

RAPPORT N° 96/4-11
au Conseil Municipal

OBJET

APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DU TCSP
ET DU RESEAU DE TRANSPORT

Lors du vote du Rapport n° 95/6-16 en séance du 15 décembre 1995, une précision supplémentaire avait été apportée s'agissant des études du TCSP. En effet, la Ville a engagé une nouvelle réflexion intégrant un certain nombre d'orientations, fondées sur quatre leviers complémentaires, constitutifs d'une véritable politique d'aménagement urbain, et qui sont les suivants :

- une politique d'urbanisme plus structurante, afin de rechercher une meilleure cohérence dans la localisation des différentes fonctions urbaines (requalification des espaces, notamment) ;
- une politique de circulation plus contrainte, afin de canaliser et de hiérarchiser les différents types de flux ;
- une politique de stationnement capable de mettre en adéquation un parc redimensionné en surface et en ouvrage, sans toutefois réduire l'usage de la Ville ;
- une politique de transport capable d'être la vitrine d'une agglomération fluidifiée et accessible dans le cadre d'un "Projet de Ville".

Par ailleurs, l'expertise du projet initial du TCSP s'inscrit dans une approche multicritères, tenant compte à la fois du système global des déplacements, de l'intermodalité et des échanges entre les réseaux de transport.

La recherche des interdépendances entre ces différents volets complémentaires d'une politique urbaine, a conduit l'autorité organisatrice à mettre en oeuvre un Schéma Directeur cohérent, dans lequel figurent les choix techniques du TCSP, son insertion dans l'aménagement urbain, les adaptations du réseau Saint-Denis Bus dans le prolongement de l'axe structurant et enfin l'évaluation économique et financière du projet global.

Cet effort exceptionnel en faveur du transport collectif se traduirait par un investissement de 220 000 000 F (FF HT valeur 1995, soit 240 900 000 F TTC) dont le détail est présenté dans le document en annexe, intitulé "Schéma Directeur du TCSP et du Réseau de Transport".

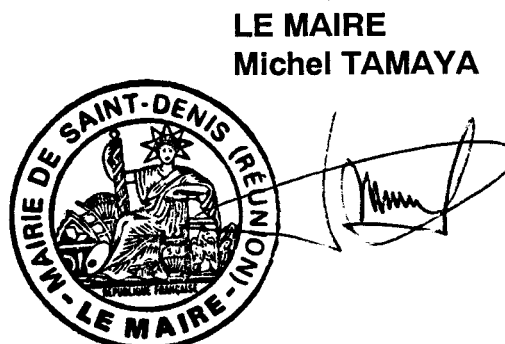
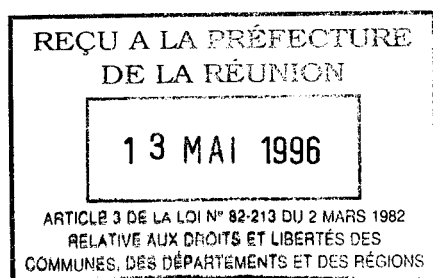
RAPPORT N° 96/4-11

Enfin, le montage financier et la mise en oeuvre opérationnelle de ce projet majeur prévoit un financement de l'Etat (Ministère des Transports), dans le cadre d'un nouveau Contrat de Modernisation des Transports Urbains, dont il faut négocier les conditions techniques et financières.

Je vous demande, en conséquence :

- d'approuver le "Schéma Directeur du TCSP et du Réseau de Transport" ;
- de m'autoriser, sur la base de ce document, à engager avec l'Etat (Ministère des Transports) les négociations portant d'une part sur une convention de financement du TCSP de Saint-Denis et d'autre part sur un nouveau Contrat de Modernisation des Transports Urbains pour tout ce qui relève de l'amélioration, de la qualité et de la productivité des transports urbains, conformément à la Circulaire du 21 décembre 1994 relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province ;
- de m'autoriser également à solliciter toute subvention liée à ce type de projet, et notamment les subventions européennes.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



DELIBERATION N° 96/4-11
du Conseil Municipal
en séance du vendredi 10 mai 1996

OBJET

APPROBATION DU SCHEMA DIRECTEUR DU TCSP
ET DU RESEAU DE TRANSPORT

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° 96/4-11 du Maire ;

Vu le rapport de Mickaël NATIVEL, 2ème Adjoint au Maire, présenté au nom des Commissions Aménagement, Vie Quotidienne, et Entreprise Municipale / Finances ;

Sur l'avis favorable desdites Commissions :

APRES EN AVOIR DELIBERE
A L'UNANIMITE DES VOTANTS

ARTICLE 1

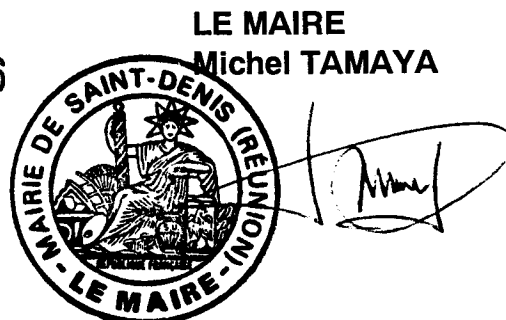
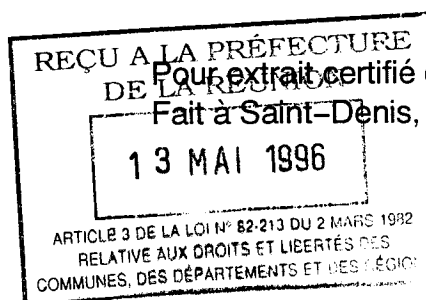
Approuve le "Schéma Directeur du TCSP et du Réseau de Transport".

ARTICLE 2

Autorise le Maire, sur la base de ce document, à engager avec l'Etat (Ministère des Transports) les négociations portant d'une part sur une convention de financement du TCSP de Saint-Denis, et d'autre part sur un contrat de modernisation des transports urbains pour tout ce qui relève de l'amélioration de la qualité et de la productivité des transports urbains, conformément à la Circulaire du 21 décembre 1994 relative aux aides de l'Etat aux transports collectifs de province.

ARTICLE 3

Autorise le Maire à solliciter toute subvention liée à ce type de projet, et notamment les subventions européennes.

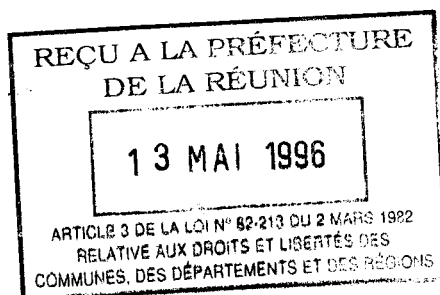


SCHEMA DIRECTEUR TCSP

RESEAU DE TRANSPORT DE SAINT-DENIS

Vu par le Conseil Municipal de Saint-Denis
en séance du vendredi 10 mai 1996
et annexé à la Délibération n° 96/4-11

LE MAIRE
Michel TAMAYA



SOMMAIRE

CHAPITRE I : LE NECESSAIRE RECENTRAGE DU PROJET	2
1. LE TCSP AU SERVICE D'UN PROJET DE VILLE	2
2. INSERER LE PROJET DANS UNE POLITIQUE URBAINE AMBITIEUSE	3
4. REVALIDER LES CHOIX TECHNIQUES FONDAMENTAUX	4
CHAPITRE II : LES ORIENTATIONS PROPOSEES	5
1. L'AXE CHAUDRON/BUTOR/OCEAN	5
2. LE SITE OCEAN	6
3. L'ENTREE DE L'HYPERCENTRE OCEAN/GOUNOD	6
4. L'HYPERCENTRE ET LA ZONE PIETONNE	7
5. LES POLES DE CENTRALITE PERIPHERIQUES	7
6. L'IMPLICATION DU TCSP SUR LE RESEAU DE SURFACE EN CENTRE VILLE	8
CHAPITRE III : LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE	
1. DES MAITRISES D'OEUVRE SEPARÉES ET COORDONNÉES	9
2. LE RÔLE DE LA SEM MANDATAIRE	10
CHAPITRE IV : EVALUATION FINANCIERE PREVISIONNELLE	11
1. DESCRIPTIF DES AMENAGEMENTS	11
2. EVALUATION FINANCIERE GLOBALE DU PROJET	15
3. CADRAGE ET FINANCEMENT DU PROJET	17

I- LE NECESSAIRE RECENTRAGE DU PROJET

I-1. LE TCSP AU SERVICE D'UN PROJET DE VILLE

La ville de St Denis connaît depuis plusieurs années une mutation significative avec un développement longitudinal vers l'Est de l'agglomération et une urbanisation croissante des pentes de la montagne. Ce mouvement se combine à une volonté de réappropriation de la façade maritime et de redynamisation du centre ville.

Malgré de nombreux dysfonctionnements persistants, cette dynamique se développe selon deux axes d'aménagement : une meilleure structuration des espaces (Chaudron, Champ fleuri, secteur Bonnier, Ste Clotilde...) et une recherche de hiérarchisation des grandes fonctions urbaines.

Ce développement est rendu nécessaire pour deux raisons majeures :

- une pression démographique importante
évolution population 1982/1990 : + 12 %
- des contraintes foncières inhérentes à la localisation géographique du site
(morcellement dû aux ravines qui conditionne largement la localisation des pôles de développement)

Par ailleurs, ces évolutions devraient naturellement conduire à court terme à une intercommunalité avec les communes avoisinantes.

Dans cette dynamique, le centre ville de St Denis doit s'imposer comme un élément pivot de cette recomposition afin d'affirmer sa centralité pour mieux écarter le risque d'une dislocation territoriale qui conduirait à une inévitable désintégration sociale.

Pour ce faire, quatre leviers , constitutifs d'une véritable politique d'aménagement urbain, doivent être actionnés en terme de :

- 1) politique d'urbanisme
meilleure cohérence dans la localisation des différentes fonctions urbaines
- 2) politique de circulation
canalisation et hiérarchisation des différents types de flux,
- 3) politique de stationnement
dimensionnement du parc , site d'implantation, tarification
- 4) politique transport
accessibilité et fluidité de la ville, vecteur de communication

Dans cette approche multicritère, le TCSP constitue un outil capable de remplir une véritable mission d'aménagement au delà de sa fonction première et son impact direct (redynamisation du réseau) et induit (revalorisation des espaces) dépend étroitement de son niveau d'intégration dans la politique urbaine.

C'est à cette condition que le réseau de St Denis s'émancipera de sa vocation strictement commerciale et sociale qui le caractérise encore aujourd'hui.

La recherche des interdépendances entre les 4 principaux leviers de la politique urbaine, doit s'inscrire dans la programmation suivante :

- définition dans les 18 mois à venir d'un schéma directeur cohérent
- réalisations par étapes successives avec un délai d'impact réaliste qui se situe entre 3 et 5 ans.

Au regard du débat actuel sur la recomposition des espaces régionaux, il importe d'apprécier le niveau d'interrelation entre le projet de ville à court/moyen terme et les perspectives d'aménagement microrégional, à plus long terme.

S'il est évident que ces deux dimensions devront trouver une cohérence optimale au sein d'un système de transport régional lourd, la hiérarchisation des priorités invite dans un premier temps à imaginer cette perspective en terme d'interface technique, plutôt qu'en terme de système intégré dont la réalisation se situe dans un objectif de 8 à 10 ans.

En gardant en mémoire, à ce jour, ces éléments en terme d'hypothèses, le TCSP intègre donc, à court et moyen terme, le projet de ville dont les conséquences sont immédiates.

Toutefois, cette évolution à venir doit d'ores et déjà conditionner le choix des infrastructures en ce qui concerne le type d'implantation du site propre routier (logique axiale/logique latérale).

I-2. INSERER LE PROJET DANS UNE POLITIQUE URBAINE AMBITIEUSE

Si le projet TCSP se légitime par les analyses de mobilité et ne doit en conséquence aucunement être remis en cause, l'analyse critique de ses composantes techniques démontre ses limites, au delà des performances supposées.

De plus, les conséquences en matière de stationnement, de circulation et de modifications du réseau de surface ont été sous-évaluées. Le volet urbanistique a été étudié par touches successives sans qu'apparaisse clairement une option d'aménagement globale, ce qui en fait, en ce sens, un projet "technique".

Or, les nombreux exemples en métropole démontrent qu'un projet de type TCSP doit intégrer les incidences qu'il génère sur la structuration des différents domaines de l'aménagement urbain et de son degré d'insertion dans la politique de la ville.

A cet effet, le pilotage politique est la garantie absolue du succès en permettant au pouvoir décisionnel d'assurer la conduite d'un projet dont les enjeux en terme de remodelisation de la ville s'avèrent extrêmement puissants dans le temps.

I-3. REVALIDER LES CHOIX TECHNIQUES FONDAMENTAUX

Consciente des profondes modifications que ce projet TCSP comporte sur l'organisation de la ville, la collectivité dionysienne a souhaité en confier l'expertise technique à TRANSCET afin de valider ou modifier les pré-orientations du projet à partir des 5 thèmes suivants :

- I) Les choix techniques du TCSP,
- II) L'insertion du projet TCSP dans l'aménagement urbain,
- III) Les adaptations du réseau de surface dans le prolongement de l'axe structurant,
- IV) Le montage institutionnel,
- V) L'évaluation économique.

Le projet global est validé, sous réserve de l'analyse critique qui a conduit aux constats généraux suivants :

- 1) Gain limité sur le temps de parcours (< 20 %)
 - *un site linéaire mixte piétons-bus trop long (430 m) qui pénalise la fluidité*
 - *des interstations réduites,*
 - *de nombreux passages sécants sur le linéaire dûs à l'insertion latérale.*
- 2) Congestion de la rue Félix. Guyon
 - implantation sur 150 M d'un site de "stockage véhicules" (5 véhicules)*
- 3) Concentration de l'hypercentre
 - conséquence de l'implantation de la voie piétons/bus sur la rue principale*
- 4) Subordination du plateau piétonnier au projet TCSP
 - absence de réflexion spécifique*
- 5) Optimisation différée des gains de temps de parcours
 - gain potentiel important en aval du Butor, prévu en phase3*
- 6) Concentration et saturation de l'hypercentre
 - 8 lignes en heures de pointe, soit un passage à intervalle d'1 minute 30*
- 7) Entrée de l'hypercentre non marquée
 - site du Butor en "décalage" avec la zone piétonne*
- 8) Option du latéral peu évolutive
 - option incompatible pour un mode de type ferroviaire*
- 9) Reports de circulation et de stationnement insuffisamment évalués et coordonnés avec le plan de circulation
- 10) Système SAE surdimensionné
 - au regard des fonctions de régulation aux feux nécessaires*

II LES ORIENTATIONS PROPOSEES

L'expertise du projet nous montre qu'il se compose en fait de plusieurs sous-ensembles qu'il convient de coordonner dans un schéma global, mais dont la logique d'aménagement pourrait relever de maîtrises d'oeuvre spécialisées mais complémentaires.

Ces sous-ensembles qui forment un tout indissociable sont :

- ❶ **L'axe Chaudron/Butor/Océan**
- ❷ **Le site Océan,**
- ❸ **L'entrée de l'hypercentre Océan/Guyon**
- ❹ **L'hypercentre et l'espace piétonnier**
- ❺ **Les pôles de centralité périphériques.**

A ces 5 points, s'ajoute la réévaluation du schéma de desserte de l'hypercentre.

II-1. L'AXE CHAUDRON/BUTOR/OCEAN

Le site propre routier Chaudron/Butor/Océan, dont l'étude relève bien d'une technique de transport, doit être conçu avec un souci d'intégration maximum afin qu'il ne s'érige pas en frontière dans une zone amenée à connaître de fortes évolutions en matière d'usage et de mobilité.

Cette intégration suppose un soin particulier dans son "habillage" urbain pour qu'il soit perçu par les habitants comme un équipement structuré et cohérent permettant un meilleur partage de la voirie. Ceci souligne l'importance de combiner son implantation avec des adaptations du plan de circulation et une refonte de la politique de stationnement.

Par ailleurs, si ce site propre est amené dans un premier temps à n'accueillir que des modes routiers, il convient de garder en point de mire une stratégie d'emprise foncière pour permettre d'aborder dans 8 à 10 ans le débat du choix modal.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- Concevoir un couloir axial bidirectionnel de 3 700 m Chaudron/Butor/Océan (avec une option latérale sur le tronçon Route de la Digue/Entrée Rue Leclerc) ce qui permettra une gestion des tourne-à-gauche et des flux sécants, en conservant 2 voies VP (1 par sens).
- Matérialiser son implantation au moyen de délinéateurs et/ou séparateurs,
- Traiter le report du stationnement sur les voies adjacentes, ainsi que les aires de livraison,
- Aménager des interstations distantes au minimum de 400 m en périphérie,
- Aménager le pont de la Ravine du Butor pour y insérer le TCSP,

- Traiter l'espace de façade à façade,
- Gérer les priorités aux feux avec un SAE simplifié.

II-2. LE SITE OCEAN

L'aménagement de ce site prévoit une opération publique de promotion immobilière avec une fonction commerciale déterminante.

Ce site, amené à devenir un véritable lieu de vie, doit être conçu comme la porte d'entrée de l'hypercentre où seront recherchées toutes solutions techniques permettant une rupture de rythme des véhicules (zone 30) vers le coeur de ville.

A cette dalle commerciale, s'ajoutent un projet de parc de stationnement (enclos et ouvrage) et des aménagements de voirie importants permettant une meilleure irrigation du secteur.

La réorientation du projet TCSP conduirait à ajouter à ce site une fonction complémentaire, à savoir celle d'un point nodal du réseau (terminus des aménagements lourds du TCSP et point d'éclatement du réseau de desserte de l'hypercentre). Cette plate-forme d'échanges permettra une meilleure dilution et diffusion du réseau dans le centre ville.

Cette vocation d'échanges pourrait être étendue aux lignes interurbaines dans le cadre d'un partenariat financier avec le Conseil Général.

La complexité d'aménagement de ce site due aux différentes fonctions qu'il concentre doit conduire à une programmation intrinsèque et à un montage financier spécifique.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- Créer une place urbaine pour articuler la tête du projet de l'îlot Océan à la zone du petit marché.
- Aménager les cheminements piétons et réduire le rôle des VP
- Aménager l'îlot Ste-Anne/Maréchal Leclerc afin d'assurer la fluidité des différentes circulations, notamment piétonne et TC
- Créer un pôle d'échanges pour hiérarchiser les lignes urbaines pénétrantes avec, si possible, un lieu d'interface avec les lignes interurbaines.

II-3. L'ENTREE DE L'HYPERCENTRE OCEAN/GUYON

Cette entrée de l'hypercentre doit s'inscrire en cohérence et en continuité de la future place urbaine.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- Spécialisation de la voie entrante entre la rue de l'Est et Rue Guyon par le T.C.
- Un nouveau système de circulation conforme au PDU avec création d'un anneau de protection du centre,
- Une limitation du transit et une réorientation du stationnement vers les parcs réservés,
- Une mixité d'usages dans les rues les plus commerçantes.

II-4. L'HYPERCENTRE ET L'ESPACE PIETONNIER

Il s'agit là d'un site public "phare" dont le degré de sensibilité est extrême. La réflexion doit donc porter préalablement sur l'ampleur de la piétonnisation, ainsi que sur le degré de mixité ou de spécialisation des voies et l'articulation avec le TCSP.

En tout état de cause, son aménagement relève aussi d'une action spécifique qui fait appel à des compétences d'urbanisme et d'architecture urbaine. Sa programmation ne peut aucunement être rapprochée d'une logique de transport.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- Transformer la rue Maréchal Leclerc en voie piétonne,
- Retraiter rues J. Dodu et J. Chatel par un élargissement des trottoirs pour améliorer le cheminement piéton,
- Créer des cheminements piéton privilégiés depuis les arrêts du TCSP pour accéder rue Maréchal Leclerc,
- Aménager la rue F. Guyon pour limiter les flux de transit tout en permettant l'accès aux riverains.

II-5. LES POLES DE CENTRALITE PERIPHERIQUES

De façon à compléter l'ensemble du dispositif, plusieurs aménagements périphériques sont à prévoir - Chaudron, Sainte Clotilde, Champ Fleuri, Butor, République - dont la vocation est de devenir des lieux de centralité devant faire l'objet d'un traitement spécifique en connexion avec le TCSP.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- Inscrire les arrêts du TCSP en continuité des mails piétonniers afin d'accroître leur aire d'influence (Chaudron, Champ Fleuri, Butor),
- Aménager l'esplanade du parking République de façon à faciliter une transition entre ville haute/ville basse et entre modes public/privé (fonction d'échanges).

II-6. L'IMPLICATION DU TCSP SUR LE RESEAU DE SURFACE EN CENTRE VILLE

Les éléments concernant la réorganisation du réseau en centre ville laisse à penser un choix de forte concentration de la desserte sur l'axe lourd mais les conséquences en terme d'adaptation du réseau en centre ville devront faire l'objet d'approfondissement.

Le projet présenté résoud le dysfonctionnement majeur occasionné par l'itinéraire en boucle réalisé par la plupart des lignes urbaines (certains trajets retour impossibles, déséquilibre des temps de parcours, battement en Gare Routière...)

Les dessertes transversales proposées ne concernent que des lignes secondaires et dessinent une boucle qui reproduit les inconvénients du système actuel.

Les préconisations s'attachent au contraire à mieux diffuser le réseau dans l'hypercentre afin de faciliter son accès et réduire les distances de rabattement par un réseau arborescent.

Les orientations pourraient être les suivantes :

- un réseau architecturé sans effet de boucles, afin d'accroître sa lisibilité
- une desserte organisée autour de 3 axes, F. Guyon, Avenue de la Victoire et A. Villeneuve, afin de mieux irriguer le centre ville.
- une diamétralisation de 2 des lignes principales du réseau pour permettre un accès à l'hôpital sans rupture de charge.
- Une liaison Nord/Sud afin de desservir le barchois non proposée dans le projet.

Dans ce schéma, 2 types d'aménagement sont à prévoir afin de fluidifier le réseau :

- un couloir réservé continu, à contre sens (Rue de Villeneuve),
- un couloir réservé en discontinuité pour dissuader le transit tout en permettant l'accès aux riverains (Rue F. Guyon).

En ce qui concerne les lignes des écarts, qui n'ont pas vocation à pénétrer dans l'hypercentre, elles sont arrêtées à Océan, point d'éclatement du réseau ce qui permettra une meilleure hiérarchisation de la desserte du centre ville.

Enfin, cette restructuration nous semble être l'occasion de simplifier le schéma du réseau dans la partie Sud du centre ville en recherchant systématiquement une symétrisation des itinéraires (suppression des boucles).

III- LES CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

III-1. DES MAITRISES D'OEUVRE SEPARÉES ET COORDONNÉES

L'exploitation du réseau s'inscrit dans le cadre d'une DSP où l'adaptation du mode conventionnel doit permettre à la collectivité de tirer le plein avantage de l'efficacité du projet. Dès lors le lien organique entre le TCSP et l'exploitation résidera pour l'essentiel dans la variation de l'économie du contrat.

La conduite du projet TCSP relève en revanche d'une toute autre logique. Il est manifeste que la volonté d'insertion du projet dans une véritable politique de la ville conduit à amplifier sa portée en faisant appel à une palette de métiers d'ingénierie urbaine, à plusieurs modes de gestion, à des rythmes de programmation différents et à des modes de financement non uniformes.

En effet, si l'étude du TCSP relève effectivement d'une ingénierie transport, le site Océan renvoie en revanche à une problématique d'aménagement et de promotion immobilière, la zone piétonne à de l'ingénierie de la circulation, à de l'urbanisme et aux traitements paysagers des espaces urbains.

Or, l'examen du cahier des charges de maîtrise d'oeuvre renvoie à une conception unitaire du projet.

A ce postulat de travail, un principe d'assemblage différent peut être opposé, dont les différents éléments constitutifs du projet, avec leur propre logique, doivent être impérativement coordonnés dans le cadre de la programmation.

Dès lors, deux alternatives se présentent :

- 1) soit faire une seule maîtrise d'oeuvre qui se charge d'assembler les différentes compétences adaptées à la polyvalence du projet,
- 2) soit négocier séparément 3 maîtrises d'oeuvre coordonnées par un maître d'ouvrage.

Cet assemblage de 3 types de maîtrise d'oeuvre (transport, aménagement et paysage urbain) suppose toutefois un renforcement de la maîtrise d'ouvrage afin d'assurer la coordination des différents marchés de maîtrise d'oeuvre et veiller à leur compatibilité.

Ce renforcement de la maîtrise d'ouvrage peut être conduit de deux façons :

- 1) soit la collectivité s'appuie sur ses services techniques (cf. : DITRAM à Strasbourg) et éventuellement s'adjoint les conseils d'un cabinet d'experts en qualité d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO),
- 2) soit la collectivité délègue un mandataire, en s'appuyant sur une structure de type S.E.M. (cf. SEMTCAR à Rennes), dans la mesure où cette structure juridiquement identifiée responsabilise la conduite du projet tout en permettant un strict pilotage de la collectivité locale, majoritaire dans le capital social.

III-2. LE ROLE DE LA S.E.M. MANDATAIRE

Dans cette hypothèse, la S.E.M. dispose d'une convention de mandat et lance, pour le compte de son mandataire, les marchés de maîtrise d'oeuvre et assure le suivi de leur exécution.

Cette seconde option présente en outre d'autres intérêts. D'une part, dans le cadre d'un rapprochement intercommunal, la S.E.M., ouverte aux autres collectivités locales, devient une force opérationnelle, ce qui peut être de nature à faciliter les montages.

D'autre part, la S.E.M. peut s'avérer être un intermédiaire extrêmement efficace dans la négociation des acquisitions foncières.

Dans le cadre de la gestion d'un projet de TCSP, on mesure aisément l'intérêt fondamental du renforcement de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage au profit de la collectivité, en appui d'une structure opérationnelle.

Ce dispositif permet en effet une action directe de la collectivité dans le pilotage du projet et dans la gestion des différents choix intermédiaires qui restent à être précisés et dont l'impact est déterminant dans l'économie globale du projet.

L'exercice d'une maîtrise d'ouvrage au travers d'un mandat porté par une S.E.M. permet également de pallier les difficultés de structurer une unité d'action opérationnelle.

Tant pour des raisons d'économie générale du projet, que pour celles relatives à la parfaite mobilisation des expertises des services techniques (transport, urbanisme, circulation, stationnement), la SEM doit impérativement s'appuyer sur les différents services techniques concernés.

Dans ce cadre, il est souhaitable qu'elle dispose d'une équipe de projet compacte et expérimentée (environ 4 personnes), renforcée par des expertises *ad hoc*.

Tous les projets TCSP conduits ces dernières années démontrent qu'une maîtrise d'ouvrage publique (M.O.P.) adossée à une structure forte et cohérente dans la gestion du projet constitue indéniablement une chance de succès.

Compte tenu des délais retenus dans le projet de planning opérationnel et compte tenu des contraintes de délais pour la constitution d'une société nouvelle (4 à 6 mois), le mandat de maîtrise d'ouvrage déléguée pourrait être confié à une S.E.M. existante.

IV- EVALUATION FINANCIERE PREVISIONNELLE

L'évolution est présentée sous la forme d'estimation d'enveloppe selon les différentes natures d'ouvrage et d'oeuvre nécessaires à la réalisation du projet.

Les valeurs ont été établies à partir des coûts de référence de projet analogue, adaptés aux particularités de l'agglomération Dyonisienne.

Les montants sont exprimés en Francs hors taxes (base 1995).

Pour chaque enveloppe déterminée correspondant aux aménagements, une somme à valoir est comprise couvrant les imprévus, les aléas techniques et économiques.

Enfin la nature même du projet qui privilégie une articulation étroite avec des projets d'urbanisme, de circulation et de stationnement connexes, a conduit à retenir pour certains ouvrages des répartitions qu'il conviendra d'affiner.

Le projet se compose :

- d'une double voie réservée pour la circulation des bus ;
- des 5 aménagements d'arrêts significatifs ;
- d'un parc de stationnement et d'une halte bus contrôle ;
- de deux aménagements urbains importants, place urbaine et section de voie piétonne.

IV - 1 DESCRIPTIF DES AMENAGEMENTS

Le projet peut être décomposé en 4 sections

1.1 Mail du chaudron - Océan (axe maréchal de Lattre de Tassigny et Leconte de Lisle)

Création d'un site propre axial bidirectionnel encadré par une voie de circulation dans chaque sens, solution qui implique un retraitement global de l'emprise de façade à façade.

L'irrigation de cette partie de la ville devrait se faire à partir de deux grands axes, le boulevard Lancastel et le boulevard Sud, par la voirie locale.

Cette partie peut être divisé en 2 tronçons principaux :

- du boulevard de l'océan à la route Digue 1 800 m
- de la route Digue au mail du chaudron 1 900 m

La mise en place du projet donnera lieu aux aménagements suivants :

- du mail du chaudron au carrefour Rambaud, il est possible de rester dans les 16 m avec un site propre axial à double sens, à l'exception de la section comprise entre les rues Debassyns et Grimaud, où le site propre n'aura qu'une voie dans un premier temps ;
- le passage carrefour du Butor-pont du Butor jusqu'au carrefour de la rue Rambaud se fera en site latéral avec les voies VP au nord de l'axe ;
- de la rue Butor au boulevard de l'océan, la largeur de voirie est de 16 m permettant d'implanter :

2 x 3,50 m de voies bus + 2 x 3 m de voies VP + 2 trottoirs de 1,50 m chacun
NB : il y a possibilité de réduire le site propre bus à 6,45 m si les voies VP incluent le séparateur (voie de 2,75 m, circulation lente)

- cette section de l'axe comporte le franchissement de la ravine du Butor, ouvrage latéral qui devrait s'insérer dans l'importante réorganisation du carrefour de champ fleuri.

Les équipements de séparation seront, selon le site à traiter, des délinéateurs franchissables ou des "dosserets". Le traitement de surface serait classique à l'exception des aires d'arrêts et d'entrées-sorties de l'axe qui devraient être traitées en damier-dallage de façon à renforcer la matérialisation des sites et des cheminements d'accès qui feront l'objet d'équipements de sécurité (barrière, éclairage) et d'environnement adapté (mobilier urbain, jalonnement, etc.)

Enfin, à l'intersection des mails de Sainte-Clotilde et du Chaudron, les stations seront intégrées à des aménagements urbains forts (stations axiales en vis à vis).

1.2 Océan - Rue des Limites (axe Maréchal LECLERC centre ville)

Cette section est caractérisée par :

- l'aménagement de la Place du Petit Marché,
- le pôle d'échange urbain (lignes des écarts),
- la continuité du site propre de la Place Océan au carrefour Maréchal LECLERC-rue des Limites.

Les aménagements liés à la mise en place du TCSP ainsi que la redéfinition du réseau de bus dans l'hypercentre impliquent les aménagements suivants :

- du boulevard de l'Océan à la rue des Limites, la répartition pourrait être de :

6 m d'emprise bus + 2 x 2 m de quais + 1 voie + 2 trottoirs de 1,50 m.

- l'aménagement du triangle rue des Limites - rue Ste Anne afin de permettre le retournement des bus.

De la rue des Limites à la rue de l'Est (15 m), la répartition de la voie serait de :

6 m d'emprise bus + 1 x 3 m de voirie + 2 trottoirs de 3 m
avec possibilité de semi-piétonnisation.

De la rue de l'Est à la rue F; Guyon (12 m), la répartition de la voie serait de :

6 m d'emprise bus + 1 x 3 m de voirie + 2 trottoirs de 1,50 m avec possibilité de
semi-piétonnisation.

- l'aménagement d'une place urbaine au droit du Petit Marché,
- la réalisation d'un pôle d'échanges urbain d'environ 5 quais pour l'exploitation des lignes des écarts.

L'ensemble de ces aménagements s'inscrit dans une politique d'urbanisme visant à requalifier ce quartier en **véritable porte de l'hypercentre**. Le traitement des espaces, surfaces et équipements seront de qualité.

Enfin, à l'intersection des Mails de Champ Fleuri et du Butor, les stations seront intégrées à des aménagements urbains forts.

1.3 Boulevard de l'Océan à la rue GASPARIN

Cette section est caractérisée par :

- la mise en double sens de la rue F. GUYON (700 m), avec des aménagements de façade à façade permettant l'accès des riverains, un arrêt proche du carrefour avec la rue J. DODU ou J. CHATEL fera l'objet d'un traitement particulier (arrêt central),
- la réalisation d'un accès privilégié au pôle de rabattement et d'échanges (République) depuis le terminus rue PASTEUR et d'une voie bus latérale côté ouest sur 150 m dans la rue GASPARIN,
- les rues PASTEUR (150 m) et Maréchal LECLERC (180 m) disposeront d'une voie bus dans le sens de la circulation générale et la rue Alexis de VILLENEUVE d'une voie bus à contresens (600 m),
- la rue de Paris disposerait d'aménagements ponctuels avant les carrefours avec PASTEUR et F. GUYON (sas de protection) afin de faciliter les tourne à gauche des véhicules,
- des aménagements de circulation sont à prévoir au carrefour Bd Joffre/rue de Nice ainsi que l'aménagement du carrefour Villeneuve/Lancastel dans le cadre du plan de circulation prévu (compris dans un autre budget).

NB : Entre les rues de Paris et Gasparin, les sens de circulation des rues Pasteur et Maréchal Leclerc seront inversés.

1.4 Le centre ville

Cette dernière section est composée :

- de la rue Maréchal LECLERC qui entre la rue F. GUYON et la rue de Paris (700 m) sera traitée en voie piétonne de qualité,

- d'une semi-piétonnisation des voies sécantes J. DODU et J. CHATEL d'une part et d'autre part de la rue piétonne ainsi créée (Réduction voie routière et traitement des trottoirs élargis).

IV - 2. EVALUATION FINANCIERE GLOBALE DU PROJET

2 . 1 Estimatif des aménagements

L'estimation des dépenses prend en compte tous les travaux relatifs à l'infrastructure et ceux nécessaires à l'exploitation et notamment :

- les acquisitions et libération d'emprise, y compris indemnités diverses,
- les travaux préparatoires, à savoir ceux nécessaires à l'exécution des travaux,
- les aménagements induits par le projet, du type restructuration de voirie, restitution partielle du stationnement, pôles d'échanges,
- les déviations éventuelles de réseaux,
- la voie spécifique et les stations,
- les ouvrages d'art,
- le traitement de la voirie
- le traitement urbain des abords
- les aménagement d'accompagnement,
- l'amélioration de l'environnement,
- les équipements d'exploitation propres (en stations, à bord des véhicules...)

RECAPITULATIF PAR NATURE (H.T.)

<input type="checkbox"/> Infrastructure.....	145 MF
<input type="checkbox"/> Aléas.....	23 MF
<input type="checkbox"/> SAE.....	12 MF
<input type="checkbox"/> Ingénierie.....	10 MF
<input type="checkbox"/> Acquisitions foncières	20 MF
SOUS-TOTAL.....	210 MF
<input type="checkbox"/> Compléments (aménagement Gasparin).....	10 MF
TOTAL	220 MF

2 - 2 Estimatif des frais de gestion du mandataire

Les frais de gestion du mandataire représentent un coût de l'ordre de **10,7 MF H.T.** qui regroupe les missions décrites dans la convention de mandat, à l'article 4 notamment.

2 - 3 Contrôle sécurité, communication, *indemnisation*

Dans le cadre de la réglementation, il convient de prévoir une mission de contrôle, laquelle peut être évaluée à **1 MF H.T.**

Pour un projet de cette nature, un budget de communication de **3 MF H.T.** pourrait être défini afin d'informer de façon régulière sur les enjeux et la nature des opérations projetées.

Enfin ce chiffrage ne prend pas en compte les éventuelles indemnités de riverains qui pourraient découler des nuisances passagères de telle ou telle phase d'opération.

A titre conservatoire, un montant de l'ordre de 7 MF H.T. pourrait être réservé.

2 - 4 Récapitulatif des coûts prévisionnels (H.T.)

Estimatif des aménagements	220 MF
Estimatif des frais de gestion du mandataire	10,7 MF
Contrôle sécurité	1 MF
Communication	3 MF
<i>Indemnisation</i>	<i>7 MF</i>
TOTAL	241,7 MF

IV- 3. CADRAGE ET FINANCEMENT DU PROJET

3.1 Financement

Le montant estimatif du projet s'élève à **220 MF H.T.** (francs 1995) auquel s'ajoute **10,7 MF H.T.** de maîtrise d'ouvrage. Ce type de projet occasionne d'importantes répercussions sur le fonctionnement urbain, il est utile de prévoir un budget communication (**3 MF H.T.**) afin d'assurer tout au long du processus de mise en oeuvre une parfaite information de la population quant aux enjeux et l'impact du projet. Enfin, la mission de contrôle technique s'élèverait à **1 MF H.T.**

Au total, le projet s'élèverait à 234,7 MF H.T.

Globalement, le projet s'élèverait à 241,7 MF H.T. (yc indemnisations base 7 MF).

Concernant le financement, quatre sources principales peuvent être mobilisées :

- **le Versement Transport**

Le taux a été porté de 1 % à 1,3 % à compter du 1er Janvier 1993 conformément à la délibération du conseil municipal du 12/12/1992 bénéficiant par ailleurs des décisions prises en matière de déplafonnement, le montant actuel s'élève à 60 MF en année pleine.

La mise en oeuvre d'un projet TCSP permet de relever ce taux à un maximum de 1,75 %, augmentation qui devrait générer donc un surcroît d'environ 21 MF .

Une option serait d'appliquer le nouveau taux dès l'adoption du projet, soit en juin 1997.

L'exploitation du nouveau réseau rendu possible par le projet serait mi-2000, on dispose donc de 3 ans d'affectation pleine du surcroît au financement du projet, soit 63 MF .

- **Contrat de modernisation et aide de l'Etat au financement de projets TCSP**

Cette subvention varie en fonction des modes depuis la circulaire du 21 décembre 1994. Elle peut désormais s'échelonner de 30 % des dépenses subventionnables pour les modes légers (bus) à 20 % pour les modes lourds (VAL, Métros, etc...).

Seules les dépenses directement liées à l'axe emprunté par le site propre sont subventionnables ainsi que les aménagements aux carrefours ou de régulation qui y sont liés. En revanche, les travaux connexes liés aux réaménagements de voiries parallèles ou de restructurations du réseau de bus (couloirs, nouveaux terminus etc...) ne sont pas pris en compte.

Dans le cadre du projet, les dépenses suivantes pourraient être prises en compte :

- La part estimée des infrastructures du site propre145 MF H.T.
- Le SAE 12 MF H.T.

Soit un total subventionnable de 157 MF H.T. sur 220 MF H.T. et une subvention variant de 20 % à 30 % (soit de 31 MF à 47 MF).

- **Les financements complémentaires**

La Commission Européenne, ayant pris connaissance des projets de TCSP définis à l'issue des études du SGD, a retenu un soutien au financement du projet urbain de Saint-Denis de la Réunion au titre du FEDER.

Sur la base d'un coût estimé à 235 MF dont 100 MF de travaux d'infrastructure, la contribution communautaire a été évaluée à 55 MF.

- **Les budgets liés à d'autres travaux (pour mémoire)**

Le projet a une influence importante sur le plan de circulation en centre ville mais aussi en périphérie. Ainsi, certains aménagements de voirie chiffrés dans le projet peuvent faire l'objet d'une prise en charge dans des budgets spécifiques (pont sur la ravine du Butor, rond point rue de Nice/Bd Lancastel...).

*Par ailleurs, compte tenu de l'impact du projet en termes de désenclavement de quartiers sensibles, il est certainement possible d'obtenir des **Prêts Projet Urbain (PPU)** dont le taux reste avantageux. Cette disposition peut être activée au titre du **Plan de relance de la ville**.*

- **Récapitulatif**

Le VT supplémentaire	63 MF
La subvention de la DTT (<i>hypothèse 30 %</i>).....	47 MF
Autres financements (le FEDER).....	55 MF
Les budgets complémentaires (<i>pour mémoire</i>).....	
Sous-total.....	165 MF

Selon ces estimations, environ 70 % du projet est financé par des ressources diverses, le solde soit 69,7 MF H.T. (234,7 - 165) peut être financé par emprunt.

Etalée sur 10 ans, cette option représenterait une charge annuelle à financer guère supérieure à 8,5 MF H.T largement couverte par le surcroît de VT perçu au-delà de l'an 2000 (*le taux de 1,75 % restant maintenu*).

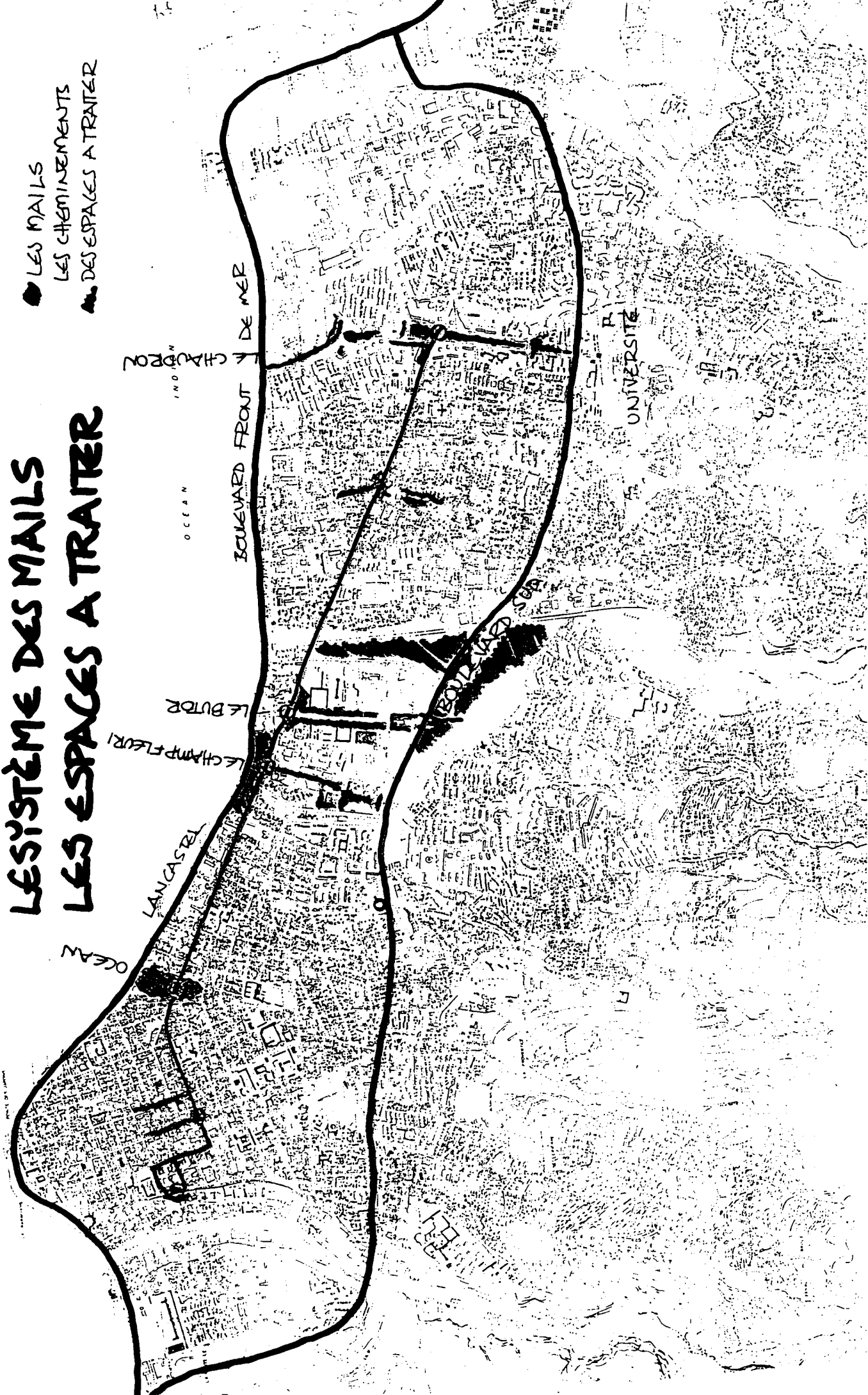
Sur ce dernier point, il est à noter que conformément à l'article L233-62 du code des communes, le remboursement des emprunts liés à l'investissement transport peut être imputé sur le versement transport.

LE SYSTÈME DES MAILS LES ESPACES A TRAITER

● LES MAILS

■ LES CHEMINEMENTS

■ DES ESPACES A TRAITER



DESSERTE DU CENTRE VILLE PROPOSÉE

— TCSP: 5, 6, 7, 8

..... Lignes écartés: 21, 2, 27

— Lignes 1, 2, 4

— ligne 3

— ligne 9

(En continu: troncs communs)

