

**RAPPORT N° 93/4-35
au Conseil Municipal**

OBJET :

ACCORD DE PRINCIPE SUR L'ADHESION DE LA VILLE DE SAINT-DENIS AU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES DU SCHEMA GLOBAL DE DEPLACEMENTS.

Depuis 1991, le Conseil Général en partenariat avec le Conseil Régional et l'Etat et en association avec les communes, autorités organisatrices de transports urbains, se sont engagés dans une réflexion à moyen et long terme portant sur les problèmes de déplacements à l'échelle du Département de la Réunion.

L'étude intitulée Shéma Global de Départements (S.G.D.) a été confiée au groupement SOFRETU - CODRA - C.G.E.A. - TRANSCET et dont le rapport final a été remis en Mars 1993.

Le suivi du Shéma Global de Départements s'est articulé autour d'un comité de pilotage "politique" réunissant la Région, le Département, et les communes représentés par trois conseillers régionaux, trois conseillers généraux et un représentant de chacun des cinq périmètres de transport urbain, et d'un comité technique constitué des services techniques des collectivités et de la DDE, pilote de l'opération.

Cette étude a fait l'objet d'une présentation à la Mairie de Saint-Denis le 10 Septembre 1992 en présence des commissions municipales compétentes et d'un colloque le 29 Avril 1993 (les déplacements aujourd'hui) associant tous les acteurs concernés par la politique des déplacements.

Les aspects importants du Shéma Global de Déplacements sont les suivants :

- * connaissance des flux de déplacements actuels sur l'ensemble du territoire ;
- * projection sur un période de 20 ans des grandes tendances en liaison avec l'évolution de la démographie et de la motorisation des ménages et appréciation des conséquences sur les activités économiques et sociales et sur le shéma de desserte tant en transport individuel qu'en transport collectif ;
- * proposition de moyens à mettre en place et des investissements nécessaires pour satisfaire la demande en transport et infléchir les tendances négatives à l'horizon 2010 ;
- * élaboration d'un compte régional de transport à partir duquel des propositions ont été faites, impliquant une réforme du système actuel de financement (transformation du FIR en FIT, taxe additionnelle, Versement Transport) ;
- * création d'un Syndicat Mixte d'Etudes concernant la conurbation Nord de l'île, afin d'étudier la faisabilité d'un transport en site propre reliant les communes de Saint-Paul, le Port, la Possession, Saint-Denis, et Sainte-Marie.

Cette formule de coopération intercommunale ne remet pas en cause le partage des compétences dévolues aux diverses institutions par la loi d'orientation des transports intérieurs (L.O.T.I.), mais permet de traiter les problèmes ne pouvant être résolus à l'échelon de chacun des membres, par exemple les interfaces urbains-interurbain, les plateformes d'échanges, et la complémentarité des modes de transport.

L'installation du Syndicat Mixte suppose l'adhésion des collectivités concernées ainsi qu'une participation financière à son fonctionnement.

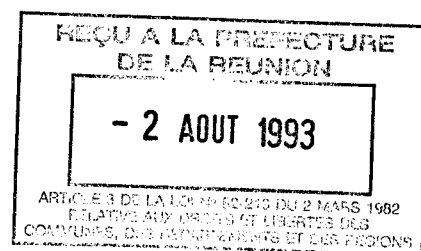
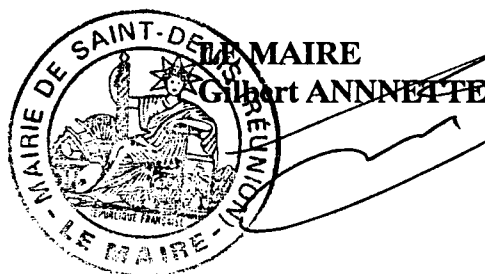
Dans un premier temps il s'agit de décider du principe de l'adhésion de la Ville de Saint-Denis, Autorité Organisatrice de transports urbains, au futur Syndicat Mixte.

Le S.G.D. qui constitue la référence complémentaire du S.A.R. en matière de développement du système de transport, prends également en compte les projets communaux de transports collectifs, en l'occurrence le transport en site propre de Saint-Denis qui pourrait à terme s'intégrer dans le "site propre régional", lui ouvrant par là même de nouvelles perspectives (techniques et financières).

Par conséquent, je vous demande :

- D'approuver le principe de l'adhésion de la Ville de Saint-Denis au futur Syndicat Mixte d'Etudes sous réserve de l'acceptation du montant de sa participation et de sa représentation au sein du comité syndical.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



DELIBERATION N° 93/4-35
du Conseil Municipal
en séance du Samedi 24 Juillet 1993

OBJET :

ACCORD DE PRINCIPE SUR L'ADHESION DE LA VILLE DE SAINT-DENIS AU SYNDICAT MIXTE D'ETUDES DU SCHEMA GLOBAL DE DEPLACEMENTS.

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu la loi n° 82.213 du 2 mars 1992 relative aux droits et libertés des Communes, des Départements et des Régions modifiée ;

Vu le Code des Communes ;

Sur le RAPPORT N° 93/4-35 de Monsieur le Maire ;

Vu le rapport de Mickaël NATIVEL, 6ème Adjoint/Adjoint Spécial MONTAGNE 8E KM, présenté au nom des Commissions Transport/Circulation et Finances ;

Sur l'avis favorable desdites Commission.

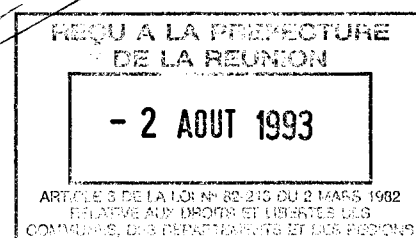
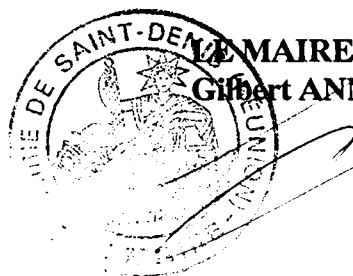
APRES EN AVOIR DELIBERE
A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ARTICLE UNIQUE

Approuve le principe de l'adhésion de la Ville de Saint-Denis au futur Syndicat Mixte d'Etudes sous réserve de l'acceptation du montant de sa participation et de sa représentation au sein du comité syndical.

Pour extrait certifié conforme
Saint-Denis, le

30 JUIL. 1993

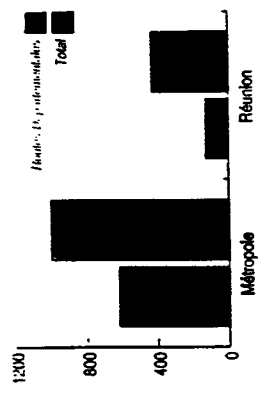


LE SCHEMA GLOBAL DES DEPLACEMENTS



LE CONSTAT

km de routes pour 100 000 habitants



L'OFFRE

Une voirie de qualité mais un réseau secondaire peu étendu et peu maillé (Routes Départementales).

Des transports collectifs urbains à St Denis et dans les communes du SIVOMR et plus récemment au Tampon et à St Paul.

Des lignes interurbaines structurantes sur le littoral, un service médiocre voire inexistant ailleurs, complété par des taxis collectifs.

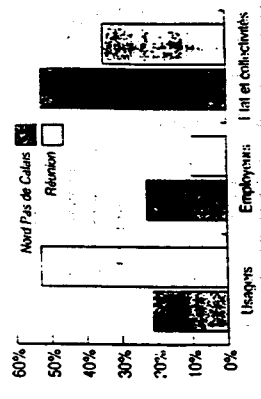
LE FINANCEMENT

Avec près de 10 000 francs par an et par habitant (fonctionnement et investissement), toutes participations confondues (Etat, collectivités, ménages, usagers, entreprises), le niveau de dépenses est comparable à la Métropole.

Mais, les dépenses de voirie atteignent le double. A l'inverse, les dépenses pour les transports en commun sont très faibles. Par contre, la part prise en charge par l'usager est plus élevée qu'ailleurs.

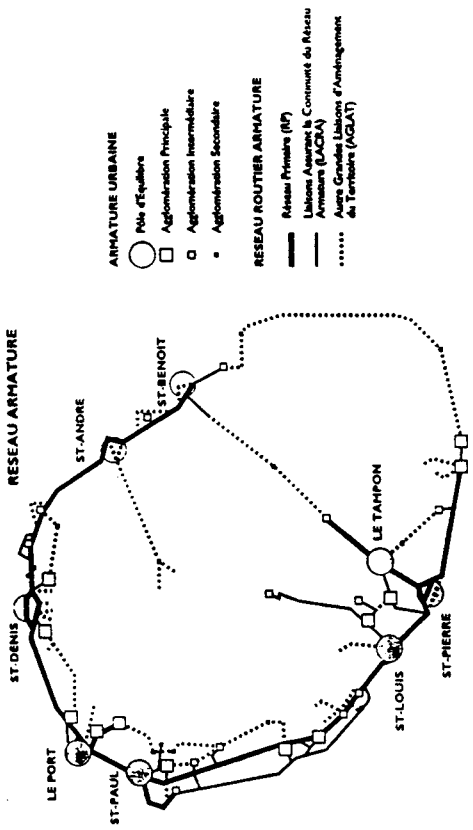
Une taxe sur les carburants alimente un Fonds d'Investissement Routier (FIR) qui est exclusivement affecté à la voirie.

Financement des transports collectifs

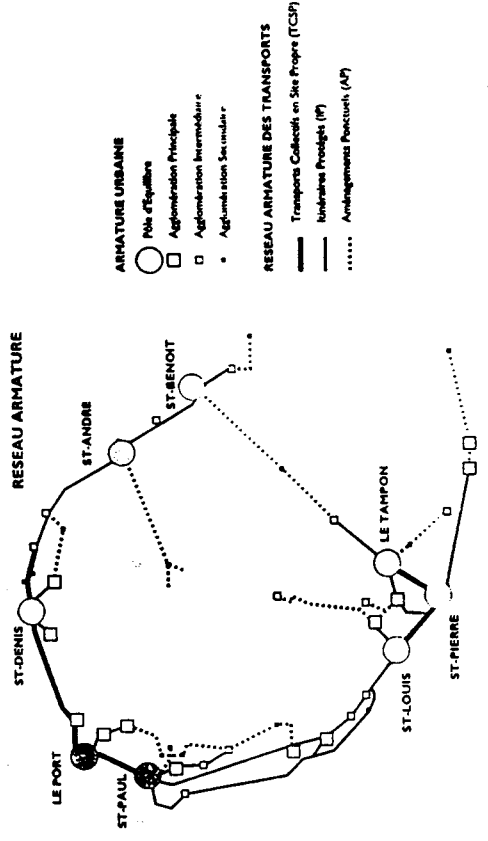


LES DEPLACEMENTS DEMAIN

SCHEMA DIRECTEUR DE VOIRIE



SCHEMA DIRECTEUR DE TRANSPORTS COLLECTIFS



1233

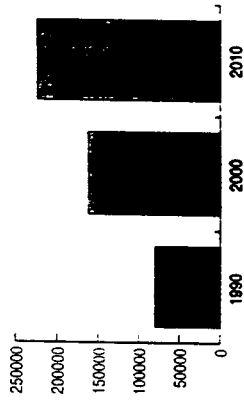
DEPLACEMENTS

Les déséquilibres spatiaux du développement entraînent une forte mobilité de la population motorisée : deux fois plus de déplacements inter-communaux qu'en Métropole.

Par contre, du fait de l'insuffisance du réseau des transports en commun, les "captifs" - personnes sans moyen de transport individuel à leur disposition (70 % de la population) se déplacent 15 fois moins que les autres.

Sous l'effet de la croissance de la démographie et surtout de celle des ménages motorisés, la demande potentielle motorisée sera multipliée par 1,8 en 2000 et par 2,1 en 2010.

Nombre de ménages motorisés



LE DIAGNOSTIC

SUR LES BESOINS DE DEPLACEMENTS

Malgré la réalisation de l'ensemble des aménagements routiers prévus au Parti d'Aménagement à Long Terme (PALT) des routes nationales, les simulations effectuées montrent que plus de 45 000 déplacements en l'an 2000 et plus de 110 000 en 2010 ne pourront être écoulés par le réseau routier envisagé.

Il n'apparaît ni souhaitable, ni techniquement et financièrement envisageable de satisfaire la totalité de la demande potentielle par le seul transport individuel et de laisser à l'écart la population captive. Un développement des transports en commun s'avère indispensable.

SUR LE FINANCEMENT

L'érendue des besoins implique une réforme du système de financement actuel avec participation de l'Etat et de la Région au financement des transports collectifs aux côtés du Département.

SUR L'ORGANISATION INSTITUTIONNELLE

Le partage actuel des compétences et des modalités entre les différentes collectivités nuit à la nécessaire vision globale des problèmes de déplacements, à la cohérence du système de transports et à la complémentarité des modes et des réseaux.

Qu'est ce ?

Le PALT :

Parti d'Aménagement à Long Terme des routes nationales définit les caractéristiques souhaitables du réseau à l'horizon 2010 (déviation d'agglomération, routes neuves à 7 m ou 2 x 2 voies, élargissement...)

Le FIR :

Fonds d'Investissement Routier, alimenté par la taxe sur les carburants - 800 millions de francs - est répartie entre la Région, le Département et les Communes ; le FIR est affecté exclusivement au financement de la voirie.



LES PROPOSITIONS

EN MATIERE DE FINANCEMENT

Le Fonds d'Investissement Routier (FIR) devrait être transformé en Fonds d'Investissement Transport (FIT) et la répartition entre les collectivités devrait pouvoir évoluer en fonction des besoins dans le cadre d'une programmation pluriannuelle des investissements.

Une taxe additionnelle sur les carburants pourrait être envisagée et son produit affecté au financement des transports collectifs.

EN TERMES D'ORGANISATION

Il convient de regrouper, au sein d'un Syndicat Mixte, la Région, le Département et les Communes ou leurs groupements pour gérer ensemble les aspects qui ne peuvent être correctement traités au niveau de chaque collectivité.

EN MATIERE DE DESERTE

A partir de l'estimation quantitative des besoins de déplacements et d'une analyse multicritère qui tient compte de l'armature urbaine régionale, de l'aménagement du territoire, du développement économique et de la lutte contre l'exclusion, un Schéma Directeur Global des Transports a été établi.

Il comprend un réseau armature et un réseau de desserte locale.

SCHEMA DE VOIRIE

Le réseau armature de voirie comprend :

- le «Réseau Primaire» qui répond aux principaux besoins de déplacements, dessert les pôles d'équilibre et les pôles principaux,
- les «Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Armature» (LACIRA) qui connectent les agglomérations intermédiaires à ce réseau primaire,
- les «Autres Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire» (AGLAT) pour les agglomérations secondaires.

SCHEMA DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Toutes les voiries sont utilisables par les transports collectifs dont le réseau armature est classé en :

- Transport en Commun en Site Propre (TCSP), assuré dans l'immédiat par des autocars mais susceptible d'évoluer, à terme, vers un mode ferroviaire,
- Itinéraires Protégés (IP),
- Itinéraires bénéficiant d'Aménagements Pour tous (AP).

Pour chaque type de liaisons, un niveau de service a été défini en fonction du rang des agglomérations desservies. Dans les zones les moins denses où les lignes régulières de bus ne sont pas justifiées, des lignes de taxis collectifs organisés ou des dessertes à la demande pourront être mises en place.

Les réseaux armatures de voirie et de transports collectifs sont visualisés sur les cartes et jointes.

Les aménagements nécessaires à la réalisation du Schéma Directeur ont été évalués à 11,7 milliards de francs dont 8 milliards pour la voirie (5,2 déjà prévus au PALT par la Région) et 3,7 pour les transports en commun, matériel-incluant compris.