilité des habitants, réalisée en 2003, dans le cadre du PDU, démontrent que :

- 25% des déplacements se font à pied ;
- 60% des déplacements se font en voiture particulière ;
- 10 % utilisent les transports en commun ;
- 3% se font à vélo et 2% par un autre mode.

Les objectifs du PDU s'articulaient autour de sept axes d'intervention prioritaires.

- 1 - développer et dynamiser le système de transports publics ;
- 2 - encourager les modes de proximité ;
- 3 - développer l'intermodalité ;
- 4 - réduire les nuisances liées aux transports ;
- 5 - rendre l'agglomération accessible à tous ;
- 6 - accompagner le développement économique ;
- 7 - désenclaver les Hauts.

Les grandes évolutions territoriales de 2007 à 2014, en matière de transport ayant eu un impact sur la démarche PDU, sont rappelées ci-après :

- évolution du réseau urbain Eolis à Kar'ouest en 2009 ;
- création de la route des Tamarins en 2009 ;
- Tram-train abandonné et remplacé par le projet Trans Eco Express en 2010, et à terme par le Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) ;
- création du Syndicat Mixte des Transports de la Réunion (SMTR).

Dans son suivi général, il est noté que la démarche du PDU de 2007 a été très impactée par l'abandon du Tram-Train, car ses principales orientations reposaient sur une refonte complète de l'offre multimodale des réseaux de transports, soit en rabattement sur le Tram-Train, soit en complémentarité avec lui. Pour les acteurs du TCO, le PDU était intrinsèquement lié au projet de Tram-Train, ce qui rend nécessaire une nouvelle vision des transports à l'échelle de l'agglomération.

Pages 13-14 :

Méthodologie pour l'évaluation du PDU de 2007/2017

Entretiens bilatéraux et collectes de données ont été réalisés avec les services techniques des 5 communes, les services Techniques Aménagement, Environnement et Transports du TCO, les techniciens du Département et de la Région. Analyse des études menées sur l'agglomération, analyse et croisement de ce qui a été réalisé et des intentions du PDU 2007.

Page 15 :

Evaluation globale du PDU de 2007.

Le PDU est réalisé à 33%, calculés sur le niveau d'avancement de l'ensemble des 71 fiches-actions programmées, ce qui dégage un taux de réalisation moyen. Les difficultés principales de mise en œuvre des actions PDU relèvent principalement de l'abandon du projet Tram-Train sur lequel s'appuyait le PDU. Cet abandon a décrédibilisé le PDU et son programme d'actions. L'absence de compétences sur les voiries et les espaces publics de même qu'une révision tardive des actions à mener, ont contribué également à ce résultat moyen.

Pages 17 à 45 :**Les évaluations thématiques sont relatées ci-après**

Thèmes des actions prévues	Avancement des actions
<i>Créer des « itinéraires privilégiés » pour les TC</i>	
Créer des itinéraires privilégiés dans le Cœur d'Agglomération	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Réhabiliter la RN1 en faveur des modes alternatifs	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Créer un itinéraire privilégié entre Saint-Leu Centre et Piton Saint-Leu	Pas encore abordée
<i>Préparer l'arrivée du Tram-Train</i>	
Préparer les réseaux locaux	Abandonnée suite à un choix politique ou technique
Prévoir les interfaces avec le réseau urbain	Mise en œuvre
<i>Améliorer les performances du réseau</i>	
Restructurer les lignes Eolis	En cours de réflexion d'étude ou partiellement mise en œuvre
Améliorer la vitesse commerciale des lignes	Pas encore abordée
Améliorer la régularité des lignes	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Améliorer les correspondances	Mise en œuvre
<i>Améliorer quantitativement l'offre TC</i>	
Appliquer des normes minimales de services	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Etudier le principe de desserte maritime	Pas encore abordée
Réfléchir à des funiculaires, téléphériques et/ou autres liaisons aériennes	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Développer les dessertes en vélos-taxis	Pas encore abordée
Offrir des alternatives à la location de voitures pour les touristes	Pas encore abordée
<i>Améliorer qualitativement les transports publics</i>	
Affirmer l'identité du réseau EOLIS	Mise en œuvre
Informier et sensibiliser la population	Mise en œuvre
Requalifier et sécuriser les points d'arrêt	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Aménager les gares routières	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Améliorer l'information des voyageurs	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Améliorer la gamme tarifaire	Pas encore abordée
Proposer plus de confort aux usagers	Mise en œuvre

Maîtriser la concurrence des taxis non conventionnés	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Multiplier les évènementiels et les communications	Mise en œuvre
<i>Mettre en œuvre le Schéma Directeur Vélo (SDV)</i>	
Développer un réseau structurant d'itinéraires cyclables	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Développer la bi-modalité vélo / transports collectifs	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Faciliter le stationnement des vélos	Pas encore abordée
Placer le vélo au cœur de l'offre touristique	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
<i>Faciliter la marche à pied</i>	
Elaborer une charte pour la circulation des piétons	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Créer et améliorer les cheminements piétons	Pas encore abordée
Protéger les espaces piétons	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Créer des espaces à dominante piétonne	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
<i>Organiser les échanges intermodaux</i>	
Créer une offre de stationnement,	Pas encore abordée
Organiser la complémentarité avec de nouveaux transports	Pas encore abordée
<i>Proposer des gammes tarifaires attractives</i>	
Mettre en place un système billettique et moins coûteux	Pas encore abordée
Offrir une gamme tarifaire intermodale	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
<i>Réduire les nuisances environnementales</i>	
Limiter les pollutions atmosphériques	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Maîtriser les consommations énergétiques	Pas encore abordée
Réduire les nuisances sonores	Mise en œuvre
Améliorer la gestion de l'eau	Pas encore abordée
Mise en œuvre de la charte intercommunale paysagère	Pas encore abordée
<i>Améliorer la sécurité des déplacements</i>	
Mettre en place l'observatoire de la sécurité des déplacements	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Elaborer la charte de sécurité routière	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Réduire la vitesse en centre urbain	Pas encore abordée

Sécuriser les transports publics	Mise en œuvre
Lutter contre la fraude	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre ou pas encore abordée
<i>Faciliter l'accès pour les personnes à mobilité réduite</i>	
Elaborer le SDA et le PAVE	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Rendre accessible le système de transports publics	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Rendre accessibles les espaces et les voies publiques	Pas encore abordée
Créer un service de transport spécialisé	Mise en oeuvre
<i>Faciliter l'accès aux établissements scolaires</i>	
Organiser les circulations et les stationnements aux abords des établissements scolaires	Pas encore abordée
Favoriser l'usage du vélo pour aller étudier	Pas encore abordée
Encourager la pratique de la marche à pied	Pas encore abordée
Répondre à la croissance des transports scolaires	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
<i>Lier aménagement du territoire, urbanisme et déplacements</i>	
Favoriser la ville des courtes distances	Mise en œuvre/ou en cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Subordonner l'urbanisation à la desserte des transports collectifs	Mise en œuvre
Aménager le Cœur d'agglomération en cohérence avec le PDU	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
<i>Organiser le stationnement résidentiel</i>	
Faciliter le stationnement résidentiel	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Maîtriser et privilégier le stationnement en application des normes contenues dans les PLU	Pas encore abordée
<i>Organiser les livraisons de marchandises</i>	
Desservir l'agglomération en aires de livraisons	Pas encore abordée
Harmoniser et adapter les horaires et itinéraires de livraisons	Pas encore abordée
Soutenir les actions locales visant à une meilleure organisation de la filière marchandises	Pas encore abordée
<i>Inciter au report modal pour les déplacements domicile-travail</i>	

Desservir les zones d'emplois	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre
Encourager les PDE	
Promouvoir le co-voiturage	
Proposer des produits tarifaires spécifiques aux pendulaires	Mise en oeuvre
<i>Optimiser le réseau routier des Hauts</i>	
Traiter les barreaux de la route des Tamarins	Engagée et programmée mais pas encore réalisée ou en voie de mise en œuvre
Améliorer la qualité des itinéraires structurants	Pas encore abordée
Revitaliser la route Hubert Delisle	
<i>Adapter les transports collectifs dans les Hauts</i>	
Mettre en place un service de transport à la demande	Mise en oeuvre
Etudier des lignes nouvelles dans les Hauts	En cours de réflexion/d'étude ou partiellement mise en œuvre

Evaluation des gaz à effet de serre (GES) des actions du PDU

Les actions diminuant les gaz à effet de serre, sont celles qui mènent à une réduction absolue du nombre de véhicules/km, celles qui favorisent les modes alternatifs, l'intermodalité, le covoiturage, le développement des transports collectifs.

Les actions sans effet sur les GES du transport, concernent des travaux d'entretien et d'amélioration des sites existants et des travaux d'accessibilité et de sécurité. Les actions difficiles à quantifier portent sur les améliorations du confort des passagers et par ailleurs, la réorganisation des aires de stationnement et de livraisons.

Avec l'augmentation de la population et l'utilisation de la voiture en hausse, notamment sur les trajets domicile travail durant les six dernières années, les émissions de GES dues à l'utilisation des véhicules personnels ont augmenté de près de 30%, phénomène de hausse que le PDU de 2007 n'a pu enrayer.

Page 46 :

Les enjeux de la révision du PDU (2017-2027) consistent à poursuivre et programmer des actions adaptées au territoire dont notamment les améliorations des transports collectifs, les actions en faveur des piétons et des cyclistes etc...

Le document relatif à l'évaluation quinquennale me semble empreint d'objectivité de la part du pétitionnaire qui relate avec sincérité les difficultés principales de mise en œuvre des actions du PDU de 2007. L'abandon du Tram-Train qui était l'épine dorsale du programme d'actions à l'époque, a fait que les objectifs, pourtant ambitieux, n'ont été atteints qu'à hauteur de 33%.

Volume 2 : Phase 1 - Mise à jour du diagnostic 249 pages (Octobre 2014)**Pages 9 à 12 :****Contexte de la révision et de l'évaluation du PDU**

En 2010, soit trois ans après la validation (2007) du PDU en cours, le TCO, dans le cadre d'un séminaire, s'est interrogé sur l'efficacité du PDU vis-à-vis de la dépendance à l'automobile qui semble s'intensifier. Le constat est simple : de plus en plus de voitures, plus de trafic, plus d'embouteillages, de pollutions et transports collectifs moins efficaces.

Pour inverser les tendances, le séminaire permet d'explorer un nombre important de pistes et de réflexions qui se traduisent concrètement par :

- une articulation des fonctions urbaines avec la chaîne des déplacements pour favoriser les déplacements de proximité ;
- une densification urbaine ;
- des contrats d'axe le long des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) ;
- les éco-quartiers ;
- une restructuration profonde du réseau de TC urbain ;
- une évolution – rationalisation du service scolaire ;
- des actions favorisant les modes actifs : pédibus, embarquement des vélos dans les bus, vélos en libre-service ;
- plus d'espace et plus de qualité pour les piétons.

La mise à jour du PDU doit prendre en compte toutes ces idées, et s'appuyer sur le contexte inquiétant de la prédominance de la voiture dans le cadre de vie des habitants, en ciblant un programme d'actions qui permette de vraiment inverser les tendances actuelles.

Pages 13 à 26 :**Articulation du PDU avec les lois, plans et autres documents.**

La réglementation imposable au PDU est listée dans le document, elle s'appuie sur l'article L.100 du code de l'urbanisme, la loi Grenelle 1, le code des Transports, la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le code de l'environnement.

Le dossier rappelle les documents de planification à prendre en compte et met l'accent sur la compatibilité que doit avoir le PDU avec les orientations du SAR, du Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM – Chapitre individualisé du SAR), du SCOT et le plan régional pour la qualité de l'air et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE). Le PLU, quant à lui, doit être compatible avec le PDU.

Pages 27 à 45 :**Le territoire et son développement :**

Ces pages abordent l'urbanisation du TCO et la démographie dont l'augmentation pourrait conduire à une population de 232 000 habitants sur le territoire en 2020, avec un accroissement de 2 200 habitants par an qui devrait se poursuivre pour les quelques années suivantes.

Plusieurs grands projets verront le jour dans les prochaines années dont le « Cœur d'agglomération - Ecocité », (40 000 habitants horizon 2035), La Possession : ZAC Cœur de Ville (5 000 habitants), Plateau Caillou, (15 à 20 000 habitants horizon 2030), zone du Portail Piton Saint-Leu (14 000 habitants horizon 2030), ZAC Renaissance III (2 000 logements collectifs) etc...

Pages 47 à 53 :**La mobilité et la demande de déplacements**

La situation actuelle démontre l'évolution depuis le diagnostic du PDU de 2007. La croissance de la population se traduit automatiquement par une augmentation du nombre de déplacements. Pour les seuls déplacements mécanisés, on en comptait 257 000 en 2003 contre 397 000 en 2008, ce qui porte à + 54% le nombre de déplacements entre ces deux années.

Les déplacements domicile-travail sont la seule source de données disponible pour les années postérieures à 2008. La part modale de la voiture était de 74% en 1999, elle est passée à 79% en 2010. La part des deux roues, sans distinction établie entre moto et vélo est passée de 4% à 5%. A l'inverse, la part des transports en commun a baissé d'un point pour passer de 6% à 5%, et la pratique de la marche a chuté de 5 points, passant de 16% en 1999 à 11% en 2010. La part modale de la voiture est plus importante au TCO de près de 10 points, dans les déplacements domicile-travail qu'à la CINOR sachant que sur ce dernier territoire, l'usage des transports en commun est plus développé qu'au TCO.

De manière générale, ce sont les flux internes aux communes les plus générateurs de déplacements. On y recense 68% au Port, 64% à Saint-Paul, 57% à Saint-Leu et 43% à Trois Bassins. Seule la Possession est plus polarisée sur le Port à 34% qu'en interne à 31%.

Pages 54 à 82 :**Le réseau routier**

Il a connu un certain nombre d'évolutions de 2007 à 2014. La principale d'entre elles concerne la route des Tamarins mise en service en 2009. Dotée d'une voie express de 2 x 2 voies sur 34 km de Saint-Paul à Etang-Salé, cette route a pour objectif principal de désenclaver l'Ouest et le Sud de l'île, venant en complément du réseau express régional.

Le réseau routier desservant le TCO compte 87 km de routes nationales et 220 km de routes départementales. Rapportée au nombre d'habitants, la desserte de la population reste stable. On comptait 143 km pour 100 000 habitants dans le diagnostic du PDU 2002/2007, on en compte 146 en 2014 pour 100 000 habitants. Les moyennes nationales se situent largement au-dessus de ces chiffres avec 593 km pour 100 000 habitants.

La progression du trafic routier est soutenue sur le territoire du TCO, l'évolution est en constante augmentation. Depuis 2007, la croissance moyenne annuelle est de 4,75% pour les routes départementales et de 6% pour la RN1. Une forte hausse est perçue entre 2008 et 2010, marquant les périodes précédant et suivant la mise en service de la route des Tamarins. On note que le trafic global Nord-Sud sur le TCO, a augmenté sur cet axe routier de + 81% en 4 ans, ce qui engendre hélas une augmentation de toutes les nuisances liées aux transports routiers : pollution de l'air, bruit, sécurité routière.

Les liaisons départementales desservant la route des Tamarins sont impactées par un trafic routier supplémentaire trop important, en raison de l'état actuel des chaussées. La RN1A a bénéficié d'un nouveau souffle lors de la mise en service de la route des Tamarins, mais, en l'absence d'aménagements de dissuasion, elle devient un itinéraire prisé des usagers qui souhaitent éviter les embouteillages sur la RN1.

Les routes départementales connaissent une hausse marquée entre 2007 et 2011 avec environ + 20% de trafic, et ce, globalement. Le trafic poids-lourds représente en moyenne 5% du trafic sur la RN1 à hauteur de La Possession, soit 3 000 poids-lourds/jour, ce qui représente une augmentation de + 25% par rapport aux valeurs mesurées dans le précédent PDU.

L'évolution du réseau routier à venir concerne les projets suivants recensés :

- la Nouvelle Route du Littoral – La Possession RN1 et création d'un échangeur à La Possession ;
- élargissement du pont de la Rivière des Galets (RN 7) ;
- prolongement de l'axe mixte de Cambaie à Savannah (RN 7) ;
- liaison RD2-RD4 ;
- contournement de l'Eperon ;
- amélioration de la RD 10 ;
- amélioration de la liaison RN1 – « le Barrage ».

La sécurité routière

Sur la période de 2003 à 2013, les routes nationales et les voies communales comptent un nombre équivalent d'accidents, mais les accidents mortels sont nettement plus nombreux sur les routes nationales, 59% d'entre eux se produisent sur la RN1. En revanche, les routes départementales ne comptent que 11% des accidents sur le territoire du TCO. Sur cette période de 2003 à 2013, 54% des accidents sur le TCO se produisent sur la commune du Port suivie de la commune de Saint-Paul qui en compte 32%. En comparaison de ces chiffres, les communes de La Possession, Trois Bassins et Saint-Leu comptent très peu d'accidents.

Les enjeux liés à la sécurité routière

Selon les sources « DEAL » Réunion, les principales causes d'accident sont liées à l'absorption d'alcool et la vitesse. En dehors de la première cause pour laquelle le PDU ne peut apporter de réponse, en revanche, concernant la vitesse, le projet évoque les limitations de vitesse en milieu urbain et inter urbain, dans le cadre d'aménagements physiques qui obligent l'automobiliste à réduire sa vitesse lorsque la voirie est partagée par plusieurs modes. La prise de conscience par les automobilistes des risques est également un enjeu qui entre dans le volet « communication et sensibilisation » du programme PDU.

Le transport des marchandises

Les principales difficultés sont essentiellement dues :

- au non-respect de la réglementation en vigueur sur l'interdiction de certaines voiries aux poids-lourds, notamment dans la commune du Port ;
- à l'encombrement des espaces publics par les véhicules en phase d'opération de livraison dans les centres ville contraints que sont La Possession, Saint-Paul et Trois Bassins ;
- à la nécessité de l'organisation de l'activité des livraisons en ville, de coordonner les horaires, de mettre en place des plateformes de logistique permettant le transbordement entre gros et petits véhicules ;
- à l'absence de plan de déplacements marchandises avec l'identification des itinéraires poids-lourds.

A l'exception des centres-villes de Saint-Paul et du Port, les aires de livraison sont difficilement accessibles, car en pente, au ras des façades, aux dimensions trop petites, gênées de surcroît par du mobilier urbain ou illisibles dans certains cas. Concernant ces lacunes, la signalétique et le marquage au sol des aires de livraison ne sont globalement pas conformes ou absents.

L'absence de mesures pour l'organisation des livraisons en centre-ville entraîne trop souvent des dysfonctionnements qui pénalisent les livraisons elles-mêmes, mais également les autres usagers, notamment les modes de déplacements motorisés. Cette situation est source d'insécurité pour les piétons qui sont contraints de se reporter sur la chaussée, lorsque le trottoir est utilisé par un véhicule de livraison ou gêne la circulation automobile lorsqu'il stationne en double file.

Les enjeux liés aux transports de marchandises

Le PDU, qui doit comporter un volet sur l'organisation des transports de marchandises dans le périmètre de transports urbains, devra définir :

- le transport et la livraison des marchandises afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;

- la mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison ;
- les surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin de limiter la congestion des voies et aires de stationnement ;
- l'utilisation des infrastructures logistiques existantes et la localisation de celles à venir.

Les enjeux liés à la hiérarchisation viaire et l'évolution du réseau routier

Hiérarchiser le réseau routier est un enjeu du PDU notamment dans le cadre de la création de nouvelles voiries dans les projets urbains, ou de la requalification des voiries existantes. Le partage de la voirie pour tous les modes de déplacements doit faire l'objet d'une charte d'aménagement pour chaque type de voie en fonction des objectifs du PDU. Plusieurs départementales traversent des milieux urbains denses et leurs aménagements doit être adapté en fonction.

De nouvelles voies devront s'inscrire en toute cohérence dans le réseau viaire, avec l'identification des voiries de dessertes principales et les impacts sur les voies existantes, le traitement des carrefours entre les voies nouvelles et existantes, la réservation des emprises nécessaires pour les modes actifs et transports en commun (sites propres, arrêts de bus, insertion aux carrefours).

Pages 83 à 99 :

Les réseaux de transports collectifs

Depuis le précédent PDU, les quatre réseaux qui préexistaient à la création du TCO ont été associés en un seul réseau nommé EOLIS à l'époque, pour devenir, à compter de 2008, Kar'Ouest qui est la marque commerciale du TCO. En sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU), le TCO a confié l'exploitation du réseau par Délégation de Service Public (DSP) au Syndicat d'Economie Mixte des Transports de l'Ouest (SEMTO). Cette délégation, signée pour une durée de 8 ans le 1^{er} août 2007, est en cours jusqu'au 31 juillet 2015.

L'ensemble du territoire des communes du Port et de La Possession est quasiment couvert par le réseau. Sur le secteur de Saint-Paul, le réseau est centré sur la gare routière, les lignes 1, 2 et 3 qui desservent respectivement Tan Rouge, le Guillaume et Bellemène, au départ de la gare routière sont les plus fréquentées. Sur le secteur de Trois Bassins et de Saint-Leu, la couverture en transports en commun est importante, même si les fréquences de passages sont plus faibles que sur les secteurs du Port / La Possession ou de Saint-Paul.

La fréquentation du réseau la plus élevée sur le territoire relève des arrêts les plus importants qu'on note à la gare routière de Saint-Paul, avec plus de 7 000 montées et descentes journalières, le Pôle d'échange du Port avec près de 2 300 montées et descentes journalières, La Saline (Prisani), Les Arcades à Plateau Caillou, Savanna, la mairie de Trois Bassins.

Aujourd'hui, Kar'Ouest est un réseau qui répond aux besoins, mais qu'il est nécessaire de restructurer pour le rendre plus efficace. Afin de répondre aux évolutions du territoire en termes de population, d'activités nouvelles etc..., le réseau doit se densifier en offrant des fréquences plus rapprochées dans le cadre d'une plus grande amplitude horaire, avec, pour ambition de devenir à terme une véritable alternative à la voiture.

Le réseau départemental Car jaune complète la desserte du territoire en transports en commun. Il assure notamment les liaisons entre les villes du TCO et les autres communes de l'île. Le Car jaune est en correspondance avec le réseau Kar'Ouest au niveau des pôles d'échanges de La Possession Poste/Eglise, Le Port, halte routière urbaine, la gare routière de Saint-Paul, Filaos, mairie de Saint-Leu.

La grille tarifaire : Depuis le PDU de 2007, les tarifs ont été unifiés selon les modalités suivantes : Le prix unitaire du ticket est de 1,30 € ou 1,50 € si pris à bord du bus. Il existe des carnets de 5 et de 10 tickets à prix réduits, des pass hebdomadaires et mensuels sont également disponibles.

Les enjeux des transports collectifs : L'objectif majeur est d'améliorer l'image des transports en commun, dont les bus et les mini-bus qui desservent actuellement le territoire sont considérés par les usagers comme vestiges d'une autre époque. Les projets de restructuration du Car jaune et le nouveau Kar'Ouest sont les premiers jalons d'un changement de cap pour les transports urbains du TCO qui, avec des offres mieux hiérarchisées et plus lisibles, peuvent rendre le transport collectif plus performant et devenir ainsi plus attractif pour les usagers.

Par ailleurs, le PDU doit respecter les prescriptions du SCOT approuvé le 8 avril 2013 qui définissent le principe d'un réseau armature de transports publics efficace et équitable, dans le cadre d'un certain nombre d'actions qui portent sur la création d'un réseau de transports collectifs classé de niveau 1 dans le Cœur d'agglomération, un réseau de transports collectifs de niveau 2 entre les pôles secondaires et les villes-relais, la mise en place de quatre centres d'échanges dont un sur Plateau Caillou, un à Moulin Joli Sainte Thérèse La Possession, un à la Plaine Saint-Paul et un à Piton Saint-Leu Portail.

Pages 101 à 114 :

Les mobilités actives - Piétons - Vélos

Le développement de la ville des « courtes distances » est un objectif transversal aux différents documents d'urbanisme : SAR, SCOT et PLU sur le territoire. Il s'inscrit dans le cadre des projets urbains, notamment de l'Ecocité, la ZAC Cœur de Ville de La Possession et la requalification du bourg de Saint-Leu.

Le centre-ville de Saint-Paul et la ville du Port sont plutôt bien adaptés à la pratique de la marche à pied où l'on recense un certain confort des voiries pour les piétons, et ce, en raison d'un relief plat. Ce n'est pas le cas, en revanche, en dehors du cœur de l'agglomération pour les villes de Saint-Paul, La Possession, Saint-Leu et Trois Bassins.

La ville de Saint-Paul s'est dotée d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, document de planification et de programmation défini par la loi. Ce type de plan est en cours d'élaboration dans les autres communes.

L'offre et la pratique des itinéraires cyclables : Actuellement, le réseau cyclable compte environ 30 km d'itinéraires cyclables qui sont soit en site propre ou en site partagé. Depuis le précédent PDU, l'offre n'a pas beaucoup évolué, les seuls itinéraires nouveaux sont l'entrée de la RD 4 vers Savanna et les couloirs de bus partagés de la rue Saint-Louis à Saint-Paul.

Les pôles d'échanges de Saint-Paul et du Port offrent la possibilité de louer des vélos, la location de vélo est gratuite pendant la première heure dans la mesure où l'utilisateur présente un titre de transport Kar'Ouest. Il existe également la possibilité d'embarquer son vélo à bord des bus sur certaines lignes de Kar'Ouest, mais l'information sur ce dispositif reste insuffisante. Toutefois, la satisfaction de l'offre est moyenne en raison notamment des cas de vols d'équipements sur les vélos constatés lorsque le bus est à l'arrêt.

Les offres de stationnement pour les vélos consistent en des points d'accroche aux centres urbains mais qui restent limités car peu nombreux. Aucune mesure de généralisation du stationnement vélo n'a été mise en place. Les PLU intègrent des normes de stationnement pour les nouvelles opérations (habitat, bureaux et enseignement) et à ce jour, seules les communes du Port et de Trois Bassins ont inscrit des normes pour les services publics.

L'évènementiel autour du vélo consiste chaque année en l'organisation d'une Rando-Vélo sur le territoire du TCO et des minis Randos Vélo sont organisées dans chaque commune du territoire. En novembre-décembre à lieu la manifestation dite Mégavalanche, course VTT de niveau international qui débute au Maïdo pour atteindre en fin de parcours le littoral. L'office de tourisme de La Possession propose des circuits vélo touristique.

La fréquentation des itinéraires cyclables, sur la base de comptages complémentaires réalisés en 2014, offre l'aperçu suivant :

- 225 cyclistes environ ont été comptés le samedi sur la route du littoral (RN1) à l'entrée nord de Saint-Leu ;
- 200 cyclistes environ ont été comptés dans Saint-Paul (Etang Saint-Paul et Savanna confondus), 100 à Saint-Gilles et 260 dans Le Port ;
- La Possession et Trois Bassins ont des fréquentations plus faibles à raison de 35 et 23 cyclistes respectivement.

Ces comptages effectués le samedi confirment une pratique sportive du vélo sur le territoire.

Les projets

Le Schéma Directeur des Itinéraires Vélo (SDIV) du TCO date de 2001. Les projets effectivement réalisés sont peu nombreux car les montages EPCI-communes sont difficiles. Le SDIV étant une démarche relevant du TCO, il n'a pas été relégué par les communes dont la compétence voirie leur revient. Pour pallier ces difficultés, le SDIV prévoyait notamment un dispositif de financement mis au service des communes pour développer les modes doux, mais le nombre de sollicitations est faible et concerne essentiellement la réfection de voirie et la mise aux normes des trottoirs, environ 2,5 millions d'euros utilisés sur les 10 M € de l'enveloppe. Ce dispositif financier s'organise au travers des « contrats PDU » du TCO vers les communes qui restent maîtres d'ouvrage dans la plupart des projets qui y sont inscrits.

Le Plan Régional Vélo (PRV) élaboré en 2013 et validé en 2014 a pour objectif de traduire la démarche nationale PNV (Plan National Vélo) sur le territoire de La Réunion. Au travers d'appels à projets sur la période 2014 à 2020, les actions phares que le PRV souhaite appuyer consistent :

- en une meilleure coordination des différentes actions à porter en faveur du développement de la pratique du vélo ;
- au retour d'expériences locales pour enrichir l'offre régionale et locale ;
- en la création d'un volet « aménagement » pour renforcer le réseau existant, d'un volet « services » pour favoriser l'usage du vélo, d'un volet « communication » visant à encourager l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière.

La Voie Vélo Régionale (VVR) est un itinéraire cyclable de type « véloroute » qui à terme permettra de faire le tour de l'île et de répondre à l'ensemble des usagers, tant pour les déplacements de petite portée en milieu urbain que sur des plus longues distances, répondant davantage à des fonctions de loisirs ou de tourisme. Sur les 220 km prévus à terme, 28 km ont été réalisés avant 2010 et 25 km après 2010 soit un total de 53 km à ce jour.

Sur le territoire du TCO, la VVR est matérialisée par la piste bidirectionnelle sur l'axe mixte, entre le Port et Saint-Paul, puis par le marquage discontinu au sol sur la RN1A, sur les bandes multifonctionnelles.

L'opportunité d'inscrire le vélo dans les projets de TCSP se décline comme suit :

- liaison Le Port – La Possession, site propre complet 2 x 1 voie ;
- TCSP de Saint-Paul : 1,2 km de voie nouvelle ;
- TCSP Saint-Paul – Savanna : 9 km sur la RD 4 ;
- TCSP de la Chaussée Royale.

Les enjeux

Le développement des modes actifs est un fort enjeu du PDU qui devra intégrer à son programme les aménagements à prévoir pour l'usage du vélo, leur priorité de réalisation et leurs budgets. Pour la marche, le confort des espaces publics doit être recherché et se poursuivre dans le cadre d'une urbanisation de nouveaux quartiers adaptés à l'échelle du piéton. Le PDU prescrira les nouveaux services à prévoir dans les programmes.

La mise en place de services qui reposent notamment sur des offres de nature à proposer des accroches vélos sur l'espace public, ainsi que l'aménagement de locaux vélos permettant de répondre aux besoins de stationnement ponctuel et de longue durée.

L'enjeu du vélo à assistance électrique (VAE) permet d'apporter une solution innovante pour les habitants des mi-pentes, ou bien encore pour ceux qui effectuent plus de 5 km pour leurs déplacements quotidiens. Ce moyen de déplacements qualifié de « mode doux » peut aussi intéresser des visiteurs souhaitant se déplacer, autrement qu'en voiture. Le PDU peut intégrer les mesures incitatives ou expérimentales à l'appui de ce mode de déplacement relativement nouveau dans les faits, et surtout dans les esprits, afin d'en faciliter son développement.

Les prescriptions du SCOT, dont l'objet est de faciliter les déplacements en modes doux ou actifs, allient le PDU et les politiques locales d'urbanisme afin de promouvoir les itinéraires de circulation sûrs et confortables pour ces modes actifs. Sont définis en particulier des itinéraires directs vers :

- les centres des villes, bourgs et quartiers ;
- les équipements collectifs ;
- les centres d'échanges ;
- les arrêts des réseaux de transports publics.

A l'inverse, les aménagements de voirie et plans de circulation contribuent à dissuader l'usage de l'automobile pour de courts trajets de proximité.

Le SCOT mentionne le stationnement vélo dans son paragraphe « organiser l'offre de stationnement » devant conduire à faciliter l'usage du vélo, en imposant pour toute nouvelle construction les règles applicables aux aménagements adaptés en quantité et en qualité, à proximité immédiate des équipements recevant du public.

Pages 115 à 122 :

Le stationnement

Les enquêtes de stationnement ont permis d'établir un diagnostic qui se fonde sur le résultat de plusieurs enquêtes faisant apparaître la variabilité de la nature des places offertes sur le territoire, à savoir :

- Des places marquées qui sont clairement signalées et autorisées ;
- des places ambiguës, non clairement marquées mais non interdites ;
- des places privées ;
- des places réservées aux handicapés qui doivent légalement représenter 2% de l'offre de stationnement ;
- des places de livraison indispensables à la gestion du transport de marchandises.

A Saint-Paul, on recense une offre de stationnement payante dont les places sont clairement marquées.

L'enquête occupation

C'est la mesure qui permet de déterminer le nombre moyen de places occupées sur la période d'enquête qui a été menée sur un secteur délimité des localités suivantes : La Possession, Le Port, Saint-Paul, Plateau-Caillou, Saint-Gilles, Trois Bassins, Saint-Leu et Piton Saint-Leu. Cette enquête a été effectuée un mardi ou un jeudi, et un samedi.

L'enquête de rotation

Elle consiste à suivre heure par heure la présence de véhicules afin de mieux faire connaître les durées de fonctionnement et ainsi de mieux appréhender l'usage de ces places.

- Les résidents sont ceux qui sont présents dès 5h00 du matin ou en fin de journée, à 19h00.
- Les migrants sont ceux qui se garent pour une durée de plus de 2 h.
- Les visiteurs sont ceux qui se garent pour une durée de moins de 2 h.

Les taux de rotation de plus de 3 véhicules/place relèvent d'un usage de courte à moyenne durée. Le taux de rotation se rapprochant de 1 véhicule/place correspond à un usage de longue durée. L'enquête de rotation qui a comptabilisé les secteurs de La Possession, Le Port, Saint-Paul, Saint-Gilles et Saint-Leu s'est limitée justement aux secteurs où les enjeux en termes de stationnement sont les plus forts.

Un questionnaire vient compléter les enquêtes occupation et rotation, dans le cadre d'une enquête effectuée auprès de 187 personnes se rendant régulièrement en voiture dans les centres des différentes villes du TCO. Les opinions de ces personnes ont permis de recueillir leur ressenti sur cette problématique de stationnement.

Des comptages à Saint-Gilles-les Bains ont été réalisés par les agents de la mairie de Saint-Paul, de manière informelle, pour pouvoir comparer la pression sur le stationnement, avant et après la mise en place d'une zone de stationnement payante.

Le stationnement résidentiel est difficilement maîtrisable quant à l'offre de stationnement privé, où, dans les résidences notamment, des places insuffisamment disponibles conduisent les usagers à des occupations de l'espace public. Paradoxalement à ce constat, en cas de places disponibles trop nombreuses, l'usage de la voiture est favorisé et le coût des constructions est augmenté, une place de stationnement dans les résidences nécessite un investissement de l'ordre de 5 000 à 20 000 €.

Pour ce volet particulier, le principal outil à disposition des collectivités réside dans le contrôle de l'offre de stationnement produite dans les constructions neuves, et ce, dans le cadre des normes exigées dans les documents d'urbanisme (article 12 des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)).

Ce qui est prévu dans les PLU

Les normes de stationnement des véhicules pour les logements, les bureaux et les commerces sont détaillées à la page 119 du dossier dans laquelle il est précisé que le PLU de la commune du Port est le seul à prévoir des ratios dans les cas des programmes d'activités mixtes simultanées, pour dimensionner un parking banalisé mutualisé entre les différentes activités. C'est également le seul PLU du territoire qui exige une part de stationnement en ouvrage pour les opérations de plus de 1 000 m².

Les pratiques de projets immobiliers récents

L'Ecocité : Le plan guide du projet développe des quartiers économes en stationnement grâce à un principe de mutualisation qui prévoit que tous les habitants soient situés à moins de 5 minutes à pied de leur parking silo.

La ZAC Cœur de ville à La Possession : L'encadrement du stationnement favorise les modes de transports alternatifs à la voiture. Les places de stationnement devront être positionnées à 80% sous l'emprise des bâtiments en enterrés, semi enterrés ou à niveau. Le PLU de La Possession a été modifié pour intégrer un nouveau zonage définissant des normes de stationnement plus restrictives que celles des dispositions générales du PLU.

Les enjeux à approfondir : La réglementation du stationnement dans les centres urbains doit conduire à une politique de stationnement cohérente et efficace de nature à :

- identifier au préalable quels sont les buts recherchés ;
- s'assurer que ces derniers sont partagés par l'ensemble des acteurs techniques et politiques concernés ;
- développer un catalogue de mesures s'inscrivant en adéquation avec les buts poursuivis.

En matière de stationnement, cinq grands enjeux peuvent être mis en évidence :

- encourager le report modal vers les transports publics et la mobilité douce ;
- renforcer et faciliter l'intermodalité et la complémentarité des modes de transport ;
- réduire la congestion du trafic automobile, autrement dit les embouteillages ;
- assurer l'accessibilité locale en tenant compte des besoins de chaque catégorie d'usagers, des contraintes du réseau routier et de la disponibilité d'alternatives (Transports publics et mobilités douces) ;

- assurer l'acheminement des marchandises (livraisons).

Les enjeux à approfondir : La réglementation du stationnement dans les centres urbains doit conduire à une politique de stationnement cohérente et efficace de nature à :

- identifier au préalable quels sont les buts recherchés ;
- s'assurer que ces derniers sont partagés par l'ensemble des acteurs techniques et politiques concernés ;
- développer un catalogue de mesures s'inscrivant en adéquation avec les buts poursuivis.

Le respect des prescriptions du SCOT Ouest

Approuvé le 8 avril 2013, il souhaite voir mener deux actions, dont l'une consiste à favoriser le stationnement résidentiel, et l'autre à offrir des capacités de stationnement aux véhicules individuels au niveau des quatre centres d'échanges situés à Plateau-Caillou, à proximité du Moulin Joli/Sainte-Thérèse et de La Plaine Saint-Paul, et Piton Saint-Leu/Portail.

Pages 123 à 191 :

Evaluation environnementale du PDU - Etat initial de l'environnement

Le dossier rappelle les obligations du pétitionnaire à se soumettre à une évaluation environnementale, conformément à la directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001 et à l'article R.122-20 du code de l'environnement concernant le contenu du rapport environnemental qui n'est autre que l'état des lieux. En ce sens, les pages 123 à 181 du dossier traitent de l'existant en s'appuyant notamment sur les éléments constitutifs de l'état initial de l'environnement. **L'évaluation environnementale propre au projet de PDU 2017/2027 est contenue dans le volume 3 du dossier.**

Le dossier détaille les éléments que doit contenir l'évaluation environnementale, en rappelle son déroulement dans le cadre d'une aire d'étude et des enjeux environnementaux du TCO qui sont :

Les émissions de gaz à effet de serre, le bruit, le milieu naturel et les paysages, l'eau, les déchets etc...

Le document relatif à la mise à jour du diagnostic est un état exhaustif des lieux qui met notamment en évidence l'hégémonie du tout voiture, les pages 70 à 73 sont là pour en témoigner. Il pouvait répondre à toutes les questions ou attentes du public dans chaque compartiment des modes de déplacements proposés sur le territoire. Toutefois, la partie consacrée à l'évaluation environnementale est trop technique. Pour exemple, les tableaux des pages 142, 144, 145, 147, 159, 160, 168, 172 etc... du document relatives aux diverses mesures de nuisances sont complexes, et ne rendent pas la tâche facile au public pour une lecture compréhensible de cet élément du dossier.

En revanche, les illustrations contribuent à une bonne compréhension de divers points que sont notamment, les générateurs de déplacements, la localisation des grands projets sur le territoire, la hiérarchisation des voies, le réseau Kar'Ouest, le réseau cyclable etc...

Les annexes relatives aux tableaux descriptifs de l'offre Kar'Ouest sont bien élaborées et assez explicites de l'existant. Ces tableaux font le recensement des lignes de bus des secteurs Le Port / La Possession, Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu. Ils contiennent pour chaque ligne de bus, le nombre de véhicules affrétés, leur capacité, le nombre de rotations, les horaires etc...

Toutefois, si le tableau descriptif dédié au secteur Le Port / La Possession (**page 193**) renseigne quant à lui sur la fréquentation voyageurs/jour des 15 lignes régulières dudit secteur, il n'en est rien des autres tableaux des secteurs de Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu (**pages 194-195**) pour lesquels n'apparaît aucun renseignement quant à la fréquentation voyageurs/jour sur les lignes.

Les annexes consacrées au stationnement contiennent les résultats des analyses effectuées dans le cadre d'enquêtes, dans plusieurs centres urbains du territoire, qui portent sur l'occupation et la rotation des véhicules.

Page 104, figure 69, « **le réseau cyclable existant** » : Sa matérialisation figurant sur la carte me semble sous-dimensionnée par rapport au visuel des aménagements existants et empruntés par de nombreux cyclistes.

Page 105 du diagnostic, le réseau cyclable actuel est évalué à **30 km** environ, alors que le Schéma Directeur Intercommunal Vélo (**SDIV**) mentionne **page 10**, ce même réseau cyclable actuel à hauteur de **40 km**, ce qui est incohérent.

Volume 3 : Phase 2 – Elaboration du PDU et du scénario retenu 66 pages (juin 2015)

Afin d'aboutir à un projet PDU susceptible de convenir à la majorité des partenaires associés à son élaboration, plusieurs scénarios et variantes pour chacun d'eux ont été proposés, d'avril à juillet 2015 aux comités technique et de pilotage constitués d'élus et techniciens des 5 communes du territoire, et des **Personnes Publiques Associées (PPA)** dont, le Préfet /L'Etat, la Région, le Département.

Elaboration du PDU

En fonction des potentialités du territoire d'une part, et à partir du diagnostic (phase 1) et des données extraites de ce dernier d'autre part, le scénario choisi est la synthèse de la phase prospective 2 qui vise à l'élaboration du PDU et à le définir. L'élaboration du projet de PDU s'est construite dans le cadre d'une démarche participative, et, à cet égard, des présentations ont été faites en trois temps afin de recueillir les remarques et avis de l'ensemble des partenaires :

- **Février 2014** : Lancement de la démarche.
- **Septembre 2014** : Validation du diagnostic et des objectifs en Comité de Pilotage (COPIL) et en commission Services Publics.
- **Décembre 2014** : Réunions bilatérales avec les communes et les partenaires associés.
- **Février 2015** : Un comité technique avec l'ensemble des techniciens.
- **Avril à juin 2015** : La remise des documents pour relecture et avis écrits de la part du comité de pilotage (élus et PPA).
- **Septembre 2015** : Choix du scénario en commission Services Publics sur la base du retour des partenaires.
- **Mars 2016** : Validation du projet PDU en COPIL.

Les effets escomptés du scénario retenu portent sur :

- une augmentation de la part modale des modes actifs (marche à pied, pratique du vélo) ;
- une augmentation de la part modale des transports en commun ;
- un impact fort sur l'automobile afin de parvenir à une stabilisation de sa part modale.

Le scénario PDU retenu et ses variantes s'articule autour des principes suivants :

- l'approche habituelle du scénario minimaliste / scénario maximaliste est à écarter, afin de développer un scénario réaliste et faisable ;
- des éléments de choix portent sur l'aménagement du territoire, le développement du transport collectif, le développement du vélo et la maîtrise de l'automobile ;
- les partenaires de projet doivent pouvoir se positionner et s'engager sur le projet de PDU dès la phase 2.

Pages 7-8 :

Les objectifs du projet PDU se fondent sur le diagnostic qui a mis en évidence un certain nombre d'enjeux, dont certains sont spécifiques aux réseaux de transport, à l'aménagement du territoire, à l'environnement, ou à l'articulation de ces derniers. Avec l'ensemble des partenaires des comités technique et de pilotage, une hiérarchisation des enjeux sous forme d'objectifs a été établie puis validée comme suit :

Une agglomération plus soucieuse de l'environnement qui passe notamment par la promotion des alternatives à la voiture individuelle, essentiellement pour les trajets domicile-travail, un report modal vers de nouvelles pratiques telles que l'usage des transports collectifs dans le cadre de leur développement entre le Nouveau Kar'Ouest, la restructuration Car Jaune et Trans Eco Express, la pratique du vélo, le recours au co-voiturage, une ville bien connectée et un maillage au profit de la vie de quartier dans le respect des prescriptions du SCoT, dont le principe est de créer « la ville courtes distances » en intégrant le piéton, le vélo et les transports collectifs.

Pages 9-10 :**La construction du scénario PDU retenu pour un horizon à 10 ans**

Un scénario PDU réaliste ciblé sur les axes suivants :

- Amélioration des transports collectifs, création de couloirs de bus ou de voies en approche de carrefour, projet « Nouveau Kar'Ouest » dont la restructuration de ses lignes est en cours d'élaboration afin de prendre en compte l'augmentation de la population, des activités nouvelles et des nouvelles routes, augmentation du nombre de places offertes dans les bus NKO, une ligne de Transport Collectif en Site Propre (TCSP) La Possession – Le Port – Saint-Paul.

- Développement du réseau cyclable actuellement de 40 km sur le territoire, y compris les bandes cyclables de la RN1A littorale qui font partie de la voie vélo régionale. En visant les zones d'habitations les plus denses, l'objectif est de réaliser 55 km de pistes cyclables dont une partie comprendrait la voie vélo régionale. Il s'agirait également, en partenariat avec la région, de redéployer les moyens affectés au PRV sur la mise en œuvre du SDIV. La réalisation d'aménagements cyclables se fait en comparant le nombre d'habitants qui se trouveront à moins de 250 m à vol d'oiseau du réseau cyclable, estimant que ces personnes seront plus susceptibles de pratiquer l'usage du vélo.

- Intensification des pôles de proximité et secondaires identifiés par la présence de commerces alimentaires, pharmacies, presse, bureaux de tabac, poste etc...

- Maîtrise du trafic routier dans un but de diminution du trafic automobile, le développement des modes alternatifs à la voiture particulière fait partie des orientations du PDU qui passent par l'incitation à l'usage des transports collectifs, la marche à pied, la pratique du vélo.

- Mise en cohérence des offres de stationnement public.

- Organisation des transports de marchandises.

Le scénario PDU et ses variantes**Transports en commun : 2 variantes proposées au comité de pilotage**

Variante n° 2 retenue : Une ligne de TCSP bus ou Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) La Possession-Le Port-Saint-Paul. Deux tracés peuvent être envisagés entre Le Port et la Possession, soit par la RN7 ou la RN1001. Cette variante choisie permet de poursuivre la restructuration du réseau Kar'Ouest telle que définie page 18 phase 2 du dossier.

Vélo : 3 variantes proposées au comité de pilotage

Variante n° 2 retenue : Mise en œuvre partielle du Schéma Directeur des Itinéraires Vélo (SDIV) qui définit un programme pour l'aménagement de 85 km d'itinéraires cyclables supplémentaires. Dans cette variante, il est envisagé de cibler les aménagements sur les zones les plus denses et propices à la pratique du vélo.

Urbain : 2 variantes proposées au comité de pilotage

Variante n° 2 retenue : Densification autour des pôles d'échanges et pôles urbains du NKO. Le pôle d'échanges devient un lieu de proximité, avec une bonne accessibilité à pied, et où peuvent se situer des nouveaux services de proximité : commerces alimentaires, stands de maraîchers, équipements etc... Cette variante cible 123 000 habitants desservis par au moins 3 services de proximité.

Stationnement : 2 variantes proposées au comité de pilotage

Variante n° 2 retenue : extension de la réglementation en centre-ville et nouvelle offre de stationnement de rabattement dans les mi-pentes.

Le document relatif à l'élaboration des scénarios est bien présenté, les illustrations sont claires et parfaitement compréhensibles pour tout public intéressé par quelque mode de déplacements que ce soit. La synthèse des avis recueillis auprès des partenaires associés, à partir des variantes proposées, permet d'en retenir une qui se dégage majoritairement des autres, et ce, pour chaque domaine bien précis, à savoir, les Transports en Commun, le Vélo, l'Urbain et le Stationnement.

Volume 4 : Phase 3 - Programme d'Actions du PDU 152 pages (Mars 2016)

Le plan d'actions du PDU 2017 – 2027 s'articule autour de 7 axes prioritaires répartis en 34 actions, dont le tableau ci-après en décrit les grandes lignes.

	Priorités	Action	Nature et objectif des actions
Axe 1	Articuler transports et aménagement urbain	1	Prioriser la réalisation d'aménagements vers les pôles d'échanges dans les Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT)
		2	Intégrer les cheminements vers les arrêts de transport en commun dans les projets urbains
		3	Utiliser les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire
		4	Conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun

Axe 2	Accompagner le développement des transports collectifs	5	Restructurer le réseau Kar'Ouest
		6	Aménager la voirie en faveur des bus
		7	Intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges
		8	Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest
		9	Améliorer l'interopérabilité entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest
		10	Améliorer l'information aux voyageurs
		11	Etudier les projets de transport urbain par câble dont le potentiel est utilitaire
Axe 3	Créer un réseau cyclable	12	Poursuivre la création d'aménagements cyclables
		13	Jalonner les parcours cyclables
		14	Créer du stationnement à proximité des lieux publics à fort passage (équipements publics, commerces, zones balnéaires)
		15	Développer une offre de stationnement vélo sécurisée aux pôles d'échanges Kar'Ouest
		16	Intégrer le stationnement vélo dans les documents d'urbanisme opérationnel
		17	Expérimenter la mise à disposition / l'aide à l'acquisition de Vélo à Assistance Electrique (VAE)
		18	Créer des outils de communication autour du vélo
Action 4	Maîtriser la circulation routière en optimisant l'accessibilité	19	Inscrire les voiries et les projets de voirie dans un schéma global de hiérarchisation viaire
		20	Etablir une charte partenariale d'aménagement des voiries
		21	Améliorer la sécurité des déplacements
		22	Développer le co-voiturage
Action 5	Mettre en cohérence la politique de stationnement	23	Limiter l'offre de stationnement public dans les centres-villes, en lien avec l'offre de transport en commun
		24	Développer les expérimentations en matière de stationnement mutualisé
Action 6	Adapter le transport de marchandises à la ville	25	Poursuivre les groupes de travail organisés avec les entreprises logistiques lors de la phase de concertation dans le cadre de l'élaboration du plan climat

		26	Définir et faire respecter les itinéraires Poids Lourds
		27	Repenser l'organisation des livraisons en centre-ville
		28	Aménager une zone de stockage en arrière-port avec une plateforme logistique reliée à la RN1
Action 7	Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles	29	Mettre en œuvre le Plan de Déplacements d'Administration du TCO et en tirer un retour d'expérience pour les autres PDE (Plan de Déplacement d'Entreprise)
		30	Soutenir les plans de déplacements entreprises/écoles/interentreprises
		31	Favoriser le développement de solutions de déplacements innovantes (autoportage et développement des véhicules électriques)
		32	Expérimenter un lieu de télétravail en lien avec les principaux pôles d'échanges
		33	Etudier la mise en place d'un bureau des temps
		34	Créer un observatoire PDU
		Action transversale	Afin de suivre la mise en place des actions et de communiquer sur les réalisations et les échéances, le projet prévoit la création d'un observatoire PDU. Outil partenarial, sa vocation est de centraliser l'information concernant la mobilité sur le TCO

Les 34 actions de l'objectif PDU sont contenues dans ce document. Pour chacune d'elles, une fiche spécifique est élaborée qui renseigne sur le constat, le contexte, les objectifs, la description de l'action, le maître d'ouvrage, les partenaires associés, l'échéancier, l'estimation financière, les indicateurs, et pour les TC notamment, les prescriptions environnementales.

Les 12 **Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT)**, et les 3 ZATT d'urbanisation future sont illustrées, de même que le nouveau réseau Kar'Ouest, la trame viaire et la hiérarchisation des voies. Ces illustrations favorisent, entre autres éléments du dossier, la compréhension de l'évolution des transports en commun et des modes de déplacements en général affichée dans le PDU, et ce, notamment, dans le cadre des zones de chalandises existantes et futures partant d'une densification urbaine qui justifie la création des ZATT et leur mise en œuvre.

Page 105 du document, le tableau récapitulatif des actions du PDU est pourvu d'un échéancier de 0 à 10 ans. La lecture de ce dernier permet de distinguer les actions pour lesquelles l'objectif pourrait être atteint dans des délais relativement courts, c'est le cas notamment de la mise en place du Nouveau Kar'Ouest (NKO) dont la mise en œuvre définitive apparaît comme étant réalisable dans les 18 mois environ.

Volume 5 : Rapport d'évaluation environnementale de la révision du PDU 77 pages - (Mars 2016)

Les décrets n°2005-613 et n°2005-608 du 27 mai 2005 rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004. Les PDU qui sont visés à l'article R.122-17 du code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale. Le volume 5 du dossier d'enquête, soumis à la consultation du public, constitue le rapport d'évaluation environnementale élaboré simultanément avec le projet de PDU proprement dit, ce rapport inclut un résumé non technique d'une lecture accessible à un non spécialiste.

Le rapport environnemental définit 10 enjeux environnementaux qui sont :

4 enjeux majeurs :

- ◆ qualité de l'air
- ◆ énergie/climat
- ◆ nuisances sonores
- ◆ santé

et 6 enjeux complémentaires :

- ◆ aménagement du territoire
- ◆ biodiversité et milieux naturels
- ◆ patrimoine et cadre de vie
- ◆ gestion des déchets et des matériaux
- ◆ gestion des risques
- ◆ ressource en eau

Ces enjeux environnementaux ont été rapprochés des 7 priorités comportant les 34 actions du PDU du TCO, de manière à identifier, au cas par cas, l'impact de ceux-ci sur l'environnement au sens large : positif, négatif ou sans objet (pages 47- 48 - 54), en y associant si possible des mesures correctrices pages 67 à 72.

Le tableau de synthèse, page 54, permet de constater, logiquement, car c'est un des objectifs du PDU - TCO, que ses effets positifs sur l'environnement l'emportent de beaucoup sur les effets négatifs.

Pages 11 à 24 :

Objectifs et contenu du PDU, articulation avec d'autres schémas plans et programmes.
Justification de la révision.

Listage des obligations réglementaires tirées du code de l'environnement précisant l'articulation que doit avoir le PDU avec les autres plans ou programmes à portée Régionale, Départementale, Intercommunale ou Communale dont, entre autres :

- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR).
- Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA).
- Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).
- Le Plan Régional Santé Environnement (PRSE).
- Le Schéma Régional des Infrastructures des Transports (SRIT).
- Le Plan Vélo Régional (PVR).
- Le Schéma Directeur Régional de Co-Voiturage.
- Le Cadre stratégique partagé pour les Hauts, 2014-2020.
- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Région Ouest Réunion (SAGE).
- Le Plan Local Habitat (PLH).
- Le Plan Climat Energie Territorial (PCET) du TCO.

Le PLU des 5 communes du TCO.**Pages 25 à 44 :****L'état initial de l'environnement sur le Territoire de la Côte Ouest**

Le projet de PDU matérialise l'aire d'étude et définit les grands enjeux environnementaux du TCO.

Il priorise les thématiques et les composantes sensibles du territoire concernant notamment la consommation d'énergie et les émissions de Gaz à Effet de Serre en se fixant pour objectifs les **5 enjeux suivants** :

- diminuer le nombre de kilomètres avec une seule personne à bord en voiture individuelle ;
- rendre plus attractifs que la voiture les transports collectifs ;
- améliorer l'efficacité du parc actuel en réduisant les consommations des véhicules ;
- diminuer le nombre de livraisons sur le territoire par l'optimisation, la mutualisation, la réglementation avec les professionnels de la logistique ;
- repenser l'aménagement du territoire et l'organisation de la vie économique pour diminuer à terme les besoins de déplacement en véhicule individuel.

Il aborde la qualité de l'air et ses impacts sur la santé, y associant **3 enjeux** qui sont de :

- constituer des indices d'exposition des populations aux pollutions ;
- fixer des objectifs de réduction de la pollution atmosphérique et des expositions ;
- continuer les campagnes de surveillance de la qualité de l'air sur le territoire du TCO et notamment sur les zones de dépassements à risques.

Il traite du bruit en mentionnant que la ville du Port est la plus impactée par le bruit, alors que les villes de Saint-Paul et La Possession le sont faiblement. S'agissant des villes de Saint-Leu et Trois-Bassins, ces dernières apparaissent comme préservées par cette nuisance.

Il aborde le milieu naturel, les paysages naturels et urbains qui fixent les 4 objectifs suivants :

- Respecter les grands paysages de la Côte Ouest en y soignant les lisières urbaines ;
- Préserver et restaurer les corridors écologiques ;
- Préserver les espaces naturels à forts enjeux patrimoniaux ;
- Limiter la consommation d'espace et préserver les espaces naturels ordinaires qui correspondent à des lisières urbaines.

Il traite de l'eau et liste les risques de pollutions liés à divers phénomènes naturels ou accidentels tels que :

- les inondations par débordement de cours d'eau ;
- les inondations par ruissellement ;
- les inondations par submersion marine ;
- les zones inondables des secteurs de la ravine Etang de Saint-Paul et de l'Ermitage et la Saline-les-Bains.

Trois enjeux relatifs à ce domaine apparaissent dans le dossier :

- prise en compte de la qualité globale des milieux ;
- organisation du territoire en fonction de la disponibilité de la ressource en eau ;
- limitation des risques de pollution.

Pages 46 à 54 :

Analyse des impacts environnementaux de la mise en œuvre du PDU

Les effets notables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets avec d'autres plans, programmes ou schémas.

Pages 46 et 48 :

Détaillent les 34 actions prioritaires du PDU et les impacts qu'elles génèrent sur l'environnement. Une note globale leur est attribuée en fonction des impacts mesurés sur la consommation d'énergie, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances dues au bruit, le milieu naturel, les paysages et l'eau. Le résultat de ces mesures tend à démontrer que globalement, le PDU a des impacts positifs sur l'environnement et la santé humaine en raison notamment :

- **De la diminution des déplacements motorisés** sur le territoire et vers les autres micro-régions.
- **De l'augmentation de la part modale** du transport en commun.
- **Du recours facilité aux modes actifs**, piétons, vélo, ce qui améliore la santé des habitants.
- **D'une moindre dépendance des ménages** aux énergies fossiles, dont le prix augmentera.
- **De la réduction des émissions** de gaz à effet de serre sur le territoire.
- **De la réduction potentielle** des nuisances sonores et à la qualité de l'air.
- **De la sécurisation des déplacements.**

Pages 60 à 62 :

Solutions de substitution raisonnables et motifs pour lesquels les programmes ont été retenus notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement. Comparaison est faite des impacts environnementaux.

Pages 63 à 65 :**Justification du projet retenu.**

Les ZATT : principe phare du PDU et lien avec le SCoT, D le Nouveau Kar'Ouest (NKO) et l'étude d'un TCSP en cœur d'agglomération, la mise en place du Schéma Directeur Itinéraire Vélo (SDIV) de façon ciblée, la densification des dans les pôles de proximité urbains existants et dans les principaux pôles d'échanges, la maîtrise du trafic automobile, la réglementation du stationnement dans les centres-villes et en lien avec les principaux pôles d'échanges.

Pages 66 à 72 :**Mesures correctrices pour éviter, réduire ou compenser les incidences négatives sur l'environnement.**

Les effets positifs, dans la mise en œuvre du projet PDU 2017/2027 sur l'environnement, sont justifiés comme suit :

- en vue de la réduction des consommations électriques, mise en place de bornes solaires mutualisées destinées à la recharge des véhicules électriques et des vélos à assistance électrique ;
- prioriser la réalisation d'aménagements vers les pôles d'échanges ;
- aménager la voirie en créant des itinéraires privilégiés dédiés aux bus ;
- développer et inciter l'utilisateur à emprunter les transports en commun, notamment dans le cadre de la restructuration du Nouveau Kar'Ouest ;
- améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest ;
- améliorer l'information à destination des voyageurs ;
- améliorer la sécurité des déplacements ;
- limiter l'offre de stationnement public gratuite dans les centres-ville ;
- repenser l'organisation des livraisons en centre-ville ;
- définir et faire respecter les itinéraires poids-lourds ;
- soutenir les plans de déplacements entreprise/école/inter entreprise ;
- développer et encourager le co-voiturage ;
- encourager le recours aux modes doux (voiture électrique, voiture hybride) ;
- élargir l'offre vélo en augmentant les aménagements cyclables.

Volume 6 : Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV - Mars 2016)

Le document :

- Dresse le bilan des actions vélo du SDIV 2007 établi par le cercle d'échanges vélo.
- Relate que le réseau cyclable actuel compte environ 40 km d'itinéraires cyclables, y compris les bandes cyclables de la RN1A littorale qui font partie de la voie vélo régionale (VVR) ;
- Estime qu'à cet égard, peu de réalisations depuis le PDU de 2007 ont été effectuées sur le réseau cyclable ;
- Rappelle les 7 actions du PDU spécifiques au vélo et répertoriées 12 à 18, dans l'axe 3 du programme d'actions.

Ci-après, l'estimation financière de chacune de ces 7 actions à 10 ans :

- 1 – Poursuivre la création d'aménagements cyclables : **27,5 M€**
- 2 – Jalonner les parcours cyclables : **30.000 €**
- 3 – Créer du stationnement vélo auprès des générateurs de déplacements (équipements publics, commerces, zones balnéaires) : **25.000 €**
- 4 – Développer une offre de stationnement vélo sécurisée aux pôles d'échanges Kar'Ouest : **25.000 €**
- 5 – Intégrer le stationnement vélo dans les documents d'urbanisme opérationnel, **estimation financière : nulle.**

6 – Expérimenter la mise à disposition / l'aide à l'acquisition de Vélos à Assistance Electrique (VAE) : **10.000 €**

7 - Créer des outils de communication autour du vélo : **190 k€**

Annexé au programme d'actions, le document traite du bilan des actions vélos, de la liste mise à jour du SDIV, des pôles d'échanges, du réseau cyclable, du stationnement vélo dans les documents d'urbanisme opérationnel etc... Il met en exergue le rôle des ZATT devant profiter à l'essor du vélo dans l'agglomération, ce qui démontre que l'intermodalité n'est pas un vain mot mais une réalité dans le cadre de la création future de ces pôles d'échanges.

La lecture de ce document est de bonne compréhension pour les adeptes de l'usage ou la pratique du vélo, et par ailleurs, susceptible de sensibiliser un public dont l'envie serait éventuellement de s'orienter vers un nouveau mode de déplacement qu'est le vélo, moyen à part entière sur les trajets courtes distances notamment.

Volume 7 : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP - Mars 2016)

Le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) s'intéresse à l'accessibilité du réseau de transports collectifs et notamment aux arrêts de bus. Dans ce cadre, le TCO s'est montré volontariste avec la mise en service de Kar'Ouest Mouv mi 2013, le premier service de transport public dédié aux personnes handicapées à l'échelle de La Réunion, et le réaménagement de 92% des 1 700 arrêts de bus du réseau Kar'Ouest. Dans ce contexte, le SDAP porte sur un volume de 90 arrêts de bus à rendre accessibles.

Le dossier rappelle les textes réglementaires qui s'appliquent à ce domaine depuis la loi fondatrice n° 75-534 du 30 juin 1975, jusqu'à l'arrêté du 27 mai 2015, durée pendant laquelle divers lois, décrets, ordonnance et arrêtés ont été publiés.

Dans son document, le TCO décrit les objectifs et les actions qui ont été menées dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité approuvé le 10 novembre 2009, et sa mise à jour, actuellement en cours, sera annexée au projet de PDU qui devrait être arrêté le premier trimestre 2017.

Le document SD'AP présente les services de transport sur le territoire, les perspectives pour le réseau urbain et consacre en page 6 les offres de service du réseau « Kar'Ouest Mouv » à destination des personnes à mobilité réduite, afin de leur assurer des déplacements réguliers et occasionnels, tant au niveau travail que loisirs ou autres démarches.

Tous les points d'arrêts de bus du réseau Kar'Ouest sont soit rendus totalement accessibles, partiellement accessibles ou réaménagés. Sur 1 774 arrêts que compte le réseau, 492 sont rendus totalement accessibles, 412 le sont partiellement, 724 ont fait l'objet d'un réaménagement mais sans mise en accessibilité, et 144 arrêts ne sont pas encore réaménagés. Dans le contenu de ses objectifs de développement des points d'arrêts prioritaires, le TCO estime à 360 000 € HT le coût prévisionnel de 90 arrêts de bus qu'il lui reste à aménager, dans le cadre de sa nouvelle programmation du présent Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée.

Ce document de 14 pages est parfaitement conçu pour être compris du public. Je note que le recensement des arrêts rendus totalement accessibles et ceux partiellement accessibles sont clairement relatés dans le document. Le point sur l'ensemble des arrêts de bus, au 31 août 2015, est détaillé dans le tableau page 10, ce qui apporte une précision du niveau d'accessibilité atteint dans chaque commune du territoire. La commune de Saint-Leu apparaît comme étant la plus avancée dans ce domaine, par rapport aux autres communes.

Volume 8 – Résumé non technique de l'évaluation environnementale - document de 12 pages

Pages 1 à 6 : Ces dernières font la synthèse de l'état initial de l'environnement sur le Territoire de la Côte Ouest. Elles traitent des domaines relatifs à la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, la qualité de l'air et ses impacts sur la santé, le bruit, le milieu naturel et les paysages naturels et urbains, l'eau et les risques naturels.

Pages 7 & 8 : Dans le cadre des scénarios étudiés et la justification du scénario retenu, sont rappelés les points relatifs à la description de la concertation pour l'élaboration du PDU, la construction d'un scénario PDU réaliste, la présentation et justification du projet retenu. Sont relatées également la création des ZATT et leur lien avec le SCOT, la mise en œuvre du nouveau Kar'Ouest et l'étude d'un TCSP en cœur d'agglomération.

Le document évoque le projet cyclable dont la mise en place du Schéma Directeur Itinéraire Vélo (SDIV) de façon ciblée, la densification dans les pôles de proximité urbains existants et dans les principaux pôles d'échanges, la réglementation du stationnement dans les centres-villes et en lien avec les principaux pôles d'échanges.

Pages 9 à 12 : Les impacts environnementaux de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains portant sur les 36 fiches-actions, font l'objet d'une note globale moyenne positive, aucune fiche n'a de note négative. Globalement, le PDU a des impacts positifs sur l'environnement et la santé humaine, concernant notamment les domaines suivants :

- Diminution des déplacements motorisés sur le territoire et vers les autres micro-régions ;
- Recours facilité aux modes actifs, ce qui améliore la santé des habitants ;
- Moindre dépendance des ménages aux énergies fossiles, dont le prix augmentera ;
- Réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) sur le territoire ;
- Réduction potentielle des nuisances à la qualité de l'air et à l'ambiance sonore ;
- Sécurisation des déplacements.

Tout au long de la durée de vie du PDU, un dispositif de suivi et d'évaluation doit lui être intégré afin d'en évaluer les effets sur l'environnement au fur et à mesure de sa mise en application et d'envisager le cas échéant des étapes de réorientation ou de révision.

Brochure de synthèse du Plan de Déplacements Urbains

Document de 15 pages de lecture facile qui permet au public d'appréhender sans aucune difficulté la nature et le sens des 34 actions du PDU 2017-2027. Ce document, très bien conçu, par les numérotations et différentes couleurs attribuées à chaque action, est un élément de base, un support essentiel pouvant inciter le public à pousser plus avant sa curiosité vers un domaine susceptible de l'intéresser (transports en commun, transport de marchandises, covoiturage, réseau cyclable, la création des ZATT, etc...)

Conclusion : Le dossier est clair, parfaitement présenté, articulé autour des axes stratégiques. Avec ses documents annexes, il était réglementaire, très détaillé, notamment dans l'évaluation environnementale des déplacements urbains. Son volume excessif traitant d'un sujet pourtant mobilisateur et concret, sur lequel le public aurait pu apporter beaucoup d'idées, a peut-être découragé d'éventuels contributeurs face à l'importance et à la diversité des documents disposés en mairies, dont l'étude attentive nécessitait plusieurs heures de travail pour un esprit averti des questions de déplacements urbains et d'aménagement du territoire.

L'inflation législative, réglementaire et environnementale semble exiger des maîtres d'ouvrage des dossiers d'enquête toujours plus volumineux, détaillés et techniques, notamment concernant ladite évaluation environnementale, dont la composition et la complexité pourraient, entre autres raisons, freiner la participation du public.

2.3 - Le coût du projet

Le coût des actions sur 10 ans figure dans le tableau ci-dessous

Thèmes	Coût en k€
Articuler transports et aménagement urbain	17 030
Accompagner le développement des transports collectifs (hors Nouveau Kar'Ouest)	127 460
Création d'un réseau cyclable	27 790
Maîtriser la circulation automobile en optimisant l'accessibilité	110
Mettre en cohérence la politique de stationnement	40
Adapter le transport de marchandises à la ville	46
Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles	30
Action transversale : l'observatoire du PDU	20
Budget d'investissement PDU : Coût total	172 526 k€

Comme le révèle le précédent tableau, les actions pour lesquelles les estimations financières ont été établies représentent un coût d'un peu plus de 172 M€, sans que soit précisé son impact sur les finances de chaque acteur, Etat, Région, Département, communes etc... En revanche, concernant d'autres actions, leur estimation financière n'a pas été établie, il s'agit notamment des volets « Améliorer la sécurité des déplacements » « Poste chargé de mission PDU ».

Dans ce budget d'investissement PDU sur les 10 années à venir, les infrastructures pèsent 97% pour 3% concernant les études. Le coût des 7 priorités du PDU auxquelles s'ajoute l'action transversale relative à son observatoire, est chiffré pour un montant total estimé à **172 526 k€**. Le coût de chaque thème prioritaire est valorisé en 2 séquences à savoir, de **0 à 5 ans, (2016 à 2021)** et de **6 à 10 ans (2022 à 2027)**, ce qui contribue à la lisibilité de ces éléments budgétaires.

CHAPITRE III

3.1 - ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

3.1.1 - Désignation du commissaire enquêteur

Décision n° E16000021 / 97 du Tribunal administratif de La Réunion, en date du 13 juin 2006, désignant M. Noël PASSEGUE en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour conduire cette enquête publique, et M. Hubert DI NATALE en qualité de commissaire enquêteur suppléant (*cf. annexes 10-11*)

3.1.2 - Autorité organisatrice

Territoire de la Côte Ouest (TCO) : Arrêté communautaire n° 2016-027 en date du 19 septembre 2016 prescrivant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest.

3.1.3 - Information du public et publicité de l'enquête

L'enquête publique, **pour la partie réglementaire**, a été portée à la connaissance du public :

- **par voie de presse :**

◆ Parutions dans le « Le Quotidien de La Réunion », annonces légales, éditions des samedi 24 septembre et lundi 17 octobre 2016 (*cf. annexes 69-70*).

◆ Parutions dans le « Journal de l'Île », annonces légales, éditions des samedi 24 septembre et lundi 17 octobre 2016 (*cf. annexes 71-72*).

- **par affichage :**

◆ De l'avis d'ouverture de l'enquête publique mis en place quinze jours au moins avant son début et pendant toute la durée de celle-ci, sur les emplacements administratifs (*format 60 x 40, caractères noirs sur fond jaune*) dans les mairies principales de Saint-Paul, Le Port, La Possession, Saint-Leu, Trois Bassins, et toutes les mairies annexes de ces 5 mairies (*cf. annexe 73*). L'accomplissement de cette mesure de publicité est justifié par le certificat d'affichage (*cf. annexes 74/78*) délivré par le maire des cinq mairies principales décrites ci-avant.

Je me suis personnellement assuré, dans le cadre d'une vérification spécifique préalablement effectuée avant le début de l'enquête, puis lors de mes permanences, que l'affichage était réalisé dans toutes les mairies conformément à la réglementation en vigueur.

- sur internet :

Conformément aux prescriptions de l'article 9 de l'arrêté communautaire, à l'adresse www.tco.re.

- par d'autres informations et publicité complémentaires dont :

- ◆ Des parutions informelles dans la presse locale (*cf. annexes 79/81*).
- ◆ La page facebook du TCO.
- ◆ Des pages informelles sur internet.

3.1.4 Chronologie des démarches préalables à l'enquête

Lundi 01 août 2016 :

◆ Rencontre du maître d'ouvrage, au siège de la Direction des Transports, TCO, Chemin Moulin Joli, La Possession, représenté par M. Matthias Le PESQ, Chef de Projet du PDU. Dans ce cadre, préparation de l'enquête en général et du calendrier des permanences en particulier.

Jeudi 25 août 2016 : Visite des lieux

- ◆ Point de rencontre avec le Chef de Projet PDU à l'échangeur de l'Eperon.
- ◆ Visite du parking de covoiturage de l'Eperon.
- ◆ Visite de la gare routière de Saint-Paul : Sa structure - Les bus Kar'Ouest - La capacité des bus - L'interconnexion avec les Cars Jaunes - La billettique.
- ◆ Visite de la gare routière du Port, Coordination Bus/Vélos - Le local de mise à disposition des vélos.
- ◆ Visite : La place du marché forain de La Possession et son emplacement parking « covoiturage ».

Mardi 30 août 2016 :

◆ A la Direction des Transports, siège du TCO, chemin Moulin Joli à La Possession, présentation du projet de PDU effectuée par M. Matthias Le PESQ, Chef de projet, en présence de M. Hubert DI NATALE suppléant.

Mercredi 14 septembre 2016 :

- ◆ Au siège du TCO à La Possession, 29 registres d'enquête cotés paraphés et signés par le commissaire enquêteur.
- ◆ Recensement définitif et pointage des avis des PPA rendus au pétitionnaire.

Lundi 03 octobre 2016 - Mardi 04 octobre 2016

Contrôles des affichages dans les mairies.

3.1.5 - Visites aux maires :

Préalablement au début de l'enquête, le commissaire enquêteur a contacté par voie électronique les maires des 5 communes de l'agglomération du TCO, leur proposant sa disponibilité dans le cadre d'une rencontre afin de recueillir leurs éventuels avis sur le projet de PDU. Aucun édile d'aucune commune n'a répondu à sa proposition (*cf. annexe 86*).

3.1.6 - Modalités de l'enquête

Selon les prescriptions de l'article 5 de l'arrêté communautaire n° 2016-027 du 19 septembre 2016, j'ai coté et paraphé 28 registres d'enquête mis à la disposition du public dans les mairies et mairies annexes du TCO, ainsi qu'un registre tenu dans les mêmes conditions à la Direction des Transports, au siège du TCO, rue Moulin Joli à La Possession.

Conformément aux prescriptions de ce même arrêté, cette enquête publique, dont les modalités d'organisation ont été fixées d'un commun accord entre le pétitionnaire et le commissaire enquêteur (*cf. annexes 84-85*), s'est déroulée du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016. Durant toute cette période, le dossier d'enquête et le registre étaient déposés dans toutes les mairies et mairies annexes du territoire, ainsi qu'au siège du TCO, pour y être tenus à la disposition du public, afin de lui permettre d'en prendre connaissance et porter éventuellement des inscriptions au registre d'enquête, aux jours et heures d'ouverture habituels de ces différents lieux.

3.1.7 - Calendrier des permanences

LA POSSESSION		
Lieux	Jours/Dates	Horaires
Mairie centrale	Mardi 11 octobre	13h00-16h00
	Mercredi 02 novembre	09h00-12h00
	Jeudi 24 novembre	09h00-12h00
Annexe de Sainte-Thérèse	Mercredi 23 novembre	09h00-12h00
Annexe de La Rivière des Galets	Mercredi 19 octobre	09h00-12h00
Annexe de Dos d'Ane	Mercredi 26 octobre	09h00-12h00
Annexe de Saint-Laurent	Lundi 17 octobre	13h00-16h00
SAINT-PAUL		
Mairie centrale	Lundi 10 octobre	09h00-12h00
	Vendredi 04 novembre	09h00-12h00
	Vendredi 25 novembre	12h00-15h00
Mairie de proximité de Bellemène	jeudi 20 octobre	09h00-12h00
Mairie de proximité de Bernica	Jeudi 03 novembre	13h00-16h00
Mairie de proximité de Bois de Nèfles	Mardi 08 novembre	08h30-11h30
Mairie de proximité du Guillaume	Vendredi 18 novembre	09h00-12h00
Mairie de proximité de Barrage	Jeudi 10 novembre	09h00-12h00
Mairie de proximité de la Plaine	Lundi 24 octobre	13h00-16h00
Mairie de proximité de Plateau Caillou	Mardi 25 octobre	13h00-16h00
Mairie de proximité de Saint-Gilles les Bains	Jeudi 27 octobre	08h30-11h30
Mairie de proximité de Saint-Gilles les Hauts	Jeudi 03 novembre	08h30-11h30
Mairie de proximité de la Saline	Lundi 07 novembre	13h00-16h00
Mairie de proximité Grande Fontaine	Jeudi 13 octobre	13h00-16h00
Mairie de proximité de Tan Rouge	Jeudi 17 novembre	09h00-12h00
Mairie de proximité de la Saline les Bains	Jeudi 27 octobre	13h00-16h00
LE PORT		
Mairie centrale	Mercredi 12 octobre	09h00-12h00
	Mercredi 09 novembre	09h00-12h00
	Mardi 22 novembre	13h00-16h00
Annexe SIDR	Mardi 18 octobre	09h00-12h00
Annexe ZUP	Vendredi 21 octobre	09h00-12h00
Annexe Rivière des Galets	Lundi 14 novembre	09h00-12h00
SAINT-LEU		
Mairie centrale	Jeudi 13 octobre	08h30-11h30
	Lundi 31 octobre	09h00-12h00
	Lundi 21 novembre	13h00-16h00
Annexe de Piton	Lundi 21 novembre	09h00-12h00
Annexe de la Chaloupe	Mardi 15 novembre	13h00-16h00
Annexe le Plate	Vendredi 14 octobre	12h00-15h00
TROIS-BASSINS		
Mairie centrale	Vendredi 14 octobre	08h00-11h00
	Lundi 07 novembre	08h00-11h00
	Mardi 15 novembre	08h30-11h30

3.2 - DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.2.1 - Ouverture de l'enquête

Le lundi 10 octobre 2016, l'enquête est ouverte, la première permanence se tient en mairie principale de Saint-Paul, de 09 heures à 12 heures.

3.2.2 - Tenue des permanences

Conformément aux prescriptions de l'article 10 de l'arrêté communautaire, la présente enquête publique s'est déroulée régulièrement du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016, selon le calendrier préalablement établi de concert avec le pétitionnaire. Je me suis tenu à disposition du public aux dates et heures prescrites dans l'arrêté communautaire, dans un local à chaque fois adapté, de nature à accueillir le public dans de bonnes conditions.

Remarque importante : En raison de la fermeture exceptionnelle de la mairie de Saint-Leu le lundi 31 octobre 2016, consécutif au pont de la Toussaint, la permanence qui devait se tenir en cette mairie ce jour-là, a été reportée au mercredi 09 novembre 2016 (annexes 82-83-87).

3.2.3 - Incidents relevés au cours de l'enquête

Aucun incident n'est venu entacher le bon déroulement de l'enquête.

3.2.4 - Climat de l'enquête

Les locaux mis à ma disposition dans toutes les mairies permettaient de recevoir le public dans de bonnes conditions. Ajouté à cela, la qualité de l'accueil que m'ont réservé tous les Personnels de mairies rencontrés au cours de ma mission, a contribué au maintien d'un excellent climat durant cette période. A cet égard, je tiens à remercier chaleureusement tous ces Personnels qui par ailleurs ont veillé, tout au long de la procédure, et pour l'avoir constaté sur place, à ce que le dossier et le registre d'enquête soient effectivement mis à la disposition du public aux jours et heures d'ouverture des mairies.

3.2.5 - Clôture de l'enquête

Conformément aux prescriptions de l'arrêté communautaire, j'ai tenu ma dernière permanence à l'Hôtel de Ville de Saint-Paul où j'ai clôturé l'enquête à 15 heures puis récupéré le registre d'enquête.

3.2.6 - Modalités de transfert des dossiers et registres

Afin de me faciliter la tâche et en accord avec le Chef de Projet du PDU qui a sollicité les mairies centrales, les dossiers et les registres d'enquête des mairies annexes ont été collectés sur 2 jours par les mairies centrales et conservés en leurs seins. Par conséquent,

le 30 novembre 2016, j'ai récupéré tous les registres d'enquête dans les 5 mairies centrales et celui qui était mis à la disposition du public à la Direction des Transports du TCO, rue Moulin Joli à La Possession où, en même temps, j'ai déposé les dossiers récupérés dans les mairies centrales de Trois-Bassins, Saint-Leu, Le Port et La Possession. Quant aux dossiers collectés par la mairie centrale de Saint-Paul, ils ont été récupérés par le TCO.

3.2.7 - Relation comptable des observations

Registres des MAIRIES centrales et mairies annexes	Nombre d'observations recueillies
La Possession Hôtel de Ville	1
Mairie annexe de Sainte-Thérèse	néant
Mairie annexe de La Rivière des Galets	néant
Mairie annexe de Dos d'Ane	néant
Mairie annexe de Saint-Laurent	néant
Saint-Paul Hôtel de Ville	néant
Mairie de proximité de Bellemène	néant
Mairie de proximité de Bernica	néant
Mairie de proximité de Bois de Nèfles	néant
Mairie de proximité du Guillaume	néant
Mairie de proximité de Barrage	néant
Mairie de proximité de la Plaine	néant
Mairie de proximité de Plateau Caillou	néant
Mairie de proximité de Saint-Gilles les Bains	1
Mairie de proximité de Saint-Gilles les Hauts	néant
Mairie de proximité de la Saline	néant
Mairie de proximité Grande Fontaine	néant
Mairie de proximité de Tan Rouge	néant
Mairie de proximité de la Saline les Bains	2
Le Port Hôtel de Ville	néant
Mairie annexe SIDR	néant
Mairie annexe ZUP	néant
Mairie annexe Rivière des Galets	néant
Saint-Leu Hôtel de Ville	1
Mairie annexe de Piton	néant
Mairie annexe de la Chaloupe	néant
Mairie annexe le Plate	néant
Trois-Bassins Hôtel de Ville	1
Total des observations portées aux registres d'enquête	6 (six)

3.2.8 - Le Procès-Verbal de synthèse des observations

Après la clôture de l'enquête, le lundi 05 décembre 2016, j'ai remis et commenté à M. Matthias LE PESQ, Chef de Projet du PDU, mon procès-verbal de synthèse des observations (*cf. annexes 88 à 114*) contenant 27 pages. Ce procès-verbal est élaboré à la fois, sur la base des observations recueillies auprès du public, listées au chapitre IV de mon rapport, des observations orales recueillies sur le terrain par le commissaire enquêteur auprès d'usagers des transports en commun, de la synthèse des avis des PPA et de mes propres réflexions, objet de mon questionnement.

3.2.9 - Mémoire en réponse du pétitionnaire

J'ai reçu par voie électronique le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations contenant 22 pages (*cf. annexes 115 à 137*), le 22 décembre 2016, confirmé dans le cadre d'un envoi postal ordinaire reçu à mon domicile le 24 décembre 2016.

CHAPITRE IV

4.1 - ANALYSE DES OBSERVATIONS

Remarques :

1) Dans ce chapitre, figurent en 1) les observations du public inscrites au registre d'enquête, en 2), les observations orales recueillies sur le terrain par le commissaire enquêteur auprès d'usagers de transports en commun, en 3), la synthèse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA), et en 4), le questionnement du commissaire enquêteur adressé au maître d'ouvrage dans le cadre du Procès-verbal de synthèse des observations recueillies. A la suite de ces quatre catégories d'observations, on y lit d'abord les réponses du pétitionnaire aux différentes questions qui lui sont posées, puis enfin, l'avis du commissaire enquêteur.

2) Le présent chapitre comporte un certain nombre d'appréciations ou suggestions formulées, entre autres contributeurs, par le commissaire enquêteur. Certaines d'entre elles, qui pourraient être éventuellement retenues par la communauté d'agglomération, ont pour seul et unique but, dans le cadre de leur application, de contribuer à l'amélioration du dossier et de certains points du projet dans sa finalisation.

4.1.1 - Registres d'enquête - Observations recueillies

Registre de La Possession - Hôtel de Ville

Observation n° 01	
M. Pascal ASTRUC	La Possession
Remet 3 documents dactylographiés recto dont l'un, d'une page, date du mardi 20 octobre 2009 et l'autre, de 2 pages, qui date du lundi 23 novembre 2009 . Ces documents rédigés à l'intention des Conseils de quartier du secteur Ravine à Malheur sont annexés au registre d'enquête de La Possession. N'ont pas été réactualisés à la date de remise au commissaire enquêteur, soit le 24 novembre 2016 .	
Thèmes abordés dans ces 2 documents :	
<ul style="list-style-type: none"> * Route en corniche basculée en mode réduit * Embouteillages dans le secteur de La Rivière des Galets. * Centre-ville emprunté par des automobilistes comme raccourci. * Fermer la dernière sortie pour accéder à la RN1 dès la mise en service du basculement de la route du littoral. 	
Propositions :	
<ul style="list-style-type: none"> * Inversion du sens de circulation rue Waldeck Rochet, devant la station essence Tamoil. * Mise en sens unique sur 2 voies de la rue Auguste Lacaussade. * Inversion du sens de circulation d'une partie de la rue Evariste de Parny 	

Mémoire en réponse

Les propositions formulées par M. Astruc sont du ressort exclusif de la Commune. Le Plan de Déplacements Urbains n'a pas pour objectif de se substituer aux prérogatives de la commune concernant la gestion de son patrimoine routier. En tout état de cause, les propositions de M. Astruc sont constructives et le TCO les fera suivre aux services de la commune de La Possession qui travaillent actuellement à la reprise du plan de circulation.

Commissaire enquêteur

Hors sujet PDU : Les remarques contenues dans les documents concernent le plan de circulation et sa réglementation dans l'agglomération de la Possession qui sont placés sous l'autorité du Maire, détenteur des pouvoirs de police en la matière. Par conséquent, ces requêtes jointes au registre d'enquête sont à transmettre à la commune de La Possession.

Registre de Saint-Gilles les Bains

Observation n° 01	
M. Nicolas MARECHAL	Saint-Gilles les Bains
<p><u>Mentions portées au registre</u> :</p> <p>1 - « Depuis 2007 le TCO attend des communes qu'elles équipent et modifient leurs réseaux viaires dans le sens de ses schémas directeurs. Les réalisations ne respectent pas toujours le code de la route et rarement les préconisations nationales. Une proposition de soutien technique, de formations communes pourrait être envisagée.</p> <p>2 - Des aménagements mal réalisés tels que la zone 30 de Saint-Gilles les Bains, la signalisation des voies bus de Saint-Paul etc...</p> <p>3 - Les impacts sur le littoral et le lagon sont minimisés, ignorés.</p> <p>4 - L'autorité environnementale semble oublier qu'un trajet réalisé à vélo, c'est très souvent un trajet de moins en voiture, avec tous les impacts positifs y compris sur la santé et la sécurité routière ».</p>	

Mémoire en réponse

1 & 2 Les cycles de formations en communes ne dépendent pas du TCO.

Les services en charge des routes et des projets d'aménagements en communes travaillent au mieux pour concilier nature du terrain, contraintes hydrauliques, statut du foncier et besoins en termes de mobilités. Si parfois certains aménagements ne répondent pas de manière satisfaisante aux règles de l'art, ils n'en restent pas moins utiles aux fonctions liées à la mobilité et garantissent la sécurité des usagers de la route. Par ailleurs, les infrastructures en métropole n'échappent pas non plus à ce constat. Le TCO dans le projet de PDU (action 21) s'attachera à accompagner les communes dans la réduction de l'accidentologie en travaillant notamment à l'identification des aménagements routiers les plus accidentogènes.

3 Les impacts sur le littoral et en particulier sur le lagon ne sont ni minimisés, ni ignorés. Le PDU est intercommunal et l'approche environnementale se fait de manière globale sur l'ensemble du territoire (émission de GES). Le PDU n'a pas pour objectif de regarder dans le détail (à l'échelle du lagon par exemple) la part de pollution qui revient à tel ou tel mode de transport. Les impacts directs de zones sont étudiés en phase projet lors des créations ou modifications d'infrastructures routières et dans le cadre d'études d'impacts conformément à la réglementation en vigueur.

4 Cette remarque n'entraîne pas de réponse du TCO.

Commissaire enquêteur

Dans son projet de PDU et la déclinaison d'un grand nombre de ses objectifs, le TCO fait preuve de sa volonté et de sa disponibilité à travailler de concert avec les 5 communes du territoire. Dans ce cadre, les points litigieux des aménagements identifiés dangereux pour les usagers de la route, devront faire l'objet d'une réflexion commune de nature à tendre notamment vers une meilleure signalisation des points particuliers évoqués par ce contributeur. Le dossier consacre une large part aux impacts sur le littoral, lesquels ne sont ni minimisés, ni ignorés.

Registre de La Saline les Bains

Observation n° 01	
Mme Chantal BENEJAM	La Saline les Bains
<p><u>Mentions portées au registre :</u> « J'habite 19, rue Macabit à La Saline les Bains, rue perpendiculaire à la RN1A, voie sans issue.</p> <p>1 - Pourquoi autoriser dans cette rue le passage de cars de ramassage scolaire qui font des allers – retours dans cette voie résidentielle, les demi-tours au fond de la rue des véhicules de livraison des commerces alentours, les courses de motos non contrôlées ?</p> <p>2 - Pourrait-on envisager des voies de dégagement de La Saline autres que les petites rues résidentielles ?</p> <p>3 - A-t-on réfléchi à la dangerosité de ces voies où les riverains tentent avec difficulté de sortir leur voiture, sans heurter de piétons, sans se faire emboutir ?</p> <p>4 - Y-a-t-il une instance de réflexion autour des pollutions sonores et olfactives générées par cette circulation plus qu'intense ? »</p>	

Mémoire en réponse

1 Le retournement des cars scolaires n'est possible qu'à cet endroit pour ce secteur.

2 & 3 Le TCO n'a pas connaissance de projets structurants permettant de « désengorger » le secteur de La Saline les Bains. La création de la déviation de La Saline les Bains a déjà considérablement amélioré les conditions de circulation et malgré les différents projets immobiliers récents ou en cours de travaux, le TCO n'a pas constaté d'embouteillages particulièrement forts et récurrents sur la RN1a et sa déviation. Pour autant, l'usage des voies résidentielles comme « shunt » est effectivement de nature à rendre le secteur dangereux pour les différents usagers de la route, vélos et piétons en premier lieu et impact de facto le cadre de vie des résidents. Les voiries concernées relèvent directement de la compétence communal (ou parfois du privé) et l'information sera transmise en commune par le TCO.

4 Le TCO a compétence sur les impacts sonores liés aux infrastructures routières. Dans ce cadre, un 1^{er} état des lieux du territoire a été réalisé en 2013 au travers d'une cartographie du bruit. Il n'y a en revanche aucune instance sur la problématique « olfactive ».

Commissaire enquêteur

Les impacts sonores ont été mesurés et ne dépassent pas les seuils autorisés. S'agissant de la réglementation en matière de circulation routière dans ce secteur, j'invite ce contributeur à se rapprocher des services de la mairie de Saint-Paul dont le maire détient les pouvoirs de police dans ce domaine.

Observation n° 02
Mme Patricia MARRET Présidente de l'Association Cadre de Vie - GSM : 06-92-82-19-01 35 avenue de la Grande Ourse 97434 La Saline les Bains
Documents remis : Courriers Conseil Général/Sémader (2004/2006) 8 pages. Aménagement vélo (2013/2014) 5 pages. Diverses problématiques routières (2013) 18 pages. Cheminements piétonniers (5 pages) Projet déviation la Saline les Bains (janvier 2003) 1 page.
<u>Mentions portées au registre :</u> 1 - Déviation de la Saline les Bains : ni piste cyclable ni trottoirs dignes de ce nom. 2 - Le dossier 1982 – 1992 incluait une piste cyclable dans la traversée du village. 3 - Lotissement Bruniquel Vert Lagon : Lors de sa construction, publicité pour encourager la pratique du vélo, en réalité, chemin d'accès défoncé par les engins de chantier. 4 - Cheminements piétonniers à La Saline les Bains : Etat lamentable, trottoirs défoncés, encombrés par les déchets et les voitures. Plusieurs courriers souvent restés sans réponse. 5 - Les parcs vélo : En nombre très insuffisant. 6 - Restaurer les sentiers anciens de notre zone, maillage complet existant mais non entretenu. 7 - Rétablir le sentier littoral le long du rivage en comblant les coupures. 8 - Résoudre la mauvaise évacuation des eaux pluviales au rond-point du Leader Price. Génère des problèmes pour accéder aux bus. 9 - Transports en commun : Arrêts bus, trop d'arrêts sans aucun banc ni abris. Usagers debout en plein soleil ou sous la pluie, voir courrier avec la Sémader et le conseil général. Attente aux arrêts à améliorer. Suppression d'arrêts sans concertation. 10 - Accessibilité pour tous : Vœux pieux, encore trop de lieux publics inaccessibles. Trop d'arrêts encore « simples » en zones fréquentées pour les handicapés. 11 - Route des Tamarins : Bouchons au viaduc de Saint-Paul dans le sens Sud Nord. Les bus pris dans les embouteillages. 12 - Organiser les stationnements : aires de stationnement non signalées. Multiplication de petits commerces, sans places de stationnement ni places réservées aux livraisons. 13 - Usage de véhicules électriques : Pas assez de bornes de recharge. Les collectivités devraient montrer l'exemple concernant leur parc automobile en organisant des points de ramassage de leurs employés, PDA à appliquer au plus vite.

14 - Objectifs PDU : Montrent ce qui est bien, mais les grosses problématiques et leurs solutions colleraient mieux à la réalité. Manque de lisibilité des divers circuits et arrêts.

15 - Mise à jour du diagnostic : Comment une même personne peut préconiser à juste titre des mesures en adéquation avec les diverses lois sur l'environnement, notamment en tant que Président du TCO, et ignorer ces mêmes lois en autorisant tout le contraire sur le terrain, en tant que maire de Saint-Paul. Se pose un gros problème de cohérence et ...crédibilité.

16- Plan Régional Vélo (PRV) : Trop souvent, un simple marquage au sol, dangereux. Incivisme de certains cyclistes, refus de priorité aux piétons sur les passages dédiés. Ne respectent ni STOP ni « cédez le passage ». Roulent parfois à 3 de front.

17 - Protection des espaces naturels : Tout est fait en faveur de l'urbanisation et du tout béton. Imperméabilisation des sols au détriment de la biodiversité.

18 - Aucun avis de la population.

Mémoire en réponse

Le TCO remercie Mme Marret pour l'important travail de compilation réalisé et son engagement pour l'amélioration du cadre de vie.

1 Des travaux sont en cours pour réaliser des trottoirs et pistes cyclables sur la déviation de La Saline les Bains.

2 Le TCO prend bonne note de cette remarque qui ne dépend pas des compétences de l'intercommunalité.

3 S'agissant de voiries communales ou privées, le TCO fera remonter l'information en commune.

4 S'agissant de voiries régionales, communales ou privées, le TCO fera remonter l'information aux gestionnaires de voiries.

5 La commune de Saint-Paul et TAMARUN, ont déployé plusieurs arceaux de stationnement pour les vélos sur la zone balnéaire en 2015 / 2016. L'utilisation de ce mobilier urbain devrait faire l'objet d'une analyse de fréquentation pour déterminer s'il y a besoin de déployer des moyens supplémentaires et de les localiser.

6 La valorisation de la trame viaire historique et souvent agricole du territoire est un objectif particulièrement intéressant. Au-delà de la problématique de l'entretien de ces sentiers, un effort particulier doit également être porté sur le jalonnement (panneaux signalétiques) de ces itinéraires piétons et vélos qui complètent souvent parfaitement le réseau routier traditionnel. Le TCO prend bonne note de cette remarque et tentera de formaliser cette proposition auprès des différents services concernés en commune.

7 Le TCO, en partenariat avec l'Office National des Forêts (ONF), pilote le projet de sentier littoral ouest (SLO). L'ensemble du linéaire côtier est concerné. Un premier secteur est en cours de réalisation entre le front de mer du centre-ville de Saint-Paul et les berges de la Rivière des Galets. Les autres secteurs sont à l'étude.

Pour autant, il est à noter que les problématiques foncières et la morphologie du territoire sont les principales contraintes à la continuité d'un tel sentier.

8 La gestion de la voirie sur ce secteur est du ressort de la Région et de la commune. Le TCO fera remonter l'information aux gestionnaires de voiries.

9 La remarque semble s'adresser à la SEMADER et au Conseil Départemental qui gère le réseau Car Jaune. Le TCO fera suivre l'observation aux services concernés.

10 La mise en accessibilité de l'ensemble des bâtiments et arrêts de bus est effectivement un projet particulièrement long et coûteux.

Au niveau du transport public, le TCO a mis en accessibilité l'ensemble des points d'arrêts de son réseau pour lesquels il n'y avait pas d'impossibilité technique avérée (ITA) et ce dans le respect de la législation en vigueur. Le législateur prévoit qu'en cas d'ITA, l'autorité en charge des transports (AOTU) doit mettre en place un service spécifique de transport pour les personnes à mobilité réduite (TPMR). Dans ce cadre, le TCO a mis en oeuvre le service TPMR Kar Ouest'Mouv depuis 2015. Ce service à la demande permet aux personnes à mobilité réduite de bénéficier d'un transport adapté lorsque le trajet effectué en transport urbain ne répond pas à la problématique d'accessibilité.

11 Effectivement, la route des Tamarins n'échappe pas à la problématique de congestion routière. Les embouteillages y sont récurrents aux heures de pointes et les transports publics se retrouvent également dans la congestion. La Région, gestionnaire de la voirie, étudie actuellement la possibilité d'affecter la voie lente de la route des Tamarins (entre l'échangeur de l'Eperon et l'entrée de Saint-Paul) aux transports collectifs. A ce titre, le projet apparaît dans la cartographie des projets de voies bus en sites propres dans la fiche action n°6 du projet de PDU du TCO.

12 La gestion et la réglementation du stationnement relève de la compétence de la commune. Le TCO est compétent en matière de stationnement dans le cadre de parking d'intérêt communautaire (exemple : Parking relais). L'information sera transmise en commune.

13 Le marché des véhicules individuels 100% électrique est relativement récent et encore peu répandu. La question du déploiement de bornes de recharge pose plusieurs problématiques :

- l'électricité produite à La Réunion l'est majoritairement en utilisant de l'énergie fossile. Les systèmes de borne de recharge « solaire » pour véhicule motorisé reste très expérimental.
- la fourniture d'énergie électrique aux automobilistes à un coût. Celui-ci ne peut pas être supporté par la collectivité (les stations-services ne sont pas gratuites) qui n'a pas l'autorisation de vendre de l'énergie aux particuliers (domaine exclusif d'EDF). Pour contourner cette obligation réglementaire, il est possible de rendre le stationnement payant en intégrant le coût de l'électricité. Cependant, comme expliqué dans les observations précédentes, la réglementation du stationnement public reste de la compétence des communes.

En ce qui concerne l'exemplarité de la collectivité, le TCO a réalisé son Plan de Déplacements Administration en 2015. Celui-ci est en cours de mise en oeuvre. A ce titre, le TCO s'équipe depuis plusieurs années de véhicules hybrides en remplacement du parc thermique (la logique s'applique de la même manière aux véhicules utilisés dans le cadre du contrat de transports collectifs). Dans la cadre de ce PDA, le TCO encourage également ses agents à pratiquer le covoiturage (abonnement à une centrale de mise en relation, places de stationnement, communication,...).

14 Dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public confié à la SEMTO, le TCO prévoit de simplifier la lisibilité du réseau Kar'Ouest et de renforcer l'information aux voyageurs (application smartphone).

15 Cette remarque n'entraîne pas de réponse du TCO.

16 Sur ce point il est fait référence à la Voie Vélo Régionale (gestionnaire de voirie Conseil Régional) et à l'incivilité de certains cyclistes. Cette remarque n'entraîne pas de réponse du TCO.

17 La protection des espaces naturels et agricoles est un des points importants du projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) du TCO. Celui-ci se base sur les préconisations du schéma d'aménagement régional (SAR) en termes de consommation d'espace. Le PDU ne se prononce pas sur l'opportunité des opérations d'urbanisme ou sur leur localisation.

18 Effectivement, malgré la communication et les nombreuses permanences, le TCO déplore également la faible mobilisation du public sur ce thème.

Commissaire enquêteur

Le pétitionnaire répond globalement avec pertinence aux observations, voire aux interrogations de cette contributrice, présidente de l'Association Cadre de Vie de la Saline. Toutefois, en raison d'un certain nombre de points soulevés qui ne concernent pas le TCO, notamment les voiries communales et régionales, ce dernier prend note des remarques et les fera suivre aux services concernés.

Arceaux vélos : *Le TCO doit développer le parc de manière significative pour donner un élan au PDU, mais au préalable, il doit sonder les besoins de la population en matière d'utilisation du vélo en milieu urbain.*

Accessibilité pour tous : *Le pétitionnaire démontre, dans le dossier de projet de PDU, que l'accessibilité pour tous aux moyens de transport sur le territoire est avérée et qu'en ce sens, j'invite la communauté d'agglomération de communes à poursuivre son effort dans ce domaine, et notamment le bon fonctionnement du service TPMR dont la formule Kar'Ouest'Mouv permet de donner satisfaction aux personnes à mobilité réduite habitant en dehors des zones aménagées.*

Mise en œuvre de PDA - PDE : *En tant qu'autorité organisatrice des transports sur son territoire, le TCO doit en être le poisson pilote et inciter les entreprises et les administrations à élaborer leurs propres plans et sensibiliser leur personnel à la pratique du covoiturage. Le pétitionnaire a un rôle majeur à tenir dans ce domaine.*

Information des voyageurs : *Le pétitionnaire doit faire de gros efforts en ce sens, le niveau d'information en l'état actuel de la situation n'est pas de nature à donner pleinement satisfaction aux usagers habituels, et encore moins à attirer une nouvelle clientèle.*

Incivilité de certains cyclistes : *Cette contributrice soulève un problème récurrent qui mérite d'être considéré, que ce soit sur la VVR ou sur d'autres aménagements cyclables, sachant qu'il s'agit non seulement de la sécurité des cyclistes mais de la sécurité de tous les usagers de la route en général. Dans le cadre de manifestations dédiées au vélo, j'invite le pétitionnaire à mettre l'accent sur le respect du code de la route que tout cycliste doit avoir à l'esprit à chaque instant, et ce, dans un esprit de partage du réseau routier.*

Madame Patricia MARRET, présidente de l'Association Cadre de Vie de la Saline, est une contributrice que j'ai eu l'occasion de recevoir dans le cadre d'autres enquêtes, et à ce titre, je me dois de saluer ses observations déposées hors de mes permanences dans le cadre de la présente enquête, observations pour la plupart pertinentes qui peuvent aider à la réflexion des décideurs. Je regrette que cette enquête n'ait pas intéressée le public autant que cette contributrice, ses observations ou suggestions auraient pu contribuer à enrichir le dossier.

Registre de Saint-Leu - Hôtel de Ville

Observation n° 01	
M. Gaël MALLET	Ravine des Sables
<p><u>Mentions portées au registre :</u> « Habite à la Ravine des Sables. Compliqué de se rendre à Saint-Leu Ville par bus. Le Car Jaune ne s'arrête plus aux arrêts « Ravine des Sables » ni « Ravine La Veuve ». Kar'Ouest permet de relier Piton Saint-Leu mais pas Saint-Leu Ville directement. Nécessité d'une ligne Kar'Ouest sur le littoral Saint-Leusien pour les habitants de Bois-Blanc, Ravine des Sables, La Veuve, Pointe au Sel et les touristes ».</p>	

Mémoire en réponse

Le TCO travaille actuellement avec le Conseil Départemental pour remédier à ce problème déjà identifié par nos services.

Deux solutions possibles :

- Kar'Ouest met en place une ligne spécifique.
Cette possibilité est très coûteuse au regard du nombre d'usagers à desservir.
- Car Jaune, qui emprunte cet itinéraire, dessert à nouveau le secteur.

Commissaire enquêteur

Le secteur est effectivement assez peu peuplé, mais la desserte Car Jaune étant rétablie, le dispositif est en mesure de répondre favorablement aux attentes de cet usager.

Registre de Trois-Bassins - Hôtel de Ville

Observation n° 01	
Mme Madeleine SAINT-ALME	Trois Bassins
<p><u>Mentions portées au registre :</u></p> <p>« Je prends quotidiennement le bus pour un trajet Trois Bassins – Le Port – ligne 63 bis et littoral GO.</p> <p>1 – Panne de bus régulières sur cette ligne, porte détachée le lundi 4 octobre, rattachée par le chauffeur pour éviter qu'elle ne tombe. Passagers stressés, leur priorité est d'arriver à la gare de Saint-Paul à l'heure pour une correspondance et se rendre au travail. Un sentiment de danger, problème d'insécurité ressenti par les passagers.</p> <p>2 – Régulièrement, le bus La Chaloupe - Saint-Paul de 5h45, arrêt mairie de Trois Bassins ne passe pas. Les bus sont vieux, les sièges très abîmés, les ceintures ne fonctionnent plus. Dans certains bus, quand il pleut, il faut ouvrir son parapluie pour éviter de se faire mouiller. Le parc de bus est à changer surtout pour la sécurité des passagers.</p> <p>Les bus de 20 places sont d'une capacité insuffisante, les gens se bousculent pour entrer dans le bus, tout le monde va travailler et chacun veut une place assise. Les personnes âgées et celles accompagnées d'enfants en bas âge sont pénalisées.</p> <p>3 - Pour la ligne littoral GO, il faut compter 1 bus toutes les heures en moyenne, ce n'est pas suffisant lors de campagnes publicitaires incitant la population à prendre le bus.</p> <p>Proposition : 1 bus tous les quarts d'heure voire toutes les demi-heures serait une fréquence idéale pour prendre sa correspondance.</p> <p>4 – Les correspondances ne s'accordent pas, les connexions sont défaillantes et incohérentes.</p> <p>5 – Manque d'informations dans les gares. Passager obligé d'aller lui-même à la recherche des informations (bus en panne, en retard etc...)</p> <p>Proposition : Installer des panneaux qui informeraient les passagers en temps réel sur les horaires, les arrivées, les départs et les problèmes. Passager obligé de rechercher un agent de Kar'Ouest pour savoir ce qui se passe et chercher une solution pour son déplacement.</p> <p>6 – Proposition : Pour améliorer le déplacement des bus : voies bus spécifiques pour éviter les embouteillages.</p> <p>7 – Les abris-bus ne sont pas adaptés : trop petits, n'abritent ni de la pluie ni du soleil. Depuis une dizaine d'année, on nous parle de restructuration du réseau transport, on est toujours au même point, ce réseau a vieilli dans de mauvaises conditions.</p> <p>Trois Bassins est relativement bien desservi au niveau des lignes et du nombre de bus mais la vétusté des bus pénalise l'usager et désarticule le bon fonctionnement du réseau ».</p>	

Mémoire en réponse

1 & 2 Le TCO fera remonter les informations à l'opérateur de transport.

2 Dans le cadre du nouveau contrat de délégation de service public (DSP transport), le TCO prévoit l'acquisition d'une soixantaine de nouveaux bus pour permettre le renouvellement du parc et le renforcement de certaines lignes.

3 Le TCO vient de modifier l'offre sur la ligne « littoral » (ligne unique en remplacement des lignes littorale 1 et 2). Le passage d'une fréquence à l'heure à une fréquence au ¼ d'heure entraîne un surcoût d'exploitation extrêmement important. Ce surcoût ne peut être pour le moment financé par le TCO. Toutefois, dans le cadre de la restructuration du réseau Kar'Ouest, les lignes les plus importantes connaîtront une augmentation des fréquences et du nombre de places assises.

4 Un travail est en cours pour améliorer les correspondances entre bus Kar'Ouest mais également avec Car Jaune.

5 L'information des voyageurs est un point essentiel pour améliorer la qualité du réseau de transport collectif. Un projet est en cours sur cette question à l'échelle de l'île (Syndicat mixte de transport).

6 Cette remarque trouve des réponses dans la fiche action n°6 du PDU « Aménager la voirie en faveur des bus ».

7 La problématique des abris-bus est déjà identifiée par nos services. Un projet pour l'amélioration de ce mobilier devrait être lancé en 2017.

Commissaire enquêteur

Cette personne habite Trois Bassins. Elle emprunte régulièrement le bus pour se rendre au Port, commune dans laquelle elle travaille. Pour cette raison, ses observations présentent un intérêt certes dans la mesure où c'est une habituée du service proposé. Dans le cadre d'une conversation échangée avec le commissaire enquêteur, elle apporte son témoignage selon lequel, en règle générale, les chauffeurs conduisent prudemment, et que la ligne qu'elle emprunte ne connaît pas d'incivilité. Dans ses remarques, cette personne est constructive dans la mesure où elle avance des propositions tout à fait raisonnables et réalisables.

S'agissant des usagers qui se rendent à leur travail, comme c'est le cas pour cette contributrice, le service doit leur assurer régularité de la fréquence des bus et respect des horaires de connexion. L'incitation à prendre les transports en commun et l'objectif qui consiste à attirer une nouvelle clientèle vers eux, ne peuvent être crédibles que si, avant tout, la qualité de service rendue à l'usager est assurée par le réseau.

Enfin, cette personne attire l'attention du pétitionnaire sur la vétusté des bus et leur manque de régularité quant à leur fréquence, notamment à l'arrêt mairie de Trois Bassins. Si elle mentionne des retards, voire l'absence de bus à l'horaire prévu, néanmoins, elle reconnaît que les lignes et les bus lui semblent suffisants. Par conséquent, dans l'attente du nouveau Kar'Ouest (NKO), dont la mise en oeuvre devrait éradiquer un certain nombre de problématiques recensées, j'invite le pétitionnaire à prendre en compte les dysfonctionnements récurrents signalés par cette contributrice.

4.12 - Observations orales

Témoignages recueillis par le commissaire enquêteur aux abris et arrêts bus auprès d'usagers en attente d'un transport.

1) **Les bus ne sont jamais à l'heure**, parfois, certains jours, ils arrivent **40 mn** après l'heure de passage prévue au tableau indicateur (*quand il existe, ce qui n'est pas toujours le cas*), certains usagers portent sur eux un dépliant concernant les heures de passage des bus.

Mémoire en réponse

Les incidents de retards sont compilés et traités comme dans l'ensemble des réseaux de transport public. Le futur réseau doit améliorer la ponctualité.

Commissaire enquêteur

Les usagers attendent avec impatience cette ponctualité. Dès maintenant, les retards doivent trouver leurs origines (pannes de véhicules, défaillance humaine etc...) Le TCO doit analyser la situation et répondre à l'une ou l'autre de ces causes. J'imagine mal que la mise en service du NKO puisse éradiquer d'un revers de main ces disfonctionnements qui sont signalés comme étant récurrents.

2) **Les rotations du matin** : Les bus de **9 places sont saturés**, il faut attendre le bus suivant, puis parfois encore un autre pour monter à bord, ce qui rend les usagers mécontents surtout pour ceux qui se rendent au travail. Cette problématique revient dans toutes les conversations que j'ai eues avec les usagers.

Mémoire en réponse

La problématique est à l'origine de la restructuration du réseau. Les petits bus se chargent dans les hauts et ne prennent plus de voyageurs jusqu'en gare routière. Le fait d'arrêter les bus à mi-parcours (petits gabarits) doit permettre de redéployer des moyens dans les hauts et mettre des bus de grande capacité pour la fin du trajet.

Commissaire enquêteur

La formule me semble parfaitement adaptée. Toutefois, il faudra veiller à ce que les interconnexions entre les petits gabarits et les bus de grande capacité soient synchronisées afin de ne pas générer des attentes excessives aux points relais.

3) Pour monter à bord des bus de 9 places, c'est **l'usager** qui doit actionner **l'ouverture** et la **fermeture de la porte coulissante latérale**. Parfois, sur des bus vétustes, cette porte est bloquée, des usagers doivent s'y mettre à plusieurs pour parvenir à l'ouvrir, ce qui retarde le transport dans sa progression et rend les gens amers.

Mémoire en réponse

Les petits bus vont progressivement être remplacés par du matériel roulant plus confortable (en particulier sur ce type de mécontentement).

Commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante.

4) Il n'est pas rare que le chauffeur redémarre à l'arrêt avant la fermeture totale de cette porte coulissante.

Mémoire en réponse

Ce type comportement est interdit et doit être remonté par courrier au TCO.

Commissaire enquêteur

Dans le cadre de cette enquête, le TCO est informé de ce comportement. Pourquoi attendrait-il un courrier qui, quoiqu'il en soit, n'apporterait rien de plus quant à cette information ? Le pétitionnaire, en partenariat avec la DSP, doit prendre ses dispositions pour rappeler au personnel roulant la responsabilité qui est la sienne au volant des bus, au regard du code de la route et des usagers qu'il transporte.

5) Certains chauffeurs s'arrêtent en dehors des arrêts bus pour prendre en charge des passagers.

Mémoire en réponse

Les chauffeurs ne sont pas autorisés à faire monter des usagers en dehors des arrêts de bus. Ce type d'incident doit être remonté par courrier au TCO.

Commissaire enquêteur

Même avis qu'en 4.

6) Sur certaines lignes, des chauffeurs « pianotent » ou téléphonent sur leur portable tout en conduisant. Un cas bien précis et récurrent m'a été signalé à l'abri bus de la mairie du Guillaume, ligne 2.

Mémoire en réponse

Ce type de comportement est formellement interdit (code de la route) et passible d'amendes. Ces incidents doivent être remontés au TCO par courrier.

Commissaire enquêteur

Même avis qu'en 4.

7) Les bus de grande capacité répondent plus volontiers aux attentes des usagers, mais leur taux de fréquentation est variable, les personnes rencontrées se demandent comment sont calculés les besoins de ramassage sur diverses lignes du réseau.

Mémoire en réponse

La réponse à cette question est traitée plus avant dans le mémoire.

De manière générale, le contrôle des chauffeurs est du ressort de l'employeur (SEMTO pour certains). La bonne exécution de la prestation et le respect des règlements et du code de la route nécessite des contrôles (qui existent) pour constater les faits. L'utilisateur est invité à se prononcer par courrier pour faire remonter ce type d'information. Lorsque c'est le cas, le TCO mène des investigations et le cas échéant demande des comptes à l'exploitant.

Commissaire enquêteur

Si des contrôles existent déjà, les comportements signalés ci-avant doivent être connus, car, au-delà d'un certain nombre d'utilisateurs qui me les ont évoqués, je les ai moi-même constatés lors de mes nombreux déplacements effectués dans le cadre de la tenue de mes permanences. Le pétitionnaire ne doit pas attendre d'hypothétiques courriers de la population en ce sens, sachant qu'elle est réticente à faire ce type de démarche.

4.1.3 Avis des PPA - Personnes Publiques Associées

Préfet de la Région Réunion

Avis favorable sous réserve de 7 observations émises qui portent principalement sur :
1- Le retrait ou la relocalisation de la Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) Ville Nouvelle de Trois-Bassins, située en dehors des zones urbanisées et hors zone préférentielle d'urbanisation du SAR et le retrait ou la relocalisation du projet d'échangeur de Trois-Bassins.

Mémoire en réponse

Le TCO opte pour une relocalisation de la ZATT sur le littoral de Trois-Bassins, le PDU sera modifié en conséquence.

=====

2 - La mise en place d'une concertation préalable pour la restructuration du réseau Kar'Ouest.

Mémoire en réponse

Le TCO a pris en compte l'enjeu de la concertation avec les usagers, en raison du projet de refonte du réseau.

=====

3 - La faible démonstration de la faisabilité financière au vu de la part allouée dans la programmation pluriannuelle des investissements pour les itinéraires privilégiés.

Mémoire en réponse

Le PPI est en cours de validation. Le PDU sera modifié en conséquence pour intégrer la réalisation 1) du pôle d'échanges et de la place Aimé Césaire au Port, 2) le TCSP du Triangle de l'Oasis au Port, 3) le TCSP Coeur de Ville à La Possession et 4) le TCSP de l'avenue de la Palestine à La Possession. Ces aménagements concernent le PPI en cours (2017 / 2020). Par ailleurs, le reste du programme des IP sera ventilé sur les PPI suivants et pour la durée du PDU (2020 / 2027). Soit un rythme budgétaire de 9 M€/an (65,3 M€ au total).

Les 45,2 M€ restants correspondent à la part de la Région pour 1) la remise en service de l'Axe Mixte à Saint-Paul (RRTG), 2) le prolongement de l'Axe Mixte à Saint-Paul (RRTG), 3) la réhabilitation du pont de l'Etang Saint-Paul (RRTG), 4) la réalisation du nouveau pont de la Rivière des Galets, 5) la création de TCSP sur l'avenue Amiral Bouvet au Port (RRTG) et l'expérimentation de l'affectation de la voie lente du viaduc du Bernica au transport collectifs (route des Tamarin) à Saint-Paul.

Commissaire enquêteur

Le budget dédié aux systèmes centraux et le budget pour les équipements sont précisés dans le tableau contenant la ventilation détaillée (annexe 124). Le PDU doit être modifié en conséquence.

=====

4 - la prise en compte de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, pour les aménagements cyclables.

Mémoire en réponse

La fiche action n° 12 intégrera la remarque de l'Etat, afin de rappeler aux gestionnaires de voiries leurs obligations en matière d'aménagements.

5 - La prise en compte de la réforme de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de la remarque de l'Etat et tout en spécifiant que le choix retenu jusqu'alors est de conserver la compétence en commune.

=====

6 - La prise en compte des réflexions en cours sur la desserte de Mafate.

Mémoire en réponse

Une réflexion est en cours, pour définir une stratégie partagée entre les autorités concernées visant à améliorer la régularité et la sécurité de la desserte du cirque de Mafate en hélicoptères civils par une mise en conformité avec la réglementation applicable aux hélistations. Les enjeux concernent la régularité et la sécurité de la desserte de Mafate, son impact sur l'environnement ainsi que la concurrence loyale entre les compagnies d'hélicoptères et la passation des marchés publics.

Pour avancer dans cette démarche, le comité technique dédié à cette problématique a souligné la nécessité de lancer une étude comportant notamment une analyse juridique de la situation et des possibilités d'évolution et de maîtrise d'ouvrage. En conséquence, le PDU sera modifié pour tenir compte de la remarque de l'Etat en créant une fiche action spécifique.

=====

7 - Une mise en cohérence de l'estimation financière du projet.

Mémoire en réponse

Incohérence entre la somme des estimations des fiches actions et la synthèse, différence de 1,7 M€, le PDU sera corrigé en conséquence.

=====

Articuler Transports et Aménagement urbain.

Action 1 : L'intérêt de l'articulation recherchée entre le projet de SCoT et le projet de PDU est démontré par la collectivité de manière à promouvoir un développement durable du territoire. Toutefois, cette volonté n'est pas complètement aboutie dans l'action 1 relative aux Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT).

La localisation de la Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) Ville Nouvelle de Trois-Bassins en contradiction avec le principe général d'articulation entre transports et aménagement urbain.

La localisation des ZATT est de conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun. La ZATT Ville Nouvelle de Trois-Bassins est située en dehors des aires considérées comme bien desservies par les transports, ce qui est contradictoire avec l'orientation 06-D du projet de SCoT arrêté le 09 mai dernier. Par ailleurs, cette ZATT se trouve en dehors des zones futures à urbaniser et hors zone préférentielle du SAR. Par conséquent, la localisation de la ZATT Ville Nouvelle de Trois-Bassins est en contradiction avec le principe général d'articulation entre transports et aménagement urbain.

Mémoire en réponse

La ZATT « Ville nouvelle de Trois-Bassins » est une ZATT sur un secteur en projet. Son emplacement dans les cartographies du SCoT et du PDU est à titre indicatif. Le TCO opte pour une relocalisation de la ZATT sur le littoral de Trois-Bassins. Le PDU sera modifié en ce sens.

Observations sur les outils des ZATT.

Concernant les normes de stationnement spécifiques aux ZATT, il convient de modifier les unités de mesure retenue pour l'habitat, et de les exprimer en surface de plancher. Pour les commerces, il convient de préciser la surface de plancher commerciale.

Les normes prescrites dans **l'action 1** pour les activités tertiaires, de bureaux, de commerces ou industrielles et artisanales peuvent être des normes plafond qui permettent de ne pas imposer un nombre minimal de réalisation de places de stationnement, mais de donner un nombre maximal de places à ne pas dépasser.

Afin que le dispositif de suivi et d'évaluation des ZATT par l'Agorah et la mise en place d'un comité de suivi soient efficaces, il convient de mettre en oeuvre un état zéro et une méthodologie de suivi de nature à mesurer l'impact urbain, l'attractivité des transports, l'évolution des parts modales.

Mémoire en réponse

Concernant les normes de stationnement, le PDU intégrera les remarques de l'Etat sur ces points.

Afin de préciser une méthodologie des indicateurs pour évaluer l'impact des ZATT avec un Etat Zéro, les actions suivantes seront entreprises pour être intégrées au PDU :

Modification de la fiche action n°13 intégrant les éléments suivants :

- Mini-enquête part modales au sein des ZATT (3 sur 10 ans, Etat zéro, mi-parcours et évaluation à 10 ans).
- utilisation des résultats de l'Enquête Ménage Déplacements Grand Territoire pour les résidents et/ou actifs des ZATT.
- Evolution des Montés / Descentes au pôle d'échange central de la ZATT.
- Inventaires des projets urbains / constructions faites dans les ZATT.
- linéaire de voirie réalisé (projet ZATT).
- relevé des indicateurs des Actions 2, 3 et 4. La constitution de l'état Zéro sera réalisé par l'AGORAH avec l'appui du TCO.

Accompagner le développement des transports collectifs.

Action 5 : En amont de la restructuration du Nouveau Kar'Ouest (NKO), prévoir une concertation avec les usagers pour leur exposer les objectifs de cette restructuration, leur présenter les orientations et les changements envisagés afin de prendre en compte leurs observations et apporter des réponses à leurs interrogations et aux nouveaux itinéraires envisagés.

Mémoire en réponse

Les modalités de la concertation sont en cours de définition.

=====
Action 11 : Une étude d'opportunité doit analyser la faisabilité technique du transport urbain par câble. Cette étude devra prendre en compte la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, notamment avec le SAR et la problématique relative à l'avifaune. Par ailleurs, l'enjeu des espèces exotiques envahissantes est à prendre en compte également, en raison de la création de pistes qui ouvrent des corridors favorisant ainsi l'expansion de ces espèces. Pour un tel projet, consultation obligatoire de l'aviation civile.

Mémoire en réponse

Le TCO respectera l'ensemble des prescriptions réglementaires prescrites lors des éventuelles phases d'études et de projets. Le PDU n'est pas modifié sur ce point. L'étude de faisabilité comprendra l'ensemble des tracés retenus.

Maîtriser la circulation automobile en optimisant l'accessibilité.

Action 19 : Le projet d'échangeur de Trois-Bassins avec la route des Tamarins n'est relié à aucun réseau structurant. Sa localisation ne permet pas de diffuser les flux routiers sur la partie urbanisée du territoire communal. Elle semble être destinée à desservir le projet de Ville Nouvelle de Trois-Bassins qui se situe en dehors des futures zones à urbaniser, hors zone préférentielle future du SAR et non connectée aux transports collectifs. Ce projet n'est donc pas compatible avec l'objectif fondamental du projet de PDU d'articuler aménagements urbains et transports. Il ne correspond pas plus d'ailleurs aux objectifs du projet de SCoT arrêté le 09 mai 2016. Ce projet devrait donc soit être relocalisé de manière à être connecté avec les réseaux structurants, soit retiré du projet de PDU.

Mémoire en réponse

Le TCO n'a pas eu connaissance des derniers éléments sur le choix de localisation retenu par la Région et la commune. En conséquence, la cartographie évoluera pour donner suite à cette remarque de l'Etat.

=====
Action 22 : L'outil de mise en relation des covoitureurs est à mettre en lien avec le système d'information multimodale de l'action 10. Cette action 22 pourra s'inscrire dans le cadre d'un appel à projets en faveur du covoiturage lancé en partenariat avec l'Ademe et la Région.

Mémoire en réponse

Les objectifs visés et les usagers ne sont pas les mêmes dans l'action n°10. L'outil permet d'améliorer les connexions Kar'ouest / Car Jaune et l'exploitation des réseaux de transport collectif (SAEIV). L'outil mentionné dans l'action n°22 a du sens à l'échelle de l'île et le modèle économique pourrait être mis en place par le secteur privé. Enfin, l'idée de lier les deux outils relève de la centrale de mobilité à l'échelle de l'île (projet dont le pilotage serait de facto confié à la Région ou au SMTR).

En conséquence, le TCO ne prévoit pas de modifications sur les fiches actions n° 22.

=====

Mettre en cohérence la politique de stationnement.

Action 23 : A compléter pour prendre en compte les nouvelles modalités d'organisation relatives à la réglementation du stationnement, selon la réforme de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement payant mise en œuvre par l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014, applicable le 1^{er} janvier 2018.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de la remarque de l'Etat et tout en spécifiant que le choix retenu jusqu'alors est de conserver la compétence en commune.

=====

Adapter le transport de marchandises à la ville.

Action 27 : Il conviendrait d'avoir une réflexion sur le stationnement des véhicules de livraisons, avec un zonage adapté à l'organisation des livraisons souhaitée pour les centres-villes.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de la remarque de l'Etat.

Le budget pour l'étude d'un espace logistique urbain (ELU) est défini mais pas de budget mentionné pour sa mise en place.

Mémoire en réponse

Le chiffrage d'un tel équipement n'est pas possible à ce stade. L'étude et la concertation avec l'ensemble des acteurs permettra de s'accorder sur un mode de gestion (modèle économique), sur la localisation (coût du foncier) et sur le dimensionnement de l'équipement.

=====

Action 28 : Il convient de compléter les prescriptions environnementales que prévoit la fiche-action pour l'étude de la plateforme logistique relatives aux dispositions réglementaires existantes, en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) entrepôts. Il convient d'intégrer la zone arrière-portuaire (ZAP) à vocation régionale, dans une démarche plus large d'une stratégie économique, et de réfléchir à une gouvernance pour son aménagement, afin d'en dégager les enjeux de son développement.

Mémoire en réponse

Le TCO prendra en compte l'ensemble des prescriptions environnementales et réglementaires lors des phases d'études et de projets. Ce niveau de détail est trop fin pour être intégré dans un PDU. En conséquence, le PDU n'est pas modifié sur ce point.

Compte tenu des enjeux plus globaux de la zone arrière portuaire (ZAP), il convient de l'intégrer dans une démarche plus large d'élaboration d'une stratégie économique, et de réfléchir à une gouvernance pour l'aménagement de la ZAP, afin de dégager les enjeux du développement de cette zone à vocation régionale.

Mémoire en réponse

Les enjeux d'intégration dans une démarche plus large d'élaboration d'une stratégie économique, de gouvernance et de développement régional n'ont pas vocation à apparaître dans un plan de déplacements urbains. Le PDU peut renvoyer aux orientations O12 et O15 du SCoT, au plan guide de l'Ecocité et au PIG qui traitent de ces enjeux.

=====
Pas de budget inscrit pour la réalisation d'une plateforme logistique dans la ZAP.

Mémoire en réponse

La fiche action concerne un objectif de concertation entre acteurs pour « faciliter » l'implantation d'une plateforme logistique. Les budgets d'études et de projet d'un équipement de ce type dépendront des choix opérés lors de cette concertation. Il est à ce stade impossible de définir un coût prévisionnel.

Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles.

Actions 30 et 33 : Une articulation à mettre en place entre ces 2 actions dont l'une porte sur les plans de déplacements entreprise (PDA-PDE) et la mise en place d'un bureau des temps pour l'autre.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de la remarque de l'Etat.

=====
Il n'y a pas de budget inscrit pour l'aide aux PDE / PDA.

Mémoire en réponse

Le TCO n'est pas en mesure de soutenir financièrement les entreprises et collectivités qui souhaiteraient se lancer dans une démarche PDE. Il s'agit d'un accompagnement technique (expertise interne) sur la base de l'expérience du TCO en la matière.

Action transversale.

Dans le cadre de la création d'un observatoire du PDU, pour pouvoir comparer les résultats sur l'évolution des parts modales des différents modes de déplacements, il sera important d'utiliser la même méthode de mesure de ces parts modales lors du bilan du PDU.

Les effets du projet de PDU sur la qualité de l'air ou l'exposition au bruit, n'apparaissent pas dans la rédaction de la fiche-action.

Les données de l'Enquête Déplacement Grand Territoire pourraient être utilisées dans le cadre de cet observatoire pour questionner certaines actions du PDU, et les faire évoluer selon les besoins mis à jour, ce principe pourrait être étendu à d'autres actions comme c'est le cas pour la restructuration du réseau Kar'Ouest.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte des remarques de l'Etat.

=====

L'estimation financière des actions.

L'évaluation du budget d'investissement pour la réalisation du PDU estimée à 172,526 millions d'euros ne correspond pas aux estimations financières incluses dans les fiches-actions lesquelles totalisent un montant de 174,22 millions d'euros. Il y a donc un décalage à corriger entre le tableau de synthèse du budget présenté à la page 107, et les estimations financières des actions.

Par ailleurs, les actions suivantes n° 11, 21, 27, 28, 30, 31, 32 ne sont pas budgétisées.

L'estimation financière des actions suivantes est à modifier comme suit :

Action 6 : Evaluée à 120 M€ alors que la réalisation des itinéraires privilégiés est évaluée à 74,8 M€.

Action 10 : Préciser l'enveloppe budgétaire dédiée aux systèmes centraux et le budget pour les équipements, tel que cela a été retenu dans le cadre de l'étude sur le système de transport intelligent de La Réunion menée par la SMTR.

Action 11 : L'estimation financière des études supplémentaires pour les projets qui apparaîtront pertinents à la suite de l'étude générale d'opportunité, évaluée à 50 000 € semble basse. A titre d'exemple, l'étude de faisabilité du transport par câble de la Montagne a coûté 105 000 €.

Mémoire en réponse

Le PDU sera corrigé pour tenir compte des remarques de l'Etat.

=====

Commissaire enquêteur

L'Etat, par la voix du préfet, apprécie la démarche volontaire du TCO et la qualité du travail réalisée dans le cadre de l'élaboration du projet de PDU. Il relève la volonté affichée du pétitionnaire de rendre possible le recours aux modes alternatifs à la voiture, en utilisant toute la panoplie de la politique de déplacements, et l'ambition d'articuler aménagement urbain et transports.

Le préfet a donné un avis favorable, sous réserve de la prise en compte des sept observations suivantes, touchant notamment à :

1 - Le retrait ou la relocalisation de la Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) Ville Nouvelle de Trois Bassins, située en dehors des zones urbanisées et hors zone préférentielle d'urbanisation du SAR et le retrait ou la relocalisation du projet d'échangeur de Trois Bassins.

***Le pétitionnaire prend l'engagement de modifier le PDU en ce sens.
Mesure à intégrer dans le document définitif.***

2 - La mise en place d'une concertation préalable pour la restructuration du réseau Kar'Ouest.

***Le pétitionnaire informe le préfet que les modalités de cette concertation sont en cours de définition, ce qui me semble être un volet important de la démarche PDU, en raison notamment de la place prépondérante que tiennent les transports collectifs dans le projet, d'où les importants changements de matériels roulants et la modification de certaines lignes et horaires de passage sur le réseau bus.
Mesure à préciser dans le document définitif.***

3 - La faible démonstration de la faisabilité financière au vu de la part allouée dans la programmation pluriannuelle des investissements pour les itinéraires privilégiés.

***Le Plan Pluriannuel des Investissements est en cours de validation, le PDU sera modifié en conséquence pour intégrer la réalisation des pôles d'échanges et des lignes en TCSP programmés au plan.
Eléments à intégrer dans le document définitif.***

4 - La prise en compte de l'article L.228-2 du code de l'environnement, pour les aménagements cyclables.

***La fiche action n° 12 intégrera la remarque de l'Etat pour rappeler aux gestionnaires des voiries leurs obligations en matière d'aménagements cyclables.
Mesure à intégrer dans le document définitif.***

5 - La prise en compte de la réforme de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement.

***Le choix retenu est de conserver la compétence en commune, le PDU sera modifié en tenant compte de la remarque de l'Etat.
Tenir compte du choix retenu et modifier le document définitif en conséquence.***

6 - La prise en compte des réflexions en cours sur la desserte de Mafate en hélicoptère.

Une réflexion est en cours pour définir une stratégie partagée entre les autorités concernées.

Intégrer au document définitif le stade de la réflexion concernant la desserte de Mafate en hélicoptère.

7 - Une mise en cohérence de l'estimation financière du projet.

L'incohérence de l'estimation financière du projet sera redressée et le PDU sera corrigé en conséquence.

Rectification à intégrer au document définitif.

Dans ses réponses apportées aux observations formulées par l'Etat, et plus particulièrement celles faisant l'objet de réserves, le TCO fait preuve d'une réelle volonté d'améliorer le projet avant son approbation définitive. Tous les points soulevés par le préfet font l'objet d'une réponse constructive de la part du pétitionnaire qui s'engage à les intégrer au projet, et en ce sens, la démarche constitue une réelle plus-value qui contribuera à enrichir de manière significative le PDU pour les 10 années futures.

Toutefois, ce PDU est un document cadre et il ne peut définir dès maintenant avec précision des éléments qui ne sont encore qu'à l'état d'ébauche. Les différents documents annoncés par le PDU et notamment ceux à passer avec les acteurs économiques, seront définis subséquemment en respect avec les objectifs arrêtés dans le plan.

Enfin, le commissaire enquêteur prend acte de la volonté du pétitionnaire, clairement affichée dans ses réponses, tendant à améliorer sensiblement le contenu du plan, et demande enfin que tous les éléments disponibles soient ajoutés dans le PDU qui sera soumis à l'approbation du conseil communautaire.

Autorité environnementale

Avis simple, ni favorable, ni défavorable.

1 - Le choix des ZATT en zones futures d'urbanisation ou de « Ville Nouvelle Trois-Bassins » - « Eco-cité à Cambaie » reste à approfondir.

Mémoire en réponse

La ZATT « Ville nouvelle de Trois-Bassins » comme celle de Cambaie sont des ZATT sur des secteurs en projets. Les emplacements dans les cartographies du SCoT et du PDU sont à titre indicatif. Le TCO opte pour une relocalisation de la ZATT sur le littoral de Trois-Bassins. Le PDU sera modifié en ce sens.

Commissaire enquêteur

Réponse conforme et cohérente avec celle apportée au préfet sur ce thème.

=====

2 - L'implantation des futures gares du RRTG devra respecter l'armature urbaine définie par le SAR et la prescription n° 9 du SAR.

Mémoire en réponse

Le RRTG est un projet régional. A ce titre il appartiendra à la maîtrise d'ouvrage régionale de s'assurer de la cohérence avec le SAR. Le tracé retenu en commission permanente de la Région en septembre 2016 sera intégré au PDU.

Commissaire enquêteur

Le pétitionnaire devra veiller à ce que la cohérence avec le SAR a bien été respectée avant d'intégrer le RRTG au PDU.

=====

3 - Préconise de compléter le suivi des points noirs de la **qualité de l'air** sur le TCO, par une cartographie, tant pour les personnes que pour la végétation, à partir des résultats de mesures de l'Observatoire Réunionnais de l'Air (ORA).

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Le PDU, dont l'objectif majeur en matière d'environnement est de contribuer à la diminution de la pollution, doit effectivement se doter d'une cartographie, outil indispensable pour le suivi de la qualité de l'air en certains points du territoire.

=====

4 - Souligne la nécessité de partenariat entre le TCO et la Région pour la mise en œuvre effective du programme d'actions du PDU sur le volet cyclable.

Mémoire en réponse

Le PDU indique déjà clairement cet objectif de coordination entre le Plan Régional Vélo (PRV), la Voie Vélo Régionale (VVR) et le Schéma Directeur Intercommunal Vélo mis à jour (SDIV).

Commissaire enquêteur

Le dossier PDU porté par le TCO démontre nettement la volonté affichée du pétitionnaire qui consiste à s'appuyer sur tous les acteurs partenaires concernés par ce domaine.

=====

5 - Recommande de procéder à des évaluations qualitatives et quantitatives sommaires de l'impact potentiel du PDU sur :

- Le **bruit** sur les secteurs densément urbanisés.
- Les établissements sensibles recensés.
- Les secteurs traversés par les itinéraires privilégiés, bus, tram, transport guidé ou RRTG.

Mémoire en réponse

Sous réserve de faisabilité technique, le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Dans la mesure du possible, la mise en œuvre d'évaluations qualitatives et quantitatives concernant les nuisances sonores, n'auraient de sens que si elles faisaient l'objet d'un suivi par des bilans d'étapes espacés dans le temps. Par conséquent, il serait judicieux de modifier le PDU en y prescrivant cette modalité, sachant que la durée de vie du Plan est estimée à 10 ans.

=====

6 - Souligne l'importance d'améliorer l'évaluation des impacts sur les **paysages**, notamment dans le cadre des aménagements des futurs ZATT et pôles d'échanges.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

7 - Invite au développement de plantes endémiques dans le cadre de l'intégration des voiries urbaines et des pôles d'échanges.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

8 - Recommande, pour les fiches-actions n° 2, 6, 7, 11 et 20 du document « Phase 3 - Programme d'actions » du PDU, dans leur encart, « Prescriptions environnementales » l'ajout de la prescription suivante : « réaliser des études paysagères à l'échelle des aménagements et des perspectives visuelles sur le grand **paysage**, faisant des propositions tant sur les périmètres rapprochés que sur les périmètres éloignés ». L'analyse de l'évaluation environnementale devrait être complétée sur ce point.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

9 - Demande que soit ajoutée au PDU et au rapport d'évaluation environnementale la mesure réductrice suivante : « éviter les aménagements susceptibles de porter atteinte à la qualité de la ressource dans l'emprise des périmètres de protection rapprochée des **captages d'eau potable** », en particulier pour les fiches-actions 6 et 28 qui concernent des aménagements lourds.

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

10 - Recommande qu'une mention particulière sur la protection de la **ressource en eau** stratégique soit apportée dans le périmètre de la ville du Port, en raison d'une forte sensibilité environnementale et plus particulièrement pour l'aménagement de la ZATT du Sacré Cœur et pour les forages existants « F1, F2, F4 et F5 ». (Suivi de la qualité des eaux prélevées, efficacité des traitements des eaux pluviales par les séparateurs d'hydrocarbures).

Mémoire en réponse

Le PDU sera modifié pour tenir compte de cette remarque de l'Autorité Environnementale.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====
11 - Le PDU devra impérativement intégrer la présence de plomb dans les sols de 4 sites pollués au Port et un à Saint-Paul, de nouvelles études permettront de préciser le taux de contamination en plomb sur la commune du Port notamment.

Mémoire en réponse

Cette problématique est intégrée depuis plusieurs années dans le cadre des projets d'Itinéraires Privilégiés au Port.

Commissaire enquêteur

Préalablement à l'ouverture de l'enquête, lors d'une visite de reconnaissance de certains sites du territoire de la Côte Ouest guidée par le Chef de Projet PDU du TCO, ce dernier m'a évoqué la préoccupation du TCO quant à la présence de plomb dans certains sols de la ville du Port, et qu'à ce titre, cette situation, déjà prise en compte actuellement, serait bien évidemment traitée dans le cadre des projets d'itinéraires privilégiés (IP) au Port.

=====

Commune de La Possession

Avis favorable assorti d'attentes portant sur les points suivants.

- 1** - Les attentes de la commune sont particulièrement fortes, quant à l'**accompagnement financier** et méthodologique du TCO pour atteindre les objectifs du PDU concernant la mise en œuvre des **ZATT** Cœur de Ville et Moulin Joli.
- 2** - La mise en œuvre du projet d'Itinéraire Privilégié connaît des dérapages successifs qui pénalisent fortement les projets d'aménagement portés par la commune, tant sur les plans financier que technique et politique. La ville sera particulièrement vigilante sur les efforts que le TCO devra consentir dans le cadre de la concrétisation opérationnelle des projets de développement des transports collectifs.
- 3** - Souhaite que les études concernant les modes alternatifs de transport, et notamment le TCSP, soient engagées dans les meilleurs délais, afin de déterminer les potentialités et les conditions de faisabilité d'un transport par câble urbain sur un tracé Nord Sud, dans le bas de la commune, permettant une desserte des secteurs les plus urbanisés de La Possession et dans une boucle intégrant également un tronçon en direction de la commune du Port avec un franchissement de la RN1.
- 4** - Interrogation sur les capacités à mobiliser collectivement le financement du programme d'actions proposé en particulier sur le thème « accompagner le développement des transports collectifs » estimé à 127 460 k€ dont une première enveloppe de 99 310 k€ est programmée pour la période 2016-2021. Les éléments financiers portés à la connaissance de la commune, en première instance, concernant le PPI, ne prennent pas en compte ce niveau d'investissement correspondant à cette action.

Mémoire en réponse

Ces remarques n'entraînent pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Bien que ces remarques ne soient pas de nature à apporter des modifications au PDU, néanmoins, le partenariat clairement constitué dans le cadre de l'élaboration du présent projet de PDU, devra continuer à servir de passerelle entre la commune et la communauté d'agglomération, afin d'éclaircir, le cas échéant, un certain nombre de points ou d'attentes formulées par la commune, ou bien encore, éclairer cette dernière sur ses éventuelles interrogations.

=====

5 - Anticiper la mise en oeuvre des 2 pôles urbains structurants « Cœur de Ville » et « Moulin Joli/Rivière des Galets » qui vont totalement modifier la structure des déplacements dans le périmètre urbain, mais également à une échelle plus large. Déterminer dès maintenant les principaux enjeux et défis auxquels devra faire face la commune dans les années à venir. Cette étude a fait l'objet d'une demande d'accompagnement financier de la ville auprès du TCO. La commune réitère sa demande à intégrer dans le programme d'actions du PDU.

Mémoire en réponse

Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU. Un budget 2017 sur ce type de demandes est proposé à l'arbitrage des élus du TCO.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

6 - Demande le concours efficace des communes, afin de mettre en œuvre collectivement les scénarios mobilité des déplacements contenus dans le PDU, dont la réussite dépendra de la qualité du partenariat du TCO et du suivi des actions dans le cadre d'un pilotage au plus près de l'échelon local.

Mémoire en réponse

Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

En sa qualité de porteur du projet de PDU, il incombe au TCO de rassembler et fédérer tous les acteurs concernés, c'est bien dans cet esprit qu'il se situe aujourd'hui au regard de ce qui est démontré dans le dossier. Je lui suggère de continuer dans cette voie, il en va ainsi de l'intérêt général du Territoire, mais également du sien même et au-delà, sa crédibilité à l'égard de tous ses partenaires.

=====

Commune de Saint-Leu**Avis rendu hors délais - Favorable avec observations.**

1 - Prise en compte des secteurs d'urbanisations Saint-Leu Océan, zones AU. Amélioration de la qualité des dessertes horaires du réseau Car Jaune en adéquation avec le réseau NKO, dans le cadre de la mise en œuvre de la prochaine Délégation de Service Public de Transports Urbains qui devrait être effective fin 2016 pour le Nouveau Kar'Ouest.

Mémoire en réponse

Ces deux problématiques sont au cœur des réflexions pour le nouveau réseau. Un travail de présentation et d'ajustement suivra pour analyser ligne par ligne les possibilités d'amélioration de l'offre. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Un partenariat étroit doit être établi avec la commune dans le cadre des réflexions suscitées par la mise en œuvre du Nouveau Kar'Ouest (NKO).

=====

2 - Demande l'intégration dans la fiche-action n° 11 du projet de transport par câble porté par la Ville, dont l'étude de faisabilité est en cours.

Mémoire en réponse

La fiche action n°11 est générique et ne mentionne pas les différents tracés à l'étude sur le TCO. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

3 - Attire l'attention sur l'absence d'intégration du projet de Réseau Régional du Transport Guidé (RRTG) dans le programme d'actions du PDU. Un transport guidé, dont le tracé est prévu sur la frange littorale au niveau de la RN1A, est inscrit dans le SAR approuvé en 2011.

Mémoire en réponse

Comme indiqué plus haut dans le mémoire, le tracé du RRTG n'était pas encore stabilisé au moment de l'arrêt du projet de PDU. Le PDU sera modifié pour intégrer le tracé retenu par la Région.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

=====

4 - Demande la poursuite d'aménagements d'aires de covoiturage au niveau des échangeurs de la route des Tamarins, en prenant en compte les pratiques spontanées existantes.

Mémoire en réponse

La poursuite des aménagements aux échangeurs est prévue. L'échangeur de Colimaçon a été livré en 2016 et celui de Portail le sera en 2018. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Le covoiturage est un mode de déplacement dont la pratique à grande échelle peut contribuer à la diminution de la pollution de l'air. La création d'aires de stationnement en nombre suffisant nécessite du foncier, et à ce titre, je suggère à la commune d'être généreuse dans ce sens, afin de participer à l'essor du covoiturage sur son territoire.

=====

5 - Relève que les aménagements et réfections des voiries de Saint-Leu, prévus dans le cadre du PDU, auront un impact non négligeable sur les contraintes budgétaires communales, sachant que dans les fiches-actions, la commune est identifiée en tant que maître d'ouvrage.

Mémoire en réponse

Effectivement, les aménagements prévus sur domaine routier de la commune impliquent que la maîtrise d'ouvrage lui revienne. Cependant, le TCO sur certaines opérations pourrait être amené à intervenir directement avec l'accord de la commune. De manière générale, la participation financièrement pour la réalisation de ces opérations majeures nécessitera un approfondissement en 2017. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Le TCO démontre sa volonté de faire vivre son PDU, et à ce titre, je salue sa proposition quant à sa réflexion portant sur une éventuelle participation financière dans le cadre d'un partenariat avec la commune.

=====

6 - L'extension des itinéraires cyclables en site propre aux deux entrées de la commune devra être généralisée. La mise en place de pistes cyclables sécurisées, avec séparation physique entre la voie de circulation automobile permettra de sécuriser les itinéraires et d'élargir la pratique du vélo au plus grand nombre.

Mémoire en réponse

Dans le cadre de la mise à jour de son Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV), le TCO se fera accompagner de la Région pour compléter les portions de Voie Vélo Régionale (VVR) dans les centres urbains. Les tracés du SDIV répondent partiellement à la problématique en créant les grands itinéraires, souvent sur voirie communale. Les enjeux d'un maillage plus fins relève de la compétence des communes. Le TCO sera bien entendu très attentif au déploiement de ces infrastructures et accompagnera les communes à hauteur des arbitrages financiers qui pourront être consentis sur le PPI en cours. Cette remarque n'entraîne pas de modification du PDU.

Commissaire enquêteur

Afin de répondre au plus près aux attentes d'usagers adeptes de la bicyclette, la Région, le TCO et la commune doivent travailler de concert pour réaliser l'adéquation entre les besoins et l'offre. A ce titre, je suggère que des sondages soient réalisés auprès d'une frange de la population attirée par ce mode de déplacement, car c'est auprès de l'utilisateur lui-même que très souvent le bon sens et la logique l'emportent sur la théorie, et ce, dans le cadre d'une consultation des intéressés.

=====

Commune de Saint-Paul**Avis rendu hors délais - Favorable avec observations.**

1 - Action 2 : Intégrer les cheminements vers les arrêts de transport en commun dans les projets urbains. Demande que le principe d'accès à l'unité foncière dont l'aménagement doit se faire de manière à la raccorder au plus près de l'entrée d'une station de transport en commun, doit rester de l'ordre d'une recommandation et ne pas s'imposer systématiquement aux nouveaux projets, de crainte de les rendre irréalisables.

Mémoire en réponse

Effectivement. Le texte sera retravaillé en ce sens. L'idée n'étant bien entendu pas de normer mais de travailler de manière pragmatique le tissu urbain existant et les contraintes de terrain. Le PDU sera modifié sur ce point.

Commissaire enquêteur

Avis conforme.

2 - Action 3 : Utiliser les PLU pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire, article 3 du règlement. Demande l'amendement dudit article concernant les impasses qui doivent déboucher sur une voie piétonne ouverte aux vélos, d'une largeur de 3 mètres, car le manque de maîtrise du foncier pourrait rendre cette obligation inopérante. Propose d'amender cet article de la façon suivante : « *Dans le cas où un foncier public le rend possible, ou si ledit foncier est maîtrisé par le promoteur, les impasses doivent déboucher sur une voie piétonne ouverte aux vélos d'une largeur de 3 mètre* ».

Mémoire en réponse

Effectivement. Le texte sera retravaillé en ce sens. Le PDU sera modifié sur ce point.

Commissaire enquêteur

La proposition avancée par la municipalité coule du bon sens sachant qu'une impasse, très généralement, rend impossible la continuité d'un quelconque cheminement en raison notamment d'un foncier bâti existant. Cela s'adresse aussi bien au domaine public qu'au domaine privé. Le PDU doit être corrigé en conséquence.

=====

3 - Action 4 : Conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun, pages 21 à 23 du programme d'actions.

Rappelle que seules les zones classées à Urbaniser strictes (AUst) peuvent être ouvertes à l'urbanisation dans le cadre d'une procédure de modification du PLU. Souligne que certaines zones de ce type se situent hors du périmètre de desserte des transports en commun dont :

Zones AU3st de la ZAC Renaissance III et de chemin Summer.

Zone AU3st du Bernica.

Zones AU5st de la ZAC Saline.

Zones AU6st de la RHI Bellemène Macabit.

Demande que le PDU tienne compte du PLU, approuvé le 27 septembre 2012, afin que le règlement retenu, applicable dans le projet de PDU, ne soit pas un frein à l'ouverture des zones à urbaniser telles que définies dans le document d'urbanisme.

Mémoire en réponse

Dans la mesure où le SCoT du TCO n'indique pas d'incohérence avec la structure territoriale (armature urbaine), le PDU emprunte le même chemin et ne constituera pas un frein à l'ouverture à l'urbanisation des secteurs mentionnés ci-dessus.

Par ailleurs, le TCO rappelle que lesdits secteurs sont tous concernés par une desserte en transports collectifs et ne sont de fait pas « hors du périmètre de desserte ». A ce titre, il est à noter que la restructuration du réseau Kar'Ouest prend bien en compte la ZAC Renaissance III (présence d'un pôle d'échanges), le Bernica (présence d'un point de correspondances en coeur de bourg en discussion avec la commune), la ZAC La Saline (présence d'un pôle d'échanges) et Bellemène (passage de plusieurs lignes de bus). A cet égard, le TCO souhaite que la commune puisse accompagner et faciliter l'insertion de ces équipements dans ces tissus urbains au risque de constituer un frein à la desserte en transports collectifs.

Commissaire enquêteur

L'esprit du PDU consiste en une vision d'avenir, et à ce titre, le TCO en apporte la preuve dans ses réponses qui ne constituent en aucun cas sa volonté de mettre un frein aux objectifs ou orientations du PLU de la commune.

=====

4 - Emet un avis favorable au projet de PDU, prenant en compte les propositions de la Ville, et en y adjoignant la mention suivante : « *Toute action découlant du PDU 2017/2027 devra, dans le respect du contrat de développement engagé avec l'association des commerçants du centre-ville de Saint-Paul, contribuer à préserver l'accessibilité du centre-ville.* »

Mémoire en réponse

Il est entendu que le TCO veillera à accompagner la commune dans la valorisation de son territoire au travers d'actions favorables à de meilleures conditions de mobilités. Toutefois, le PDU n'établit pas de lien de mise en conformité réglementaire avec des documents de types charte ou contrat local, d'autant que le TCO n'était pas partie prenante dans l'élaboration du dit document. Le TCO privilégie le travail en bonne intelligence avec l'ensemble des partenaires.

Commissaire enquêteur

L'attractivité du centre-ville est une des préoccupations de chaque commune du territoire, et celle de Saint-Paul n'est pas en reste sur ce sujet. Donner du sens à cette ambition, c'est donner du sens à la vie de la cité, et ce, dans le cadre d'une activité commerciale chère aux petits commerçants.

Toutefois, afin de maintenir voire augmenter l'activité économique du centre-ville, si la collectivité veut contribuer à atteindre cet objectif, il lui incombe de réfléchir aux conditions et possibilités de stationnement offert aux usagers, en privilégiant notamment la pratique des modes de déplacements doux ou la fréquentation des transports collectifs, de nature à mettre un frein au tout-voiture qui asphyxie la circulation.

La réussite de l'attractivité du centre-ville dépend en partie de la volonté des décideurs à faire évoluer le comportement des administrés, dans la façon qu'ils ont à se déplacer sur le territoire.

=====

4.1.4 - Questionnement du commissaire enquêteur

THEME 1 : Articuler transports et aménagement urbain

1 - Dans la description des ZATT, page 12 du programme d'actions, la place faite au vélo ne paraît pas suffisamment explicite. Il est fait mention de jalonnements et/ou d'aménagements cyclables et de stationnement pour le vélo en adéquation avec la densité d'offre de service des ZATT. Toutefois, si aménagements cyclables il doit y avoir, il serait utile d'évoquer les prévisions matérielles de mise en sécurité des vélos (*quelle formule, arceaux, local fermé ou autre*) si le pétitionnaire souhaite, pour ce domaine particulier, donner toute sa place au vélo, afin que le PDU démontre une réelle ambition de nature à fidéliser les usagers à l'utilisation de ce mode de déplacement qui participe ainsi à la diminution des gaz à effet de serre.

Mémoire en réponse

Les ZATT ont systématiquement pour barycentre un pôle d'échanges ou un point de correspondances important du réseau de transports collectifs. Il est envisagé d'expérimenter des solutions de type box fermé dans le cas des pôles d'échanges les plus importants. Pour les pôles d'échanges plus petits, la solution des arceaux ou services de locations de vélo sera privilégiée (Cf réponses dans les fiches actions n°7 / 14 et 15).

Commissaire enquêteur

La mise en œuvre de ces équipements, comme le prévoit le Plan, sera un signal d'encouragement à l'utilisation du vélo pour les usagers désireux de s'y adonner. Pour une meilleure compréhension de l'offre en la matière, il serait préférable de traiter du sujet sur une même fiche d'actions, ce qui serait plus efficace et me semble plus logique.

=====

THEME 2 : Accompagner le développement des transports collectifs

1 - Page 193, mise à jour du diagnostic : Le tableau descriptif de l'offre Kar'Ouest concerne le secteur Le Port / La Possession qui suscite les remarques suivantes :

n° des lignes	Capacité véhicule	Nombre de rotations/jour	Fréquentation voyageurs/jour	Fréquentation voyageurs/jour moyenne par rotation	Remarques du CE
1	107	13	855	66	Dimensionnement des véhicules inadapté aux besoins notamment les lignes 3, 5 et 6
2	107	13	449	35	
3	107	25,5	385	15	
4	107	13	748	58	
5	107	16	395	25	
6	107	13	233	18	
7	39/48	13	582	45	cohérent
8a	48/39	9	468	52	incohérent
8b	39	11,5	617	54	incohérent
8c	39	8,5	328	39	cohérent
9a	38	6,5	166	26	Bus sur dimensionné
9b	38	5,5	226	41	incohérent
10	20	5	79	16	cohérent
11b	9	6,5	26	4	Ajustement des rotations ?
12b	9	5	14	3	

Au vu de ce tableau synthétique qui donne une photographie pertinente de l'existant, la restructuration prochaine du NKO doit être l'occasion de recalibrer les lignes, les rotations et le taux d'occupation des bus, tant pour certaines d'entre elles l'offre mise sur le marché semble trop élevée par rapport aux besoins des usagers. Des sondages sont-ils réalisés sur les lignes en vue d'une recherche de l'adéquation « capacité du véhicule/nombre de personnes transportées » ?

Mémoire en réponse

L'exploitation des lignes de bus ne se base pas sur la fréquentation moyenne journalière en passagers pour déterminer le gabarit du véhicule (capacité). L'exploitant se base sur la crête de fréquentation (heure de pointe) pour dimensionner l'offre.

Pour exemple, une ligne charge 90 personnes sur le 1^{er} service du matin. Puis 30 à 50 personnes sur les services restants de la journée. Pour l'exploitant, cela reste plus intéressant financièrement de mettre un bus 100 places toute la journée, que de prévoir un bus 100 place pour un service et de retourner au dépôt pour changer de véhicule. Pour ce qui concerne la limite de saturation, cela s'explique en grande partie par la nature des voiries. Certaines lignes empruntent des chemins sur lesquels il n'est pas possible de faire rouler de plus grands bus. En conséquence, deux solutions possibles, maintenir l'offre ou la renforcer. Or, le renforcement d'une ligne par un véhicule et un chauffeur supplémentaire coûte cher au regard du nombre d'usagers à desservir et doit faire l'objet d'un arbitrage financier.

Commissaire enquêteur

Bien que la capacité d'un bus ne soit pas déterminée sur la fréquentation moyenne jour, il n'en demeure pas moins qu'apercevoir un bus saturé à côté d'un bus parfois pratiquement vide, reste une situation difficile à comprendre. Bien que n'étant pas spécialiste en la matière, je reste persuadé qu'un recalibrage des véhicules doit être possible à réaliser, et en ce sens, j'invite le pétitionnaire à se rapprocher de la Délégation de Service Public afin de réfléchir à cette hypothèse.

=====

2 - Page 25 du programme d'actions, sont prévues : 5 lignes avec une fréquence de 18 AR/jour pourvues en bus de 70 à 100 places, 14 lignes avec une fréquence de 14 AR/jour pourvues en bus de 30 à 100 places, 15 lignes avec une fréquence de 9 AR/jour pourvues en bus de 20 à 50 places. A ce jour, le projet de PDU est-il en mesure d'estimer que le taux de fréquentation des voyageurs sur les nouvelles lignes du NKO, sera supérieur à celui de l'existant ?

Mémoire en réponse

Les fréquences annoncées dans le PDU correspondent au « réseau cible ». Elles sont donc données à titre indicatif.

Le TCO dans le cadre de son futur réseau a fixé les objectifs suivants :

- rendre un service égal ou sinon meilleur aux usagers actuels de Kar'Ouest (éviter la dégradation) ;
- attirer une nouvelle clientèle sur le réseau (transfert modal).

Le futur réseau table donc sur une légère augmentation de sa clientèle actuelle à laquelle s'ajoute un nombre, difficile à anticiper, de nouveaux usagers qui pourraient être séduits par le transport public. Cependant, l'exploitant à défaut de s'engager sur des objectifs de fréquentation s'engage sur des objectifs de recettes conformément à la DSP.

Commissaire enquêteur

La mise en œuvre du NKO devra faire l'objet d'une large communication et sa réussite pourrait répondre aux objectifs de recette que s'est fixé la DSP.

=====

3 - Les études réalisées ou en cours d'élaboration pour conduire à son terme la restructuration du réseau Kar'Ouest, ont-elles prises en compte les anomalies relevées dans le tableau ci-dessus, et notamment celles relatives aux lignes pour lesquelles le surdimensionnement de la capacité des bus mis à la disposition des usagers est manifeste ?

Mémoire en réponse

Comme indiqué plus haut, le déclenchement de tel ou tel gabarit de véhicule est une donnée qui dépend des crêtes de fréquentation (pas de la moyenne journalière) et qui évolue en fonction de nombreux paramètres (semaine ou week-end, vacances, tracé de la ligne,...). Ces éléments font partie intégrante de la mission de l'exploitant au jour le jour.

Commissaire enquêteur

Réponse cohérente comme avancée ci-avant.

=====

4 - Pages 194 et 195, mise à jour du diagnostic : Pour quelles raisons la fréquentation voyageurs/jour des lignes de bus des secteurs de Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu, n'a pas été mesurée ? Comment se fait-il par ailleurs, que pour ces trois mêmes secteurs, l'offre km/an n'a pas été calculée à l'identique des lignes du secteur Le Port / La Possession ?

Mémoire en réponse

Il s'agit d'une coquille. L'information existe. Toutefois l'objet de cette annexe reste la présentation de l'offre, pas celle de la demande.

Commissaire enquêteur

Il aurait été intéressant de comparer les secteurs les uns aux autres, ce qui aurait peut-être permis d'infirmier ou confirmer le résultat des lignes du secteur Le Port / La Possession.

=====

5 - La Délégation de Service Public (DSP) : Nouveau contrat signé auprès du Syndicat d'Economie Mixte des Transports de l'Ouest (SEMTO) pour un démarrage le 1^{er} août 2016 ? Quels sont les principaux changements apportés à ce contrat et les évolutions positives que vous en attendez ?

Mémoire en réponse

Sans pouvoir vous apporter une réponse détaillée (le contrat de DSP est un document technique de près de 1 400 pages), l'objectif principal reste bien l'optimisation et la restructuration du réseau Kar'Ouest. Cela passe par de nombreux changements tant dans les méthodes de travail, que dans les outils et dans la qualité de service.

Commissaire enquêteur

L'occasion de mettre à profit le renouvellement du contrat pour contribuer les disfonctionnements évoqués par ailleurs.

=====

6 - Page 26 du programme d'actions, restructurer le réseau NKO : Le volet **communication** en vue d'expliquer les changements qui interviendront dans le cadre de la restructuration du réseau, n'est pas suffisamment consistant à mon sens. Comment les campagnes de promotion du Kar'Ouest vont-elles se traduire, avec quels supports notamment, en dehors d'une journée « transports en communs gratuits » entre autres ? Quels moyens comptez-vous mettre en œuvre pour sensibiliser la population, attirer l'attention des usagers existants et susciter « l'envie » de prendre le bus auprès de nouvelles personnes potentiellement intéressées par ce mode de déplacement ?

Mémoire en réponse

La définition des actions de communication et de concertation se fera courant 2017. Il est d'ores et déjà prévu une concertation institutionnelle (auprès des élus de quartiers) puis auprès de la population.

Commissaire enquêteur

Les moyens déployés dans le cadre de la restructuration du réseau Kar'Ouest représentent un investissement financier de taille qui mérite de bénéficier d'une large communication auprès de la population. A ce titre, il serait judicieux d'adjoindre, aux mesures déjà envisagées, quelques personnes bénévoles choisies sur le volontariat dans les quartiers et qui serviraient de relais d'informations auprès de la population. Je suggère au TCO de creuser cette idée, car contrairement parfois à certaines idées reçues, voilà un créneau intéressant qui pourrait être susceptible de séduire quelques administrés, retraités notamment, qui ont envie de consacrer un peu de leur temps en dehors de la routine journalière.

=====

7 - Page 26 du programme d'actions : Adaptation de l'offre : Quel est l'état d'avancement de l'étude de faisabilité opérationnelle, devant déterminer l'opportunité de la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) ?

Mémoire en réponse

L'arbitrage du TCO sur les Itinéraires Privilégiés est le suivant pour le Programme Pluriannuel d'Investissements :

- Réalisation du tronçon avenue de la Palestine à La Possession ;
- Réalisation du tronçon coeur de ville de La Possession ;
- Réalisation du tronçon reliant l'avenue Raymond Vergès à l'avenue du 20 décembre au Port
- Réalisation du pôle d'échanges Aimé Césaire au Port.

Commissaire enquêteur

La lisibilité est claire et précise.

=====

8 - Page 27 du programme d'actions : Pensez-vous que la mise en service du Nouveau Kar'Ouest sera effective dans son intégralité en août 2017 ?

Mémoire en réponse

Le nouveau réseau devrait être mis en place de manière progressive (phasage) et non plus en une seule fois à partir du 1^{er} mars 2018.

Commissaire enquêteur

Le PDU devra être corrigé en conséquence.

9 - A ce jour, le réseau urbain comprend 67 lignes régulières et 156 véhicules en ligne. Le nouveau réseau Kar'Ouest (NKO) sera organisé autour de 59 lignes. Quelle sera la flotte totale de véhicules qui évoluera dans le cadre de la mise en service du NKO sur l'ensemble du territoire ? Combien de véhicules électriques ou hybrides comptez-vous mettre en circulation sur les lignes urbaines et planes ?

Mémoire en réponse

Il est difficile de répondre sur la flotte totale de véhicules dans la mesure où ce nombre évolue tout au long du contrat de DSP et tient compte du renouvellement du parc de véhicules. Le TCO prévoit l'acquisition de 79 bus sur l'ensemble de la DSP. Les gros efforts financiers se feraient en 2017, 2019 et 2021. Cela concerne l'ensemble du parc soit :

- 8 grands bus (probablement hybrides) ;
- 31 bus moyens (MIDI) ;
- 18 bus 30 places ;
- 13 bus 20 places ;
- 5 Caddy pour le transport PMR ;
- 4 Sprinter pour le transport PMR.

A priori aucun bus à technologie 100% électrique car 1) ce type de véhicule est très coûteux sans garantie dans le temps (aléas d'immobilisation du véhicule), 2) alimenté par une électricité issue d'énergie fossile à la Réunion.

Commissaire enquêteur

L'amélioration de l'existant est perceptible, notamment en raison de l'apport de 31 bus (MIDI) qui pourraient remplacer les bus 9 places actuellement en service. Ces véhicules de type MIDI, d'une longueur de 8 à 11 mètres pourraient contribuer à l'adéquation de l'offre et de la demande des usagers, la loi autorisant le transport d'un certain nombre de passagers en position debout. En revanche, le dossier laisse entrevoir davantage de véhicules propres, alors que la réponse du pétitionnaire en annonce 8 seulement concernant les grands bus. Par conséquent, j'invite le TCO à corriger le PDU en ce sens afin que le Plan corresponde sincèrement à la réalité.

10 - Pages 28 et 29 du programme d'actions : Les principales lignes de transport en commun à l'horizon du Nouveau Kar'Ouest, au-delà de la cartographie existante dans le dossier, devraient également être présentées dans un tableau descriptif qui viendrait compléter ladite cartographie, ce qui contribuerait à enrichir le dossier pour une meilleure lisibilité et compréhension des changements futurs dans ce domaine.

Mémoire en réponse

La communication détaillée de l'offre se fera en mode projet et sur le terrain pour éviter de concerner trop tôt et de façon inappropriée (dans le cadre du PDU par exemple). Trop détailler le projet dans le PDU risque d'avoir un effet contraire à celui recherché.

Commissaire enquêteur

Avis conforme

11 - Page 30 du programme d'actions, aménager la voie en faveur des bus : S'agissant des Itinéraires Privilégiés (IP), les études à mener évoquent la prise en compte de l'ouverture des couloirs bus aux vélos. Ne pensez-vous pas qu'une cohabitation des bus et des cyclistes risque de nuire à la sécurité de ces derniers, sachant que les bus hybrides ou électriques (silencieux), pourvus d'une moindre intensité sonore, seront moins perçus desdits cyclistes lors de leur progression.

Mémoire en réponse

Au premier abord le TCO n'est pas favorable à l'utilisation des couloirs bus par les vélos. Au-delà du problème d'intensité sonore indiqué, le principal risque est celui du différentiel de vitesse entre le bus et le vélo qui est source d'accidentologie. Par ailleurs, cela dépend également de la largeur du couloir bus. Le couloir étant par définition cerné par des bordures anti franchissements, le risque est important pour le vélo de taper les bordures en cas de dépassement par un bus.

Commissaire enquêteur

Je partage totalement l'avis du pétitionnaire, car en cas d'accident d'un cycliste provoqué par un bus dans un couloir du même nom, rien de tel pour décourager les adeptes de la petite reine. Le TCO fait preuve non seulement de prudence dans ce domaine, mais aussi et surtout de bon sens.

12 - Page 33 du programme d'actions, intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges : Dans le tableau consacré aux « aménagements envisageables sur le pôle » le stationnement vélo aux points d'arrêts serait traité au cas par cas. A proximité du réseau cyclable ou autre formule ? Matériellement, qu'entendez-vous ainsi ?

Mémoire en réponse

Il est envisagé le déploiement d'arceaux vélos auprès des points d'arrêt du réseau lorsque 1) le foncier le permet (tout en garantissant l'accessibilité PMR), 2) lorsqu'un itinéraire vélo est connecté à ce secteur, 3) seulement sur les arrêts les plus urbains (proximité d'un pôle générateur de trafic).

Commissaire enquêteur

Cette réponse qui apporte la précision manquante au dossier doit être inscrite au PDU.

13 - Page 34 du programme d'actions, intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges : A ce jour, les bus, dans leur ensemble, sont-ils adaptés pour embarquer des vélos à leur bord ? Si la communication devait être largement diffusée, perçue et comprise par la population lui vantant ce service, en cas de demandes qui pourraient croître, pensez-vous que lesdits bus, et notamment leur conception, auraient la capacité matérielle de répondre favorablement à ces demandes ? Combien de vélos peuvent être embarqués à bord du bus selon ses caractéristiques ? Combien de portes-vélo fixés à l'extérieur, à l'arrière du bus ?

Mémoire en réponse

Il n'est aujourd'hui pas autorisé d'embarquer des vélos à bord des bus Kar'Ouest (sauf les anciens cars avec soutes).

L'embarquement des vélos à l'extérieur a été expérimenté mais cela n'est pas concluant (retard pour la ligne le temps d'accrocher et reprendre le vélo, difficulté pour le chauffeur de contrôler l'accroche, risque de vols,...).

Commissaire enquêteur

Je partage entièrement cette approche. Les vélos à bord des bus ou accrochés sont sources de risques d'accidents et de gêne pour les usagers de la route dans le cadre des manœuvres nécessaires à leur transbordement. Le PDU, dans sa version définitive, sera corrigé en ce sens.

=====

14 - Page 41 du programme d'actions, étudier les projets de transport urbain par câble dont le potentiel est utilitaire : A ce jour, le TCO a-t-il une, voire plusieurs pistes quant aux secteurs du territoire dont les besoins de déplacements pourraient justifier ce type de transport ?

Mémoire en réponse

Le TCO a lancé une étude d'opportunité sur le sujet fin 2016. A ce titre, 11 tracés et variantes étaient à l'étude :

- La Possession RN1e (Moulin Joli – Centre-ville) ;
- Liaison sud Port / Possession ;
- Liaison nord Port / Possession ;
- Dos d'Ane – Sacré Coeur ;
- Cambaie – Grand Pourpier ;
- Cambaie – La Plaine ;
- Plateau Caillou – St-Paul ;
- Route des Tamarins – L'Ermitage ;
- Route des Tamarins – St-Gilles les Hauts ;
- Route des Tamarins – La Saline ;
- Route des Tamarins – St-Leu centre-ville.

Commissaire enquêteur

Le PDU offre à ce jour une certaine lisibilité dans ce domaine. A préciser dans le document final.

=====

15 - Améliorer l'information des voyageurs : Au cours de mes trajets effectués durant l'enquête sur l'ensemble du territoire, j'ai constaté un certain nombre d'anomalies qui portent notamment sur la signalétique aux abris bus et arrêts bus.

a) Le tableau indicateur des lignes et des correspondances est élaboré en caractères nettement trop petits, ce qui rend sa lecture difficile, voire impossible, même avec une bonne vue.

b) Le tableau « titres valables sur le réseau » est manquant à certains arrêts.

c) Le tableau « règlement des transports en commun sur le réseau » n'apparaît pas dans les arrêts, hors abris bus.

d) La signalétique, en certains lieux, est mal disposée dans sa présentation matérielle. Pour une personne de taille moyenne, il faut se baisser, voire se courber pour consulter le document recherché.

e) Hormis les abris bus, pas de cartographie du réseau aux arrêts, ce qui me semble regrettable en raison notamment d'usagers ponctuels, touristes par exemple, désireux d'emprunter le bus dans les Hauts pour se rendre sur la côte ou en différents lieux du territoire.

f) Les 2 abris bus mairie de Trois-Bassins, dépourvus de cartographie du réseau.

g) Des abris bus parfois sans aucune signalétique, c'est le cas par exemple de 3 d'entre eux dans la rue Saint-Louis à Saint-Paul, celui de la Grande Ravine à Trois-Bassins, de la mairie du Guillaume etc...

A qui incombe l'entretien des stations de bus, abris et arrêts compris ? Qui assure la maintenance de la signalétique ? Pour en permettre leur suivi, existe-t-il un relevé d'incidents et d'anomalies analysé et exploitable en cas de besoin ?

Mémoire en réponse

Avec 1 600 points d'arrêts sur le réseau, l'entretien est particulièrement fastidieux. Celui-ci est effectué par l'exploitant d'une part et le service patrimoine du TCO d'autre part. Il existe une base de données sur les incidents. Ceux-ci sont traités par ordre de priorité et en fonction de la dangerosité pour le voyageur.

Le TCO tiendra compte des remontées pour améliorer l'information voyageur.

Commissaire enquêteur

Un gros effort est à faire concernant l'amélioration de l'information des voyageurs aux abris et arrêts bus et par ailleurs la maintenance de ces derniers. S'il fallait sonder les 1 600 points d'arrêts du réseau quant aux anomalies susceptibles d'y être décelées, le résultat de la démarche pourrait réserver quelques surprises, c'est pourquoi il me semble nécessaire que la tenue d'un minimum de maintenance soit assurée sur le réseau.

=====

THEME 3 : Créer un réseau cyclable

1 - Vélos en « libre-service » : Le dossier aborde assez peu la place qui pourrait être faite à l'expérimentation du vélo « libre-service ». Pourtant, les agglomérations de Saint-Paul, La Possession, Saint-Leu et la totalité du territoire de la ville du Port ont une topographie adaptée à l'usage du vélo. Les ZATT de configuration plane pourraient également répondre à ce type de prestation. Quels sont les réflexions ou l'approche du TCO quant à l'expérimentation de ces vélos en « libre-service » ? Des enquêtes de besoin dans les secteurs précités sont-elles envisagées ?

Mémoire en réponse

Les marchés de VLS sont de manière quasi systématique couplés avec des marchés publicitaires et de mobilier urbain. Le coût d'un VLS est très élevé pour la collectivité. La densité de population et la nature du territoire ne permettent pas de mettre en place un tel système à l'instar d'autres territoires métropolitain (Paris, Lyon, Rennes, Nice, Strasbourg,...).

Commissaire enquêteur

J'estime la population suffisamment dense dans les secteurs précités, et sans qu'il soit besoin de l'entreprendre sur une grande échelle, je reste persuadé que le PDU du TCO mérite de vivre une expérimentation du VLS dans au moins un centre-ville du territoire. Si le PDU a pour vocation essentielle de contribuer à la diminution des gaz à effet de serre, je pense qu'il ne faut pas occulter ce type de mode de déplacement qui participe, même à son petit niveau, à la réussite de cet objectif. Le TCO doit faire preuve d'innovation dans ce domaine, c'est une démarche qui, j'en suis convaincu, séduirait une frange de la population qui la percevrait comme étant un signe de modernité.

=====

2 - Les arceaux, stationnement vélo page 52 du programme d'actions : Quels centres-bourgs sont-ils dotés d'arceaux ? Leur nombre ? Sont-ils utilisés ?

Mémoire en réponse

Le TCO n'a pas une connaissance approfondie de l'offre en stationnement vélo dans les communes. Le Port a mis en place quelques arceaux mais le TCO n'a pas de retours. La zone balnéaire est également équipée et les premiers retours ne sont pas satisfaisants au niveau de la fréquentation.

Commissaire enquêteur

Dans le cadre du déploiement d'arceaux vélos prévu au Plan, le TCO devra mettre à profit l'opération afin de faire le point sur l'existant et l'intégrer au PDU.

=====

3 - Le vélo comme moyen de déplacement et l'utilisateur : Afin d'adapter l'offre à la demande, il faut connaître les attentes de la population concernant ce mode de déplacement. Des sondages ou enquêtes orientés vers des usagers potentiels portant sur l'utilisation du vélo, son stationnement, l'offre bi-modale NKO/vélo etc...pourraient apporter des réponses de nature à élargir l'usage du vélo auprès de la population du territoire. Quelles sont les avancées du TCO en la matière ?

Mémoire en réponse

Cette étude semble opportune.

Commissaire enquêteur

J'encourage le pétitionnaire à réfléchir sur cette question qui pourrait apporter, dans sa réponse, de nouveaux usagers attirés par le vélo. Afin de séduire le plus grand nombre de personnes à l'utilisation de modes de déplacements non polluants, toutes les initiatives raisonnables et sensées peuvent contribuer, à leur niveau, à atteindre des objectifs normalement réalisables.

Des enquêtes effectuées auprès de la population concernant ce volet démontreraient à cette dernière que les pouvoirs publics s'intéressent à elle, et seraient l'occasion de nouer un dialogue dédié à l'utilisation du vélo. Pour ce faire, et notamment afin de l'aider dans une éventuelle démarche de ce type, j'encourage le TCO à se rapprocher de clubs ou associations cyclistes au sein desquels, j'en suis convaincu, des adeptes de la pratique du vélo se feraient un plaisir de partager leurs connaissances du sujet auprès d'un public préalablement intéressé.

=====

4 - Aide à l'acquisition de Vélos à Assistance Electrique (VAE) : Concernant cette action dont l'estimation financière est de 10 K€, pensez-vous privilégier la topographie des mi-pentes ? Quel montant de l'aide par VAE ?

Pensez-vous accorder cette aide essentiellement aux trajets domicile-travail ?

Pourquoi ne pas envisager une aide à l'acquisition de vélos classiques ?

Mémoire en réponse

Une ligne budgétaire de 200 000 euros pour 2017 est à l'arbitrage actuellement. Les détails de l'opération ne sont pas encore connus (vélos classiques également ?). Le montant unitaire de l'aide reste à déterminer.

Commissaire enquêteur

La ligne budgétaire de 200 000 euros actuellement à l'arbitrage répond pleinement à l'ambition du PDU par rapport aux 10 K€ qui faisaient bien pâle figure. Je suggère au TCO de réserver les aides au VAE, essentiellement aux trajets domicile-travail, allant même jusqu'aux mi-pentes, et réserver les éventuelles aides à l'achat d'un vélo classique dans les reliefs plats, mais également pour les trajets domicile-travail. Je considère que l'utilisation d'un vélo, VAE ou classique, doit rester, dans le cadre d'une aide financière de la collectivité, compris des bénéficiaires comme étant un outil de travail et non un mode de loisir qui pourrait être utilisé à des fins de cabrioles ou zigzag sur le réseau routier.

=====

5 - Offre de location dans les gares routières de Saint-Paul et du Port : Combien de vélos sont-ils disponibles à ce jour dans chacune de ces gares ?

Combien de vélos comptez-vous proposer à la location dans ces 2 gares et dans les futurs pôles d'échanges ?

Mémoire en réponse

Ce service a été retiré de la nouvelle DSP. Le service proposé n'était pas très utilisé et représentait des coûts importants (maintenance, présence humaine).

Commissaire enquêteur

Lors de la visite de la gare routière de la ville du Port effectuée en compagnie de M. Matthias LE PESQ, Chef du Projet de PDU, j'ai pu constater effectivement le total désintérêt de la population à l'égard de cette prestation pour laquelle, d'ailleurs, ce jour-là, selon les renseignements obtenus sur place par l'agent de service, plus aucun vélo n'était présent dans le circuit. Par conséquent, je partage entièrement la décision du TCO de retirer ce service du PDU dont la disparition doit apparaître dans le document final.

=====

6 - Page 54, développer une offre de stationnement vélos sécurisée aux pôles d'échanges Kar'Ouest : Paragraphe constat, le programme d'aménagement des pôles d'échanges Kar'Ouest du TCO prévoit la mise en place d'abris vélos aux pôles majeurs du réseau que sont le pôle Aimé Césaire au Port et la gare routière de Saint-Paul, soit 2 pôles, alors que dans cette **même page 54, paragraphe description**, il est fait mention de 3 pôles supplémentaires que sont : La Possession Cœur de Ville - Cambaie et Saline Prisami.

Quel est véritablement le nombre de pôles retenu pour ces aménagements ?

Mémoire en réponse

La programmation actuelle est simplement stabilisée pour les pôles d'échanges de Saint-Gilles les Hauts et La Saline. L'insertion sur la gare routière et le pôle d'échanges Aimé Césaire sera étudiée en phase projet.

Commissaire enquêteur

Corriger le PDU en ce sens.

=====

7 - Page 56, pôles d'échanges et réseau cyclable : Les ZATT : 500 m. S'agit-il du dimensionnement du rayon, du diamètre ou du périmètre ?

Mémoire en réponse

La ZATT a un rayon de 500m. Soit une distance de marche de 5 à 10 minutes pour rejoindre le barycentre (pôle d'échanges).

Commissaire enquêteur

Précision à mentionner dans le document final.

=====

8 - Les bandes cyclables : A qui incombe leur entretien et notamment leur mise en état de propreté ?

Mémoire en réponse

En règle générale, l'entretien d'un patrimoine quel qu'il soit revient à son gestionnaire. Toutefois, en fonction de la capacité à mobiliser des moyens humains et / ou techniques, l'entretien peut être confié à une autres institution par convention (délégation).

Commissaire enquêteur

Les débris en tout genre qui parfois jonchent le sol pourtant parfaitement aménagé de ces bandes cyclables, incitent les cyclistes à se déporter sur l'axe routier pour éviter les crevaisons, mais cette manœuvre les expose aux risques d'accident dont ils peuvent être victimes en raison d'automobilistes, qui, sans être particulièrement imprudents, peuvent être subitement surpris par la présence inopinée d'un cycliste l'imaginant rouler sur la partie réservée aux vélos. Par conséquent, le pétitionnaire doit s'attacher à trouver une solution destinée à maintenir en état de propreté ces aménagements cyclables, et intégrer la mesure au PDU final.

=====

9 - Page 8 du SDIV, embarquement des vélos à bord des bus : Sur 4 lignes actuellement. Lesquelles, et leurs capacités de prise en charge en nombre de vélos ? Embarqués à bord ou accrochés à des portes-vélos extérieurs ? Même remarque pour les 8 lignes du Kar'Ouest, embarqués à bord ou accrochés à des portes vélos extérieurs ? Leurs capacités de prise en charge en nombre de vélos ? Le type d'embarquement (à bord ou amarré à l'arrière du bus à « un porte-vélo ») devrait être précisé. A l'arrêt du bus, qui fixe le vélo au porte-vélo, l'usager, le chauffeur ou bien les deux ?

Mémoire en réponse

L'expérimentation du système d'accroche de vélos à l'arrière des bus n'est plus d'actualité.

Commissaire enquêteur

Sage décision. Mesure à mentionner dans le document final.

=====

10 - Page 10 du SDIV, réseau cyclable 40 km, alors que page 105 du diagnostic, 30 km. Incohérence. Quel chiffre faut-il retenir ?

Mémoire en réponse

Les chiffres annoncés dans le diagnostic sont anciens et n'ont pas de valeur juridique. Il faut retenir que le réseau actuel représente environ 40 km d'itinéraires cyclables. Le scénario retenu dans le PDU prévoit de réaliser 55 km d'itinéraires cyclables supplémentaires. Soit un réseau de 95 km à horizon 10 ans

Commissaire enquêteur

Cette précision est à mentionner dans le PDU final.

=====

11 - Le réseau cyclable, sa longueur est-elle linéaire ou mesurée à l'identique du réseau routier ?
Page 13 du SDIV, 55 km de nouveaux itinéraires cyclables prévus dans le PDU, linéaires ou non ?

Mémoire en réponse

Les mesures sont similaires au réseau routier. Ainsi, 1km d'itinéraire cyclable correspond à 2 km de pistes (sens aller / sens retour).

Commissaire enquêteur

Ce type de précision est important. Le PDU doit être corrigé en ce sens.

=====

12 - Page 16 du SDIV, volet de communication promouvant le vélo. Sur quels supports majeurs comptez-vous particulièrement vous appuyer ?

Mémoire en réponse

Les études à venir le détermineront. Les élus du TCO décideront sur la base des propositions techniques et des coûts.

Commissaire enquêteur

Le TCO, en complément des décisions qu'il pourra prendre dans ce domaine, pourrait se rapprocher des clubs ou associations cyclistes, relativement nombreux sur le territoire et qui seraient en mesure d'apporter des idées ponctuelles et adaptées aux moyens de communication propres à la pratique ou l'usage du vélo.

=====

THEME 4 : Maîtriser la circulation routière en optimisant l'accessibilité

1 - Page 70 du programme d'actions, améliorer la sécurité des déplacements : Si le réaménagement des points noirs incombe au Département et aux Communes, en revanche, les opérations de sensibilisation envisagées dans le cadre de prévention routière en milieu scolaire notamment, seront assurées par le TCO. L'enveloppe annuelle pour le financement de ces opérations n'est pas estimée ?

Mémoire en réponse

Effectivement. Le budget n'a pas été indiqué. Le PDU sera modifié pour intégrer ce poste.

Commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante.

=====

2 - Le covoiturage : Nombre d'aires structurées à ce jour, les sites et le nombre de places de stationnement par aire ?

Mémoire en réponse

Il existe à ce jour cinq aires de covoiturage officielles sur le TCO :

- Marché forain de La Possession (15 places environ) ;
- Parking Chaussée Royale au centre-ville de Saint-Paul (30 à 40 places) ;
- échangeur de l'Eperon (40 places environ) ;
- échangeur de La Saline (40 places environ) ;
- échangeur de Colimaçons (40 places environ).

Commissaire enquêteur

Au mieux, le territoire propose actuellement 175 places de stationnement pour covoiturage. L'ambition du PDU d'en augmenter le nombre me semble indispensable, car à ce jour, ces 175 places de covoiturage pèsent bien peu dans leur contribution à diminuer les GES par rapport aux milliers de véhicules polluants qui transitent chaque jour sur le TCO. J'invite le pétitionnaire à se rapprocher des communes pour élargir le plus possible l'offre de parkings destinés à ce mode de déplacement, car la demande est forte au vu des concentrations de véhicules de covoitureurs qui stationnent ici où là, en des endroits non structurés et notamment aux embranchements de la route des Tamarins.

=====

3 - Le covoiturage : La route des Tamarins est la colonne vertébrale du réseau routier du TCO, au quotidien, de nombreux trajets domicile/travail l'empruntent régulièrement. Les échangeurs sont de nature à répondre, dans leur proche environnement, à la création de parkings de covoiturage dans la mesure d'un foncier disponible. Si le dossier recense la création de 10 parkings de ce type, une étude préalable a-t-elle été menée pour connaître les besoins d'éventuels covoitureurs ? Où seront aménagés ces parkings et combien de places de stationnement pour chacun d'entre eux ?

Mémoire en réponse

Oui une étude existe. Dans la mesure où l'infrastructure est régionale, l'étude a été menée par la Région. Chacun des échangeurs est concerné. Le plus important en capacité pourrait être sur Portail à Saint-Leu.

Commissaire enquêteur

La réponse est satisfaisante.

=====

4 - Le covoiturage : Sécurité : Quelle forme de signalétique envisagez-vous d'attribuer aux véhicules de covoiturage afin de les différencier dans les couloirs bus (IP) dans l'hypothèse où ces usagers de la route seraient autorisés à emprunter ces itinéraires privilégiés (IP) ?

Mémoire en réponse

Dans le cas où cette action devait être engagée, plusieurs solutions techniques sont possibles (contrôle d'accès en début de voie dédiée, surveillance par reconnaissance de plaque et / ou comptage des passager, contrôles de police aléatoires et dissuasifs,...). Le choix n'a pas été discuté.

Commissaire enquêteur

J'invite le TCO à mettre en œuvre cette action qui serait de nature à encourager le recours au covoiturage. Parmi les solutions de surveillance avancées par le TCO, il me semble que parmi elles, l'une pourrait être appropriée à l'objectif recherché.

=====

5 - Page 71 : Aires de covoiturage - (Stationnement vélos) : Quel dispositif envisagez-vous de mettre en place pour la mise en œuvre d'un stationnement vélo dans ces aires de covoiturage ?

Mémoire en réponse

Cet aspect n'a pour le moment pas été étudié. Dans la mesure où les aires de covoiturage se situent en grande majorité dans des écarts d'urbanisation, le risque d'incivilités (vols) est plus important qu'en secteur urbain. Les questions de responsabilité et d'opportunité ne sont pas évidentes.

Commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante.

=====

6 - Référent conseil en entreprises : Le TCO pourrait-il s'inspirer de l'exemple « Région de Compiègne » page 73 du programme d'actions, et réfléchir du même coup à la désignation d'un « **référent - entreprises - covoiturage** » ? Ce référent ne pourrait-il pas, corrélativement à ces tâches, organiser à la fois la sensibilisation à la sécurité routière et promouvoir l'usage des modes actifs auprès des collègues et lycées ?

Mémoire en réponse

La masse salariale du TCO ne permet pas pour le moment de dédier une ressource sur ces questions. Pour autant, plusieurs agents traitent par ailleurs de manière ponctuelle ce type d'intervention.

Commissaire enquêteur

J'estime qu'il serait plus judicieux d'affecter un poste de référent à une seule personne, plutôt que de disperser les tâches sur différents postes de travail. La démarche n'impacterait pas pour autant la masse salariale du TCO, dans la mesure où, dans ce cas, il s'agirait d'un redéploiement des tâches et non de personnel. J'invite le pétitionnaire à porter une réflexion dans ce domaine.

=====

Généralités : Selon les chiffres 2013 source INSEE, les entreprises recensées sur le Territoire de la Côte Ouest sont au nombre de 12 630, réparties comme suit :

Le Port : 2 200 - La Possession : 1 650 - Saint-Leu : 1 760 - Saint-Paul : 6 750 - Trois-Bassins : 270. Certaines de ces entreprises, à partir d'un seuil de 10 personnels, pourraient constituer une ressource de covoitureurs de nature à contribuer au

développement de ce mode de déplacement. La Communauté d'agglomération, en charge de l'élaboration du PDU, a-t-elle pris des initiatives à l'adresse des employeurs importants (Administrations, Collectivités, Services publics, Entreprises...) en vue de promouvoir le ramassage collectif des personnels, encourager le covoiturage, l'utilisation des transports collectifs ou les déplacements en modes doux ?

Mémoire en réponse

Le TCO a mené plusieurs actions d'accompagnement auprès d'entreprises sur ces questions. Les retours ne sont pas satisfaisants. Par ailleurs, le ramassage collectif des personnels va à l'encontre du principe même de transport public et ne pourrait pas être financé par la collectivité pour des questions juridiques (notamment au regard de la fiscalité liée au Versement Transport).

Commissaire enquêteur

Dans ce cadre, tout particulièrement, un référent assidu à ses tâches, connu au fil du temps des entreprises du territoire, apporterait très probablement des résultats dans ce domaine. La question mérite de se la poser.

=====

THEME 5 : Mettre en cohérence la politique de stationnement

1 - La mutualisation du stationnement : Dans certains endroits, notamment les ZATT, serait-il possible de proposer, voire réserver des places de stationnement aux automobilistes qui se reportent vers les transports en commun, de même qu'aux covoitureurs ?

Mémoire en réponse

Ce type d'avantage pourrait trouver sa place dans le cadre de P+R (parking relais) avec la mise en place d'une tarification bus spécifique pour les covoitureurs.

Commissaire enquêteur

Réponse satisfaisante qui démontre la possibilité en la matière.

=====

THEME 6 : Adapter le transport de marchandises à la ville

1 - Repenser l'organisation des livraisons en centre-ville : Comme le prévoit le projet de PDU, les plateformes logistiques permettront d'approvisionner les commerces de centre-ville avec des véhicules de volume adapté à la demande du commerçant. Cette formule a pour avantage de remplacer les poids-lourds, mais pour inconvénient de multiplier les véhicules de livraisons, compte tenu de leur moindre volume comparé à celui d'un poids-lourd. Toutefois, cette démarche qui répond parfaitement aux objectifs du PDU, devra, dans sa continuité, se concrétiser par la mise en place de petits véhicules hybrides ou non polluants.

Dans cette perspective, le TCO pourra-t-il user de sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains pour faire adhérer ses partenaires à ce nouveau mode de livraisons ? A ce jour, selon l'expérience tirée d'un premier atelier, et en raison d'un budget nécessaire à cet objectif, les acteurs concernés, si acteurs il y a déjà, sont-ils convaincus par la nécessité de s'équiper en véhicules hybrides ou non polluants ?

Page 84 du programme d'actions, l'étude de définition des besoins débiterait dans 18 mois. Selon vous, quels obstacles rencontrez-vous qui vous empêchent à ce jour de commencer cette étude dans le cadre du présent projet de PDU ?

Mémoire en réponse

Le transport des marchandises est le parent pauvre des PDU faute de compétences dédiées en la matière. Le PDU traite de ces sujets au travers des horaires de livraisons, des tonnages et gabarits autorisés et des places de livraison. Les actions supplémentaires (type ELU) relèvent de la bonne volonté et du partenariat possible avec le monde économique. Sur cette thématique, le TCO est au point de départ de la démarche. Les contacts sur ce sujet restent à prendre.

Les moyens humains de la collectivité sur cette thématique ne sont pour le moment pas suffisants pour lancer la démarche

Commissaire enquêteur

Le document final doit faire état de cette situation qui semble comme étant meilleure dans le dossier de présentation du projet de PDU. Il va de soi que cette ambition qui consiste à repenser l'organisation des livraisons en ville n'est pas une mince entreprise, dès lors que nombre d'acteurs en tout genre et notamment économiques, se situent dans un circuit où, pour trouver un consensus, n'est pas chose aisée. Toutefois, avec un PDU d'une durée de vie de 10 ans, le pétitionnaire doit se projeter dans l'avenir et continuer ses démarches, quand bien même ces dernières en seraient au stade du balbutiement.

THEME 7 : Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles

1 - La part modale de la voiture : En 2008, la part modale de la voiture représentait **85% des déplacements** sur le territoire dont seulement **14% de trajets domicile/travail**. Ces résultats sont-ils véritablement en adéquation avec la réalité ? A voir et subir au quotidien les embouteillages sur les principaux axes routiers du TCO, ce phénomène mériterait d'être expliqué dans le cadre d'un sondage dont les résultats pourraient répondre au pourquoi des autres déplacements, en dehors de ceux des Transports en commun mesurés à hauteur de 7%.

Etes-vous en mesure d'envisager ce type de sondage dans le futur ?

Mémoire en réponse

Une Enquête Ménages Déplacements est en cours à l'échelle de l'île.

Commissaire enquêteur

Il sera important de veiller à son résultat afin d'infirmer ou confirmer les chiffres contenus dans le dossier. En tout état de cause, si d'aventure ces résultats devaient contredire l'existant, le document final devra être corrigé en conséquence.

2 - Page 94 du programme d'actions - Poste chargé de mission « mobilité quotidienne » du TCO : Dans cette page, il est plutôt question de « chargé de mission » au présent, pour aide aux démarches « Plans de Déplacements », alors que **page 95, « soutenir les plans de déplacements entreprises / interentreprises / écoles »** ce même chargé de mission apparaît plutôt comme étant opérationnel dans le futur.

A ce jour, en raison d'éventuelles actions conduites par son chargé de mission auprès de quelques entreprises ou collectivités susceptibles d'être intéressées par la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Entreprises (PDE), le TCO est-il en mesure de produire une synthèse des résultats obtenus dans ce cadre ?

Mémoire en réponse

Ce poste reste à créer au TCO. Ce besoin est attaché en 1^{er} lieu au PDA du TCO. Cet agent aurait pour mission de gérer la vie du PDA au quotidien (information des agents, communication, covoiturage, service vélo, gestion du parc de véhicules...) et d'assurer également le travail de veille et d'accompagnement vers l'extérieur. Les premiers résultats des actions engagées en 2011 sur la ZAC 2000 avec l'ADEME ne sont pas satisfaisants (manque d'engagement des entreprises pour adhérer à la démarche).

Commissaire enquêteur

La formule a des airs de ressemblance à celle que je souhaite instiller au TCO, à savoir la mise en place effective d'un poste « référent » à part entière, ce qui démontre que le pétitionnaire n'a pas attendu la présente enquête pour prendre ce type d'initiative que je salue.

=====

3 - Bornes de recharges : Malgré une étude à long terme concernant l'installation de bornes de recharges, envisagez-vous néanmoins dans un proche avenir de recenser les sites et notamment les ZATT susceptibles, compte tenu du trafic en modes doux généré en ces lieux, de recevoir ce type d'équipement ?

Mémoire en réponse

Le travail de recensement des sites n'est pas le plus compliqué. La problématique actuelle reste la technologie (solaire pour rester totalement durable), son coût et le fait que ce type de véhicules (motorisé ou non) reste un marché de niche à La Réunion.

Commissaire enquêteur

Le PDU étant un plan programmatique étalé sur 10 ans, le pétitionnaire devra mesurer l'évolution de mise en circulation de modes de déplacements consommateurs de bornes de recharges et prendre ses dispositions au cas par cas afin de répondre à la demande.

=====

4 - Page 97 - Expérimenter un lieu de télétravail : Début de l'étude prévue à mi-parcours du PDU. Selon vous, pourquoi tarder à mettre en œuvre cette étude, sachant qu'en cas d'adhésion au système, ce dernier contribuerait à la diminution des trajets domicile / travail ?

Mémoire en réponse

L'échéancier du PDU tient principalement compte des charges de travail et des capacités financières. A budget et moyen illimité l'idéal serait de tout faire en année 1.

Commissaire enquêteur

Il va de soi que les ambitions, aussi affirmées soient-elles, trouvent souvent un frein dû à leur coût, réalité qui ne peut-être occultée. Toutefois, le télétravail à domicile ou en des lieux spécifiquement aménagés pour cela, doit être encouragé par le TCO, c'est un moyen efficace de lutter contre le tout-voiture sur le territoire en ce sens qu'il contribuerait à diminuer sensiblement le nombre de véhicules automobiles y évoluant.

=====

5 - Page 101 - Etudier la mise en place d'un bureau des temps : La formule est séduisante qui elle aussi, dans une logique de réussite, contribuerait à la fluidification du trafic routier et pourquoi pas à la diminution des embouteillages. Alors que l'estimation financière de cette action est très peu élevée (15 k€) par rapport au coût total du PDU (172 526 k€) comment pouvez-vous expliquer qu'il faille débiter l'étude seulement après les 5 premières années de vie du prochain PDU ?

Mémoire en réponse

L'exercice de programmation ne nous permet pas de lancer l'action plus tôt. En complément, réaliser l'étude sans avoir de garantie sur un passage à l'opérationnel dans la foulée n'est pas de nature à engager l'action plus tôt.

Commissaire enquêteur

La réponse est satisfaisante.

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP)

1 - Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose la mise en **accessibilité** des établissements recevant du public au 1^{er} janvier 2015, et celle des **transports publics au 13 février 2015**. Parmi les 1 774 arrêts de bus recensés sur le réseau urbain du TCO, 724 ont été réaménagés sans mise en accessibilité, en raison de l'impossibilité technique à réaliser des travaux conformes aux besoins.

Le réseau de substitution adapté TPMR « Kar'Ouest Mouv » a-t-il l'organisation adéquate et la capacité suffisante pour répondre totalement sur l'ensemble du territoire aux prescriptions de ladite loi qui impose l'accessibilité des transports publics aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?

Dossier n° E16000021 / 97

Mémoire en réponse

Le service Kar'Ouest Mouv répond de manière tout à fait satisfaisante aux besoins du territoire. Il est prévu de renforcer le service avec de nouveaux véhicules dans les années à venir.

Commissaire enquêteur

Compte tenu de l'étendue du territoire et des difficultés de circulation rencontrées parfois sur son réseau routier, notamment en raison du relief accidenté et des parcours sinueux en certains endroits, je note avec satisfaction le service rendu aux PMR sur l'ensemble du TCO, service qui sera encore amélioré dans le cadre de la mise en œuvre du présent projet de PDU en général et en particulier, de la restructuration du réseau de bus devant conduire à l'avènement du Nouveau Kar'Ouest (NKO).

Enfin, suite aux rencontres que j'ai partagées avec le Chef de Projet du PDU, à la visite de reconnaissance de certains sites du territoire, aux entretiens avec les contributeurs reçus en mairies, aux rencontres d'usagers des transports en commun à certains abris bus, à l'analyse des avis des PPA, à l'analyse des observations recueillies au registre d'enquête, à l'analyse du mémoire en réponse au Procès-Verbal de synthèse des observations, à l'analyse globale du dossier et de tous les éléments décrits ci-avant, je suis en mesure d'élaborer, selon ma propre réflexion, mes conclusions motivées en vue d'émettre mon avis quant au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) porté par le président du Territoire de la Côte Ouest (TCO) du département de La Réunion.

Rapport achevé à La Ravine des Cabris, le 27 décembre 2106.

Le commissaire enquêteur

Noël PASSEGUE



CONCLUSIONS

MOTIVEES

du commissaire enquêteur

Plan de Déplacements Urbains

(PDU)

Territoire de la Côte Ouest

(TCO)

CONCLUSIONS MOTIVEES du commissaire enquêteur

Dans sa délibération n° 2016-026-CC-3 du 09 mai 2016, la Communauté d'Agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO), constituée des communes de Saint-Paul, Le Port, La Possession, Saint-Leu et Trois-Bassins a arrêté le projet de Plan de Déplacements Urbains, lancé en février 2014, élaboré ensuite pour être validé en mars 2016 en comité de pilotage comprenant les Personnes Publiques Associées (PPA) et les élus. La responsabilité et l'organisation de la présente enquête publique portant sur ce projet de PDU, incombent au président du TCO.

Rappel du projet présenté à l'enquête publique

L'objet de l'enquête porte sur le Projet de Déplacements Urbains du TCO, dont l'ambition repose sur les objectifs fixés par la loi qui consistent à diminuer le trafic automobile en développant les transports collectifs, encourager l'usage du vélo, le recours au covoiturage, inciter à la pratique de la marche à pied et faciliter l'accessibilité aux transports.

Le projet s'articule autour de 7 thèmes dont le but, pour chacun d'entre eux, vise à articuler les transports et l'aménagement urbain, accompagner le développement des transports collectifs, créer un réseau cyclable, maîtriser la circulation automobile en optimisant l'accessibilité, mettre en cohérence la politique de stationnement, adapter le transport de marchandises à la ville et accompagner le développement des pratiques écomobiles.

Le socle du PDU repose sur les actions phares que sont la mise en place de Zones d'Aménagements et de Transition vers les Transports (ZATT), la restructuration du réseau Kar'Ouest dont l'appellation, à terme, deviendra Nouveau Kar'Ouest (NKO), la création d'Itinéraires Privilégiés (IP) qui représentent la plus grande part du budget du PDU et enfin, la création d'un véritable réseau cyclable. L'évaluation du projet est chiffrée à 172 M€.

Qualité du dossier soumis au public

Le dossier, articulé autour des axes stratégiques, est bien présenté et parfaitement compréhensible. Il comprenait un dossier administratif, l'évaluation quinquennale, la mise à jour du diagnostic, l'élaboration des scénarios, le programme d'actions, le rapport environnemental, l'évaluation environnementale et les documents annexes relatifs aux Schéma Directeur Intercommunal Vélo (DIV) et Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP).

Toutefois, son volume excessif traitant d'un sujet pourtant mobilisateur et concret, sur lequel le public aurait pu apporter beaucoup d'idées, a peut-être découragé d'éventuels contributeurs face à l'importance et à la diversité des documents disposés en mairies, dont l'étude attentive nécessitait plusieurs heures de travail pour un esprit averti des questions de déplacements urbains et d'aménagement du territoire.

- - **Dossier administratif** : Sa constitution respecte la réglementation en vigueur, il contient notamment les extraits des délibérations du conseil communautaire, les saisines des PPA et leurs avis en retour.
- - **Evaluation quinquennale** : Le document me semble empreint d'objectivité de la part du pétitionnaire qui relate avec sincérité les difficultés principales de mise en œuvre des actions du PDU de 2007. L'abandon du Tram-Train qui était l'épine dorsale du programme d'actions à l'époque, a fait que les objectifs, pourtant ambitieux, n'ont été atteints qu'à hauteur de 33%.
- - **Mise à jour du diagnostic** : Le document est un état exhaustif des lieux qui met notamment en évidence l'hégémonie du tout voiture, les pages 70 à 73 sont là pour en témoigner. Il pouvait répondre à toutes les questions ou attentes du public dans chaque compartiment des modes de déplacements proposés sur le territoire. Toutefois, la partie consacrée à l'évaluation environnementale est trop technique. Pour exemple, les tableaux des pages 142, 144, 145, 147, 159, 160, 168, 172 etc... du document, relatifs aux diverses mesures de nuisances sont complexes et ne rendent pas la tâche facile au public, pour une lecture compréhensible de cet élément du dossier.

En revanche, les illustrations contribuent à une bonne interprétation de divers points que sont notamment, les générateurs de déplacements, la localisation des grands projets sur le territoire, la hiérarchisation des voies, le réseau Kar'Ouest, le réseau cyclable etc... Les annexes relatives aux tableaux descriptifs de l'offre Kar'Ouest sont bien élaborées et assez explicites de l'existant. Ces tableaux font le recensement des lignes de bus des secteurs Le Port / La Possession, Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu. Ils contiennent pour chaque ligne de bus, le nombre de véhicules affrétés, leur capacité, le nombre de rotations, les horaires etc...

Toutefois, si le tableau descriptif dédié au secteur Le Port / La Possession (**page 193**) renseigne quant à lui sur la fréquentation voyageurs/jour des 15 lignes régulières dudit secteur, il n'en est rien des autres tableaux des secteurs de Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu (**pages 194-195**) pour lesquels n'apparaît aucun renseignement quant à la fréquentation voyageurs/jour sur les lignes.

Les annexes consacrées au stationnement contiennent les résultats des analyses effectuées dans le cadre d'enquêtes, dans plusieurs centres urbains du territoire, qui portent sur l'occupation et la rotation des véhicules en stationnement.

Page 104, figure 69, « **le réseau cyclable existant** » : Sa matérialisation figurant sur la carte me semble sous-dimensionnée par rapport au visuel des aménagements existants et empruntés par de nombreux cyclistes.

Page 105 du diagnostic, le réseau cyclable actuel est évalué à **30 km** environ, alors que le Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV) mentionne **page 10**, ce même réseau cyclable actuel à hauteur de **40 km**, ce qui est incohérent. Le pétitionnaire corrige cette incohérence dans son mémoire en réponse en confirmant 40 km.

- - **Elaboration des scénarios** : Le document est bien présenté, les illustrations sont claires et parfaitement compréhensibles pour tout public intéressé par quelque mode de déplacements que ce soit. La synthèse des avis recueillis auprès des partenaires associés, à partir des variantes proposées, permet d'en retenir une qui se dégage majoritairement des autres, et ce, pour chaque domaine bien précis, à savoir, les Transports en Commun, le Vélo, l'Urbain et le Stationnement.

- - **Programme d'actions** :

Les **34 actions** de l'objectif PDU sont contenues dans ce document. Pour chacune d'elles, une fiche spécifique est élaborée qui renseigne sur le constat, le contexte, les objectifs, la description de l'action, le maître d'ouvrage, les partenaires associés, l'échéancier, l'estimation financière, les indicateurs, et pour les TC notamment, les prescriptions environnementales.

Page 105 du document, le tableau récapitulatif des actions du PDU est pourvu d'un échéancier de 0 à 10 ans. La lecture de ce dernier permet de distinguer les actions pour lesquelles l'objectif pourrait être atteint dans des délais relativement courts, c'est le cas notamment de la mise en place du Nouveau Kar'Ouest (NKO) dont la mise en œuvre définitive apparaît comme étant réalisable dans les 18 mois environ.

Le coût des 7 priorités du PDU auxquelles s'ajoute l'action transversale relative à son observatoire, est chiffré pour un montant total estimé à **172 526 k€**. Le coût de chaque thème prioritaire est valorisé en 2 séquences à savoir, de **0 à 5 ans (2016 à 2021)** et de **6 à 10 ans (2022 à 2027)**, ce qui contribue à la lisibilité de ces éléments budgétaires.

Les 12 **Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT)**, et les 3 ZATT d'urbanisation future sont illustrées, de même que le nouveau réseau Kar'Ouest, la trame viaire et la hiérarchisation des voies. Ces illustrations favorisent, entre autres éléments du dossier, la compréhension de l'évolution des transports en commun et des modes de déplacements en général affichée dans le PDU, et ce, notamment, dans le cadre des zones de chalandises existantes et futures partant d'une densification urbaine qui justifie la création des ZATT et leur mise en œuvre.

- - **Rapport environnemental**

Le dossier d'enquête comporte un rapport environnemental important de 77 pages élaboré simultanément avec le PDU proprement dit, ce rapport inclut un résumé non technique d'une lecture accessible à un non spécialiste.

Le rapport environnemental définit 10 enjeux environnementaux :

4 enjeux majeurs :

- ◆ qualité de l'air
- ◆ énergie/climat
- ◆ nuisances sonores
- ◆ santé

et 6 enjeux complémentaires :

- ◆ aménagement du territoire
- ◆ biodiversité et milieux naturels
- ◆ patrimoine et cadre de vie
- ◆ gestion des déchets et des matériaux
- ◆ gestion des risques
- ◆ ressource en eau

Ces enjeux environnementaux ont été rapprochés des 7 priorités et 34 actions du PDU du TCO, de manière à identifier, cas par cas, l'impact de ceux-ci sur l'environnement au sens large : positif, négatif ou sans objet (pages 47- 48 - 54), en y associant si possible des mesures correctrices pages 67 à 72.

Le tableau de synthèse, page 54, permet de constater, logiquement, car c'est un des objectifs du PDU - TCO, que ses effets positifs sur l'environnement l'emportent de beaucoup sur les effets négatifs.

● - **Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV)**

Annexé au programme d'actions, le document traite du bilan des actions vélos, de la liste mise à jour du SDIV, des pôles d'échanges, du réseau cyclable, du stationnement vélo dans les documents d'urbanisme opérationnel etc... Il met en exergue le rôle des ZATT devant profiter à l'essor du vélo dans l'agglomération, ce qui démontre que l'intermodalité n'est pas un vain mot mais une réalité dans le cadre de la création future de ces pôles d'échanges. La lecture de ce document est de bonne compréhension pour les adeptes de l'usage ou la pratique du vélo, et par ailleurs, susceptible de sensibiliser un public dont l'envie serait éventuellement de s'orienter vers un nouveau mode de déplacement qu'est le vélo, moyen à part entière sur les trajets courtes distances notamment.

● - **Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP)**

Ce document de 14 pages est parfaitement conçu pour être compris du public. Je note que le recensement des arrêts rendus totalement accessibles et ceux partiellement accessibles sont clairement relatés dans le document. Le point sur l'ensemble des arrêts de bus, au 31 août 2015, est détaillé dans le tableau page 10, ce qui apporte une précision du niveau d'accessibilité atteint dans chaque commune du territoire. La commune de Saint-Leu apparaît comme étant la plus avancée dans ce domaine, par rapport aux autres communes.

● - Synthèse du Plan de Déplacements Urbains

Document de 15 pages de lecture facile qui permet au public d'appréhender sans aucune difficulté la nature et le sens des 34 actions du PDU 2017-2027. Ce document, très bien conçu, de par les numérotations et différentes couleurs attribuées à chaque action, est un élément de base, un support essentiel pouvant inciter le public à pousser plus avant sa curiosité vers un domaine susceptible de l'intéresser (transports en commun, transport de marchandises, covoiturage, réseau cyclable, la création des ZATT, etc...)

Information du public et publicité de l'enquête

La publicité réglementaire de l'enquête a bien été assurée, tant par affichage que par la publication de l'avis dans la presse. Quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute sa durée, l'avis d'ouverture de format 60 x 40 en caractères noirs sur fond jaune a été mis en place sur les emplacements administratifs, dans toutes les mairies et mairies annexes du territoire. Par ailleurs, la publicité a été élargie sur le site internet www.tco.re, à des parutions informelles dans la presse locale, à la page facebook du TCO, à des pages informelles sur internet.

Ouverture de l'enquête

Préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, au siège de la Direction des Transports du TCO à La Possession, le Chef de Projet du PDU m'a remis l'ensemble du dossier d'enquête et les 29 registres que j'ai cotés et paraphés avant leur mise à disposition du public dans les mairies. J'ai effectué ma première permanence à l'hôtel de Ville de Saint-Paul le mardi 10 octobre 2016, de 09 h 00 à 12 h 00.

Déroulement de l'enquête - Tenue des permanences

Conformément aux prescriptions de l'article 10 de l'arrêté communautaire n° 2016-027 du 19 septembre 2016, je me suis tenu à disposition du public à l'Hôtel de Ville de Saint-Paul et ses 13 mairies de proximité, à l'Hôtel de Ville du Port et ses 3 mairies annexes, à l'Hôtel de Ville de La Possession et ses 4 mairies annexes, à l'Hôtel de Ville de Saint-Leu et ses 3 mairies annexes et à l'Hôtel de Ville de Trois-Bassins pour recevoir ses observations écrites et orales, et ce, dans le cadre des 38 permanences établies au préalable en concertation avec le Chef de Projet du TCO.

Conditions d'accueil du public - Consultation du dossier d'enquête

En raison d'excellentes conditions matérielles rencontrées sur mes lieux de permanences et de l'accueil cordial des responsables et personnels de toutes les mairies et mairies annexes du territoire, le public avait en effet tout loisir de consulter le dossier mis à l'enquête, d'en prendre connaissance, se renseigner et consigner ses observations sur le registre d'enquête ouvert à cet effet et disponible en permanence.

Climat de l'enquête - Incidents relevés

L'enquête s'est déroulée dans un climat serein, les personnels de toutes les mairies m'ont réservé un accueil de qualité dans le cadre de toutes mes permanences, sans exception, et par ailleurs, j'ai pu compter, lorsque cela s'est avéré nécessaire, sur la collaboration étroite et loyale de M. Matthias LE PESQ, Chef de Projet du PDU à la Direction des Transports du TCO, qui a toujours répondu avec célérité à mes attentes sur divers points concernant l'organisation de l'enquête.

A cet égard, je tiens à remercier toutes ces personnes qui, en apportant à leurs niveaux respectifs une pierre à l'édifice, ont contribué à ce que cette enquête se passe dans de très bonnes conditions et sans aucun incident à déplorer dans son déroulement.

Participation du public

Malgré la publicité faite autour de cette enquête et les 38 permanences tenues dans les 28 mairies et mairies annexes du territoire, six personnes seulement sont venues à la rencontre du commissaire enquêteur. Cette faible participation du public peut trouver son origine dans :

- L'inégal intérêt des élus communaux pour le PDU considéré comme étant de la responsabilité de la communauté d'agglomération.
- Un dossier d'enquête trop technique dans lequel le public ne retrouve que difficilement le traitement de sa propre problématique dans son secteur géographique
- Un PDU qui semble être conçu comme un document de principe, établi sur un trop long terme et sans obligation de résultat.
- L'échelle de définition des orientations stratégiques du PDU paraît sans doute aux habitants loin de leurs préoccupations individuelles.
- La population identifie le TCO comme exploitant du réseau, et semble ne pas le percevoir comme compétent sur les déplacements.

Ayant rapidement perçu en cours d'enquête le peu d'engouement du public à s'intéresser au projet de PDU, j'ai pris l'initiative d'aller à sa rencontre, avant la tenue de certaines de mes permanences, aux arrêts ou abris bus, récoltant ainsi une centaine d'observations orales portant sur des dysfonctionnements récurrents relatifs au réseau Kar'Ouest relatés dans mon rapport, et précisés ci-après dans le paragraphe dédié audit réseau.

Avis des Personnes Publiques Associées (PPA)

Ont formulé un avis dans le délai réglementaire de 3 mois :

- M. le Préfet de la Région Réunion en tant que représentant de l'ensemble des services de l'Etat. **(Favorable avec observations)**
- M. le Préfet de la Région Réunion en tant qu'autorité environnementale.
- Le conseil municipal de la commune de La Possession, **(Favorable avec observations)**

Ont communiqué leur avis hors délais : (réputés favorables)

- Le conseil municipal de Saint-Paul **(Favorable avec observations)**
- Le conseil municipal de Saint-Leu **(Favorable avec observations)**
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR) (défavorable)

N'ont pas formulé d'avis : (réputés favorables)

- Le Conseil Régional.
- Le Conseil Départemental.
- Le Conseil municipal de Le Port.
- Le Conseil municipal de Trois-Bassins.
- La Chambre d'Agriculture de La Réunion.
- Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR).

J'ai examiné les observations et suggestions des Personnes Publiques Associées qui ont été sollicitées pour émettre un avis sur le projet de PDU. Je note avec satisfaction que le TCO s'engage à prendre en compte, pour l'essentiel, dans la version définitive du projet qui sera soumise à approbation, les observations des PPA et notamment les réserves émises par l'Etat. Les avis des PPA sont analysés dans mon rapport, en liaison avec les réponses du pétitionnaire, il convient de se reporter si nécessaire au chapitre IV dudit rapport consacré à l'analyse des observations recueillies.

Le Procès-Verbal des observations - Le Mémoire en réponse

Après la clôture de l'enquête, le lundi 05 décembre 2016, j'ai remis et commenté à M. Matthias LE PESQ, Chef de Projet du PDU, à la Direction des Transports du TCO sise à La Possession, mon procès-verbal contenant les observations formulées par le public, la synthèse des avis des PPA et mon propre questionnement. Ce procès-verbal est élaboré à la fois, sur la base des observations recueillies auprès du public, de la synthèse des remarques orales recueillies sur le terrain auprès d'usagers et de mes propres réflexions sur divers dysfonctionnements ou points particuliers touchant au projet de PDU. Tous ces éléments sont contenus dans le paragraphe IV de mon rapport.

Sous forme d'un mémoire en réponse qu'il m'a transmis par voie électronique, le 22 décembre 2016, puis confirmé par envoi postal reçu à mon domicile le 24 décembre 2016, le pétitionnaire a répondu au PV de synthèse contenant toutes les questions posées, sans se dérober, ce que j'ai tout particulièrement apprécié.

Conclusions partielles

Les ZATT

Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports

Elles sont le squelette de l'articulation des transports et de l'aménagement urbain dans le présent projet de PDU. Elles naissent de l'armature du SCoT en fonction de l'importance des pôles d'échanges, visent à économiser l'espace urbain en raison de l'intensification urbaine. Leur raison d'être dans le présent projet est fondamentale en ce sens qu'elles s'identifient à de véritables plateformes, des plaques tournantes où toutes les intermodalités sont rendues possibles. L'aménagement de ces zones, à condition qu'il soit bien pensé dans sa conception, devrait contribuer à l'augmentation de la fréquentation des bus, à la fidélisation des usagers, et notamment dans le cadre de la mise en service du Nouveau Kar'Ouest (NKO).

Ces ZATT, telles que présentées géographiquement dans la cartographie du projet, sont un véritable trait d'union routier entre les parties basses du territoire et ses mi-pentes. Par conséquent, la communauté d'agglomération doit mettre en oeuvre une large communication auprès de la population, sachant que dans ces ZATT, tous les modes de déplacements seront à la portée des usagers (cheminements piétons, vélos, covoiturage, bus etc...).

Compte tenu de la forte fréquentation de personnes qui transiteront dans ces espaces, j'encourage le TCO à réfléchir à la mise à disposition de vélos en libre-service, dans une ZATT à relief plat, et faire le bilan de ce dispositif au bout d'une année, ce qui donnerait une indication sur un possible élargissement à d'autres aménagements de ce type dans le futur, gardant à l'esprit que le PDU est un document de programmation d'une durée de vie de 10 ans.

Observations orales d'usagers recueillies sur le terrain

Le réseau Kar'Ouest

Le public ne s'étant pas déplacé à l'enquête ou si peu, (*seulement six observations portées aux registres*), j'ai donc pris l'initiative d'aller à sa rencontre aux arrêts bus ou abris bus, et ce, certains jours où je me rendais dans les mairies pour la tenue de mes permanences. J'ai procédé de la sorte, soit sur mon parcours en me rendant à mes permanences, soit aux alentours de la mairie, lieu de la tenue de ces dernières. J'ai estimé que pour le présent projet de PDU, il m'était paru indispensable de recueillir les avis des personnes qui utilisent les bus du réseau Kar'Ouest, et à ce titre, je suis en mesure d'en relater leur contenu.

A cet égard, j'ai plutôt prospecté le matin entre 7h30 et 8h45 dans les secteurs des mi-pentes de Saint-Paul, La Possession et Saint-Leu, d'où j'ai collecté une bonne centaine d'observations orales, obtenues facilement dans le cadre de conversations courtoises échangées avec des usagers en attente d'un transport. Toutes les personnes que j'ai abordées ont manifesté une très grande courtoisie à mon égard, et ont salué l'objet de ma démarche dès lors que je les renseignais sur les raisons de ma mission intéressant le réseau de transport Kar'Ouest.

Les personnes rencontrées sont des hommes et femmes de tous âges. Pour la plupart d'entre elles, elles vont travailler pour le compte d'un employeur, faire des courses ou encore se rendent chez un médecin spécialiste. Aucune de ces personnes rencontrées ne possède personnellement une automobile pour se déplacer, et de ce fait, elles sont toutes tributaires des bus. La teneur des propos recueillis fait l'unanimité sur les points suivants :

Les témoignages

♠ **Les bus ne sont jamais à l'heure**, parfois, certains jours, ils arrivent **40 mn** après l'heure de passage prévue au tableau indicateur (*quand il existe, ce qui n'est pas toujours le cas*), certains usagers portent sur eux un dépliant concernant les heures de passage des bus.

♣ **Les rotations du matin** : Les bus de **9 places sont saturés**, il faut attendre le bus suivant, puis parfois encore un autre pour monter à bord, ce qui rend les usagers mécontents surtout pour ceux qui se rendent au travail. Cette problématique revient dans toutes les conversations que j'ai eues avec les usagers.

♣ Pour monter à bord des bus de 9 places, c'est **l'usager** qui doit actionner **l'ouverture** et la **fermeture de la porte coulissante latérale**. Parfois, sur des bus vétustes, cette porte est bloquée, des usagers doivent s'y mettre à plusieurs pour parvenir à l'ouvrir, ce qui retarde le transport dans sa progression et rend les gens amers.

♣ **Il n'est pas rare que le chauffeur redémarre à l'arrêt avant la fermeture totale de cette porte coulissante.**

♣ **Certains chauffeurs s'arrêtent** en dehors des arrêts bus pour prendre en charge des passagers.

♣ **Sur certaines lignes, des chauffeurs « pianotent » ou téléphonent sur leur portable tout en conduisant. Un cas bien précis et récurrent m'a été signalé à l'abri bus de la mairie du Guillaume, ligne 2.**

♣ Les bus de grande capacité répondent plus volontiers aux attentes des usagers, mais leur taux de fréquentation est variable, les personnes rencontrées se demandent comment sont calculés les besoins de ramassage sur diverses lignes du réseau.

Commentaires du commissaire enquêteur

L'heure de passage des bus : Dans le meilleur des cas, 5 mn de retard seulement mais très souvent, entre 15 et 40 mn d'attente, *les usagers disent vrai*.

Les rotations du matin : Le bus attendu (9 places) est très souvent saturé, le bus suivant également, et le 3^{ème} n'offre parfois que 2 ou 3 places, *les usagers disent vrai*.

La manipulation de la porte coulissante : Effectuée par les usagers, difficultés d'ouverture rencontrées sur des bus vétustes, un jour, j'ai moi-même aidé un usager à ouvrir cette porte, *les usagers disent vrai*.

Redémarrage du bus avant la fermeture complète de la porte : J'ai moi-même constaté l'inconscience de certains chauffeurs dont l'attitude irresponsable pourrait conduire à un drame. La personne qui occupe le siège côté porte est exposée aux risques d'éjection du véhicule, raison pour laquelle elle s'accroche tant bien que mal, soit à un autre siège, soit à son voisin de siège, *les usagers disent vrai*.

Prise en charge de passagers en dehors des arrêts bus : J'ai constaté ce phénomène à plusieurs reprises en sillonnant les routes du territoire, la manœuvre doit être habituelle car selon l'attitude des passagers qui n'ont nul besoin de faire un signe au chauffeur, ce dernier stoppe son véhicule spontanément, *les usagers disent vrai*.

L'utilisation du téléphone portable en conduisant : C'est hélas le constat que j'ai fait également (*notamment chez les hommes, les femmes n'ont pas ce comportement au volant*), un véritable fléau compte tenu des risques d'accidents occasionnés par cette pratique **irresponsable et irrespectueuse à l'égard des personnes transportées** et de tous les usagers de la route de la part de **CHAUFFEURS DE TRANSPORTS EN COMMUN** censés être des **professionnels**, *les usagers disent vrai*.

Dans le cadre de la mise en service du Nouveau Kar'Ouest (NKO) et l'interconnexion entre les réseaux Kar'Ouest et Car Jaune, le TCO devra s'attacher à éradiquer ces dysfonctionnements qui affectent de trop nombreux domaines, dont ceux décrits ci-avant. En sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains du Territoire, la communauté d'agglomérations à devant elle un énorme travail pédagogique à faire concernant notamment le comportement de certains chauffeurs qui laisse à désirer.

Si l'esprit du PDU est bien d'inciter l'utilisateur à délaisser sa voiture pour un transport en commun, il faut qu'une régularité de passage aux arrêts lui soit démontrée, afin de le fidéliser à ce mode de déplacements. Dans ce cas précis, un usager satisfait d'une bonne qualité de service du réseau, reste et restera le meilleur vecteur d'une publicité propagée de bouche à oreilles. La restructuration du réseau doit être mise à profit afin d'atteindre ces objectifs.

Alors qu'aux arrêts bus, leur structure matérielle n'a pas les dimensions suffisantes pour recevoir l'intégralité des informations publicitaires du réseau, en revanche, s'agissant des abris bus, l'espace est largement adapté pour apposer l'affichage de tous les supports publicitaires concernant l'information des voyageurs laquelle devra être réactualisée dans toutes les stations arrêts et abris bus là où elle est défectueuse.

Le dossier a démontré que le taux de fréquentation dans les bus est peu élevé sur certaines lignes. Par conséquent, dans le cadre de la mise en service du NKO, un recalibrage du nombre de bus et de rotations par ligne devra faire l'objet d'une véritable réflexion. Le PDU, dans sa raison d'être et son contenu de modes de déplacements alternatifs au tout-voiture devant contribuer à la diminution des gaz à effet de serre, doit veiller à mettre en adéquation son offre aux réels besoins des usagers.

Par ailleurs, s'agissant des bus de 9 places, ces derniers présentent des risques qui, à eux seuls, justifient la nécessité de les remplacer par des véhicules équipés d'ouverture et fermeture automatiques actionnées par le chauffeur.

Enfin, les remarques orales recueillies en cours d'enquête auprès d'un certain nombre d'usagers aux arrêts et abris bus, ont révélé que ces personnes ne possèdent pas de véhicule personnel pour se déplacer. Par conséquent, afin d'attirer une nouvelle clientèle vers les transports en commun dont l'objectif est de l'encourager à délaisser son automobile pour le bus, il faut impérativement proposer à l'éventuel usager de ce mode de déplacement, le passage des bus aux heures prévues par l'organisation et un trajet plus rapide que celui effectué en voiture. La preuve d'un gain de temps réalisé par rapport à la voiture, et ce, sur un même trajet, est l'argument majeur de nature à convaincre et répondre aux attentes d'une nouvelle clientèle et notamment celle qui effectue le trajet domicile/travail.

Les Modes doux / Mobilités actives

Le vélo - L'accessibilité à pied

Le vélo : En raison de la topographie du territoire et l'intérêt que chacun peut porter au vélo, ce mode de déplacement peut être différencié en **trois catégories** bien distinctes, selon qu'il s'agisse de la pratique du vélo en tant que **sport**, de la pratique du vélo en tant que **loisir** ou de l'utilisation du vélo en tant que **moyen de déplacements**.

1 - Pratique du vélo (sport)

Elle concerne principalement des sportifs de tous niveaux qui s'adonnent à leur sport favori. Ces usagers évitent les agglomérations, empruntent régulièrement les aménagements cyclables, et pour bon nombre d'entre eux, vont bien au-delà des limites du territoire. *A la différence de l'utilisation du vélo qui peut se substituer à un véhicule motorisé, la pratique du vélo en tant que telle ne se substitue pas à un trajet voiture, et dans ce cas, ne contribue pas à la diminution des gaz à effet de serre.*

2 - Pratique du vélo (loisir)

Elle concerne essentiellement des randonneurs type cyclotouristes, et là encore, cette pratique ne se substitue pas à un trajet voiture. *Par conséquent, à l'image de la pratique du vélo sport, elle ne contribue pas à la diminution des gaz à effet de serre.*

La sécurité routière sur les aménagements cyclables : Tous les cyclistes sont vulnérables sur le réseau routier, et parfois, des aléas qui pourraient être corrigés contribuent à l'augmentation des risques d'accident sur leur trajet, notamment pour ceux qui empruntent les **aménagements cyclables** existants de la côte ouest. Ces derniers, pour l'avoir constaté moi-même, sont mal entretenus : présence de gravier, détritiques, bris de verre etc... jonchent le revêtement, ce qui provoque des crevaisons à répétition que tout cycliste sportif ou cyclotouriste assidu déteste. Afin d'éviter ces crevaisons, certains cyclistes se déplacent sur la chaussée au risque de se faire renverser par une voiture dont le conducteur ne respecte pas le code de la route. Ce manque d'entretien des bandes cyclables rend leur pratique accidentogène.

Pourtant, ces aménagements cyclables, de conception exceptionnelle, sont convoités par un nombre de plus en plus croissant de cyclistes. Un revêtement de grande qualité d'une couleur ocre qui se démarque nettement du bitume noir routier (sécurité), une largeur réglementaire et suffisante pour s'adonner à son sport ou son loisir sont autant d'atouts qui méritent et justifient un entretien de ces structures cyclables de très haute qualité.

Enfin, sur ces aménagements, il n'est pas rare de voir des motos les emprunter pour doubler des voitures sur leur droite et progresser de façon permanente sur la piste, comportement extrêmement dangereux pour la sécurité des cyclistes. Des panneaux rappelant l'interdiction formelle à ces engins motorisés de circuler sur ces pistes cyclables, doivent être clairement visibles de tous les usagers du réseau routier, en différents endroits du parcours.

3 - L'utilisation du vélo

Le vélo est le mode doux de déplacement par excellence. Si son usage devait être étendu très largement dans les zones où le relief s'y prête, pour les trajets de courtes distances, voici un maillon de la chaîne du PDU qui contribuerait de manière spectaculaire à la diminution de la pollution de l'air, et notamment dans les agglomérations.

Toutefois, l'utilisation du vélo comme moyen de déplacements n'est pas envisageable dès que la route s'élève. Il serait illusoire de penser qu'un usager, habitant Plateau-Cailou par exemple, viendrait travailler à vélo en ville de Saint-Paul, car si la descente peut s'apparenter à une partie de plaisir, il n'en est rien pour ce qui est de la remontée vers le domicile. Par conséquent, l'usage du vélo à grande échelle sur le territoire n'est pas concevable, il se limite uniquement aux secteurs où la topographie le permet.

Afin d'encourager cet axe considéré comme étant un des objectifs majeurs du PDU, le TCO doit faire preuve d'**ambition** et d'**innovation** en la matière. Des sondages doivent être réalisés par échantillonnage pour connaître les personnes susceptibles d'être attirées par l'usage du vélo, le pourquoi de leur besoin, (*domicile-travail, petites emplettes en ville dont La Poste, pharmacie, petits commerces etc...*), leur avis sur les conditions de stationnement dans les pôles d'échanges, en centre-ville, dans les ZATT etc... Des sondages pourraient notamment s'opérer à bord des bus auprès d'usagers qui seraient éventuellement intéressés par l'intermodalité bus/vélo, c'est aussi au contact des personnes qui utilisent déjà le transport en commun que des réponses, voire des suggestions, peuvent émerger de ce type de démarche.

L'ambition : *Afin de donner toute sa place à l'utilisation du vélo et susciter un certain désir auprès des candidats éventuels, il faut impérativement que le stationnement du vélo soit assuré et sécurisé. Sans la mise en œuvre d'un nombre d'arceaux suffisants près des commerces de proximité, des pôles d'échanges, des gares routières, des ZATT, des bureaux de Poste ou autres lieux à forte densité de population et économique, la grande ambition du PDU tendant à convaincre certains automobilistes de délaissier leur voiture pour ce mode doux qu'est le vélo, est vouée à l'échec.*

L'innovation : *Afin d'encourager l'utilisation du vélo, le TCO prévoit un budget de 10 k€ destiné à aider l'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE). Bien évidemment, toute mesure tendant à aider une action, quelle qu'elle soit, a un coût et c'est ce dernier qui met très souvent un frein aux ambitions affichées. Toutefois, cette initiative, aussi louable soit-elle, est une mesurette qui n'aura que peu d'impact pour contribuer à la diminution de la pollution, en raison du nombre limité de subventions que représentent ces 10 k€.*

Toutefois, dans son mémoire en réponse, le pétitionnaire fait état d'une ligne budgétaire de 200 000 € à l'arbitrage 2017, ce qui change tout pour cette action.

Il serait souhaitable qu'un plan beaucoup plus ambitieux soit mis en perspective, plan qui pourrait être étendu à l'aide à l'acquisition d'un vélo classique par exemple, quitte à rogner, dans la mesure du possible, l'enveloppe d'une autre action du PDU. Il va de soi que ces aides à l'acquisition envisagées doivent être attribuées à des personnes dont l'activité nécessite un déplacement domicile - travail, ce qui resterait dans la philosophie du PDU qui consiste à développer des modes de substitution au tout-voiture. Par ailleurs, le projet aborde trop timidement l'expérimentation du vélo en libre-service.

A cet égard, j'encourage le pétitionnaire à tester ce dispositif au sein d'une agglomération à forte densité de fréquentation, dont les pôles d'échanges notamment. Bien évidemment, ce dispositif engendre un coût qui a découragé certaines villes de métropole le jugeant trop onéreux. Ceci étant, afin de réaliser des objectifs de diminution de la pollution de l'air, il me paraît nécessaire de rassembler tous les moyens qui contribuent à lutter contre les gaz à effet de serre.

Dans cette perspective, l'utilisation d'un vélo libre-service pourrait séduire, entre autres usagers, certains touristes notamment, qui du coup, plutôt que de circuler en voiture, utiliseraient ce service bénéfique à la protection de l'environnement.

Cependant, l'utilisation du vélo se heurte à un handicap majeur dû à l'insécurité routière. Si les grands axes routiers sont trop souvent saturés, il n'en demeure pas moins que les centres-villes de Saint-Paul, Le Port, La Possession et Saint-Leu subissent les mêmes difficultés. Cette problématique rend l'usage du vélo quelque peu difficile dans ces agglomérations et freine l'envie de se lancer dans ce que certains considèrent comme étant une aventure.

Sur le réseau routier, en ville ou en milieu rural, le cycliste est vulnérable. A cet égard, s'installent dans son esprit la crainte et la peur de se faire renverser par une voiture, ce qui est parfaitement compréhensible, réaction moins prononcée chez le cycliste sportif ou cyclotouriste nettement plus rompu à la pratique du vélo.

Par conséquent, les décideurs et/ou acteurs concernés par le projet de PDU doivent s'attacher à mettre en œuvre, autant que faire se peut, le plus rapidement possible, toutes les actions d'aménagement validées dans le dossier relevant de ce domaine, afin que la théorie devienne réalité, et que les personnes susceptibles d'être attirées par l'utilisation du vélo pour des courtes distances soient rassurées dans le cadre d'une éventuelle cohabitation routière voiture/vélo.

L'accessibilité à pied : La démarche « code de la rue » du 18 avril 2006 traite des zones 30 et zones de rencontre relatives au principe de prudence pour la sécurité des piétons sur l'ensemble des espaces publics, dans les aires piétonnes et les zones de rencontre, en traversée de toute chaussée, aux traversées prévues, mais également en dehors et sur la priorité des piétons sur les trottoirs. **Toutefois, force est de constater que les zones 30 présentent à mon sens plus de risques pour les piétons et les cyclistes que de sécurité pour ces usagers, car bien rares sont les automobilistes qui respectent cette limitation de vitesse.**

Le piéton est l'usager de la voie publique le plus vulnérable par rapport à tous les autres usagers et doit avoir lui aussi à l'esprit que la voie publique se partage entre tous. Dans ce cadre, chacun doit respecter le code de la route, ce qui conduit à tenir compte de l'existence de l'autre. La prudence de chacun, c'est tout simplement la clé d'accès à la sécurité pour tous, c'est aussi simple que cela, encore faut-il que chacun y mette de la bonne volonté et se conduise en citoyen responsable. Si le piéton est effectivement prioritaire sur les trottoirs et les passages protégés, l'autoriser à traverser en dehors de ces structures l'expose à des risques qui portent atteinte à sa sécurité.

L'établissement d'une charte d'aménagement des voiries prochainement prévue en partenariat avec l'ensemble des gestionnaires de voirie du territoire, permettra de statuer sur tous les aménagements y compris l'accessibilité à pied. ***A cette occasion, la problématique des trottoirs encombrés par des véhicules de livraison notamment, devrait être traitée de manière à renforcer la réglementation en faveur des piétons sur ces trottoirs et cheminements qui leur sont dédiés.***

Accessibilité – Handicap

Dans l'annexe accessibilité, le projet de PDU répond aux besoins des personnes frappées de handicap sur le territoire, afin de leur assurer une véritable liberté dans le choix de leur mode de vie. L'intégralité de la chaîne de déplacements qui comprend la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport, ainsi que leur intermodalité, a été étudiée pour essayer d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes concernées par un handicap permanent ou temporaire.

Les mesures retenues sont accompagnées de mesures d'exploitation (transport de substitution) et de formation du personnel. Le projet de PDU, dans le cadre d'une vision globale des problèmes et des propositions d'actions réfléchies et construites sur un diagnostic, doit s'efforcer de répondre au maximum à l'ensemble des handicaps moteurs, sensoriels, cognitifs et psychiques.

Si l'intégration des personnes handicapées, au nom du principe de solidarité nationale, doit être une composante de l'ensemble des politiques publiques, le PDU n'a pour contrainte que d'indiquer à minima les mesures d'aménagement et d'exploitation mises en œuvre, afin d'améliorer l'accessibilité et la continuité de la chaîne de déplacement. C'est pourquoi, tous les acteurs responsables de la réalisation des actions opérationnelles qu'ils ont l'obligation de trouver, dans le cadre des études de projet, doivent apporter des réponses pour tous les handicaps respectant la réglementation et les dates de mise en conformité afin de faire progresser la qualité de vie de tous les habitants.

Le covoiturage

Le covoiturage est l'utilisation conjointe et organisée d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs tiers passagers, dans le but d'effectuer un trajet commun. Le TCO, dans son programme d'actions, prévoit la création de 10 parkings réservés au covoiturage, mais devant l'ampleur des embouteillages constatés sur le territoire, cet objectif, par sa dimension, ne pourra répondre que très partiellement à la demande.

Pour exemple, il n'est qu'à voir les véhicules de covoiturage stationnés à l'aire du Portail à Saint-Leu, saturée très tôt le matin dans son espace non structuré pour ce mode de stationnement, ce qui démontre que la demande existe. En revanche, à 3 reprises, j'ai constaté que le parking du marché forain de La Possession, dont certaines places sont réservées au covoiturage, n'est occupé que par 2 à 3 véhicules dans le meilleur des cas, ce qui démontre que le dimensionnement des aires de covoiturage doit être adapté à la demande selon des besoins préalablement définis auprès d'éventuels covoitureurs.

Selon des études sérieuses réalisées dans ce domaine, deux tiers des trajets relevant du covoiturage sont le fait de trajets domicile/travail, ce qui signifie que la ressource se situe dans les entreprises où des actions de communication doivent être envisagées, afin d'inciter les personnels à utiliser ce mode de déplacement. A cet égard, un référent TCO/entreprises permettrait d'aller à la rencontre de ces personnels et de susciter par ailleurs la création et le développement de Plans de Déplacements Entreprise (PDE). J'encourage vivement le TCO à réfléchir à cette suggestion.

Afin d'optimiser l'accessibilité à la circulation, les objectifs tendant à encourager le covoiturage doivent être plus ambitieux que ceux proposés dans le présent projet de PDU. Pour contribuer à la lutte contre les embouteillages et la diminution de la pollution de l'air, un plan plus audacieux doit être envisagé qui consisterait à proposer des places de stationnement en nombre suffisant à tous les échangeurs de la route des Tamarins, et aux principaux pôles d'échanges.

Cependant, des études de besoins doivent être réalisées de manière à rapprocher au plus juste l'offre de la demande, en vue de créer des parkings là où cette demande est perceptible (c'est le cas notamment de l'aire du Portail) et non en des endroits où la ressource de covoitureurs semble faible (c'est le cas de l'aire du marché forain à La Possession).

Enfin, si le covoiturage procure des avantages individuels, dont l'économie des dépenses de carburant et de maintenance du véhicule, et par ailleurs agrmente les trajets, développe le lien social, diminue les véhicules sur le réseau routier, les embouteillages et la pollution, il faut permettre alors aux covoitureurs d'emprunter les itinéraires privilégiés (IP), ce qui serait un signe fort d'encouragement à leur égard. Par conséquent, il est donc impératif de favoriser le développement du covoiturage qui représente, entre autres modes de déplacements, un moteur non négligeable contribuant à notre transition énergétique.

Le stationnement

La gestion du stationnement est une compétence des communes et non de la communauté d'agglomération du TCO. Il convient de rappeler que gérer le stationnement est un levier fort en faveur des modes alternatifs à la voiture (*transports collectifs, marche, vélo*). Une enquête portant sur l'occupation et la rotation des véhicules en stationnement dans les centres des différentes villes du TCO, a été effectuée dans le cadre d'un questionnaire auprès de 187 personnes se rendant régulièrement en voiture dans ces centres-villes. Le nombre de personnes touchées par cette enquête représente un échantillon qui me semble relativement faible, par rapport au nombre d'automobilistes dont les besoins de stationnement sont nécessaires.

Cette enquête a apporté des éléments dont les résultats ont probablement contribué, entre autres, à éclairer le pétitionnaire dans sa vision globale de la politique de stationnement, dont l'objectif est d'en limiter l'offre dans les centres-villes afin d'orienter les usagers vers des modes de transports autres que le tout-voiture.

Une politique de stationnement dans une ville recèle plusieurs enjeux : garantir l'accessibilité des commerces du centre-ville, favoriser l'attractivité pour la population résidentielle, inciter les travailleurs migrants à délaissier leur voiture au profit de l'utilisation des transports publics et autres modes doux (vélo, marche à pied).

Sur le territoire, la problématique du stationnement recèle deux principaux aspects, selon qu'il s'agisse d'une part des conditions de stationnement en centre-ville, à proximité d'une ZATT, d'un pôle d'échanges ou d'autre part, hors centre-ville. La réglementation du stationnement s'appuie sur une politique qui consiste, pour chaque municipalité, à choisir entre le stationnement payant ou les zones bleues réglementées, ou bien encore un mixage de ces deux formules.

Si le PDU a pour objectif de limiter l'offre de stationnement dans les centres-villes, de décourager notamment le stationnement à la journée de voitures ventouses, la création d'une zone bleue réglementée me semble être le dispositif le mieux à même de répondre à cette ambition. Le nouveau disque de stationnement, issu d'une réglementation européenne en 2012, permet aux municipalités de moduler librement les durées de stationnement en fonction des zones, en instituant des durées adaptées à la nature des commerces et services. Pour les commerçants et habitants d'un quartier, selon les règles définies par la municipalité, un macaron payant permet par ailleurs de rester stationné sur une place bleue pour une durée illimitée.

Le stationnement payant dont le principe génère une recette non négligeable pour les finances des communes, ne me semble pas être la formule adéquate de nature à lutter efficacement contre le stationnement de longue durée, voire abusif, sachant que les usagers alimentent autant de fois qu'il le faut l'horodateur pour conserver la place acquise parfois tôt le matin. Cette situation « étouffe » l'activité commerciale des centres-villes et de ce fait, rend incompatible les ambitions affichées par certaines municipalités qui souhaitent redynamiser leur cœur de ville avec pour objectif majeur, le maintien des petits commerces.

S'agissant des conditions de stationnement à proximité d'un pôle d'échanges ou d'une ZATT, la politique à appliquer doit être différente de celle applicable en centre-ville. Comment et pourquoi limiter la durée de stationnement à un usager qui délaissierait sa voiture à proximité d'un pôle d'échanges, pour emprunter un transport en commun ?

On voit ici que dans cette hypothèse, l'ambition du PDU de limiter l'offre de stationnement se heurte à l'ambition affichée d'encourager l'usage des transports en commun. Par conséquent, afin d'inciter cette catégorie d'automobilistes à s'orienter vers les transports en commun aux pôles d'échanges majeurs ou dans les ZATT, il faut que ces usagers puissent disposer d'un parking attractif la journée, car l'hypothèse d'une redevance élevée serait de nature à décourager des candidats potentiels au report modal.

En conclusion, afin de dynamiser l'activité commerciale en centre-ville et susciter l'attractivité des modes alternatifs à la voiture, la rotation du stationnement des véhicules particuliers doit être maîtrisée et accélérée, la réglementation en zone bleue peut permettre d'atteindre cet objectif. En revanche, aussi paradoxal que cela puisse paraître, en dehors des centres-villes, des offres de stationnement non contraignantes doivent être proposées aux usagers désireux de se reporter vers des modes alternatifs à la voiture.

Le transport de marchandises

Le PDU ambitionne de repenser l'organisation des livraisons de marchandises en centre-ville. A cet égard, la réflexion porte sur la mise en place de plateformes logistiques, dont une reliée à la RN1 qui comprendrait une zone de stockage en arrière-port. La structure opérationnelle de cette plateforme permettrait de s'affranchir du pôle de stockage situé à Pierrefonds, et de disposer, au sein du territoire, des marchandises entreposées dans la zone portuaire. L'objectif de ces plateformes serait de massier les flux de marchandises, afin que les livraisons en centre-ville se fassent au moyen de modes de transports propres pour la desserte logistique de ces centres-villes, afin de les désencombrer des poids-lourds.

Actuellement, les approvisionnements de magasins s'effectuent majoritairement par des semi-remorques qui, à l'évidence, occasionnent une gêne tant pour la circulation dans les centres-villes que les cheminements piétons sur les trottoirs. Dans ce contexte, à partir de ces plateformes logistiques, le PDU a pour objectif de rationaliser le transport de marchandises en milieu urbain, en favorisant l'utilisation de véhicules de capacité moindre que les poids-lourds et par ailleurs moins polluants.

Les objectifs du projet de PDU sont ambitieux. Le TCO a déjà entrepris un dialogue entre les différents acteurs et partenaires, dans le cadre d'un groupe de travail qui s'est réuni à deux reprises et qui se prolongera pour aboutir à des actions au sein de la filière.

L'idée selon laquelle les livraisons de marchandises seraient effectuées par des véhicules propres est louable, toutefois, en remplacement des poids-lourds, les rotations de véhicules de capacité moindre auront pour inconvenient d'en augmenter leur nombre dans le flux de circulation des centres-villes.

En revanche, cette mesure aura pour avantage de décongestionner les centres-villes des poids-lourds existant à ce jour, de rendre possible la création d'aires de stationnement dédiées aux petits véhicules de transports, et de participer à la diminution de la pollution de l'air en raison de l'utilisation de véhicules non polluants, ce qui reste dans l'esprit du PDU.

Les embouteillages

Constat

Les embouteillages à La Réunion en général et sur le Territoire de la Côte Ouest en particulier, vivent au rythme des vacances scolaires. Pour avoir observé moi-même ce phénomène au fil des années, curieusement, durant ces périodes, le trafic routier diminue sur le réseau et les embouteillages également, voire disparaissent en certains endroits du territoire. Ceci peut s'expliquer par la fermeture des établissements scolaires, d'où l'absence de bus de ramassage scolaire sur le réseau routier ou de voitures particulières (*parents qui accompagnent l'enfant à l'école*), l'inactivité du personnel enseignant ou encore les nombreux départs en vacances hors du département, ce qui conduit à moins d'usagers sur les routes et explique le pourquoi d'une soudaine diminution du trafic durant ces périodes de vacances.

En revanche, ces dernières terminées, le réseau routier est à nouveau asphyxié. Sur le territoire, la section Sud/Nord de la route des Tamarins, à partir du tunnel du Cap la Houssaye en direction de La Possession, sur 3 km environ, est complètement saturée chaque matin à partir de 6h30 jusqu'à 9 h00 voire même plus, allant parfois jusqu'à 10h30. Il faut compter de 30 mn à une heure selon l'importance du trafic pour parcourir cette faible distance de 3 km, puis, ensuite, il faut encore s'armer de patience pour parvenir jusqu'à l'entrée de la route du Littoral, en raison de nombreux ralentissements et arrêts successifs. Par ailleurs, les véhicules qui descendent des mi-pentes pour rejoindre la RN1 sont également bloqués dans des bouchons considérables, en raison de l'accumulation de trafic générée par la jonction de deux axes routiers.

Les conséquences

Les bouchons empoisonnent la vie des automobilistes, et en raison de l'état du réseau routier existant, ils sont inéluctables. Ils n'ont jamais cessé de prospérer au même rythme que l'accroissement du nombre de véhicules en circulation sur les routes. Ils représentent aujourd'hui plusieurs dizaines de milliers d'heures perdues avec leur coût économique à la clé. L'exposition forte à la pollution sortant des pots d'échappement, le stress, mental et physique dû à l'attente, aux retards pris au travail, aux rendez-vous repoussés voire manqués etc... sont autant de facteurs qui augmentent les risques de carambolage en raison de l'état d'énerverment de certains conducteurs qui perdent patience, ce qui contribue à ajouter des embouteillages aux embouteillages.

Localement, les décideurs devraient réfléchir aux résultats d'une étude réalisée dans l'Hexagone par le bureau INRIX qui porte notamment sur le coût de la facture annuelle économique due aux conséquences des embouteillages. Ces résultats prévoient, pour la Métropole, une facture annuelle de 22 milliards d'euros en 2030, soit une hausse de 31% par rapport à la situation mesurée en 2013.

Cette étude tire le signal d'alarme pour sensibiliser le public sur l'impact croissant des bouchons touchant l'économie d'une part, et d'autre part sur les budgets des foyers, ce qui devrait inciter le TCO à engager une réflexion à partir de cette étude. Enfin, les impacts environnementaux dus aux embouteillages subis sur le territoire sont considérables, le carburant consommé lorsqu'un véhicule est immobilisé dans la circulation, résulte en l'émission de gaz à effet de serre et de polluants ayant pour conséquence une dégradation de la qualité de l'air, ce qui porte atteinte à la santé publique.

Les solutions possibles sur le territoire

Face à cette situation qui ne fera que s'aggraver si les usagers « s'accrochent au tout-voiture » indéfiniment, les décideurs et différents acteurs concernés devront faire preuve de détermination et d'innovation, afin de limiter, voire abaisser le trafic routier actuel, et notamment ce tout-voiture dont la pratique « empoisonne » le territoire. Par conséquent, la réussite du présent projet de PDU dépend de la politique volontariste des décideurs indispensable à l'atteinte des objectifs qu'ils se sont assignés. Sa réussite dépend aussi et surtout du comportement des usagers et de leur engagement à considérer, à comprendre, à admettre que bien d'autres modes de déplacements peuvent se substituer, dans certains cas et pour certains trajets, à la voiture automobile. Les principales réflexions du commissaire enquêteur portent sur les points suivants :

♣ *Le PDU doit se donner l'ambition de créer des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) sur les voies nouvelles et élargir leur mise en œuvre au réseau existant.*

♣ *Ces couloirs bus dédiés seraient naturellement empruntés par les transports en commun que sont notamment les bus Kar'Ouest et Car Jaune, les bus scolaires, les véhicules de secours, les taxis.*

♣ *Afin d'encourager sa pratique, autoriser le covoiturage à l'accès aux couloirs bus sous réserve d'une présence minimum de 3 personnes (y compris le chauffeur) à bord du véhicule identifié au moyen d'un macaron distinctif délivré préalablement par l'autorité compétente.*

♣ *Bien que la décision ne relève pas du TCO, il faudra aménager les entrées de villes dont la configuration actuelle provoque, dans la plupart des cas, l'effet « entonnoir ». C'est le cas notamment de l'entrée de ville de Saint-Denis qui génère d'énormes bouchons dont les répercussions se font sentir à une quinzaine de kilomètres en amont, touchant ainsi le Territoire de la Côte Ouest sur les communes de La Possession et Le Port, tronçon RNI.*

♣ *Eradiquer les points noirs par l'aménagement d'échangeurs.*

♣ *Faciliter le stationnement à proximité des pôles d'échanges et des ZATT à forte densité urbaine, afin d'attirer une nouvelle clientèle vers les Transports en Commun.*

♣ *Une démarche pédagogique doit être mise en œuvre auprès des entreprises du TCO pesant au moins une dizaine de salariés, afin de leur proposer l'expérience du télétravail 1 ou 2 jours par semaine au domicile de l'employé. Avec les moyens technologiques qui existent à ce jour, voici une excellente mesure qui contribuerait à l'abaissement du trafic routier, et du même coup, de la pollution.*

♣ *Le comportement des usagers doit évoluer, le citoyen doit prendre conscience que le tout-voiture a atteint ses limites, que le réseau routier n'est pas extensible comme on peut l'entendre ici ou là, « un jour la corde risque de se casser », il faudra bien que chacun se remette en cause, se pose les bonnes questions et prenne de sages décisions dans le cadre d'un comportement responsable.*

♣ *Le PDU offre une palette variée de modes de déplacements dont la diversité peut répondre au cas par cas aux besoins de chacun des usagers du réseau routier, à condition que ces derniers réfléchissent au fait que le tout-voiture n'est pas la solution universelle pour se déplacer sur le territoire, et à partir de ce constat, une prise de conscience pourrait faire évoluer les mentalités dans le bon sens.*

● Enfin, le projet de PDU rappelle l'évolution du **RESEAU ROUTIER** qui consiste en la réalisation de projets importants portant notamment sur :

- La création de la Nouvelle Route du Littoral Saint-Denis – La Possession et d'un échangeur à La Possession.
- L'élargissement du pont de La Rivière des Galets.
- Le prolongement de l'axe mixte de Cambaie à Savanna.
- La liaison RD2 – RD4.
- Le contournement de l'Eperon.
- L'amélioration de la RD10.
- L'amélioration de la liaison RN1 – « Le Barrage ».

Sans aucun doute, ces travaux, une fois réalisés, contribueront à la diminution des embouteillages sur le territoire et par de là, de la pollution de l'air. Toutefois, il me semble urgent d'aménager l'entrée de ville de Saint-Denis, dont la configuration actuelle n'a pas la capacité d'absorber de manière constante le flux de véhicules venant du sud de l'île, une des causes de formation de bouchons qui se constituent en amont.

Incidences du PDU sur l'environnement

La stratégie du PDU a pour enjeu central la protection de l'environnement et la santé publique. Pour l'améliorer, il doit engager le territoire dans une politique volontariste de réduction du trafic automobile, (*les transports contribuent fortement aux émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques*) d'incitation à l'utilisation des modes doux, de développement des transports en commun, de maîtrise de l'urbanisation future dans le cadre des grands projets dont notamment l'Ecocité ou encore la ZAC Cœur de Ville La Possession, entre autres projets.

L'évaluation environnementale expose les effets notables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement et les mesures envisagées. Ce faisant, elle précise les limites de l'exercice d'évaluation environnementale du PDU, en rappelant que ce dernier est un document de programmation d'actions sur les 10 ans à venir qui ne permet en général qu'une analyse qualitative des actions prévues.

L'importance réelle des incidences dépendra de la nature exacte des projets, de leur localisation, de leur modalité de mise en œuvre. Les études d'impact ou d'incidence à venir et relatives à chaque projet pourront identifier précisément les impacts et mesures associées.

◆ *Incidences positives sur la Qualité de l'Air, réduction des gaz à effet de serre, la situation de l'air ne peut pas connaître d'amélioration sans la mise en œuvre du PDU.*

◆ *Incidences positives pour l'Ambiance Sonore puisque visant à diminuer la part et la place de l'automobile dans la vie des habitants du territoire.*

◆ *Incidences positives sur la Consommation de l'Espace, les transports en commun structurants (BHNS, Bus en site propre, Pôles d'échanges multimodal) sont pour la plupart des voies existantes ou espaces déjà urbanisés.*

◆ *Incidences positives sur le Milieu Naturel, le PDU se consacre au partage des voiries et des équilibres entre les modes de transport (voiries de bus en site propre, voies et aménagements cyclables).*

◆ *Incidences positives sur le Paysage, le PDU permet de repenser le cadre de vie dans les agglomérations en requalifiant les espaces de circulation, les espaces piétonniers sont favorisés.*

Les thématiques de l'évaluation environnementale couvrent des domaines scientifiques qui dépassent un simple territoire. A cela s'ajoute le fait que le TCO est composé de 5 territoires différents, mais en tout état de cause, l'ensemble est abordé avec le maximum de précisions et avec un cadre de réponses et d'actions définies, qui donnent de la cohérence autour du Plan de Déplacements Urbains pour les habitants du territoire.

Le principal objectif du projet de PDU, en matière d'environnement, consiste à encourager le recours aux modes alternatifs en vue de contenir, voire mieux, diminuer le trafic du tout-voiture dont l'utilisation excessive produit des gaz à effet de serre qui portent une grave atteinte à la santé humaine. Dans cette perspective, le présent projet n'a pas d'incidence négative sur l'état actuel de l'environnement, il offre en ce sens des garanties qui contribuent à ne pas aggraver la qualité de l'air.

CONCLUSIONS GENERALES SUR LE PROJET DE PDU

L'étude préalable du dossier présenté à l'enquête publique, les échanges techniques avec le pétitionnaire, la visite de certains lieux, l'analyse des observations portées au registre d'enquête, la centaine d'observations orales recueillies sur le terrain, l'analyse des avis des PPA et du mémoire en réponse du TCO, m'autorisent à produire un jugement sur la qualité du projet de PDU devant servir de référence, en matière de déplacements urbains sur le Territoire de la Côte Ouest, pour la période 2017-2027, et me permettent en ce sens de lui accorder un avis favorable.

Le projet présenté au public avait d'indéniables points forts :

- L'historique de la démarche résume bien les étapes suivies par le comité de pilotage et les élus de l'agglomération.

- L'introduction générale définit précisément le contexte réglementaire du projet de PDU, la méthodologie bien rôdée en fait, à ce stade, un outil remarquable.

- Six types d'enjeux majeurs émergent aisément du projet :

- La création de pôles d'échanges et des ZATT.

- L'intermodalité des modes de déplacements proposée.

- La restructuration du réseau Nouveau Kar'Ouest (NKO) dont les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

- La création d'infrastructures dédiées aux Transports Collectifs en Site Propre (TCSP).

- L'incitation à la pratique du covoiturage.

- L'incitation à l'utilisation des modes doux ou modes actifs (vélo - marche à pied).

- Le rappel de l'environnement stratégique au sens large et l'environnement stratégique proche (le SCoT) qui permettent de situer les défis et de les afficher clairement.

- Le dossier autorise des mises en œuvre rapides d'un certain nombre d'actions.

- Les objectifs sont très ambitieux, dans un contexte de forte augmentation des déplacements due à l'augmentation de la population (Ecocité - ZAC Cœur de Ville La Possession etc...) et du mode de déplacement « tout voiture » ancré dans l'esprit des usagers du réseau routier.

- Le projet Modes Doux est le complément indispensable aux actions Transports Collectifs, il doit être encouragé là où le relief du territoire s'y prête.

- Le PDU permet de favoriser les stationnements publics et de les encadrer avec des périodes limitées ou payantes.

- L'analyse de l'accidentologie est détaillée.

- Hormis une part infime qu'il reste à traiter dans le dossier, l'échéancier, ainsi que l'approche financière de ce projet de PDU sont très détaillés et parfaitement quantifiés, projet par projet.

- L'évaluation environnementale est abordée avec le maximum de précisions dans un cadre de réponses et d'actions définies qui mettent de la cohérence dans le plan.

- La concertation est particulièrement complète, mais le sujet, très technique et très stratégique, peine à mobiliser les habitants. C'est très souvent le cas pour les documents de planification à l'opposé des documents de programmation.

L'objectif du PDU consiste principalement à :

« Faire respirer » l'agglomération en offrant aux habitants, de plus en plus urbains, des espaces de respiration et de détente, accessibles à pied pour une meilleure qualité de vie, en repensant l'urbanisme différemment, autour de l'homme et non plus autour du tout-voiture pour des villes et villages praticables en modes de déplacements actifs.

Créer une alternative pour proposer des modes de déplacements concurrentiels au tout-voiture, capables de répondre aux besoins de mobilité de la population d'aujourd'hui et de demain. Les modes doux, dits actifs, (*vélo - marche à pied*), les transports en commun et le covoiturage sont par excellence, si le citoyen consent enfin à prendre conscience que notre environnement est en danger, les modes de déplacements pouvant se substituer naturellement à la voiture, et ce, dans de nombreuses situations.

♣ *Seuls la compréhension, la volonté et un changement de comportement de la part des usagers de la route sont autant d'éléments qui devraient tracer le chemin devant conduire vers la maîtrise de la pollution de l'air, voire sa diminution. En dehors de l'aspect environnemental s'y ajoutent les conséquences économiques et notamment le désastre lié aux heures perdues sur la route, au gaspillage de carburant consommé dans les bouchons, à l'usure prématurée des véhicules, au stress au volant pour cause de retard au travail, à la déconcentration des conducteurs de véhicules qui « pianotent » sur leur i-phone ou qui téléphonent véhicule à l'arrêt etc...*

♣ *Pour toutes ces raisons, il faut espérer un sursaut de toutes et tous afin que les esprits se réveillent avant que « la corde ne se casse ». Si le Territoire de la Côte Ouest est effectivement impacté par les nombreux embouteillages et la pollution qui en découle, l'île de La Réunion, en général, n'est pas en reste, car la quasi-totalité de ses principaux axes routiers est atteinte par ce même fléau récurrent.*

♣ Sans une prise de conscience du citoyen, une attitude responsable et la remise en cause de son comportement dont l'évolution est indispensable pour se forger une vision vers l'avenir qu'exige impérativement la réalité de la situation actuelle, ces énormes difficultés de circulation sur le réseau routier du territoire continueront de porter gravement atteinte à l'environnement, la qualité de l'air, la santé publique, l'économie locale, l'accidentologie, et resteront gravées dans les esprits comme étant l'enfer vécu au quotidien plusieurs fois dans l'année par tous les usagers de la route.

♣ Si le projet de PDU offre effectivement à la population de son territoire une panoplie de modes et moyens de déplacements, autres que le tout-voiture, il faut que ladite population saisisse cette offre et la mette en adéquation avec une demande appropriée à ses propres besoins de mobilité, la réussite du prochain PDU dépend essentiellement de la conjonction de ces deux critères.

AVIS

du COMMISSAIRE ENQUÊTEUR
sur le projet de
Plan de Déplacements Urbains (PDU)
du Territoire de la Côte Ouest (TCO)

Appréciations et arguments motivant l'avis

Compte tenu des éléments suivants :

- ◆ La décision du tribunal administratif de Saint-Denis de la Réunion désignant le commissaire enquêteur titulaire et son suppléant pour conduire l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Territoire de la Côte Ouest (TCO) de La Réunion.
- ◆ Les textes législatifs et réglementaires visés dans le rapport.
- ◆ L'arrêté communautaire prescrivant la mise à l'enquête publique du projet.
- ◆ Le dossier constitué par le responsable du projet mis à la disposition du public du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016, aux jours, dates et heures d'ouverture des mairies et de la Direction des Transports au siège du TCO à La Possession.
- ◆ L'ouverture des registres d'enquête effectuée par le commissaire enquêteur.
- ◆ Les 29 registres d'enquête ouverts pendant toute la durée de l'enquête, mis à la disposition du public et répartis dans les 28 mairies du territoire et au siège de la Direction des Transports du TCO à La Possession.
- ◆ Les 38 permanences tenues par le commissaire enquêteur dans les mairies principales et mairies annexes du territoire.
- ◆ Le libre accès du public à ces permanences, au dossier d'enquête et au registre d'enquête.
- ◆ La clôture des registres a été normalement effectuée par le commissaire enquêteur.
- ◆ Les observations du public portées aux registres d'enquête.
- ◆ Le contrôle de l'affichage effectué par le commissaire enquêteur.
- ◆ Les certificats d'affichage produits par les cinq maires du territoire.

- ◆ Le rapport d'enquête du commissaire enquêteur développé ci-avant.
- ◆ Les conclusions motivées du commissaire enquêteur exprimées précédemment.

Tenant compte des conditions du déroulement de l'enquête publique et du projet de PDU en lui-même, je considère :

- Que les éléments fournis par le pétitionnaire, à l'appui de sa demande d'enquête publique, sont conformes à la réglementation.
- Que les procédures d'enquête ont été scrupuleusement respectées conformément aux prescriptions définies dans l'arrêté communautaire, et que l'enquête s'est déroulée de manière régulière, sans aucun incident à signaler.
- Que la publicité exigée pour cette enquête a été régulièrement mise en place, comme le prévoit la réglementation en la matière, et que cette publicité a été élargie à la page Facebook du pétitionnaire et dans certains articles de presse.
- Que le public, correctement informé de l'enquête, a eu toute latitude pour, s'il le désirait, formuler des observations ou contre-propositions sur le registre d'enquête pendant toute la durée de cette dernière.
- Que le nombre de 38 permanences jugées suffisantes pour l'ensemble du territoire et la mise à disposition du dossier d'enquête ont permis au public de bénéficier d'une large consultation.
- Que les 6 observations recueillies durant l'enquête ont bien été prises en compte pour être analysées puis développées dans le présent rapport.
- Que conformément à la réglementation en vigueur, les avis des Personnes Publiques Associées (PPA) ont été annexés au dossier d'enquête, et ce, dès son début.
- Qu'il ressort de l'examen des avis des PPA diverses remarques pour lesquelles, dans le cadre de son mémoire en réponse, le TCO affiche une réelle volonté de nature à corriger un certain nombre de points, et plus particulièrement la prise en compte des réserves formulées par l'Etat qu'il s'engage à intégrer lors de la phase de consultation préalable à l'approbation du projet de plan.
- Que les incidences du PDU sur l'environnement sont positives sur la qualité de l'air, la réduction des gaz à effet de serre, l'ambiance sonore, la consommation de l'espace, le milieu naturel, le paysage.

- Que les dispositions relatives au projet de PDU et la procédure qui a conduit à leur définition par le TCO, ne s'opposent pas à une réglementation de niveau supérieur aux textes régissant ces plans.
- Que les vocations et orientations proposées dans le projet de plan pour la période allant de 2017 à 2027, recouvrent bien les missions dévolues à un PDU telles que définies par les textes fixant le cadre juridique des plans de déplacements urbains.
- Que la déclinaison des objectifs en 7 axes d'orientation prioritaires et les 34 fiches d'actions est judicieuse.
- Que la création des ZATT, des pôles d'échanges, la restructuration du réseau Kar'Ouest, le TCSP, l'encouragement au covoiturage, la promotion du vélo doivent être des éléments porteurs devant conduire à la réussite du PDU qui se veut ambitieux.
- Que le TCO doit s'afficher comme leader des solutions d'intermodalité (bus/voiture/vélo) et inciter fortement en tant qu'autorité organisatrice des transports, les décideurs-financeurs à la création prioritaire de parkings relais et des parcs de covoiturage.
- Que le projet de PDU offre une panoplie de modes de déplacements répondant aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population du territoire qui, si elle fait preuve de discernement à son égard et consent à se l'approprier, contribuera de ce fait à la diminution de la pollution de l'air dont les effets portent gravement atteinte à l'environnement et la santé publique.

Par conséquent, après la visite de certains lieux du territoire, étude du dossier, réception et écoute du public, examen et analyse de toutes les observations recueillies, analyse des avis des PPA, échanges avec le pétitionnaire, analyse du mémoire en réponse de ce dernier, mes propres réflexions issues de rencontres d'usagers aux arrêts bus, puis compte tenu de toutes les considérations contenues dans mon rapport, en ma qualité de commissaire enquêteur ayant conduit la présente enquête publique,

J'émet

un AVIS FAVORABLE

au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU)

du Territoire de la Côte Ouest (TCO)

Département de La Réunion

Assorti des 15 recommandations suivantes

Le commissaire enquêteur suggère au TCO de :

- 1 - Prendre en considération, et ce, afin de les traiter, les remarques formulées par certains usagers du réseau Kar'Ouest concernant leur sécurité à bord des bus et le comportement incivil de certains chauffeurs, clairement explicitées dans le rapport.
- 2 - Faire preuve d'innovation et d'imagination afin d'attirer une nouvelle clientèle susceptible de délaisser sa voiture au bénéfice des transports en commun ou autres modes de déplacements.
- 3 - Réactualiser l'information des voyageurs là où elle est notoirement défailante à certains points d'arrêts où abris bus.
- 4 Permettre, sous contrainte réglementée, l'accès des couloirs bus aux covoitureurs et d'accélérer la mise en œuvre de parcs de covoiturage.
- 5 - Afficher dans l'action 12, une « réelle » volonté de politique en faveur du vélo en choisissant de lancer une réalisation prioritaire, à valeur d'exemple, de linéaire cyclable continu et sécurisé dès l'approbation du PDU, en parallèle au SDV.
- 6 - Maintenir en état de propreté les aménagements cyclables et signaler aux motocyclistes l'interdiction d'emprunter ces derniers pour raisons évidentes de sécurité des cyclistes.
- 7 - Développer l'aide financière à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) et/ou vélo classique, en dédiant essentiellement l'attribution de cette aide aux trajets domicile/travail.
- 8 - Procéder à l'expérimentation d'une station « Vélo libre-service » en un point de centre-ville à forte densité de population.

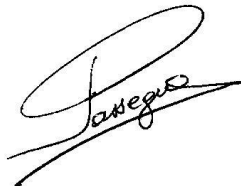
Dossier n° E16000021 / 97

- 9- Travailler à la suppression des « freins » à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement sur le territoire, afin d'améliorer l'objectif préconisé dans le projet de plan soumis à l'enquête publique.
- 10 - Préciser la formalisation de ses intentions en matière de zones 30, d'aménagements cyclables et de sécurisation des vélos hors agglomération.
- 11 - Sonder, pour mesurer auprès de la population, l'intérêt ou l'attrait que pourraient représenter pour certains usagers de nouveaux modes de déplacements collectifs ou non polluants notamment.
- 12 - Réfléchir à la création d'un poste de travail uniquement dédié à la relation TCO/Entreprises/Administrations afin d'inciter ces dernières à la mise en place d'un PDE/PDA et au covoiturage de leur personnel.
- 13 - Intégrer le bilan de l'état d'accessibilité du territoire dans le projet de PDU finalisé.
- 14 - Etudier la possibilité de limiter les stationnements réservés aux livraisons en centres-villes, et réaliser un audit sur la localisation, appropriée ou non, des places réservées.
- 15 - Emettre un signal vers les élus, afin de leur rappeler leurs prérogatives en matière de pouvoirs de police relatives à la réglementation du stationnement ou la verbalisation des infractions.

Avis formulé à La Ravine des Cabris, le 27 décembre 2016.

Le commissaire enquêteur

Noël PASSEGUE



<p>Liste des ANNEXES</p>

N° des pièces	Nature
01/06	Arrêté communautaire du TCO n° 2016-027 en date du 19 septembre 2016
07	Demande de désignation d'un commissaire enquêteur titulaire et suppléant en date du 24 mai 2016
08-09	Communication de la décision du Tribunal administratif de La Réunion portant sur la désignation d'un commissaire enquêteur titulaire et suppléant
10-11	Décision – Désignation du commissaire enquêteur
12/23	Saisines des Personnes Publiques Associées (PPA)
24-25	Délibération du conseil communautaire du 09 mai 2016
26	Synthèse de la consultation des PPA et de l'autorité environnementale
27/43	Avis du préfet
44/46	Avis de la commune de La Possession
47/51	Avis de la commune de Saint-Leu
52/62	Réponse autorité environnementale
63-64	Avis de la Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCI)
65-66	Avis de la commune de Saint-Paul
67-68	Saisine préfet de la Réunion et accusé réception DEAL
69-70	Parutions de l'avis d'enquête des 24 septembre et 17 octobre 2016 dans le « Quotidien » de La Réunion, annonces légales
71-72	Parutions de l'avis d'enquête des 24 septembre, 17 octobre et 12 novembre 2016 dans le « Journal de l'Île » de La Réunion, annonces légales
73	Avis d'enquête affiché dans les mairies
74/78	Certificats d'affichage mairies de Saint-Paul, Le Port, La Possession, Saint-Leu, Trois Bassins.
79/81	Articles de presse
82-83	Fermeture de la mairie de Saint-Leu
84-85	Elaboration du calendrier des permanences
86	Courriel adressé aux maires des 5 communes du TCO
87	Modification de date de permanence affichée en mairie de Saint-Leu
88/114	Procès-verbal de synthèse des observations remis au pétitionnaire
115/137	Mémoire en réponse du TCO

M. Noël PASSEGUE
Commissaire enquêteur
15, allée des Gréviléas
97432 La Ravine des Cabris

à

Monsieur le Président
du Territoire de la Côte Ouest (TCO)
Le PORT

à l'attention de
Monsieur Matthias LE PESQ
Chargé d'études et du projet de PDU
Direction des Transports
des déplacements et de la voirie

Objet : Notification du Procès-verbal de synthèse des observations recueillies lors de l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) du TCO.

Monsieur le Président,

Par décision n° E16000021 / 97 du Tribunal administratif de La Réunion, en date du 13 juin 2016, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour conduire l'enquête publique relative au projet de Plan de Déplacements Urbains, sur le Territoire de la Côte Ouest de La Réunion. Cette enquête, organisée sous votre autorité, dans le cadre de l'arrêté communautaire n° 2016-027 en date du 19 septembre 2016, s'est déroulée du 10 octobre 2016 au 25 novembre 2016 inclus soit pendant une durée de 47 jours consécutifs.

Le commissaire enquêteur certifie

1° Que, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, le Chef de Projet lui a remis l'ensemble du dossier d'enquête à la Direction des Transports, rue Moulin Joli à La Possession.

2° Qu'il a coté et paraphé ledit dossier et les 29 registres d'enquête publique ouverts par ses soins. Tous ces documents ont été tenus à la disposition du public, dans les 5 mairies centrales du territoire et les mairies annexes désignées dans l'arrêté communautaire, pendant toute la durée de l'enquête aux heures habituelles d'ouverture des services de ces mairies.

1/27

3° Qu'il s'est tenu lui-même, dans toutes ces mairies, à disposition de toutes les personnes intéressées, afin de recueillir leurs observations, réclamations ou suggestions éventuelles.

4° Que la publicité réglementaire a bien été effectuée tant par affichage en mairie que par publication de l'avis d'enquête dans la presse, sur le site internet du TCO, et que cette publicité a été scrupuleusement vérifiée par lui-même.

5° Qu'une publicité complémentaire a été effectuée dans le cadre d'articles de presse et de parutions informelles sur internet.

6° Que 6 personnes seulement sont venues consulter et/ou se renseigner au cours des permanences.

7° Qu'une observation déposée dans le registre de La Possession concerne exclusivement le plan de circulation de l'agglomération de cette commune et sa réglementation.

8° Qu'il a récupéré les **28 registres** d'enquête dans les 5 mairies centrales, lesquelles au préalable avaient collecté ces registres et les dossiers dans leurs mairies annexes respectives.

9° Qu'il a récupéré dans les mairies centrales de Trois-Bassins, Saint-Leu, La Possession et le Port, les dossiers de ces mairies et leurs annexes pour les déposer à l'accueil du TCO à La Possession où en même temps, il a récupéré **le registre** qui était tenu à la disposition du public à la Direction des Transports.

10° Qu'il a clos les 29 registres d'enquête et qu'il les a conservés afin de rédiger son rapport, ses conclusions motivées et son avis.

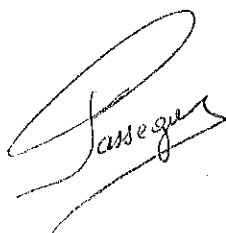
11° Que conformément à la réglementation en vigueur, il a remis et commenté au Chef de Projet, en l'occurrence Monsieur Matthias LE PESQ, le procès-verbal de synthèse des observations du public, des avis des Personnes Publiques Associées (PPA) et son propre questionnement, en l'invitant à produire ses réponses aux observations dans le délai réglementaire de quinze jours.

12° Qu'enfin, conformément à l'arrêté communautaire susvisé, son rapport d'enquête, ses conclusions motivées et son avis seront transmis à Monsieur le Président du TCO dans le délai d'un mois, à compter de la date de clôture de l'enquête. Une copie de ce rapport, des conclusions motivées et de son avis sera transmise par ses soins à Monsieur le Président du Tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion.

Fait à La Ravine des Cabris, le 05 décembre 2016.

Le commissaire enquêteur

Noël PASSEGUE



2/27

Département de La Réunion

Territoire de la Côte Ouest (TCO)

ENQUÊTE PUBLIQUE

Relative au

PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS (PDU)

Consultation publique

du 10 octobre au 25 novembre 2016

**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE
des observations**

Etabli par M. Noël PASSEGUE, commissaire enquêteur titulaire

**Remis en mains propres au représentant du pétitionnaire
Monsieur Matthias LE PESQ
au siège de la Direction des Transports du TCO
rue Moulin Joli à La Possession
le 05 décembre 2016 à 09 h 30**

3/27

L'article R.123-18 du code de l'environnement stipule que :

« Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles ».

Le présent procès-verbal de synthèse est présenté de la manière suivante :

- les interventions du public sont, soit reproduites in extenso, soit présentées de façon résumée selon la nature et l'importance de leur contenu.

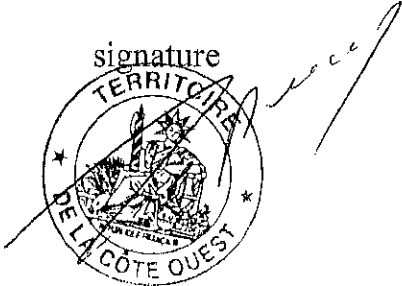
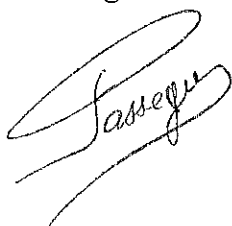
- Conformément à la structure des registres d'enquête, les observations d'une part et les courriers d'autre part, sont numérotés et exposés dans l'ordre chronologique de leur dépôt dans chaque lieu.

Le commissaire enquêteur demande au maître d'ouvrage, de bien vouloir produire, dans le délai approprié, ses observations et analyses sur les remarques, propositions et contre-propositions formulées par le public.

Dans le respect de l'article R.123-18 précité, ces observations doivent être communiquées par écrit, au commissaire enquêteur, dans un délai maximum de quinze jours, soit au plus tard le :

20 décembre 2016

Le procès-verbal de synthèse des observations et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage sont annexés au rapport rédigé par le commissaire enquêteur.

<p>Le pétitionnaire</p> <p>Pris connaissance le 05 décembre 2016</p> <p>signature  TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST</p>	<p>Le commissaire enquêteur</p> <p>M. Noël PASSEGUE</p> <p>Remis et commenté le 05 décembre 2016</p> <p>signature </p>
---	--

4/27

Les observations du public

Registre de La Possession - Hôtel de Ville

Observation n° 01

M. Pascal ASTRUC

La Possession

Remet 3 documents dactylographiés recto dont l'un, d'une page, date du mardi 20 octobre 2009 et l'autre, de 2 pages, qui date du lundi 23 novembre 2009. Ces documents rédigés à l'intention des Conseils de quartier du secteur Ravine à Malheur sont annexés au registre d'enquête de La Possession. N'ont pas été réactualisés à la date de remise au commissaire enquêteur, soit le 24 novembre 2016.

Thèmes abordés dans ces 2 documents :

- * Route en corniche basculée en mode réduit
- * Embouteillages dans le secteur de La Rivière des Galets.
- * Centre-ville emprunté par des automobilistes comme raccourci.
- * Fermer la dernière sortie pour accéder à la RN1 dès la mise en service du basculement de la route du littoral.

Propositions :

- * Inversion du sens de circulation rue Waldeck Rochet, devant la station essence Tamoil.
- * Mise en sens unique sur 2 voies de la rue Auguste Lacaussade.
- * Inversion du sens de circulation d'une partie de la rue Evariste de Parny.

Avis du commissaire enquêteur

Les remarques contenues dans les documents concernent le plan de circulation et sa réglementation dans l'agglomération de la Possession qui sont placés sous l'autorité du Maire, détenteur des pouvoirs de police en la matière. Par conséquent, ces requêtes jointes au registre d'enquête sont à transmettre à la commune de La Possession.

5/27

Registre de Saint-Gilles les Bains

Observation n° 01	
M. Nicolas MARECHAL	Saint-Gilles les Bains
<u>Mentions portées au registre :</u>	
1 - « Depuis 2007, le TCO attend des communes qu'elles équipent et modifient leurs réseaux viaires dans le sens de ses schémas directeurs. Les réalisations ne respectent pas toujours le code de la route et rarement les préconisations nationales. Une proposition de soutien technique, de formations communes pourrait être envisagée.	
2 - Des aménagements mal réalisés tels que la zone 30 de Saint-Gilles les Bains, la signalisation des voies bus de Saint-Paul etc...	
3 - Les impacts sur le littoral et le lagon sont minimisés, ignorés.	
4 - L'autorité environnementale semble oublier qu'un trajet réalisé à vélo, c'est très souvent un trajet de moins en voiture, avec tous les impacts positifs y compris sur la santé et la sécurité routière ».	

Registre de La Saline les Bains

Observation n° 01	
Mme Chantal BENEJAM	La Saline les Bains
<u>Mentions portées au registre :</u>	
« J'habite 19, rue Macabit à La Saline les Bains, rue perpendiculaire à la RN1A, voie sans issue.	
1 - Pourquoi autoriser dans cette rue le passage de cars de ramassage scolaire qui font des allers – retours dans cette voie résidentielle, les demi-tours au fond de la rue des véhicules de livraison des commerces alentours, les courses de motos non contrôlées ?	
2 - Pourrait-on envisager des voies de dégagement de La Saline autres que les petites rues résidentielles ?	
3 - A-t-on réfléchi à la dangerosité de ces voies où les riverains tentent avec difficulté de sortir leur voiture, sans heurter de piétons, sans se faire emboutir ?	
4 - Y-a-t-il une instance de réflexion autour des pollutions sonores et olfactives générées par cette circulation plus qu'intense ? »	

Observation n° 02	
Mme Patricia MARRET	
Présidente de l'Association Cadre de Vie - GSM : 06-92-82-19-01	
35 avenue de la Grande Ourse	97434 La Saline les Bains
<u>Documents remis :</u>	
Courriers Conseil Général/Semader (2004/2006) 8 pages.	
Aménagement vélo (2013/2014) 5 pages.	
Diverses problématiques routières (2013) 18 pages.	
Cheminements piétonniers (5 pages)	
Projet déviation la Saline les Bains (janvier 2003) 1 page.	
<u>Mentions portées au registre :</u>	
1 - Déviation de la Saline les Bains : Ni piste cyclable ni trottoirs dignes de ce nom.	

6/27

- 2 - Le dossier 1982 – 1992** incluait une piste cyclable dans la traversée du village.
- 3 - Lotissement Bruniquel Vert Lagon :** Lors de sa construction, publicité pour encourager la pratique du vélo, en réalité, chemin d'accès défoncé par les engins de chantier.
- 4 - Cheminements piétonniers** à La Saline les Bains : Etat lamentable, trottoirs défoncés, encombrés par les déchets et les voitures. Plusieurs courriers souvent restés sans réponse.
- 5 - Les parcs vélo :** En nombre très insuffisant.
- 6 - Restaurer les sentiers** anciens de notre zone, maillage complet existant mais non entretenu.
- 7 - Rétablir le sentier littoral** le long du rivage en comblant les coupures.
- 8 - Résoudre la mauvaise évacuation des eaux pluviales** au rond-point du Leader Price. Génère des problèmes pour accéder aux bus.
- 9 - Transports en commun :** Arrêts bus, trop d'arrêts sans aucun banc ni abris. Usagers debout en plein soleil ou sous la pluie, voir courrier avec la Sémader et le conseil général. Attente aux arrêts à améliorer. Suppression d'arrêts sans concertation.
- 10 - Accessibilité pour tous :** Vœux pieux, encore trop de lieux publics inaccessibles. Trop d'arrêts encore « simples » en zones fréquentées pour les handicapés.
- 11 - Route des Tamarins :** Bouchons au viaduc de Saint-Paul dans le sens Sud Nord. Les bus pris dans les embouteillages.
- 12 - Organiser les stationnements :** aires de stationnement non signalées. Multiplication de petits commerces, sans places de stationnement ni places réservées aux livraisons.
- 13 - Usage de véhicules électriques :** Pas assez de bornes de recharge. Les collectivités devraient montrer l'exemple concernant leur parc automobile en organisant des points de ramassage de leurs employés, PDA à appliquer au plus vite.
- 14 - Objectifs PDU :** Montrent ce qui est bien, mais les grosses problématiques et leurs solutions colleraient mieux à la réalité. Manque de lisibilité des divers circuits et arrêts.
- 15 - Mise à jour du diagnostic :** Comment une même personne peut préconiser à juste titre des mesures en adéquation avec les diverses lois sur l'environnement, notamment en tant que Président du TCO, et ignorer ces mêmes lois en autorisant tout le contraire sur le terrain, en tant que maire de Saint-Paul. Se pose un gros problème de cohérence etcrédibilité.
- 16- Plan Régional Vélo (PRV) :** Trop souvent, un simple marquage au sol, dangereux. Incivisme de certains cyclistes, refus de priorité aux piétons sur les passages dédiés. Ne respectent ni STOP ni « cédez le passage ». Roulent parfois à 3 de front.
- 17 - Protection des espaces naturels :** Tout est fait en faveur de l'urbanisation et du tout béton. Imperméabilisation des sols au détriment de la biodiversité.
- 18 - Aucun avis de la population.**

Registre de Saint-Leu - Hôtel de Ville

Observation n° 01	
M. Gaël MALLET	Ravine des Sables
<u>Mentions portées au registre :</u> « Habite à la Ravine des Sables. Compliqué de se rendre à Saint-Leu Ville par bus. Le Car Jaune ne s'arrête plus aux arrêts « Ravine des Sables » ni « Ravine La Veuve ». Kar'Ouest permet de relier Piton Saint-Leu mais pas Saint-Leu Ville directement. Nécessité d'une ligne Kar'Ouest sur le littoral Saint-Leusien pour les habitants de Bois-Blanc, Ravine des Sables, La Veuve, Pointe au Sel et les touristes ».	

Registre de Trois-Bassins - Hôtel de Ville

Observation n° 01	
Mme Madeleine SAINT-ALME	Trois Bassins
<u>Mentions portées au registre :</u> « Je prends quotidiennement le bus pour un trajet Trois Bassins – Le Port – ligne 63 bis et littoral GO. 1 – Pannes de bus régulières sur cette ligne, porte détachée le lundi 4 octobre, rattachée par le chauffeur pour éviter qu'elle ne tombe. Passagers stressés, leur priorité est d'arriver à la gare de Saint-Paul à l'heure pour une correspondance et se rendre au travail. Un sentiment de danger, problème d'insécurité ressenti par les passagers. 2 – Régulièrement, le bus La Chaloupe - Saint-Paul de 5h45, arrêt mairie de Trois Bassins ne passe pas. Les bus sont vieux, les sièges très abîmés, les ceintures ne fonctionnent plus. Dans certains bus, quand il pleut, il faut ouvrir son parapluie pour éviter de se faire mouiller. Le parc de bus est à changer surtout pour la sécurité des passagers. Les bus de 20 places sont d'une capacité insuffisante, les gens se bousculent pour entrer dans le bus, tout le monde va travailler et chacun veut une place assise. Les personnes âgées et celles accompagnées d'enfants en bas âge sont pénalisées. 3 - Pour la ligne littoral GO, il faut compter 1 bus toutes les heures en moyenne, ce n'est pas suffisant lors de campagnes publicitaires incitant la population à prendre le bus. Proposition : 1 bus tous les quarts d'heure voire toutes les demi-heures serait une fréquence idéale pour prendre sa correspondance. 4 – Les correspondances ne s'accordent pas, les connexions sont défailtantes et incohérentes. 5 – Manque d'informations dans les gares. Passager obligé d'aller lui-même à la recherche des informations (bus en panne, en retard etc...) Proposition : Installer des panneaux qui informeraient les passagers en temps réel sur les horaires, les arrivées, les départs et les problèmes. Passager obligé de rechercher un agent de Kar'Ouest pour savoir ce qui se passe et chercher une solution pour son déplacement. 6 – Proposition : Pour améliorer le déplacement des bus : voies bus spécifiques pour éviter les embouteillages.	

8/27

7 – Les abris-bus ne sont pas adaptés : trop petits, n'abritent ni de la pluie ni du soleil. Depuis une dizaine d'année, on nous parle de restructuration du réseau transport, on est toujours au même point, ce réseau a vieilli dans de mauvaises conditions. Trois Bassins est relativement bien desservi au niveau des lignes et du nombre de bus mais la vétusté des bus pénalise l'usager et désarticule le bon fonctionnement du réseau ».

9/27

Avis formulés par les Personnes Publiques Associées (PPA)

Arrêté par délibération du Conseil communautaire du TCO, en date du 09 mai 2016, et dans le cadre de consultations prévues par le code des transports, le projet de PDU a été transmis pour avis le 20 mai 2016 à l'ensemble des Personnes Publiques Associées et des cinq communes membres de la Communauté d'agglomération.

a) Ont formulé un avis dans le délai réglementaire de 3 mois :

- M. le Préfet de la Région Réunion en tant que représentant de l'ensemble des services de l'Etat. **(Favorable avec observations)**

- M. le Préfet de la Région Réunion en tant qu'autorité environnementale.

- Le conseil municipal de la commune de La Possession.
(Favorable avec observations)

b) Ont communiqué leur avis hors délais : (réputés favorables)

- Le conseil municipal de Saint-Paul **(Favorable avec observations)**

- Le conseil municipal de Saint-Leu **(Favorable avec observations)**

- La Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR) (défavorable)

c) N'ont pas formulé d'avis : (réputés favorables)

- Le Conseil Régional.

- Le Conseil Départemental.

- Le conseil municipal de Le Port.

- Le conseil municipal de Trois-Bassins.

- La Chambre d'Agriculture de La Réunion.

- Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR).

d) Réponses du TCO aux PPA :

Pas de réponses du TCO jointes au dossier d'enquête.

10/27

Avis favorable sous réserve de 7 observations émises qui portent principalement sur :

1- Le retrait ou la relocalisation de la Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) Ville Nouvelle de Trois-Bassins, située en dehors des zones urbanisées et hors zone préférentielle d'urbanisation du SAR et le retrait ou la relocalisation du projet d'échangeur de Trois-Bassins.

2 - La mise en place d'une concertation préalable pour la restructuration du réseau Kar'Ouest.

3 - La faible démonstration de la faisabilité financière au vue de la part allouée dans la programmation pluriannuelle des investissements pour les itinéraires privilégiés.

4 - la prise en compte de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, pour les aménagements cyclables.

5 - La prise en compte de la réforme de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement.

6 - La prise en compte des réflexions en cours sur la desserte de Mafate.

7 - Une mise en cohérence de l'estimation financière du projet.

Articuler Transports et Aménagement urbain.

Action 1 : L'intérêt de l'articulation recherchée entre le projet de SCoT et le projet de PDU est démontré par la collectivité de manière à promouvoir un développement durable du territoire. Toutefois, cette volonté n'est pas complètement aboutie dans l'action 1 relative aux Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT).

La localisation de la Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) Ville Nouvelle de Trois-Bassins en contradiction avec le principe général d'articulation entre transports et aménagement urbain.

La localisation des ZATT est de conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun. La ZATT Ville Nouvelle de Trois-Bassins est située en dehors des aires considérées comme bien desservies par les transports, ce qui est contradictoire avec l'orientation 06-D du projet de SCoT arrêté le 09 mai dernier. Par ailleurs, cette ZATT se trouve en dehors des zones futures à urbaniser et hors zone préférentielle du SAR. Par conséquent, la localisation de la ZATT Ville Nouvelle de Trois-Bassins est en contradiction avec le principe général d'articulation entre transports et aménagement urbain.

11/27

Observations sur les outils des ZATT.

Concernant les normes de stationnement spécifiques aux ZATT, il convient de modifier les unités de mesure retenue pour l'habitat, et de les exprimer en surface de plancher. Pour les commerces, il convient de préciser la surface de plancher commerciale.

Les normes prescrites dans l'**action 1** pour les activités tertiaires, de bureaux, de commerces ou industrielles et artisanales peuvent être des normes plafond qui permettent de ne pas imposer un nombre minimal de réalisation de places de stationnement, mais de donner un nombre maximal de places à ne pas dépasser.

Afin que le dispositif de suivi et d'évaluation des ZATT par l'Agorah et la mise en place d'un comité de suivi soient efficaces, il convient de mettre en œuvre un état zéro et une méthodologie de suivi de nature à mesurer l'impact urbain, l'attractivité des transports, l'évolution des parts modales.

Accompagner le développement des transports collectifs.

Action 5 : En amont de la restructuration du Nouveau Kar'Ouest (NKO), prévoir une concertation avec les usagers pour leur exposer les objectifs de cette restructuration, leur présenter les orientations et les changements envisagés, afin de prendre en compte leurs observations et apporter des réponses à leurs interrogations et aux nouveaux itinéraires envisagés.

Action 6 : L'estimation financière pour cette action est de 120 millions d'euros répartis entre le TCO et la Région. Le chiffrage des Itinéraires Privilégiés (IP) est de 74,8 millions d'euros, cette incohérence mérite clarification.

La programmation des IP d'ici 2020 concerne le pôle d'échanges et la place Aimé Césaire au Port, la liaison triangle de l'Oasis au Port et l'IP Cœur de Ville à La Possession. Cette programmation ne correspond pas à l'échéancier des IP programmés dans les 5 années à venir présentés à la page 31 du projet de PDU, il convient donc de mettre en cohérence le projet de PDU avec les arbitrages retenus dans le projet avec la programmation pluriannuelle des investissements (PPI).

Action 11 : Une étude d'opportunité doit analyser la faisabilité technique du transport urbain par câble. Cette étude devra prendre en compte la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme, notamment avec le SAR et la problématique relative à l'avifaune. Par ailleurs, l'enjeu des espèces exotiques envahissantes est à prendre en compte également, en raison de la création de pistes qui ouvrent des corridors favorisant ainsi l'expansion de ces espèces. Pour un tel projet, consultation obligatoire de l'aviation civile.

12/27

Créer un réseau cyclable.

Action 12 : Il convient de compléter la description de cette action pour porter à la connaissance des gestionnaires de la voirie, leurs obligations en matière d'aménagements cyclables selon les prescriptions de l'article L.228-2 du code de l'environnement qui stipule notamment, que dans le cadre de réalisations urbaines, l'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du PDU lorsqu'il existe. Par ailleurs, il est rappelé que la jurisprudence administrative ne retient pas les zones 30 comme des aménagements cyclables.

Maîtriser la circulation automobile en optimisant l'accessibilité.

Action 19 : Le projet d'échangeur de Trois-Bassins avec la route des Tamarins n'est relié à aucun réseau structurant. Sa localisation ne permet pas de diffuser les flux routiers sur la partie urbanisée du territoire communal. Elle semble être destinée à desservir le projet de Ville Nouvelle de Trois-Bassins qui se situe en dehors des futures zones à urbaniser, hors zone préférentielle future du SAR et non connectée aux transports collectifs. Ce projet n'est donc pas compatible avec l'objectif fondamental du projet de PDU d'articuler aménagements urbains et transports. Il ne correspond pas plus d'ailleurs aux objectifs du projet de SCoT arrêté le 09 mai 2016. Ce projet devrait donc soit être relocalisé de manière à être connecté avec les réseaux structurants, soit retiré du projet de PDU.

Action 22 : L'outil de mise en relation des covoitureurs est à mettre en lien avec le système d'information multimodale de l'action 10. Cette action 22 pourra s'inscrire dans le cadre d'un appel à projets en faveur du covoiturage lancé en partenariat avec l'Ademe et la Région.

Mettre en cohérence la politique de stationnement.

Action 23 : A compléter pour prendre en compte les nouvelles modalités d'organisation relatives à la réglementation du stationnement, selon la réforme de la décentralisation et de la dépenalisation du stationnement payant mise en œuvre par l'article 63 de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014, applicable le 1^{er} janvier 2018.

Adapter le transport de marchandises à la ville.

Action 27 : Il conviendrait d'avoir une réflexion sur le stationnement des véhicules de livraisons, avec un zonage adapté à l'organisation des livraisons souhaitée pour les centres-villes.

Action 28 : Il convient de compléter les prescriptions environnementales que prévoit la fiche-action pour l'étude de la plateforme logistique relatives aux dispositions réglementaires existantes, en matière d'installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) entrepôts. Il convient d'intégrer la zone arrière-portuaire (ZAP)

à vocation régionale, dans une démarche plus large d'une stratégie économique, et de réfléchir à une gouvernance pour son aménagement, afin d'en dégager les enjeux de son développement.

Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles.

Actions 30 et 33 : Une articulation à mettre en place entre ces 2 actions dont l'une porte sur les plans de déplacements entreprise (PDA-PDE) et la mise en place d'un bureau des temps pour l'autre.

Action 31 : Une réflexion sur la desserte du cirque de Mafate devrait être intégrée au PDU, afin de prendre en compte la nécessité d'étudier et de définir une stratégie adaptée sur la desserte en hélicoptères.

Action transversale.

Action 34 : Dans le cadre de la création d'un observatoire du PDU, pour pouvoir comparer les résultats sur l'évolution des parts modales des différents modes de déplacements, il sera important d'utiliser la même méthode de mesure de ces parts modales lors du bilan du PDU.

Les effets du projet de PDU sur la qualité de l'air ou l'exposition au bruit, n'apparaissent pas dans la rédaction de la fiche-action.

Les données de l'Enquête Déplacement Grand Territoire pourraient être utilisées dans le cadre de cet observatoire pour requestionner certaines actions du PDU, et les faire évoluer selon les besoins mis à jour, ce principe pourrait être étendu à d'autres actions comme c'est le cas pour la restructuration du réseau Kar'Ouest.

L'estimation financière des actions.

L'évaluation du budget d'investissement pour la réalisation du PDU estimée à 172,526 millions d'euros ne correspond pas aux estimations financières incluses dans les fiches-actions lesquelles totalisent un montant de 174,22 millions d'euros. Il y a donc un décalage à corriger entre le tableau de synthèse du budget présenté à la page 107, et les estimations financières des actions.

Par ailleurs, les actions suivantes n° 11, 21, 27, 28, 30, 31, 32 ne sont pas budgétisées.

L'estimation financière des actions suivantes est à modifier comme suit :

Action 6 : Évaluée à 120 M€ alors que la réalisation des itinéraires privilégiés est évaluée à 74,8 M€.

Action 10 : Préciser l'enveloppe budgétaire dédiée aux systèmes centraux et le budget pour les équipements, tel que cela a été retenu dans le cadre de l'étude sur le système de transport intelligent de La Réunion menée par la SMTR.

14/27

Action 11 : L'estimation financière des études supplémentaires pour les projets qui apparaîtront pertinents à la suite de l'étude générale d'opportunité, évaluée à 50 000 € semble basse. A titre d'exemple, l'étude de faisabilité du transport par câble de la Montagne a coûté 105 000 €.

Autorité environnementale

Avis simple, ni favorable, ni défavorable.

1 - Le choix des ZATT en zones futures d'urbanisation ou de « Ville Nouvelle Trois-Bassins » - « Eco-cité à Cambaie » reste à approfondir.

2 - L'implantation des futures gares du RRTG devra respecter l'armature urbaine définie par le SAR et la prescription n° 9 du SAR.

3 - Préconise de compléter le suivi des points noirs de la **qualité de l'air** sur le TCO, par une cartographie, tant pour les personnes que pour la végétation, à partir des résultats de mesures de l'Observatoire Réunionnais de l'Air (ORA).

4 - Souligne la nécessité de partenariat entre le TCO et la Région pour la mise en œuvre effective du programme d'actions du PDU sur le volet cyclable.

5 - Recommande de procéder à des évaluations qualitatives et quantitatives sommaires de l'impact potentiel du PDU sur :

- Le **bruit** sur les secteurs densément urbanisés.
- Les établissements sensibles recensés.
- Les secteurs traversés par les itinéraires privilégiés, bus, tram, transport guidé ou RRTG.

6 - Souligne l'importance d'améliorer l'évaluation des impacts sur les **paysages**, notamment dans le cadre des aménagements des futurs ZATT et pôles d'échanges.

7 - Invite au développement de plantes endémiques dans le cadre de l'intégration des voiries urbaines et des pôles d'échanges.

8 - Recommande, pour les fiches-actions n° 2, 6, 7, 11 et 20 du document « Phase 3 - Programme d'actions » du PDU, dans leur encart, « Prescriptions environnementales » l'ajout de la prescription suivante : « réaliser des études paysagères à l'échelle des aménagements et des perspectives visuelles sur le grand **paysage**, faisant des propositions tant sur les périmètres rapprochés que sur les périmètres éloignés ». L'analyse de l'évaluation environnementale devrait être complétée sur ce point.

9 - Demande que soit ajoutée au PDU et au rapport d'évaluation environnementale la mesure réductrice suivante : « éviter les aménagements susceptibles de porter atteinte à la qualité de la ressource dans l'emprise des périmètres de protection rapprochée des **captages d'eau potable** », en particulier pour les fiches-actions 6 et 28 qui concernent des aménagements lourds.

10 - Recommande qu'une mention particulière sur la protection de la **ressource en eau** stratégique soit apportée dans le périmètre de la ville du Port, en raison d'une forte sensibilité environnementale et plus particulièrement pour l'aménagement de la ZATT du Sacré Cœur et pour les forages existants « F1, F2, F4 et F5 ». (Suivi de la qualité des eaux prélevées, efficacité des traitements des eaux pluviales par les séparateurs d'hydrocarbures).

11 - Le PDU devra impérativement intégrer la présence de plomb dans les sols de 4 sites pollués au Port et un à Saint-Paul, de nouvelles études permettront de préciser le taux de contamination en plomb sur la commune du Port notamment.

Commune de La Possession

Avis favorable assorti d'attentes portant sur les points suivants.

1 - Les attentes de la commune sont particulièrement fortes, quant à l'**accompagnement financier** et méthodologique du TCO pour atteindre les objectifs du PDU concernant la mise en œuvre des **ZATT** Cœur de Ville et Moulin Joli.

2 - La mise en œuvre du projet d'Itinéraire Privilégié connaît des dérapages successifs qui pénalisent fortement les projets d'aménagement portés par la commune, tant sur les plans financier que technique et politique. La ville sera particulièrement vigilante sur les efforts que le TCO devra consentir dans le cadre de la concrétisation opérationnelle des projets de développement des transports collectifs.

3 - Souhaite que les études concernant les modes alternatifs de transport, et notamment le TCSP, soient engagées dans les meilleurs délais, afin de déterminer les potentialités et les conditions de faisabilité d'un transport par câble urbain sur un tracé Nord Sud, dans le bas de la commune, permettant une desserte des secteurs les plus urbanisés de La Possession et dans une boucle intégrant également un tronçon en direction de la commune du Port avec un franchissement de la RN1.

4 - Interrogation sur les capacités à mobiliser collectivement le financement du programme d'actions proposé en particulier sur le thème « accompagner le développement des transports collectifs » estimé à 127 460 k€ dont une première enveloppe de 99 310 k€ est programmée pour la période 2016-2021. Les éléments financiers portés à la connaissance de la commune, en première instance, concernant le PPI, ne prennent pas en compte ce niveau d'investissement correspondant à cette action.

5 - Anticiper la mise en œuvre des 2 pôles urbains structurants « Cœur de Ville » et « Moulin Joli/Rivière des Galets » qui vont totalement modifier la structure des déplacements dans le périmètre urbain, mais également à une échelle plus large. Déterminer dès maintenant les principaux enjeux et défis auxquels devra faire face la commune dans les années à venir. Cette étude a fait l'objet d'une demande d'accompagnement financier de la ville auprès du TCO. La commune réitère sa demande à intégrer dans le programme d'actions du PDU.

6 - Demande le concours efficace des communes, afin de mettre en œuvre collectivement les scénarios mobilité des déplacements contenus dans le PDU, dont la réussite dépendra de la qualité du partenariat du TCO et du suivi des actions dans le cadre d'un pilotage au plus près de l'échelon local.

Commune de Saint-Leu

Avis rendu hors délais - Favorable avec observations.

- 1 - Prise en compte des secteurs d'urbanisations Saint-Leu Océan, zones AU. Amélioration de la qualité des dessertes horaires du réseau Car Jaune en adéquation avec le réseau NKO, dans le cadre de la mise en œuvre de la prochaine Délégation de Service Public de Transports Urbains qui devrait être effective fin 2016 pour le Nouveau Kar'Ouest.
- 2 - Demande l'intégration dans la fiche-action n° 11 du projet de transport par câble porté par la Ville, dont l'étude de faisabilité est en cours.
- 3 - Attire l'attention sur l'absence d'intégration du projet de Réseau Régional du Transport Guidé (RRTG) dans le programme d'actions du PDU. Un transport guidé, dont le tracé est prévu sur la frange littorale au niveau de la RN1A, est inscrit dans le SAR approuvé en 2011.
- 4 - Demande la poursuite d'aménagements d'aires de covoiturage au niveau des échangeurs de la route des Tamarins, en prenant en compte les pratiques spontanées existantes.
- 5 - Relève que les aménagements et réfections des voiries de Saint-Leu, prévus dans le cadre du PDU, auront un impact non négligeable sur les contraintes budgétaires communales, sachant que dans les fiches-actions, la commune est identifiée en tant que maître d'ouvrage.
- 6 - L'extension des itinéraires cyclables en site propre aux deux entrées de la commune devra être généralisée. La mise en place de pistes cyclables sécurisées, avec séparation physique entre la voie de circulation automobile permettra de sécuriser les itinéraires et d'élargir la pratique du vélo au plus grand nombre.

Commune de Saint-Paul

Avis rendu hors délais - Favorable avec observations.

- 1 - **Action 2 : Intégrer les cheminements vers les arrêts de transport en commun dans les projets urbains.** Demande que le principe d'accès à l'unité foncière dont l'aménagement doit se faire de manière à la raccorder au plus près de l'entrée d'une station de transport en commun, doit rester de l'ordre d'une recommandation et ne pas s'imposer systématiquement aux nouveaux projets, de crainte de les rendre irréalisables.

17/27

2 - Action 3 : Utiliser les PLU pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire, article 3 du règlement. Demande l'amendement dudit article concernant les impasses qui doivent déboucher sur une voie piétonne ouverte aux vélos, d'une largeur de 3 mètres, car le manque de maîtrise du foncier pourrait rendre cette obligation inopérante.

Propose d'amender cet article de la façon suivante : « *Dans le cas où un foncier public le rend possible, ou si ledit foncier est maîtrisé par le promoteur, les impasses doivent déboucher sur une voie piétonne ouverte aux vélos d'une largeur de 3 mètre* ».

3 - Action 4 : Conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun, pages 21 à 23 du programme d'actions.

Rappelle que seules les zones classées à Urbaniser strictes (AUst) peuvent être ouvertes à l'urbanisation dans le cadre d'une procédure de modification du PLU. Souligne que certaines zones de ce type se situent hors du périmètre de desserte des transports en commun dont :

Zones AU3st de la ZAC Renaissance III et de chemin Summer.

Zone AU3st du Bernica.

Zones AU5st de la ZAC Saline.

Zones AU6st de la RHI Bellemène Macabit.

Demande que le PDU tienne compte du PLU, approuvé le 27 septembre 2012, afin que le règlement retenu, applicable dans le projet de PDU, ne soit pas un frein à l'ouverture des zones à urbaniser telles que définies dans le document d'urbanisme.

4 - Emet un avis favorable au projet de PDU, prenant en compte les propositions de la Ville, et en y adjoignant la mention suivante : « Toute action découlant du PDU 2017/2027 devra, dans le respect du contrat de développement engagé avec l'association des commerçants du centre-ville de Saint-Paul, contribuer à préserver l'accessibilité du centre-ville.

Questionnement du commissaire enquêteur

THEME 1 : Articuler transports et aménagement urbain

1 - Dans la description des ZATT, page 12 du programme d'actions, la place faite au vélo ne paraît pas suffisamment explicite. Il est fait mention de jalonnements et/ou d'aménagements cyclables et de stationnement pour le vélo en adéquation avec la densité d'offre de service des ZATT. Toutefois, si aménagements cyclables il doit y avoir, il serait utile d'évoquer les prévisions matérielles de mise en sécurité des vélos (*quelle formule, arceaux, local fermé ou autre*) si le pétitionnaire souhaite, pour ce domaine particulier, donner toute sa place au vélo, afin que le PDU démontre une réelle ambition de nature à fidéliser les usagers à l'utilisation de ce mode de déplacement qui participe ainsi à la diminution des gaz à effet de serre.

THEME 2 : Accompagner le développement des transports collectifs

1 - Page 193, mise à jour du diagnostic : Le tableau descriptif de l'offre Kar'Ouest concerne le secteur Le Port / La Possession qui suscite les remarques suivantes :

n° des lignes	Capacité véhicule	Nombre de rotations/jour	Fréquentation voyageurs/jour	Fréquentation voyageurs/jour moyenne par rotation	Remarques du CE
1	107	13	855	66	Dimensionnement des véhicules inadapté aux besoins notamment les lignes 3, 5 et 6
2	107	13	449	35	
3	107	25,5	385	15	
4	107	13	748	58	
5	107	16	395	25	
6	107	13	233	18	
7	39/48	13	582	45	cohérent
8a	48/39	9	468	52	incohérent
8b	39	11,5	617	54	incohérent
8c	39	8,5	328	39	cohérent
9a	38	6,5	166	26	Bus sur dimensionné
9b	38	5,5	226	41	incohérent
10	20	5	79	16	cohérent
11b	9	6,5	26	4	Ajustement des rotations ?
12b	9	5	14	3	

Au vu de ce tableau synthétique qui donne une photographie pertinente de l'existant, la restructuration prochaine du NKO doit être l'occasion de recalibrer les lignes, les rotations et le taux d'occupation des bus, tant pour certaines d'entre elles l'offre mise sur le marché semble trop élevée par rapport aux besoins des usagers. Des sondages sont-ils réalisés sur les lignes en vue d'une recherche de l'adéquation « capacité du véhicule/nombre de personnes transportées » ?

19/27

2 - Page 25 du programme d'actions, sont prévues : 5 lignes avec une fréquence de 18 AR/jour pourvues en bus de 70 à 100 places, 14 lignes avec une fréquence de 14 AR/jour pourvues en bus de 30 à 100 places, 15 lignes avec une fréquence de 9 AR/jour pourvues en bus de 20 à 50 places. A ce jour, le projet de PDU est-il en mesure d'estimer que le taux de fréquentation des voyageurs sur les nouvelles lignes du NKO, sera supérieur à celui de l'existant ?

3 - Les études réalisées ou en cours d'élaboration pour conduire à son terme la restructuration du réseau Kar'Ouest, ont-elles prises en compte les anomalies relevées dans le tableau ci-dessus, et notamment celles relatives aux lignes pour lesquelles le surdimensionnement de la capacité des bus mis à la disposition des usagers est manifeste ?

4 - Pages 194 et 195, mise à jour du diagnostic : Pour quelles raisons la fréquentation voyageurs/jour des lignes de bus des secteurs de Saint-Paul, Trois-Bassins et Saint-Leu, n'a pas été mesurée ? Comment se fait-il par ailleurs, que pour ces trois mêmes secteurs, l'offre km/an n'a pas été calculée à l'identique des lignes du secteur Le Port / La Possession ?

5 - La Délégation de Service Public (DSP) : Nouveau contrat signé auprès du Syndicat d'Economie Mixte des Transports de l'Ouest (SEMTO) pour un démarrage le 1^{er} août 2016 ? Quels sont les principaux changements apportés à ce contrat et les évolutions positives que vous en attendez ?

6 - Page 26 du programme d'actions, restructurer le réseau NKO : Le volet communication en vue d'expliquer les changements qui interviendront dans le cadre de la restructuration du réseau, n'est pas suffisamment consistant à mon sens. Comment les campagnes de promotion du Kar'Ouest vont-elles se traduire, avec quels supports notamment, en dehors d'une journée « transports en communs gratuits » entre autres ? Quels moyens comptez-vous mettre en œuvre pour sensibiliser la population, attirer l'attention des usagers existants et susciter « l'envie » de prendre le bus auprès de nouvelles personnes potentiellement intéressées par ce mode de déplacement ?

7 - Page 26 du programme d'actions : Adaptation de l'offre : Quel est l'état d'avancement de l'étude de faisabilité opérationnelle, devant déterminer l'opportunité de la création d'un transport en commun en site propre (TCSP) ?

8 - Page 27 du programme d'actions : Pensez-vous que la mise en service du Nouveau Kar'Ouest sera effective dans son intégralité en août 2017 ?

9 - A ce jour, le réseau urbain comprend 67 lignes régulières et 156 véhicules en ligne. Le nouveau réseau Kar'Ouest (NKO) sera organisé autour de 59 lignes. Quelle sera la flotte totale de véhicules qui évoluera dans le cadre de la mise en service du NKO sur l'ensemble du territoire ? Combien de véhicules électriques ou hybrides comptez-vous mettre en circulation sur les lignes urbaines et planes ?

20/27

10 - Pages 28 et 29 du programme d'actions : Les principales lignes de transport en commun à l'horizon du Nouveau Kar'Ouest, au-delà de la cartographie existante dans le dossier, devraient également être présentées dans un tableau descriptif qui viendrait compléter ladite cartographie, ce qui contribuerait à enrichir le dossier pour une meilleure lisibilité et compréhension des changements futurs dans ce domaine.

11 - Page 30 du programme d'actions, aménager la voie en faveur des bus : S'agissant des Itinéraires Privilégiés (IP), les études à mener évoquent la prise en compte de l'ouverture des couloirs bus aux vélos. Ne pensez-vous pas qu'une cohabitation des bus et des cyclistes risque de nuire à la sécurité de ces derniers, sachant que les bus hybrides ou électriques (silencieux), pourvus d'une moindre intensité sonore, seront moins perçus desdits cyclistes lors de leur progression.

12 - Page 33 du programme d'actions, intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges : Dans le tableau consacré aux « *aménagements envisageables sur le pôle* » le stationnement vélo aux points d'arrêts serait traité au cas par cas. A proximité du réseau cyclable ou autre formule ? Matériellement, qu'entendez-vous ainsi ?

13 - Page 34 du programme d'actions, intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges : A ce jour, les bus, dans leur ensemble, sont-ils adaptés pour embarquer des vélos à leur bord ? Si la communication devait être largement diffusée et comprise par la population lui vantant ce service, en cas de demandes qui pourraient croître, pensez-vous que lesdits bus, et notamment leur conception, auraient la capacité matérielle de répondre favorablement à ces demandes ?

Combien de vélos peuvent être embarqués à bord du bus selon ses caractéristiques ?

Combien de portes-vélo fixés à l'extérieur, à l'arrière du bus ?

14 - Page 41 du programme d'actions, étudier les projets de transport urbain par câble dont le potentiel est utilitaire : A ce jour, le TCO a-t-il une, voire plusieurs pistes quant aux secteurs du territoire dont les besoins de déplacements pourraient justifier ce type de transport ?

15 - Améliorer l'information des voyageurs : Au cours de mes trajets effectués durant l'enquête sur l'ensemble du territoire, j'ai constaté un certain nombre d'anomalies qui portent notamment sur la signalétique aux abris bus et arrêts bus.

a) Le tableau indicateur des lignes et des correspondances est élaboré en caractères nettement trop petits, ce qui rend sa lecture difficile, voire impossible, même avec une bonne vue.

b) Le tableau « titres valables sur le réseau » est manquant à certains arrêts.

21/27

c) Le tableau « règlement des transports en commun sur le réseau » n'apparaît pas dans les arrêts, alors qu'il s'y trouve dans certains abris bus.

d) La signalétique, en certains lieux, est mal disposée dans sa présentation matérielle. Pour une personne de taille moyenne, il faut se baisser, voire se courber pour consulter le document recherché.

e) Hormis les abris bus, pas de cartographie du réseau aux arrêts, ce qui me semble regrettable en raison notamment d'usagers ponctuels, touristes par exemple, désireux d'emprunter le bus dans les Hauts pour se rendre sur la côte ou en différents lieux du territoire.

f) Les 2 abris bus mairie de Trois-Bassins, dépourvus de cartographie du réseau.

g) Des abris bus parfois sans aucune signalétique, c'est le cas par exemple de 3 d'entre eux dans la rue Saint-Louis à Saint-Paul, celui de la Grande Ravine à Trois-Bassins, de la mairie du Guillaume etc...

A qui incombe l'entretien des stations de bus, abris et arrêts compris ? Qui assure la maintenance de la signalétique ? Pour en permettre leur suivi, existe-t-il un relevé d'incidents et d'anomalies analysé et exploitable en cas de besoin ?

THEME 3 : Créer un réseau cyclable

1 - Vélos en « libre-service » : Le dossier aborde assez peu la place qui pourrait être faite à l'expérimentation du vélo « libre-service ». Pourtant, les agglomérations de Saint-Paul, La Possession, Saint-Leu et la totalité du territoire de la ville du Port ont une topographie adaptée à l'usage du vélo. Les ZATT de configuration plane pourraient également répondre à ce type de prestation. Quels sont les réflexions ou l'approche du TCO quant à l'expérimentation de ces vélos en « libre-service » ? Des enquêtes de besoin dans les secteurs précités sont-elles envisagées ?

2 - Les arceaux, stationnement vélo page 52 du programme d'actions : Quels centres-bourgs sont-ils dotés d'arceaux ? Leur nombre ? Sont-ils utilisés ?

3 - Le vélo comme moyen de déplacement et l'utilisateur : Afin d'adapter l'offre à la demande, il faut connaître les attentes de la population concernant ce mode de déplacement. Des sondages ou enquêtes orientés vers des usagers potentiels portant sur l'utilisation du vélo, son stationnement, l'offre bi-modale NKO/vélo etc... pourraient apporter des réponses de nature à élargir l'usage du vélo auprès de la population du territoire. Quelles sont les avancées du TCO en la matière ?

4 - Aide à l'acquisition de Vélos à Assistance Electrique (VAE) : Concernant cette action dont l'estimation financière est de 10 K€, pensez-vous privilégier la topographie des mi-pentes ? Quel montant de l'aide par VAE ?

Pensez-vous accorder cette aide essentiellement aux trajets domicile-travail ?

Pourquoi ne pas envisager une aide à l'acquisition de vélos classiques ?

22/27

5 - Offre de location dans les gares routières de Saint-Paul et du Port : Combien de vélos sont-ils disponibles à ce jour dans chacune de ces gares ?

Combien de vélos comptez-vous proposer à la location dans ces 2 gares et dans les futurs pôles d'échanges ?

6 - Page 54, développer une offre de stationnement vélos sécurisée aux pôles d'échanges Kar'Ouest : **Paragraphe constat**, le programme d'aménagement des pôles d'échanges Kar'Ouest du TCO prévoit la mise en place d'abris vélos aux pôles majeurs du réseau que sont le pôle Aimé Césaire au Port et la gare routière de Saint-Paul, soit 2 pôles, alors que dans cette **même page 54, paragraphe description**, il est fait mention de 3 pôles supplémentaires que sont : La Possession Cœur de Ville - Cambaie et Saline Prisami.

Quel est véritablement le nombre de pôles retenu pour ces aménagements ?

7 - Page 56, pôles d'échanges et réseau cyclable : Les ZATT : 500 m. S'agit-il du dimensionnement du rayon, du diamètre ou du périmètre ?

8 - Les bandes cyclables : A qui incombe leur entretien et notamment leur mise en état de propreté ?

9 - Page 8 du SDIV, embarquement des vélos à bord des bus : Sur 4 lignes actuellement. Lesquelles, et leurs capacités de prise en charge en nombre de vélos ?

Embarqués à bord ou accrochés à des portes-vélos extérieurs ?

Même remarque pour les 8 lignes du Kar'Ouest, embarqués à bord ou accrochés à des portes vélos extérieurs ? Leurs capacités de prise en charge en nombre de vélos ?

Le type d'embarquement (*à bord ou amarré à l'arrière du bus à « un porte-vélo »*) devrait être précisé.

A l'arrêt du bus, qui fixe le vélo au porte-vélo, l'utilisateur, le chauffeur ou bien les deux ?

10 - Page 10 du SDIV, réseau cyclable 40 km, alors que page 105 du diagnostic, **30 km**. Incohérence. Quel chiffre faut-il retenir ?

11 - Le réseau cyclable, sa longueur est-elle linéaire ou mesurée à l'identique du réseau routier ?

Page 13 du SDIV, 55 km de nouveaux itinéraires cyclables prévus dans le PDU, linéaires ou non ?

12 - Page 16 du SDIV, volet de communication promouvant le vélo. Sur quels supports majeurs comptez-vous particulièrement appuyer ?

THEME 4 : Maîtriser la circulation routière en optimisant l'accessibilité

1 - Page 70 du programme d'actions, améliorer la sécurité des déplacements : Si le réaménagement des points noirs incombe au Département et aux Communes, en revanche, les opérations de sensibilisation envisagées dans le cadre de prévention routière en milieu scolaire notamment, seront assurées par le TCO. L'enveloppe annuelle pour le financement de ces opérations n'est pas estimée ?

2 - Le covoiturage : Nombre d'aires structurées à ce jour, les sites et le nombre de places de stationnement par aire ?

3 - Le covoiturage : La route des Tamarins est la colonne vertébrale du réseau routier du TCO, au quotidien, de nombreux trajets domicile/travail l'empruntent régulièrement. Les échangeurs sont de nature à répondre, dans leur proche environnement, à la création de parkings de covoiturage dans la mesure d'un foncier disponible. Si le dossier recense la création de 10 parkings de ce type, une étude préalable a-t-elle été menée pour connaître les besoins d'éventuels covoitureurs ? Où seront aménagés ces parkings et combien de places de stationnement pour chacun d'entre eux ?

4 - Le covoiturage : Sécurité : Quelle forme de signalétique envisagez-vous d'attribuer aux véhicules de covoiturage afin de les différencier dans les couloirs bus (IP) dans l'hypothèse où ces usagers de la route seraient autorisés à emprunter ces itinéraires privilégiés (IP) ?

5 - Page 71 : Aires de covoiturage - (Stationnement vélos) : Quel dispositif envisagez-vous de mettre en place pour la mise en œuvre d'un stationnement vélo dans ces aires de covoiturage ?

6 - Référent conseil en entreprises : Le TCO pourrait-il s'inspirer de l'exemple « Région de Compiègne » page 73 du programme d'actions, et réfléchir du même coup à la désignation d'un « **référent - entreprises - covoiturage** » ? Ce référent ne pourrait-il pas, corrélativement à ces tâches, organiser à la fois la sensibilisation à la sécurité routière et promouvoir l'usage des modes actifs auprès des collèges et lycées ?

7 - Généralités : Selon les chiffres 2013 source INSEE, les entreprises recensées sur le Territoire de la Côte Ouest sont au nombre de 12 630, réparties comme suit :
Le Port : 2 200 - La Possession : 1 650 - Saint-Leu : 1 760 - Saint-Paul : 6 750 - Trois-Bassins : 270. Certaines de ces entreprises, à partir d'un seuil de 10 personnels, pourraient constituer une ressource de covoitureurs de nature à contribuer au développement de ce mode de déplacement. La Communauté d'agglomération, en charge de l'élaboration du PDU, a-t-elle pris des initiatives à l'adresse des employeurs importants (Administrations, Collectivités, Services publics, Entreprises...) en vue de promouvoir le ramassage collectif des personnels, encourager le covoiturage, l'utilisation des transports collectifs ou les déplacements en modes doux ?

THEME 5 : Mettre en cohérence la politique de stationnement

1 - La mutualisation du stationnement : Dans certains endroits, notamment les ZATT, serait-il possible de proposer, voire réserver des places de stationnement aux automobilistes qui se reportent vers les transports en commun, de même qu'aux covoitureurs ?

THEME 6 : Adapter le transport de marchandises à la ville

1 - Repenser l'organisation des livraisons en centre-ville : Comme le prévoit le projet de PDU, les plateformes logistiques permettront d'approvisionner les commerces de centre-ville avec des véhicules de volume adapté à la demande du commerçant. Cette formule a pour avantage de remplacer les poids-lourds par des véhicules de moindre capacité dont l'inconvénient toutefois aura pour effet de multiplier les véhicules de livraisons en centre-ville. Néanmoins, cette démarche qui répond pleinement aux objectifs du PDU, devra, dans sa continuité, se concrétiser par la mise en place de petits véhicules hybrides ou non polluants.

Dans cette perspective, le TCO pourra-t-il user de sa qualité d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains pour faire adhérer ses partenaires à ce nouveau mode de livraisons ? A ce jour, selon l'expérience tirée d'un premier atelier, et en raison d'un budget nécessaire à cet objectif, les acteurs concernés, si acteurs il y a déjà, sont-ils convaincus par la nécessité de s'équiper en véhicules hybrides ou non polluants ?

Page 84 du programme d'actions, l'étude de définition des besoins débiterait dans 18 mois. Selon vous, quels obstacles rencontrez-vous qui vous empêchent à ce jour de commencer cette étude dans le cadre du présent projet de PDU ?

THEME 7 : Accompagner le développement des pratiques éco-mobiles

1 - La part modale de la voiture : En 2008, la part modale de la voiture représentait **85% des déplacements** sur le territoire dont seulement **14% de trajets domicile/travail**. Ces résultats sont-ils véritablement en adéquation avec la réalité ? A voir et subir au quotidien les embouteillages sur les principaux axes routiers du TCO, ce phénomène mériterait d'être expliqué dans le cadre d'un sondage dont les résultats pourraient répondre au pourquoi des autres déplacements, en dehors de ceux des Transports en commun mesurés à hauteur de 7%.

Etes-vous en mesure d'envisager ce type de sondage dans le futur ?

2 - Page 94 du programme d'actions - Poste chargé de mission « mobilité quotidienne » du TCO : Dans cette page, il est plutôt question de « chargé de mission » au présent, pour aide aux démarches « Plans de Déplacements », alors que **page 95, « soutenir les plans de déplacements entreprises / interentreprises / écoles »** ce même chargé de mission apparaît plutôt comme étant opérationnel dans le futur.

A ce jour, en raison d'éventuelles actions conduites par son chargé de mission auprès de quelques entreprises ou collectivités susceptibles d'être intéressées par la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Entreprises (PDE), le TCO est-il en mesure de produire une synthèse des résultats obtenus dans ce cadre ?

25/27

3 - Bornes de recharges : Malgré une étude à long terme concernant l'installation de bornes de recharges, envisagez-vous néanmoins dans un proche avenir de recenser les sites et notamment les ZATT susceptibles, compte tenu du trafic en modes doux généré en ces lieux, de recevoir ce type d'équipement ?

4 - Page 97 - Expérimenter un lieu de télétravail : Début de l'étude prévue à mi-parcours du PDU. Selon vous, pourquoi tarder à mettre en œuvre cette étude, sachant qu'en cas d'adhésion au système, ce dernier contribuerait à la diminution des trajets domicile / travail ?

5 - Page 101 - Etudier la mise en place d'un bureau des temps : La formule est séduisante qui elle aussi, dans une logique de réussite, contribuerait à la fluidification du trafic routier et pourquoi pas à la diminution des embouteillages. Alors que l'estimation financière de cette action est très peu élevée (15 k€) par rapport au coût total du PDU (172 526 k€) comment pouvez-vous expliquer qu'il faille débiter l'étude seulement après les 5 premières années de vie du prochain PDU ?

Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP)

1 - Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) : La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose la mise en **accessibilité** des établissements recevant du public au 1^{er} janvier 2015, et celle des **transports publics au 13 février 2015**. Parmi les 1 774 arrêts de bus recensés sur le réseau urbain du TCO, 724 ont été réaménagés sans mise en accessibilité, en raison de l'impossibilité technique à réaliser des travaux conformes aux besoins.

Le réseau de substitution adapté TPMR « Kar'Ouest Mouv » a-t-il l'organisation adéquate et la capacité suffisante pour répondre totalement sur l'ensemble du territoire aux prescriptions de ladite loi qui impose l'accessibilité des transports publics aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ?

Observations orales recueillies sur le terrain auprès d'usagers du réseau Kar'Ouest - Voir par ailleurs mon rapport chapitre IV

Les divers témoignages des usagers :

1 - Les bus ne sont jamais à l'heure, parfois, certains jours, ils arrivent **40 mn** après l'heure de passage prévue au tableau indicateur (*quand il existe, ce qui n'est pas toujours le cas*), certains usagers portent sur eux un dépliant concernant les heures de passage des bus.

2 - Les rotations du matin : Les bus de **9 places sont saturés**, il faut attendre le bus suivant, puis parfois encore un autre pour monter à bord, ce qui rend les usagers mécontents surtout pour ceux qui se rendent au travail. Cette problématique revient dans toutes les conversations que j'ai eues avec les usagers.

26/27

3 - Pour monter à bord des bus de 9 places, c'est l'**usager** qui doit actionner l'**ouverture** et la **fermeture de la porte coulissante latérale**. Parfois, sur des bus vétustes, cette porte est bloquée, des usagers doivent s'y mettre à plusieurs pour parvenir à l'ouvrir, ce qui retarde le transport dans sa progression et rend les gens amers.

4 - Il n'est pas rare que le chauffeur redémarre à l'arrêt avant la fermeture totale de cette porte coulissante.

5 - Certains chauffeurs s'arrêtent en dehors des arrêts bus pour prendre en charge des passagers.

6 - Sur certaines lignes, des chauffeurs « pianotent » ou téléphonent sur leur portable, tout en conduisant. Un cas bien précis et surtout récurrent m'a été signalé à l'abri bus de la mairie du Guillaume, ligne 2.

7 - Les bus de grande capacité répondent plus volontiers aux attentes des usagers, mais leur taux de fréquentation est variable, les personnes rencontrées se demandent comment sont calculés les besoins de ramassage sur diverses lignes du réseau.

Quelles mesures comptez-vous prendre afin de tendre vers la régularité des heures de passage des bus ? Quelles actions envisagez-vous d'entreprendre quant au comportement de certains chauffeurs pour qui la sécurité des voyageurs à bord des bus et des autres usagers de la route ne semble pas les préoccuper outre mesure ?