

NOUVEAU POLE D'ECHANGES DU PORT

Concertation préalable du 26 février au 30 mars 2018

Date : 23 février 2018



PIP	ETP	MOP	AAA	RA	00259	A1
-----	-----	-----	-----	----	-------	----

Historique du document

Indice	Date	Etabli par	Vérifié par	Validé par	Objet
A	23/02/2018	Groupelement MOE	Groupelement MOE	TCO	Création de document

Table des matières

Table des matières	3
Liste des figures	4
PRESENTATION DU PROJET	5
1 Situation et objectifs du projet	6
1.1 Situation du projet	6
1.2 Objectifs du projet	6
2 Diagnostic de l'existant et objectifs du projet	9
2.1 Etat des lieux	9
3 Parti d'aménagement	10
3.1 Description du projet	10
3.2 Mobiliers et matériaux	14
3.3 Organisation des circulations	18
3.4 Mise en oeuvre des réseaux	19
4 Le fonctionnement du pôle d'échanges	20
COÛT DE L'OPERATION	21
5 Coût de L'opération	22
6 Financement du projet	22
PLANNING DE L'OPERATION	24
PERSPECTIVES DU PROJET	26

Liste des figures

Figure 1 : Situation du projet	6
Figure 2 : Part modale à la Région (source : EMD 2016, SMTR)	7
Figure 3 : Exemples d'aménagements favorisant les transports en commun	7
Figure 4 : Vue depuis la rue du 20 décembre	9
Figure 5 : Vue depuis le siège du TCO	9
Figure 6 : Projet d'aménagement	10
Figure 7 : Mail de l'Océan	10
Figure 8 : Zones franges	11
Figure 9 : La voie nouvelle	11
Figure 10 : Gare routière actuelle	12
Figure 11 : Parking projeté sur l'emprise de la gare routière	12
Figure 12 : Esplanades de la médiathèque et de l'école d'architecture	13
Figure 13 : Eclairage	14
Figure 14 : Pôle d'échanges - bancs et arceaux vélo	14
Figure 15 : Totem Kar'Ouest (à gauche) et Car Jaune (à droite)	15
Figure 15 : Bâtiments du pôle d'échange	16
Figure 17 : Exemple d'auvent	16
Figure 18 : Aménagements paysagers	17
Figure 19 : Circulation des modes doux	18
Figure 20 : Circulation routière	18
Figure 21 : Réseaux d'assainissement	19
Figure 22 : Position des bornes foraines	19
Figure 23 : Le fonctionnement du pôle d'échanges	20
Figure 24 : Le coût des travaux décomposé selon les postes du CEREMA	22
Figure 25 : Planning de l'opération	25
Figure 26 : Perspectives - vue dans l'axe du mail de l'océan	27
Figure 27 : Perspectives - vue sur l'îlot du pôle d'échanges	28
Figure 28 : Perspectives - vue sur le pôle d'échanges	29

PRESENTATION DU PROJET

1 SITUATION ET OBJECTIFS DU PROJET

1.1 Situation du projet

A la commune du Port, le projet le pôle d'échanges prévoit :

- La création d'une place publique urbaine dite « place Aimé Césaire », intégrant un pôle d'échanges de transports en commun ;
- La création d'une voie dédiée aux transports collectifs entre la rue Raymond Verges et la rue de Cherbourg. Des aménagements pour les piétons et les cyclistes sont également prévus sur cet axe ;
- La conversion de l'ancienne gare routière en parking.

L'ensemble constituera le « chaînon manquant » de l'axe du Mail de l'Océan, structure majeure de la composition urbaine de la ville du Port encore inachevée.

Le projet est situé sur la zone de l'Oasis, au carrefour de la rue du 20 Décembre 1848 et de la rue de Cherbourg.

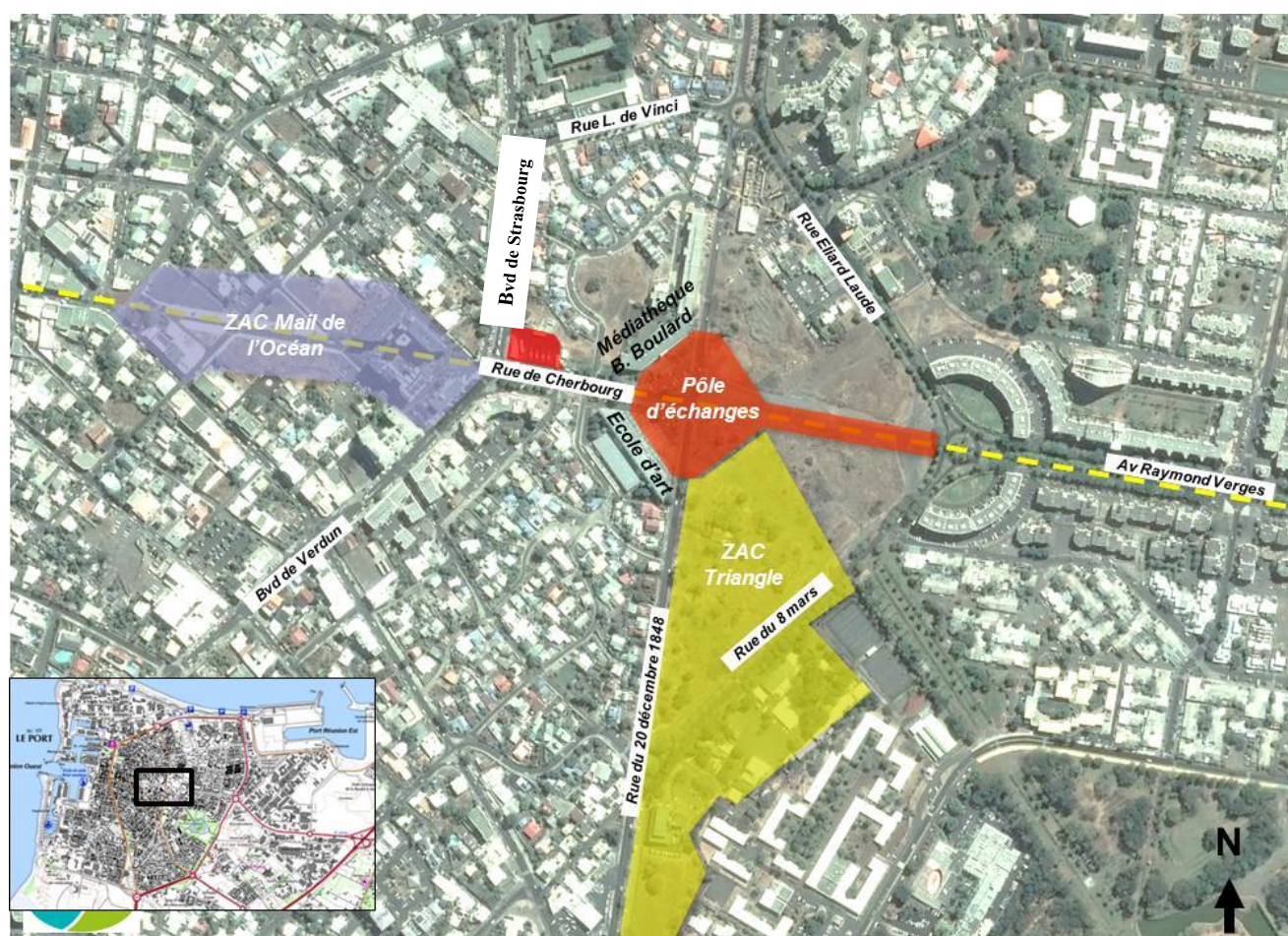


Figure 1 : Situation du projet

1.2 Objectifs du projet

1.2.1 Le contexte global

L'enquête Ménage réalisée par le Syndicat Mixte des Transports à la Réunion en 2016 établit que **66% des déplacements sur l'île s'effectuent en voiture**. Le deuxième mode de déplacements est ensuite la marche à pied, et seuls 5 % des trajets sont effectués en bus, hors transport scolaire.

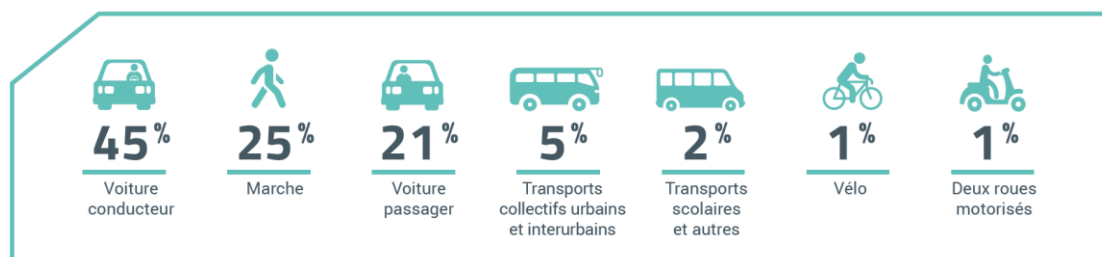


Figure 2 : Part modale à la Région (source : EMD 2016, SMTR)

Le TCO souhaite améliorer les conditions de confort pour l'attente et les voyages des usagers afin de rendre les bus plus attractifs.

Le programme global des Itinéraires Privilégiés du TCO est ainsi en cours sur les communes du Port, de La Possession et de Saint-Paul, qui concentrent les plus grandes difficultés de circulation.

Un Itinéraire Privilégié est un ensemble d'aménagements destinés à améliorer les transports collectifs :

- Voies dédiées au bus pour « sortir les bus des embouteillages »,
- Nouveaux pôles d'échanges pour améliorer le confort de l'attente et la qualité de service.



Figure 3 : Exemples d'aménagements favorisant les transports en commun

Par ailleurs, la place Aimé Césaire est identifiée comme l'une des 12 Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) dans le Plan de Déplacements Urbain (PDU) et le Schéma de Cohérence Territoriale du TCO (Action 1 du PDU).

Ces Zones d'Aménagements et de Transition vers le Transport des lieux d'échanges entre les modes et les réseaux de transport en y associant des espaces prioritaires de réinvestissement ou de développement urbain.

Par conséquent, l'aménagement de la place Aimé Césaire et du pôle d'échanges prennent en compte :

- La création de trottoirs confortables qui permettent d'élargir l'aire de chalandise de la ZATT - ces cheminements sont accessibles à tous et notamment aux Personnes à Mobilité Réduite,
- La mise en place de jalonnement et d'aménagements cyclables vers et depuis le pôle centre de la ZATT,
- La possibilité de mettre en place une réglementation du stationnement,
- Un niveau d'équipement en stationnement pour les vélos en adéquation avec la densité d'offre de services.

1.2.2 Les objectifs du projet

Les objectifs du projet sont ainsi les suivants :

- > Remplacer la gare routière actuelle en mauvais état par un pôle d'échanges moderne, confortable et accueillant pour les voyageurs des réseaux Kar'Ouest et Car Jaune,
- > Aménager une place urbaine de qualité, ombragée, accessible aux Personnes à Mobilité Réduite et s'intégrant dans l'axe stratégique du Mail de l'Océan,
- > Proposer des aménagements favorisant les déplacements doux (piétons et cycles).

2 DIAGNOSTIC DE L'EXISTANT ET OBJECTIFS DU PROJET

2.1 Etat des lieux



Figure 4 : Vue depuis la rue du 20 décembre



Figure 5 : Vue depuis le siège du TCO

Paysage & végétation

Le trottoir nord qui longe le groupement de logements bénéficie d'un alignement d'arbres de belle taille. Sur la seconde partie, plusieurs flamboyants de vivacité variable forment un alignement (cf. Figure 4 : Vue depuis la rue du 20 décembre)

Revêtements & matériaux

La voirie est composée d'un tapis d'enrobé central permettant la circulation dans les deux sens et deux accotements temporaires en gravier et terre. (cf. Figure 4 : Vue depuis la rue du 20 décembre)

Mobilier & éclairage

Le mobilier est pratiquement inexistant et vétuste.

L'éclairage de la partie Nord est assuré par des lampadaires intégrés dans le terre-plein séparant la voirie de la contre-allée alors que pour la partie Sud, l'éclairage est un éclairage routier conventionnel assez ancien en console sur les mâts électrique en béton.

Modes doux

Il n'y a pas d'itinéraire cyclable balisé.

Les cheminements piétons se font actuellement sur les accotements. Ils ne sont pas aux normes d'accessibilité.

3 PARTI D'AMENAGEMENT

3.1 Description du projet

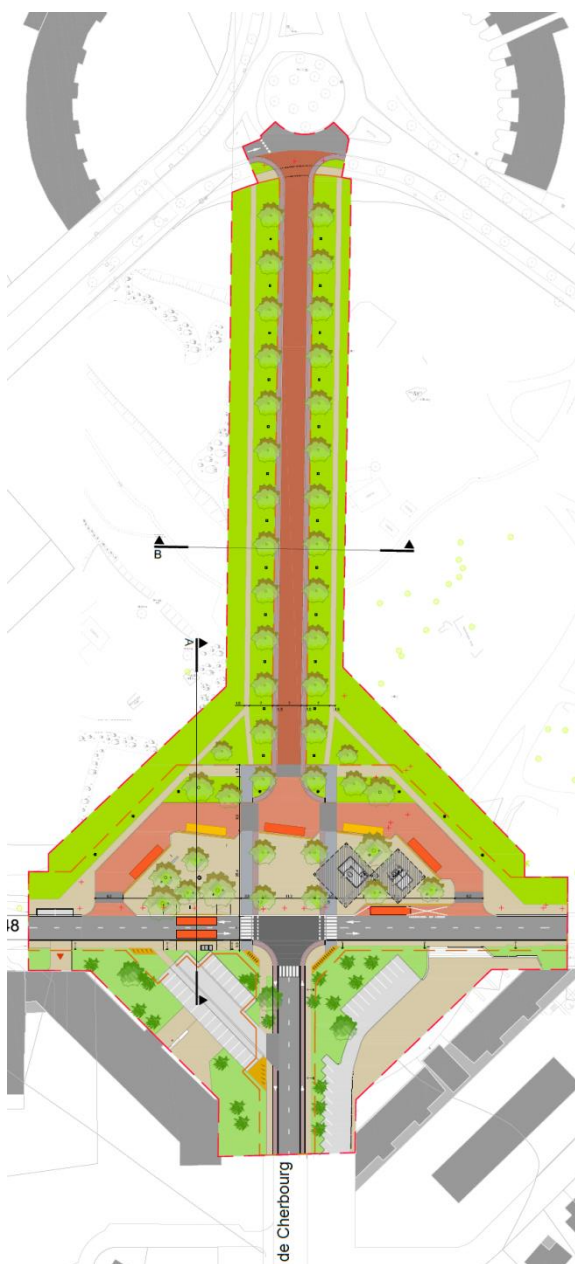


Figure 6 : Projet d'aménagement

Le pôle d'échanges s'inscrit dans la future place Aimé Césaire, lieu stratégique dans le développement urbain de la ville du Port.

Une esplanade multimodale...

Le projet traite de manière uniforme l'ensemble de l'espace public piéton. Les séparations entre les différents usagers sont marquées par les revêtements habituels permettant ainsi l'identification des espaces suivants la fonction accueillie. Les aménagements, simples et géométriques soulignent l'orthogonalité de la place.

....autour du mail de l'Océan

Axé sur le mail de l'Océan, le considérant comme l'élément structurant de la place Aimé Césaire, le projet se déroule tout du long affirmant la perspective voulue vers l'océan.

L'esplanade laisse le champ libre à l'expression du paysage urbain portois. Les abords sont par contre largement plantés et permet d'intégrer de manière délicate les différentes fonctions nécessaires, notamment les services au voyageurs des réseaux Kar'Ouest et Car Jaune.



Figure 7 : Mail de l'Océan

Les franges

Les deux côtés non-bâtis de la place Aimé Césaire reçoivent des aménagements légers permettant des évolutions en fonction des programmes urbains qui y seront développés.

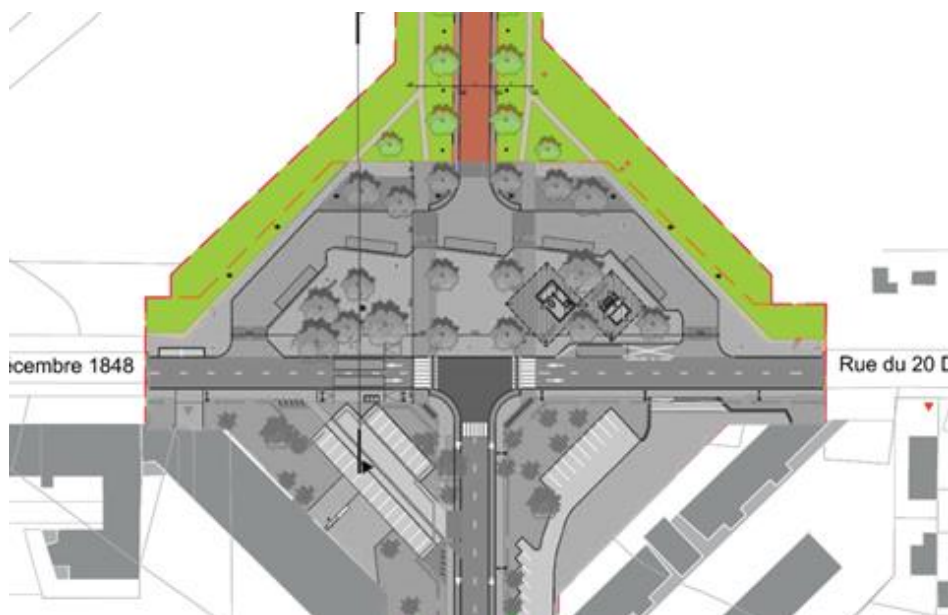
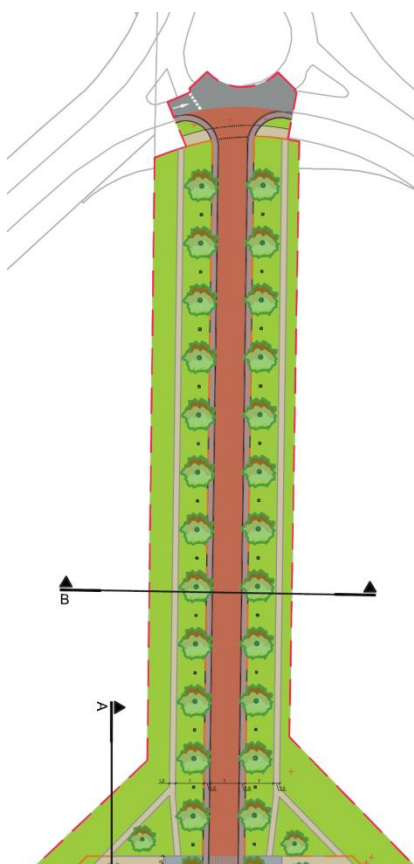


Figure 8 : Zones franges

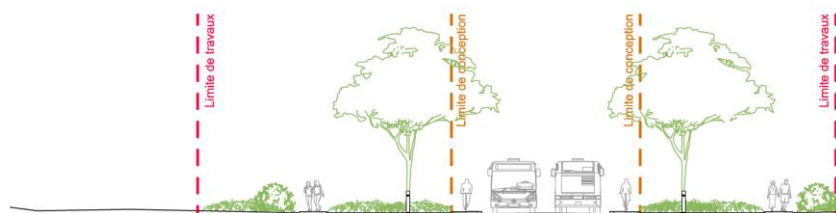
La voie nouvelle



Une voie nouvelle dotée d'un double alignement d'arbre permet aux transports collectifs, aux piétons et aux vélos de rejoindre le pôle d'échanges depuis l'avenue Raymond Vergès.

Elle permet aussi de renforcer la sécurité et le confort de l'itinéraire piétons existant vers le centre-ville du Port.

Le double alignement apporte l'ombrage nécessaire aux modes doux afin de leur apporter un confort de déplacement.



Coupe B - 1/200

Figure 9 : La voie nouvelle

L'actuelle gare routière

L'actuelle gare routière ne répond plus aux normes de confort et d'accessibilité. Elle sera démolie et l'emprise libérée sera allouée à du stationnement (environ 44 places).



Figure 10 : Gare routière actuelle

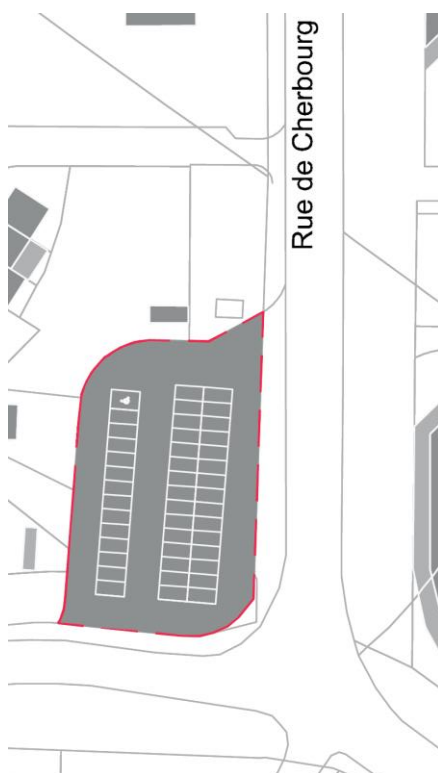


Figure 11 : Parking projeté sur l'emprise de la gare routière

Les esplanades...

Les esplanades de l'école d'architecture et de la médiathèque seront réhabilitées et remises à neuf.

L'organisation des emprises et des fonctions associées (parking, espaces verts, zone piétonne...) ne seront pas modifiées dans le cadre de cette opération.

Le projet est conçu en cohérence avec les travaux de rénovation de la médiathèque Benoîte Boulard.

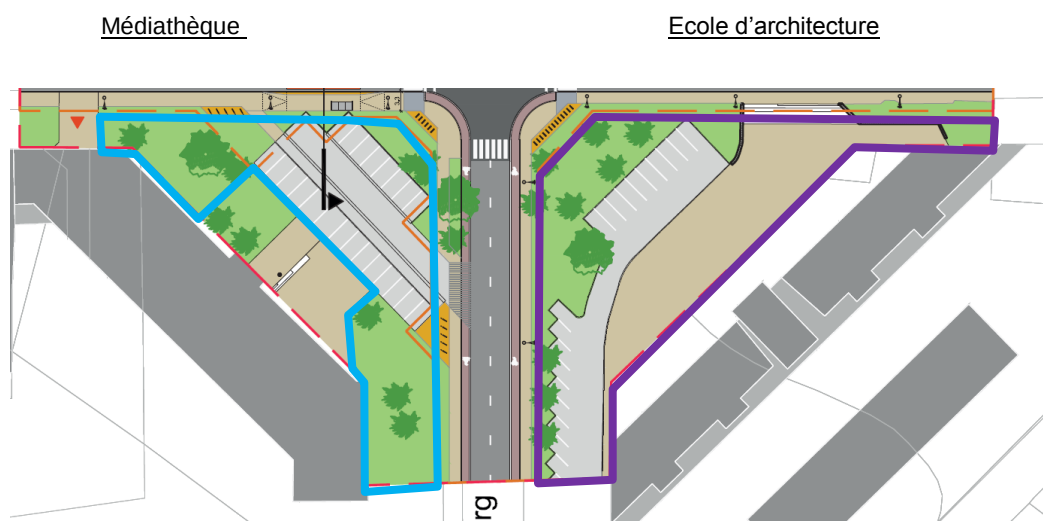
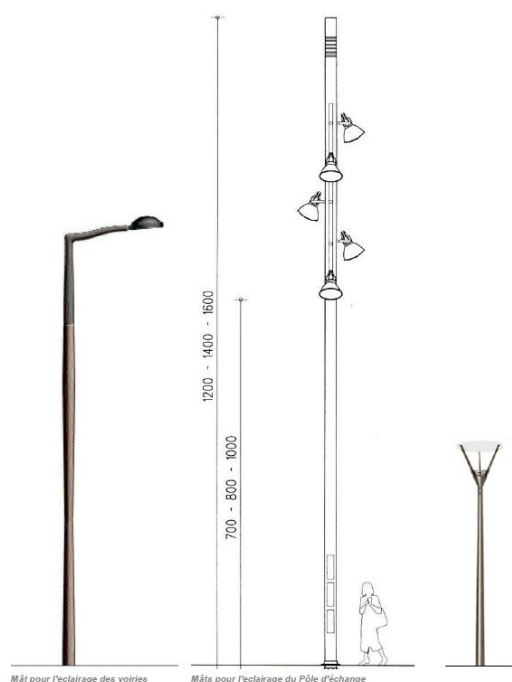


Figure 12 : Esplanades de la médiathèque et de l'école d'architecture

3.2 Mobiliers et matériaux

3.2.1 Eclairage



Différents types de candélabres seront mis en oeuvre pour apporter un niveau d'éclairage satisfaisant sur l'ensemble du site en fonction des usages.

Le mat central permettra d'éclairer l'îlot du pôle d'échange et les quais.

Figure 13 : Eclairage

3.2.2 Arceaux vélo et bancs

Le projet prévoit la mise en oeuvre d'arceaux vélos (environ 19 unités) et de bancs.

Les bancs seront répartis sur toute la surface de l'îlot principal du pôle d'échange et permettront l'attente des bus à l'ombre des arbres.

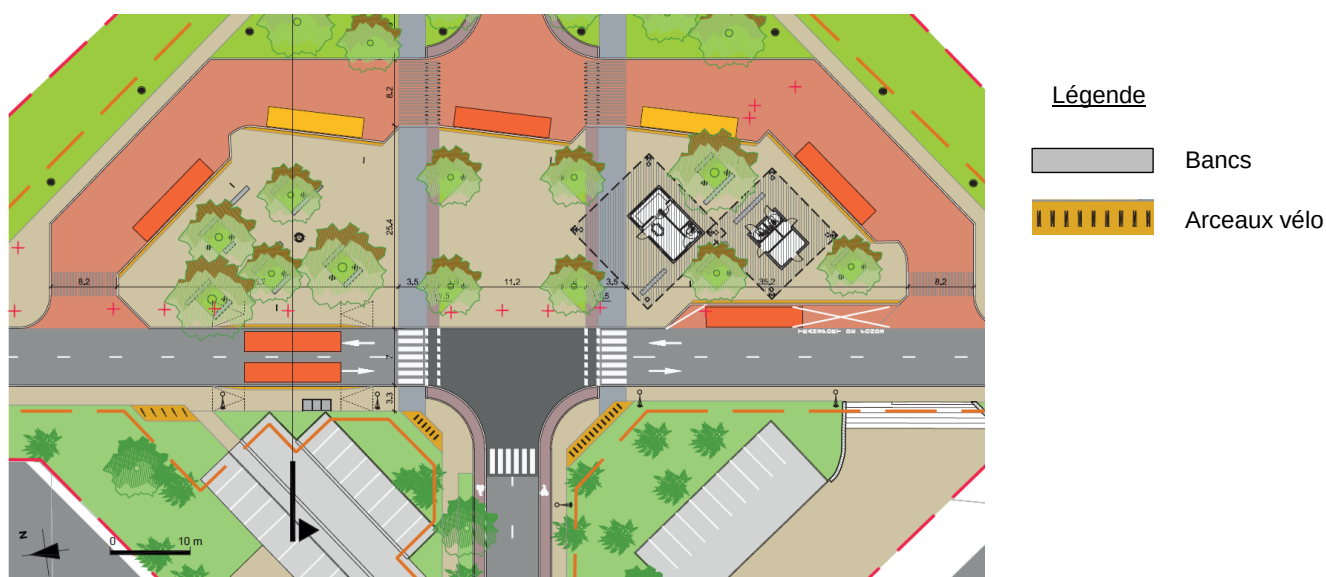


Figure 14 : Pôle d'échanges - bancs et arceaux vélo

3.2.3 Les revêtements

Le type de revêtement et leur couleur sera fonction des usages des surfaces. L'objectif est de différencier et sécuriser les circulations ;

- > Circulation douces (piétons et cycles) : béton désactivé et calade en galets ;
- > Circulations routière : enrobé noir ;
- > Circulations réservées aux transports en commun : enrobé rouge.



Béton désactivé



Calade en galets



Enrobé noir



Enrobé rouge

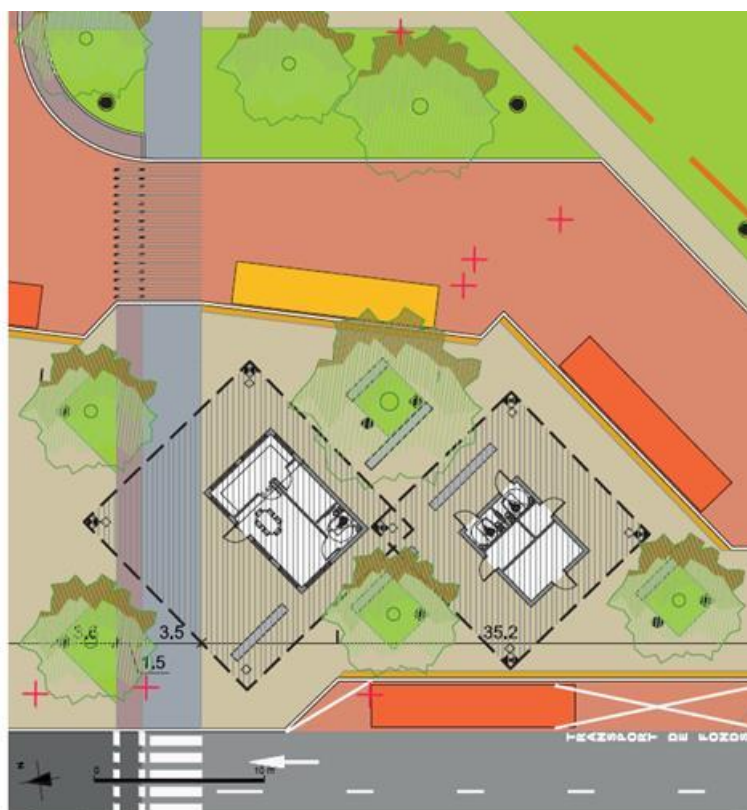
3.2.4 Totem bus

Chaque quai sera équipé d'un totem, qui permettra l'identification des lignes de bus affectées au quai et la présentation des fiches horaires des bus.



Figure 15 : Totem Kar'Ouest (à gauche) et Car Jaune (à droite)

3.2.5 Bâtiments du pôle d'échanges



Le projet comprend la réalisation de bâtiments d'une surface globale environ 65m² permettant d'accueillir des espaces voyageurs, des guichets, des bureaux pour les exploitants...

Le pôle d'échanges comprendra des toilettes publiques accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite.

Figure 16 : Bâtiments du pôle d'échange

Des auvents seront mis en oeuvre afin d'offrir aux usagers du pôle d'échanges de l'ombre et un abri en cas de pluie.



Figure 17 : Exemple d'auvent

3.2.6 L'aménagement paysager

Le projet comprend la plantation de nombreux arbres afin de favoriser l'ombrage des espaces publics.

Pour les essences, il a été distingué :

- > Les arbres "isolés" pour le pôle d'échanges;
- > Les arbres "en alignement" pour la voie nouvelle.

Arbres isolés pour le pôle d'échange :



Euphoria longan



Pongamia pinnata



Ficus retusa



Khaya



Jujubier

Arbre d'alignement pour la voie nouvelle :
Mantaly



Figure 18 : Aménagements paysagers

3.3 Organisation des circulations

3.3.1 Circulation modes doux

Le projet prévoit la création de trottoirs accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite et de pistes cyclables.

Le plan ci-dessous détaille les cheminements piétons (en rouge) et les aménagements cycles (en vert).

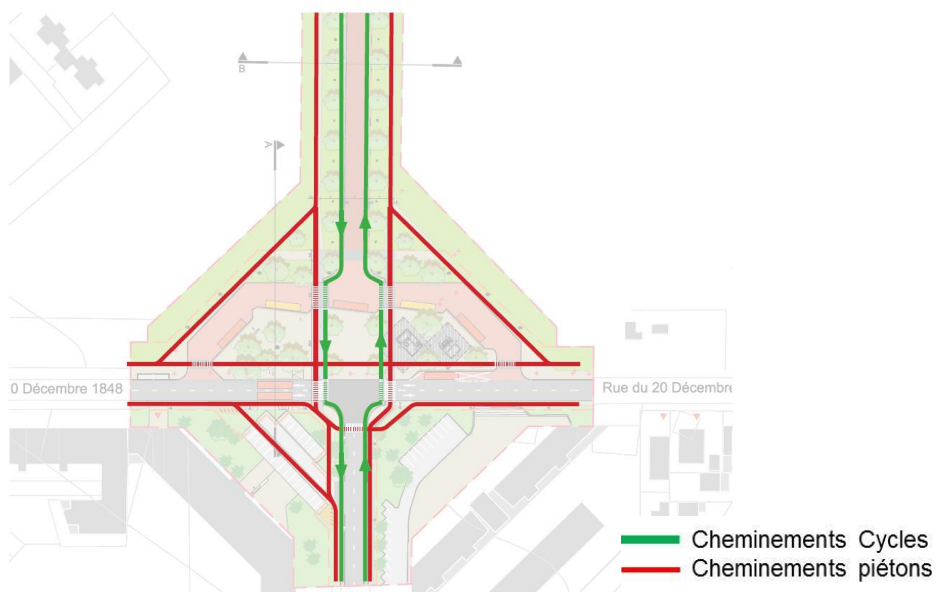


Figure 19 : Circulation des modes doux

3.3.2 Circulation routière

Le projet comprend la réalisation de voies réservées aux transports en commun afin de sécuriser leurs déplacements et d'augmenter leur performance : meilleure régularité du temps de parcours et fiabilité des heures de passage.

Le plan ci-dessous détaille les circulations des transports en commun (en magenta) et celles des autres véhicules (en bleu).

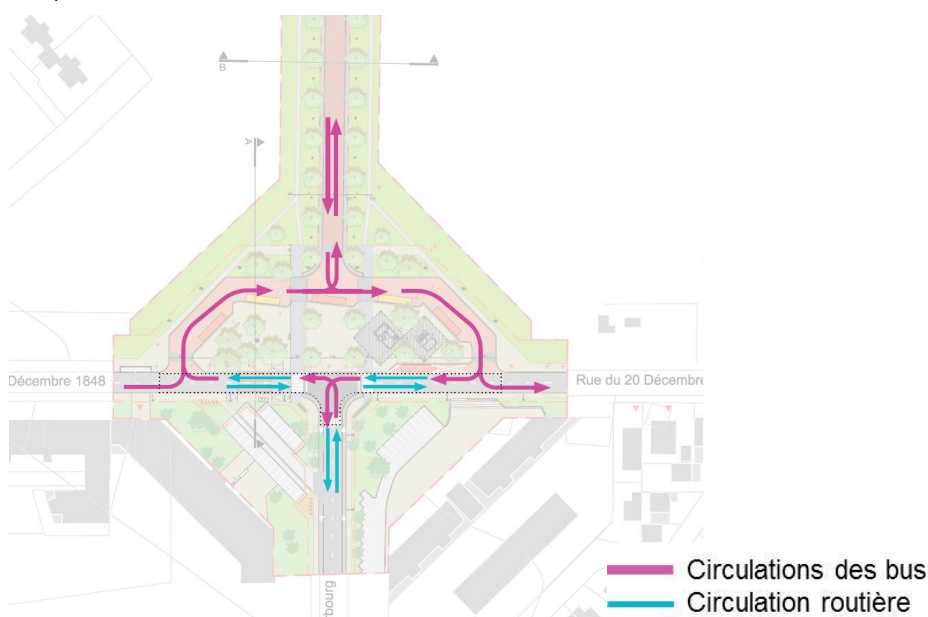


Figure 20 : Circulation routière

3.4 Mise en oeuvre des réseaux

3.4.1 Réseaux d'assainissement

Le projet prévoit la création de réseaux d'assainissement pour recueillir les eaux de la plateforme nouvellement imperméabilisée. Ces réseaux seront connectés au réseau principal de la Commune du Port au niveau du carrefour Rue du 20 décembre/ rue Eliad Laude.

Les plans ci-dessous précise ces aménagements hydrauliques.

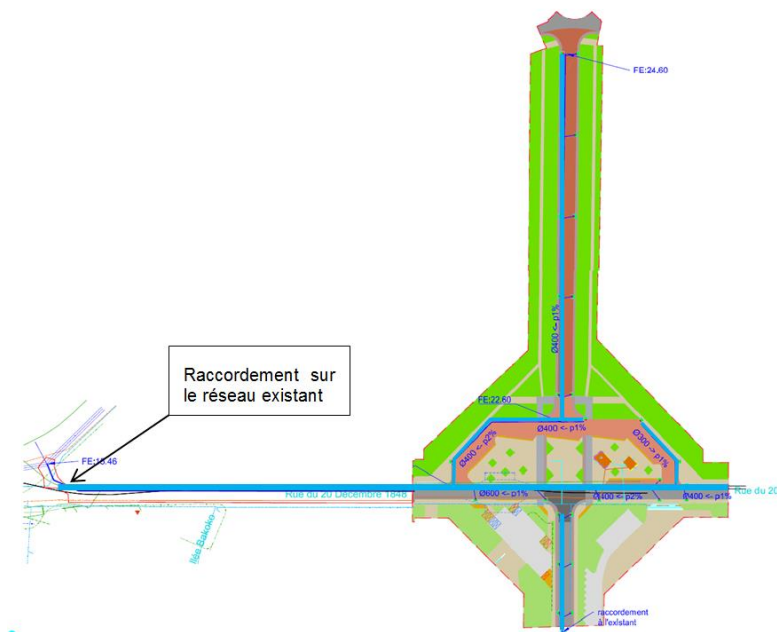


Figure 21 : Réseaux d'assainissement

3.4.2 Réseaux électriques

Un ensemble de réseaux électriques sera déployé pour alimenter :

- > Les bâtiments du pôle d'échanges ;
- > Les candélabres prévus dans le cadre du projet pour l'éclairage ;
- > Deux bornes foraines (en bleu ci-dessous) mises en oeuvre sur le pôle d'échange afin de pouvoir accueillir des activités d'animation sur la place Aimé Césaire.



Figure 22 : Position des bornes foraines

4 LE FONCTIONNEMENT DU POLE D'ECHANGES

Pour desservir un volume d'environ 2 000 voyageurs par jour, le pôle d'échanges accueillera 9 lignes du réseau Kar'Ouest et 2 ligne du réseau Car Jaune, soit 11 lignes au total.

Il est ainsi estimé un mouvement toutes les 5 minutes en moyenne au cours de la journée.

Les bus circuleront tous dans le même sens à l'intérieur des pôles d'échanges pour éviter les croisements. Ils accosteront sur des quais à redans dimensionnés pour limiter les espaces de vide entre la porte du bus et le nez du quai.

La sortie du pôle d'échange sera gérée par feux tricolores. Une priorité sera donnée au bus à la sortie du pôle d'échanges pour améliorer les temps de parcours.

Les lignes Car Jaune disposeront de deux quais spécifiques, en jaune sur le plan ci-dessous. Les autres quais seront utilisés par les lignes Kar'Ouest. L'affectation des lignes aux quais est effectuée en fonction de l'itinéraire et de la fréquence de passage de celle-ci.

Les lignes structurantes du réseau Kar'Ouest utiliseront les quais situés sur la rue du 20 décembre car elles sont en passage et auront ainsi un trajet direct.

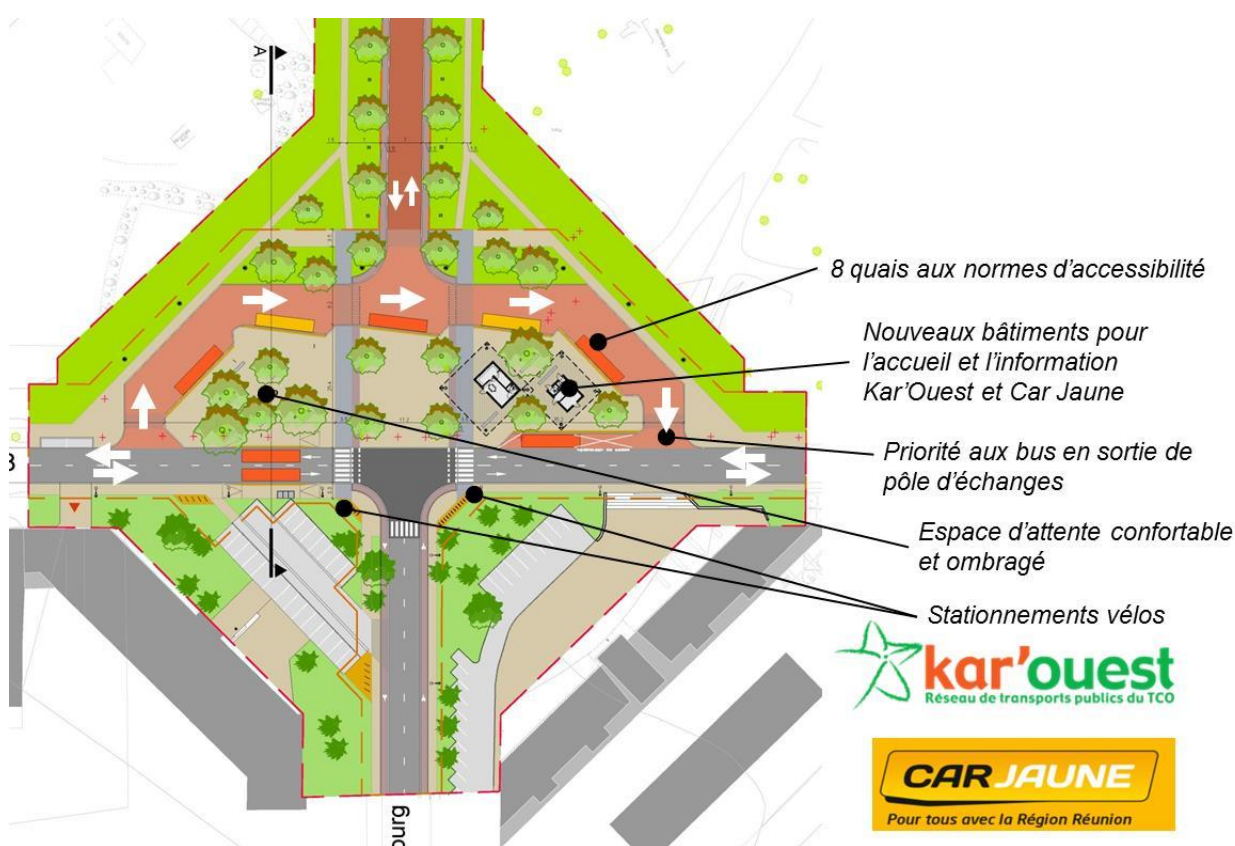


Figure 23 : Le fonctionnement du pôle d'échanges

COÛT DE L'OPERATION

5 COUT DE L'OPERATION

Le coût de l'opération est estimé à **5,4 M € HT** (décembre 2017) réparti comme suit :

- Travaux : **4,7 M € HT**,
- Etudes, autres frais et maîtrise d'œuvre : **0,7 M € HT**.

Le foncier situé sur l'emprise du projet est mis à disposition du TCO par la commune du Port.

Le détail du coût des travaux est le suivant, selon la décomposition par poste pour les projets d'infrastructures telles qu'établie par le CEREMA :

Postes	Montant en millier d'€ 2017 HT
Déviations Réseaux	241,4
Travaux préparatoires	654,5
Génie civil	29,9
Plateforme TCSP	816,8
Voirie (hors site propre) et espaces publics	1 048,2
Equipements urbains	611,2
Signalisation	220,0
Bâtiments	391,1
Courants faibles	315,7
Aléas sur travaux (8%)	346,3
TOTAL	4 674,9

Figure 24 : Le coût des travaux décomposé selon les postes du CEREMA

6 FINANCEMENT DU PROJET

Les financeurs prévisionnels du projet sont :



Les aides européennes seront sollicitées dans le cadre du Programme Opérationnel Européen 2014-2020 qui contribue à la stratégie de l'union en matière de croissance intelligente, durable et inclusive et à la réalisation de la cohésion économique, sociale et territoriale à la Réunion.

Le montant de l'aide versée s'élève à 80% des dépenses éligibles retenues pour le projet, répartis comme suit :

- Pour l'îlot central, les bâtiments et la plateforme bus du pôle d'échanges :
 - 70% versé par le fonds européen de développement régional (FEDER)
 - 10% de contrepartie nationale, versées par la Région Réunion

- Pour la voie nouvelle :
 - 60% versé par le fonds européen de développement régional (FEDER)
 - 20% de contrepartie nationale, versées par la Région Réunion

- Pour les aménagements urbains connexes en appui du pôle d'échanges :
 - 70% versé par le fonds européen de développement régional (FEDER)
 - 10% de contrepartie nationale, versées par la Région Réunion

Le solde des dépenses éligibles, soit 20%, est à la charge du TCO.

Par ailleurs, le Programme Opérationnel Européen 2014-2020 met en place des plafonds pour les subventions publiques perçues par le bénéficiaire. Ils sont de :

- 1,4 M€ pour l'aide versée par le fonds européen de développement régional (FEDER) pour les pôles d'échanges
- 3 M€ / km pour l'aide versée par le fonds européen de développement régional (FEDER) pour la voie nouvelle

Au stade des estimations actuelles, les aides prévisionnelles envisagées par le maître d'ouvrage sont concernées par les plafonds présentés ci-dessus.

Au-delà du Programme Opérationnel Européen 2014-2020, le TCO continue d'élargir la recherche de subventions pour consolider le plan de financement du projet.

PLANNING DE L'OPERATION

Le projet est actuellement au stade de l'Avant-Projet, qui est une phase d'étude permettant de définir les caractéristiques générales et particulières du projet et de confirmer la réalisation des objectifs suivis.

La phase d'Avant-Projet est suivie de la phase de PROJET qui détaille finement le projet, ses composants et ses quantités afin de préparer la rédaction des marchés de travaux. La durée de la phase de PROJET est de 4 mois pour le pôle d'échanges du Port, elle se déroulera à l'issue de la présente concertation préalable.

Les procédures réglementaires et l'obtention des autorisations d'urbanisme, auxquelles est soumis le projet, sont menées en parallèle en ces phases d'étude, suivant l'avancée de la définition du projet (permis de construire,...).

Suite la concertation et aux choix des entreprises, les travaux se dérouleront sur environ 1 an, du premier trimestre 2019 au premier trimestre 2020.

L'ouverture au public du pôle d'échanges est ainsi prévue au premier trimestre 2020.

Au-delà de la présente phase de concertation, des réunions d'informations seront organisées avant le démarrage des travaux pour détailler le déroulement du chantier et les mesures prises pour maintenir les usages et les accès existants.

Tous les riverains à proximité du site seront invités à ces réunions pour exprimer leurs demandes, leurs contraintes et leurs souhaits quant à l'organisation du chantier.

Enfin, les services du TCO et de la ville du Port resteront disponibles tout au long des travaux pour répondre à toutes les sollicitations exprimées.

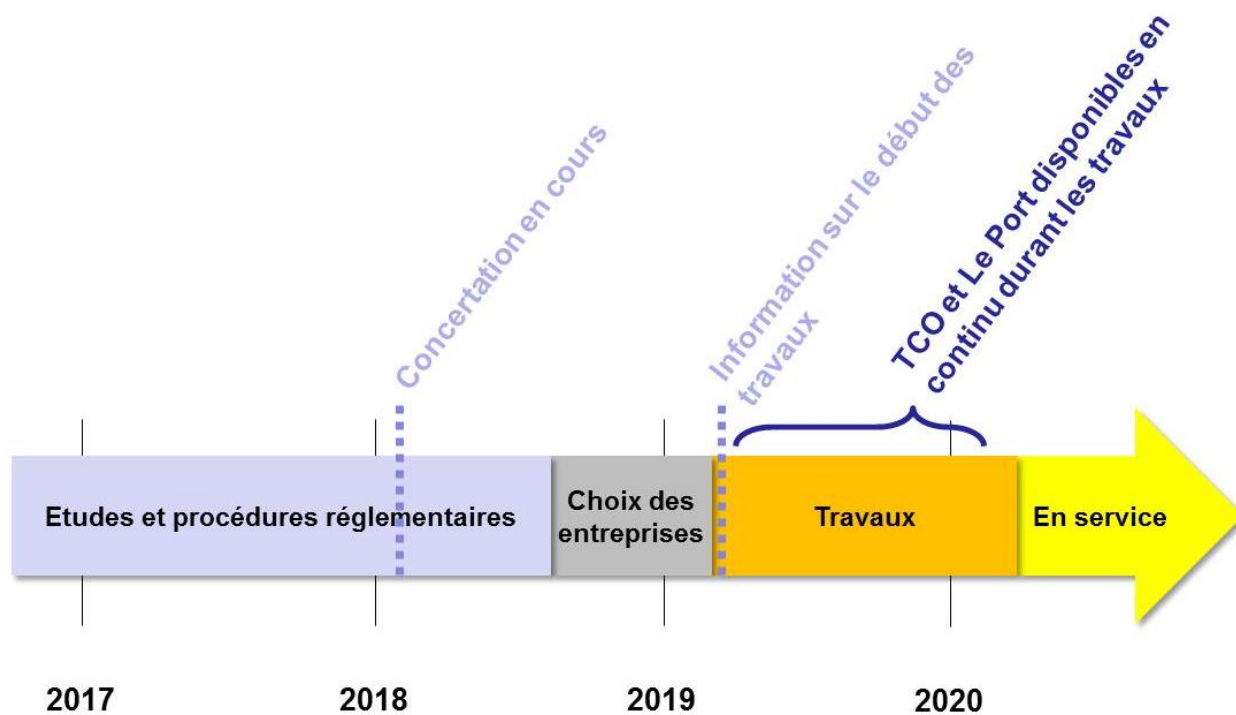


Figure 25 : Planning de l'opération

PERSPECTIVES DU PROJET

Aujourd'hui...



Demain....



Figure 26 : Perspectives - vue dans l'axe du mail de l'océan



Aujourd'hui...



Demain....



Figure 27 : Perspectives - vue sur l'ilot du pôle d'échanges





Figure 28 : Perspectives - vue sur le pôle d'échanges

