

RAPPORT N° 92/3-10  
au Conseil Municipal

OBJET

APPROBATION DU PROJET D'INFRASTRUCTURE EN SITE PROPRE

AUTORISATION D'ACQUISITIONS FONCIERES  
ET MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

Par Délibération du 15 décembre 1990, vous m'avez autorisé à lancer, dans le cadre du Contrat de Ville, une étude de faisabilité d'un axe prioritaire visant à l'amélioration des conditions de circulation des autobus du Réseau de Transports Dionysiens.

L'étude a été achevée en février 1992.

Les enjeux de l'axe prioritaire sont multiples. L'accent est mis sur la nécessité d'améliorer la desserte en transport en commun, la fréquence et la régularité des services de transport, l'accessibilité du Centre-Ville, d'assurer et de contribuer à la requalification des espaces urbains et enfin, de préfigurer ce qui pourrait être un axe structurant à l'échelle de l'ensemble du Nord de l'île.

Cet effort exceptionnel en faveur des transports en commun se traduirait par un investissement global de 266 500 000 F (valeur 1991) hors taxes dans les domaines des infrastructures routières, des équipements d'exploitation (abribus, arrêts de bus, système d'aide à l'exploitation, équipement des bus) des acquisitions foncières et des ouvrages concessionnaires.

La réalisation de l'axe prioritaire dans sa première phase entraînerait une économie de 4 000 000 F dans le bilan d'exploitation de 1995 à moyens constants, sans augmentation des conducteurs et véhicules.

L'étude de faisabilité du projet d'infrastructure en Site Propre est disponible en Mairie et consultable sur place.

Par ailleurs, dans le cadre de cette étude et afin d'accélérer la mise en oeuvre de ce dossier, compte tenu du nombre de propriétaires concernés, la Municipalité envisage de lancer dès maintenant la procédure d'expropriation et la mise à l'enquête publique du projet.

En conséquence, je vous demande :

- d'adopter le principe d'un axe prioritaire en Site Propre pour autobus sur l'axe C.D. 44 / Rue Maréchal Leclerc, tel qu'il a été défini dans l'étude de faisabilité ;

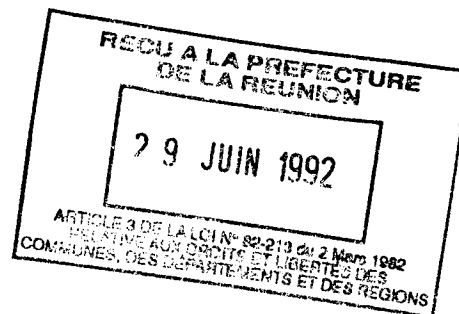
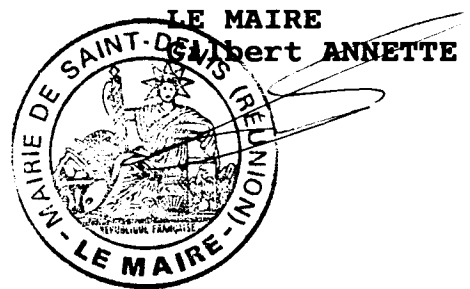
.../...

Approbation du projet  
d'infrastructure en Site Propre

Autorisation  
d'acquisitions foncières  
et mise à l'enquête publique

- de m'autoriser à procéder dès maintenant aux acquisitions foncières et notamment d'adopter le principe d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



DELIBERATION N° 92/3-10  
du Conseil Municipal  
en séance du samedi 20 juin 1992

OBJET

APPROBATION DU PROJET D'INFRASTRUCTURE EN SITE PROPRE

AUTORISATION D'ACQUISITIONS FONCIERES  
ET MISE A L'ENQUETE PUBLIQUE

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu la Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions, modifiée ;

Vu le Code des Communes ;

Sur le RAPPORT N° 92/3-10 du Maire ;

Vu le rapport de Mickaël NATIVEL, Adjoint, présenté au nom des Commissions Transport et Circulation, Travaux et Appels d'Offres, et Finances ;

Sur l'avis favorable desdites Commissions ;

**APRES EN AVOIR DELIBERE  
A L'UNANIMITE DES VOTANTS**

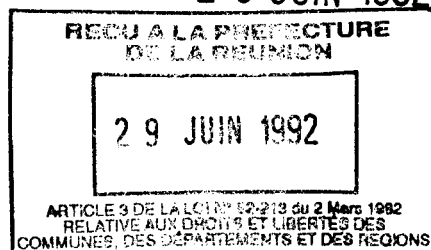
ARTICLE 1

Adopte le principe d'un axe prioritaire en Site Propre pour autobus sur l'axe C.D. 44 / Rue Maréchal Leclerc, tel qu'il a été défini dans l'étude de faisabilité.

ARTICLE 2

Autorise le Maire à procéder dès maintenant aux acquisitions foncières et notamment d'adopter le principe d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique.

Pour extrait certifié conforme,  
Fait à Saint-Denis, le 25 JUIN 1992



# LE GRAND AXE

ETUDE DE FAISABILITE  
 Février 1992

Vu par le Conseil Municipal de Saint-Denis  
 en séance du samedi 20 juin 1992  
 et annexé à la délibération n° 92/3-16

LE MAIRE  
 Gilbert ANNETTI



RECU A LA PREFECTURE  
 DE LA REUNION

29 JUIN 1992

ARTICLE 9 DE LA LOI N° 82-213 du 2 Mars  
 RELATIVE AUX DROITS ET LIBERTES  
 COMMUNES, DES DEPARTEMENTS ET DES ILES

CODRA

157 rue des Blains 92220 BAGREUX (1) 46.64.15.00  
 18 rue Jean Cocteau 97490 SAINTE-CLOTILDE (262) 21.37.20

CONTRAINTES Réunion

4 chemin des Longosses 97400 SAINT-DENIS (262) 10.62.83

SOFRETU

5 Avenue du Capitaine 97400 (1) 10.16.61.00

---

## RESUME ET PRINCIPALES CONCLUSIONS

---

Le projet d'un "Grand Axe" de transport en commun en site propre (TCSP) est inscrit dans le programme du Contrat de Ville.

### 1. Les enjeux du Grand Axe

Ils sont multiples, et notamment :

- **Améliorer la desserte en transport en commun**, afin non seulement d'offrir une qualité de service meilleure pour l'usager actuel, mais aussi d'attirer une clientèle nouvelle, aujourd'hui adepte de la voiture particulière.
- **Augmenter la fréquence et la régularité des transports en commun** afin d'en augmenter la fréquentation donc les recettes.
- **Améliorer l'accessibilité du centre ville** qui est congestionné par les véhicules particuliers.
- **Assurer l'ossature et un lien fort d'unité de la ville**, principalement avec les opérations actuelles de restructuration et de densification des quartiers que le Grand Axe traverse.
- **Contribuer à la requalification des espaces urbains**, et à une nouvelle image de la rue et de la ville.
- **Préfigurer ce qui pourrait être un axe structurant à l'échelle de l'ensemble du Nord de l'île.**

### 2. Le phasage de réalisation du Grand Axe

Plusieurs critères (faisabilité plus ou moins rapide, efficacité du service rendu, dynamique urbaine) ont conduit à préconiser plusieurs phases de réalisation du Grand Axe :

- **une première phase, réalisable d'ici à fin 1994** : c'est 2 600 m d'équivalent double sens de site propre qui seront aménagés du centre ville au carrefour du Butor, et plus à l'Est les abords et le parvis du lycée du Butor,
- **une deuxième phase, plus à l'Est, qui pourrait être réalisée de 1995 à 1998**. C'est 2 000 m supplémentaires qui seront aménagés, dont une partie correspond à l'achèvement de la portion comprise entre le carrefour du Butor et le carrefour Rambaud et l'autre partie du lycée du Butor jusqu'au Mail du Chaudron, où l'emprise de la voie sera élargie à 30 m.
- **Des phases ultérieures**, qui correspondent aux extensions Est et Ouest du Grand Axe ; là, les tracés restent à définir, en fonction des projets d'urbanisme à

l'Ouest du Centre et à l'Est de la ville et dans la perspective d'un projet de transport collectif en site propre à l'échelle régionale.

### 3. Interface transport urbain et transport interurbain

- **A court et moyen terme**, l'interface réside essentiellement :
  - au déplacement de la gare routière actuelle vers un site en prise directe à la fois sur la route du littoral et sur le Grand Axe,
  - à la possibilité de faire emprunter le TCSP par des lignes interurbaines, dans les limites de capacité et d'une bonne régulation.
- **A plus long terme** : l'interface pourrait être :
  - le prolongement du site propre vers l'Ouest et vers l'Est et par la suite, l'adoption de véhicules interurbains de grande capacité d'accueil.

### 4. Le grand axe et le reste du réseau urbain

- Au total, 8 lignes (5 urbaines et 3 desservant les écarts) originaires de l'Est de la ville vont emprunter la totalité du site propre
  - Les lignes qui desservent l'Ouest de la ville ne sont pas concernées directement par le TCSP ; dans le centre ville, elles circuleront sur une boucle Nord-Sud, où des points de correspondances avec le TCSP seront aménagés.
  - Des mesures ponctuelles de réorganisation du reste du réseau d'autobus sont portées au bilan.
- Enfin, d'autres points de correspondances entre TCSP et lignes des écarts seront aménagés : la future gare routière, le parvis du lycée du Butor (en première phase), le mail du Chaudron (en deuxième phase).

### 5. Le bilan de desserte

Près de la moitié de la population communale sera concernée directement ou indirectement par le site propre, dès la première phase.

En 1995, avec la réalisation de la première phase du TCSP, le temps de déplacement des usagers sera considérablement réduit ; en effet, le gain du au TCSP est d'environ 12 minutes pour un aller-retour. De plus la qualité de service

sera nettement améliorée grâce à la fiabilité des horaires, le bus n'étant plus soumis aux aléas de la circulation automobile.

#### 6. Bilan de stationnement

Dans le centre ville :

564 places de stationnement sur voirie seront supprimées par la mise en place du TCSP, mais dont une certaine proportion pourra être reconstituée :

- une trentaine de places seront reconstituées sur voirie
- une extension de la zone payante dans le centre permettra une meilleure rotation des places situées à proximité du TCSP.
- 800 places de stationnement publiques seront créées dans des parcs de stationnement, situés aux deux extrémités Est et Ouest du centre ville, pour répondre aux besoins croissants de stationnement et à la réaffectation de terrains servant actuellement de parkings de surface.

Enfin, en phase ultérieure, du stationnement longitudinal pourra être créé au fur et à mesure des alignements de façade dans la rue Maréchal Leclerc.

Dans la partie Est :

L'élargissement de la voie actuelle à 30 m, permet de reconstituer l'offre de stationnement actuelle.

#### 7. Bilan de circulation

Par rapport au plan actuel de circulation, la mise en place du TCSP nécessite les modifications de certains courants de circulation, qui correspondent d'ailleurs aux préconisations faites dans le PDU :

Ces modifications sont les suivantes :

- dans le centre ville, entre la rue Gasparin et la rue Gounod, la rue Maréchal Leclerc et une partie de la rue F. Guyon sont en rue mixte bus/piéton. Cette mesure ne devrait pas entraîner des conséquences majeures pour la circulation.

- la rue Maréchal Leclerc entre la rue Gounod et le carrefour du Butor est en sens unique en sortie du centre ville. L'entrée Est du centre ville se fera par la rue Général de Gaulle via la rue du Butor (élargie) ou via la route du littoral.

- au niveau du lycée du Butor, le trafic venant de l'Est est réparti sur la route Digue puis sur la rue L.Rambaud. Des aménagements de voirie seront réalisés pour permettre un accès depuis l'Est de la ville, au lycée du Butor et à la zone de Champ Fleuri.

- Pendant le chantier, des mesures pour garantir l'accès aux riverains, aussi bien en voiture que pour les piétons, notamment pour les commerces seront prises. Les organisations des chantiers tiendront compte des accès.

#### 8. Bilan Foncier

- En première phase de réalisation du TCSP, l'acquisition de terrain est de l'ordre de 5.000 m<sup>2</sup>.
- En deuxième phase de réalisation du TCSP, 24 600 m<sup>2</sup> de terrain doivent être acquis dont l'essentiel correspond à des terrains nus. Une étude de détail doit permettre de déterminer la possibilité à certains endroits de garder et ce pendant un certain temps une emprise foncière légèrement réduite, en attendant la libération du foncier nécessaire. L'étude de détail permettra de dégager les économies possibles pour la deuxième phase.

Il est à noter que ce bilan n'a pris en compte que les surfaces minimum à acquérir pour insérer le TCSP et non la totalité de la superficie des parcelles touchées par le TCSP.

#### 9. Actions d'accompagnement

Afin de rendre le plus attractif possible le transport en commun et de valoriser l'espace qu'il emprunte, le projet de transport collectif en site propre doit s'accompagner d'une réflexion sur le mobilier urbain qui lui est lié.

Les actions d'accompagnement peuvent être :

- le traitement du revêtement de la chaussée du TCSP;
- le traitement des séparateurs (bac à fleurs, revêtement particulier);
- la mise en place de passage piétons à chaque arrêt;
- la création d'un mobilier spécifique au TCSP.

## 10. Evaluation économique

Le bilan économique montre qu'en 1995, avec le TCSP, on attirera 900000 voyages supplémentaires par rapport à la même année sans TCSP, avec une offre en véhicules x kilomètres inférieure (2,73 millions V x K au lieu de 2,83 millions V x K).

Ainsi le bilan économique estimé en francs 1991 entrainera avec la mise en place du TCSP une économie de 4,1 MF, sur les insuffisances de recettes par rapport à la même année sans le TCSP. (cette économie est compté hors amortissement, mais TVA comprise).

La mise en service de la deuxième phase, entrainera un trafic supplémentaire de 750 000 voyages annuels, le trafic global atteignant 1 1,35 millions de voyages ; toutes choses égales par ailleurs.

Ainsi pour l'année 1999, une économie de 2,8 MF supplémentaires (francs 1991) sera observée, économie liée à des recettes supplémentaires, dues au nouveau trafic.

Les coûts d'investissement tiennent compte des acquisitions foncières, des mesures d'accompagnement, de l'achat d'un système d'aide à l'exploitation et des coûts infrastructure. Il n'y figure pas le matériel roulant: en effet le projet est conçu à parc de matériel constant, l'amélioration quantitative de l'offre étant réalisée essentiellement grâce aux gains de productivité externe.

- Le coût total de la première phase du TCSP est de 113 MF francs 1991 (hors taxe), soit 38 MF par km.(1)
- Le coût total de la deuxième phase du TCSP est de 148 MF francs 1991 (hors taxe), soit 57 MF par km.
- Au total, le coût des deux premières phases de TCSP est de 261 MF francs 1991 (hors taxe), soit 47 MF par km.(1)

---

(1) non compris les coûts de la climatisation des bus et de la campagne publicitaire de lancement du TCSP  
(1)

## 11. Le plan de financement

La faisabilité financière du projet a été testée à travers plusieurs scénarios :

- un scénario "au fil de l'eau" (sans TCSP) à titre de situation de référence
- un scénario de mise en service de la première phase du TCSP fin 1994, sans deuxième phase dans les 25 ans.
- deux scénarios bâtis sur la mise en service de la première phase 1994 et la deuxième phase fin 1998; ces deux scénarios se distinguent par les hypothèses d'évolution du taux du versement transport.

Les conclusions sont :

Le scénario de référence "fil de l'eau" fait apparaître dès 2 000, un recours significatif à l'imposition locale (40 F/an et par habitant), pour couvrir l'insuffisance de recettes.

Pour les autres scénarios et avec une subvention de 20 % de l'Etat sur l'investissement, les résultats montrent que le coût d'infrastructure peut être entièrement couvert par une augmentation limitée du versement transport. Les investissements prévus ne prennent pas en compte un accroissement du parc actuel de véhicules.

La réalisation d'un TCSP à Saint-Denis apparaît comme un investissement souhaitable n'entraînant à court terme aucune conséquence néfaste sur les finances locales, et à long terme se traduisant par un gain appréciable.

Pour les scénarios qui envisagent de relever petit à petit le taux de versement transport à 1,6 % ou 1,75 % pour financer la première et la deuxième phase du TCSP, la subvention de l'Etat apparaît tout à fait utile, car sans elle, la fiscalité par habitant imputable aux transports collectifs serait de 20 à 50 F (valeurs francs 1991) et d'autres développements des transports collectifs (phases ultérieures) seraient très difficilement envisageables.