

RAPPORT N° 96/7-28
au Conseil Municipal

OBJET

PROTOCOLE GENERAL DE PARTENARIAT OPERATIONNEL
POUR LE PROJET URBAIN DU BOULEVARD SUD

Vous avez, par Délibération du Conseil Municipal du 24 juillet 1996, retenu, au terme d'une procédure de définition, Monsieur Claude DEVILLERS comme Concepteur du projet urbain que constitue le Boulevard Sud.

La complexité d'un tel projet (multiplicité des acteurs et des domaines d'interventions) nécessite une organisation spécifique définissant les modalités d'un partenariat opérationnel à mettre en place entre les divers intervenants.

Je vous propose d'établir ce partenariat au travers d'un Protocole regroupant les trois maîtrises d'ouvrages concernées, à savoir : l'Etat, la Région Réunion et la Commune de Saint-Denis.

Ce Protocole vise à déterminer les principes généraux nécessaires à la mise en oeuvre du projet urbain Boulevard Sud, et sur lesquels s'accorderont tous les partenaires.

Il définit les différents domaines d'interventions concernés et leur interdépendance étroite :

- maîtrise du foncier,
- relogement,
- accompagnement urbain et social,
- schéma de circulation,
- réalisation de l'infrastructure,
- traitement des espaces publics,
- restructuration des quartiers limitrophes.

Il met en place un principe d'organisation reposant sur :

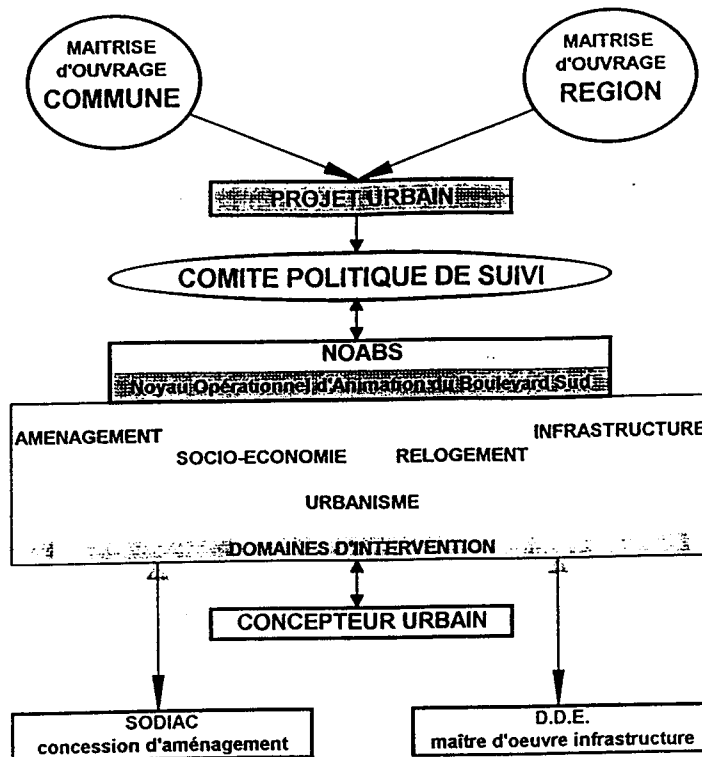
- un comité de pilotage constitué de représentants des maîtrises d'ouvrage ;
- une structure technique spécifique (Noyau Opérationnel et d'Animation du Boulevard Sud ou NOABS) regroupant des agents des services de l'Etat, de la Région et de la Ville.

Il identifie les principaux acteurs de ce projet :

- le Chef de Projet chargé de la conduite générale de l'opération –ordonnancement / pilotage / coordination–, mis à disposition des maîtrises d'ouvrage par la SODIAC (affaire suivante du présent Conseil) ;
- le Concepteur Urbain, Monsieur Claude DEVILLERS ;
- la SODIAC liée à la Commune de Saint-Denis par une Convention Globale d'Aménagement (affaire suivante du présent Conseil) ;
- la Direction Départementale de l'Equipement chargée de la maîtrise d'oeuvre de l'infrastructure routière.

RAPPORT N° 96/7-28

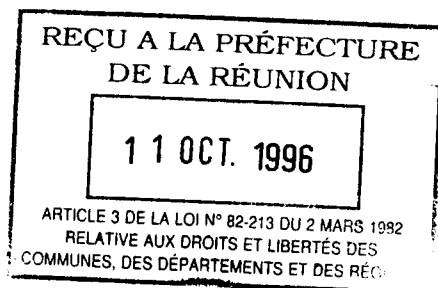
En résumé, le schéma organisationnel du Protocole est le suivant.



Je vous demande donc :

- de vous prononcer sur le principe d'un Protocole Général de Partenariat Opérationnel liant les partenaires Etat, Région Réunion et Commune de Saint-Denis, quant aux principes d'aménagement du projet et à l'organisation à mettre en place pour les atteindre ;
- de m'autoriser à passer ce Protocole Général de Partenariat Opérationnel avec l'Etat et la Région Réunion.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



DELIBERATION N° 96/7-28
du Conseil Municipal
en séance du vendredi 4 octobre 1996

OBJET

**PROTOCOLE GENERAL DE PARTENARIAT OPERATIONNEL
POUR LE PROJET URBAIN DU BOULEVARD SUD**

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 Général des Collectivités Territoriales (ancien Code des Communes) ;

Sur le RAPPORT N° 96/7-28 du Maire,

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

Sur l'avis favorable desdites Commissions ;

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

ARTICLE 1

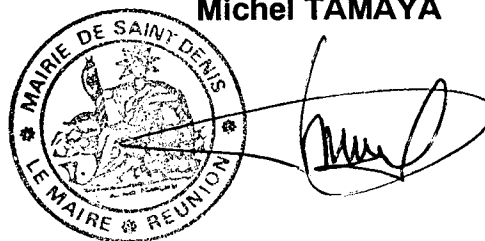
Donne son accord sur le principe d'un Protocole Général de Partenariat Opérationnel liant les partenaires Etat, Région Réunion et Commune de Saint-Denis, quant aux principes d'aménagement du projet et à l'organisation à mettre en place pour les atteindre.

ARTICLE 2

Autorise le Maire à signer ce Protocole Général de Partenariat Opérationnel avec l'Etat et la Région Réunion.

Pour extrait certifié conforme
Fait à Saint-Denis, le 10 OCT. 1996

**LE MAIRE
Michel TAMAYA**



PROJET

**PROTOCOLE GENERAL DE PARTENARIAT
OPERATIONNEL**

concernant le

PROJET URBAIN "BOULEVARD SUD" de SAINT-DENIS

ENTRE :

L'ETAT, représenté par Monsieur le Préfet de la Région et du Département de la Réunion ;

La REGION REUNION, représentée par Madame la Présidente du Conseil Régional, et ci-après dénommée la Région ;

ET

La COMMUNE DE SAINT-DENIS, représentée par Monsieur le Maire, et ci-après dénommée la Commune ;

VU

la délibération n° de la Commission Permanente du Conseil Régional de la Réunion en date du ,

VU

la délibération n° du Conseil Municipal de la Commune de Saint-Denis en date du ;

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

SOMMAIRE

	pages
PREAMBULE	3
ARTICLE 1 - OBJET DU PROTOCOLE	4
ARTICLE 2 - LE BOULEVARD SUD ET SON CONTEXTE	4
ARTICLE 3 - ORGANISATION	5
3.1 - Maîtrise d'Ouvrage	5
3.2 - Mise en oeuvre et conduite d'opération	5
3.3 - Processus décisionnel	6
ARTICLE 4 - ACTEURS ET MOYENS	6
4.1 - Acteurs	7
4.2 - Principes généraux de financement	7
4.3 - Outils	8
ARTICLE 5 - SCHEMA ORGANISATIONNEL SIMPLIFIE	8
ARTICLE 6 - GRANDES ETAPES ET CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE	8
ARTICLE 7 - MODIFICATION DU PROTOCOLE	9
ARTICLE 8 - DUREE DU PROTOCOLE	9

PREAMBULE

La réalisation d'une liaison routière continue dans la traversée de la ville de Saint-Denis entre la R.N. 1 - route du littoral à l'Ouest et la rivière des Pluies à l'Est, liaison ci-après dénommée "boulevard Sud", nécessite à l'évidence la mise en place formalisée d'un partenariat entre l'Etat, la Région et la Commune de St-Denis.

Actuellement, la construction de l'infrastructure routière "boulevard Sud" est en cours de réalisation et fait l'objet de conventions financières partielles et d'études à divers degrés d'avancement sections par sections. L'envergure technique et financière du projet a en effet conduit à fractionner sa mise en oeuvre dans l'espace et le temps. Et au fur et à mesure, le contexte du projet s'est profondément modifié :

- la ville a grandi

- les secteurs traversés par le boulevard Sud se sont urbanisés, densifiés ou vont l'être ;
- les quartiers périphériques ont vu leur population fortement augmenter.

- les besoins en déplacement ont "explosé"

Pour les gérer, les bases d'une politique des transports et des déplacements ont été posées par le biais du Schéma Global des Déplacements (SGD) à l'échelle de l'île et du Plan de Déplacements Urbains sur l'agglomération dionysienne. Les principales conséquences sur Saint-Denis, selon un traitement intermodal des déplacements, sont :

- la réalisation du boulevard Sud à 2x2 voies ;
- la mise en oeuvre d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) urbain connecté à terme à un TCSP interurbain ;
- le réaménagement du boulevard en front de mer calibré à 2x2 voies.

- le choix du parti d'aménagement de l'infrastructure s'est modifié

D'une voie rapide urbaine en tranchée avec des carrefours dénivelés, le projet a évolué vers un boulevard urbain mieux intégré à la ville.

- le cadre réglementaire s'est renforcé

Les contraintes réglementaires que le projet doit aujourd'hui respecter sont plus strictes qu'il y a 5 ou 10 ans (environnement, bruit, écoulement des eaux, patrimoine...).

Ainsi, le projet "boulevard Sud" se situe à un carrefour d'enjeux :

- des enjeux à la fois régionaux et communaux

Au plan régional, le boulevard Sud s'inscrit dans une logique d'aménagement routier à l'échelle de la micro-région Nord de l'île.

Au plan communal, le boulevard Sud constitue un projet urbain structurant pour le développement de la ville.

- des enjeux à la fois routiers et d'urbanisme

Au plan routier, le boulevard Sud va sensiblement améliorer les conditions de déplacement, quel qu'en soit le mode et quel que soit le type de trafic.

Au plan urbain, le boulevard Sud est fondé sur une conception de boulevard urbain intégré à la ville, ce qui engendre une recomposition des franges urbaines de part et d'autre.

Pour garantir une articulation cohérente du projet dans ses divers enjeux thématiques et dans le temps, la commune de Saint-Denis a lancé une procédure de désignation d'un concepteur urbain. Sur proposition de la Commission-Jury du 12 juillet 1996, le lauréat a été retenu lors du Conseil Municipal du 24 juillet 1996.

C'est sur ces bases qu'est fondé le présent protocole.

ARTICLE 1 - OBJET DU PROTOCOLE

Le présent protocole détermine les principes généraux, sur lesquels s'accordent tous les partenaires, et qui sont nécessaires à la mise en oeuvre progressive du projet "boulevard Sud" dans le cadre d'une stratégie globale. Pour cela, il identifie :

- l'objectif commun de Projet Urbain à atteindre à terme ;
- les moyens organisationnels, décisionnels, techniques, humains et financiers nécessaires pour atteindre cet objectif ;
- le rôle de chacun des partenaires au sein de l'organisation politique et technique de suivi de l'opération ;
- les différents actes juridiques indispensables au bon avancement du projet (conventions financières, de concession,...) ;
- les grandes étapes et conditions de mise en oeuvre du projet.

ARTICLE 2 - LE BOULEVARD SUD ET SON CONTEXTE

Le projet urbain "boulevard Sud" comprend :

- le boulevard calibré à terme à 2x2 voies sur toute sa longueur ;
- la recomposition des franges urbaines de part et d'autre du boulevard.

La réussite de l'opération repose sur la bonne prise en compte de l'interdépendance entre les différents domaines constituant le Projet Urbain, à savoir :

- le boulevard et le schéma de circulation ;
- la maîtrise du foncier ;
- le relogement ;
- l'accompagnement social et économique ;
- le traitement des espaces publics ;
- la restructuration des quartiers limitrophes à l'infrastructure ;
- la concertation et la communication.

Autrement dit, les études routières du boulevard doivent s'intégrer dans une réflexion d'aménagement plus globale en traitant les différents aspects (socio-économie, aménagement-urbanisme, intermodalité, technique routière) de manière cohérente.

Pour exemple, la Commune a pour volonté de favoriser l'évolution du tissu urbain en quantité (densification) et qualité (image urbaine et cadre de vie des habitants). Cette restructuration doit parallèlement intégrer les besoins en relogement des familles touchées par le boulevard et les exigences en protection phonique par la création d'urbanisme écran.

A cet effet, chacun des domaines d'intervention suit les procédures administratives qui lui sont propres en intégrant les contraintes et besoins des autres.

Un schéma de cohérence issu de la réflexion menée par le concepteur urbain constituera le document de référence du Projet Urbain. Toute action, étude ou travaux lié au projet "boulevard Sud" devra se conformer à ce document.

Dans ce cadre, la Région, la Commune et l'Etat s'engagent à assurer en partenariat le suivi du projet.

ARTICLE 3 - ORGANISATION

Opération d'envergure et complexe, le projet "boulevard Sud" nécessite pour sa réalisation la création d'un schéma organisationnel spécifique.

Cette organisation a pour ambition de réussir, par la mise en place de moyens humains partagés et de compétences pluridisciplinaires, le Projet Urbain en assurant son suivi politique, technique, opérationnel et financier tout au long de sa mise en oeuvre.

3.1 - Maîtrise d'Ouvrage

La Région Réunion, mandataire de l'Etat des opérations d'investissement sur le réseau routier national selon la loi n°85-704 du 12 juillet 1985, assure la Maîtrise d'Ouvrage des études et des travaux de construction de l'infrastructure routière, ainsi que la maîtrise foncière nécessaire.

La Commune de Saint-Denis assure la Maîtrise d'Ouvrage des études et des travaux liés à la recomposition urbaine de part et d'autre du boulevard, ainsi que la maîtrise foncière nécessaire.

Le partenariat se traduit par la constitution d'un comité de pilotage qui définit la qualité du Projet Urbain et en assure la cohérence. Il se compose de :

- deux élus représentant la Région ;
- deux élus représentant la Commune ;
- un représentant du Préfet.

Les membres peuvent se faire assister de représentants de leurs services respectifs.

3.2 - Mise en oeuvre et conduite d'opération

Au même titre que pour le suivi politique du projet, le partenariat se traduit par la mise en place d'une structure technique spécifique. Celle-ci, dénommée Noyau Opérationnel et d'Animation du Boulevard Sud (NOABS), a pour vocation d'assurer :

- le suivi de la mise en oeuvre du projet, afin qu'il soit conforme à l'ambition énoncée dans la présente convention, ce qui implique un rôle de coordination/pilotage de toutes les actions s'y référant ;
- la représentation technique des Maîtres d'Ouvrage, ce qui implique la tâche d'analyse technique et financière des différentes actions menées au sein du projet ;
- l'élaboration et le suivi des différents plannings de toutes les interventions se rapportant au projet , ce qui implique les charges suivantes :
 - identifier les étapes de validation politique ;
 - effectuer la programmation technique et financière ;
 - établir un fonctionnement interne adapté.

Le NOABS, équipe pluridisciplinaire, est composé de :

- représentants des services de la Région ;
- représentants des services de la Commune de Saint-Denis.
- représentants de la Direction Départementale de l'Equipement ;
- un chef de projet clairement identifié.

Le NOABS se réunit très régulièrement et se renforce ponctuellement, en tant que de besoin, de membres nécessaires à l'avancement du projet sur un domaine spécifique. De la même manière, il prend attache avec tout partenaire extérieur qui, de par sa mission ou domaine d'intervention, peut enrichir la réflexion et faire progresser le projet.

3.3 - Processus décisionnel

Dans un souci opérationnel, l'objectif de l'organisation mise en place est d'obtenir un contrôle décisionnel basé sur une validation intégrée. Pour cela, le comité de pilotage saisit le NOABS en tant que de besoin. A l'inverse, le NOABS tient régulièrement informé le comité de pilotage de l'avancement du projet.

Le comité de pilotage, lorsqu'il en juge nécessaire, saisit les collectivités Maîtres d'Ouvrage pour toute décision primordiale. Les documents permettant la prise de décision sont établis à l'attention simultanée de la Région et de la Commune. Chaque collectivité, suivant sa propre organisation interne, fait part de sa décision motivée par écrit.

Par ailleurs, pour chaque action mise en oeuvre, les partenaires - Maîtres d'Ouvrage - s'engagent à l'occasion de la signature de chaque contrat :

- à vérifier que l'action contractualisée s'inscrit dans le projet global ;
- à respecter le contenu de l'action déclenchée et contractualisée par l'autre partenaire.

ARTICLE 4 - ACTEURS ET MOYENS

4.1 - Acteurs

Quatre acteurs opérationnels sont identifiés et leur rôle respectif reconnu par les partenaires.

1 - Le chef de projet est chargé de l'ordonnancement/pilotage/coordination du Projet Urbain ainsi que de l'animation/secrétariat du NOABS. Il est mis à disposition des Maîtres d'Ouvrage, au sein du NOABS, par la SOciété Dionysienne d'Aménagement et de Construction (SODIAC) dans le cadre d'une convention de Conduite Générale de Projet.

2 - Le concepteur urbain, constitue l'interlocuteur privilégié du NOABS pour ce qui concerne la conception du projet et son évolution dans le temps. Son rôle, du niveau de schéma directeur à celui d'études de projet, consiste essentiellement à intervenir sur :

- l'homogénéité de l'infrastructure dans une conception de boulevard urbain et les moyens d'assurer :
- un fonctionnement optimal en terme de capacité ;
- une lisibilité de l'itinéraire par un traitement homogène ;
- une cohérence dans le temps.
- la vocation, l'image urbaine et le fonctionnement des quartiers traversés, s'appuyant sur des schémas d'aménagement par sites.

3 - La SODIAC est liée à la commune de Saint-Denis par convention de concession globale d'aménagement. La commune confie ainsi à la SODIAC la conduite des études préalables ainsi que toutes opérations d'aménagement générées par la réalisation de l'infrastructure routière et la recomposition des quartiers limitrophes. Elle assurera, en particulier dans le cadre de cette convention globale d'aménagement, toutes les actions d'accompagnement social et de relogement nécessaires à la libération de l'emprise du boulevard .

Par ailleurs, la SODIAC liée à la Région par convention Maîtrise Foncière, mènera toutes les actions nécessaire à la maîtrise et à la libération de l'emprise foncière du Boulevard.

4 - La Direction Départementale de l'Equipement est chargée de la maîtrise d'oeuvre de la construction de l'infrastructure routière.

4.2 - Principes généraux de financement

Le financement de l'infrastructure routière y compris son incidence sur les quartiers traversés est à la charge de la Région et pourra faire l'objet de conventions de financement spécifiques entre la Ville et la Région et auxquelles d'autres partenaires pourront participer.

Le financement des actions de recomposition des quartiers traversés est à la charge de la Ville

Toutefois il est indiqué que, dans le cadre du présent protocole, le coût de chaque intervention transversale au Projet Urbain, proposé par le comité de pilotage, et validé par chaque maîtrise d'ouvrage, quelqu'en soit l'acteur, sera pris en charge par les deux maîtres d'ouvrage selon une répartition financière à définir, comme, et de manière non exhaustive:

- Conduite générale du Projet et communication
- Elaboration du schéma de cohérence
- Accompagnement social et relogement

4.3 - Outils

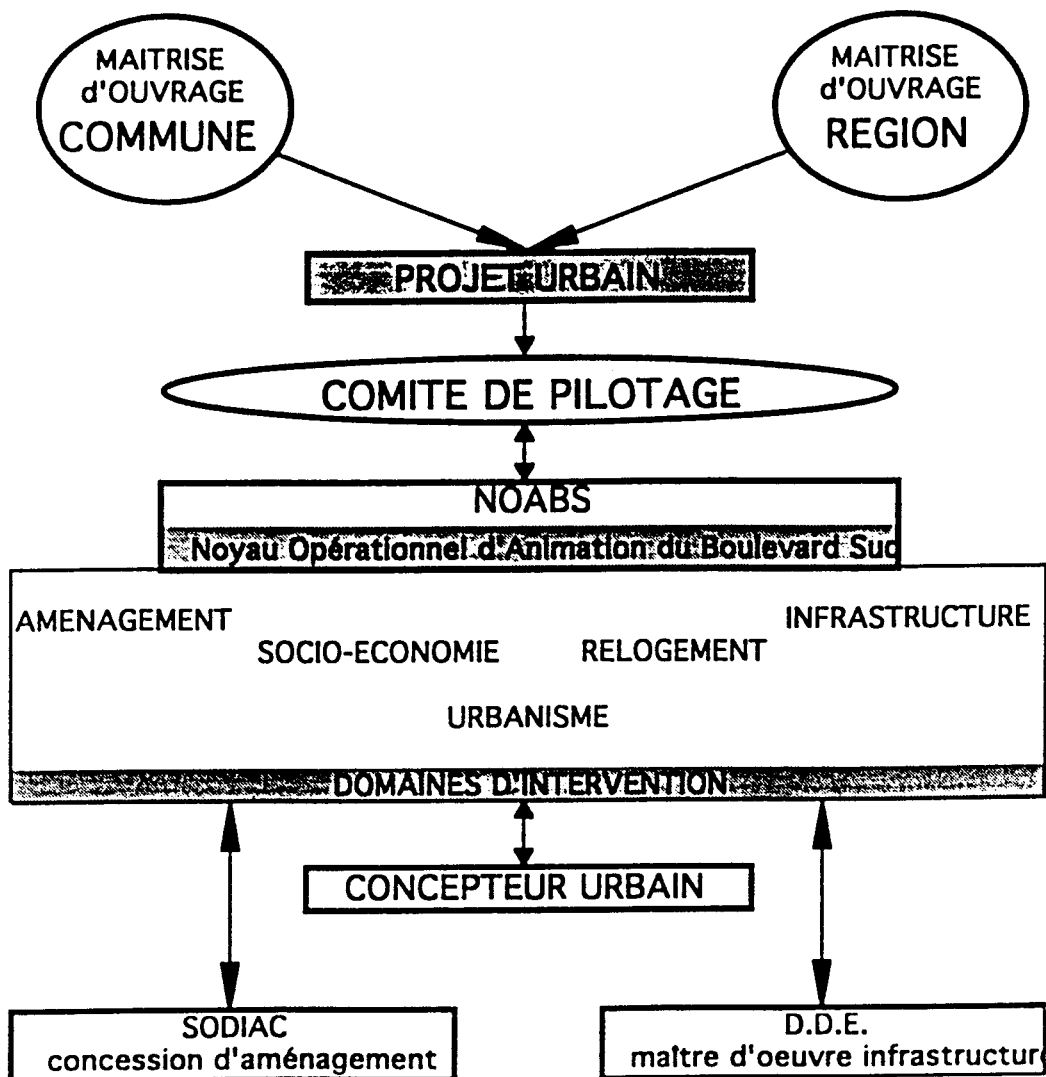
Le présent protocole a pour objet de formaliser le partenariat indispensable à la mise en oeuvre du projet. Comme il est déjà évoqué dans les sous-articles précédents, il est obligatoirement

complété par d'autres actes juridiques correspondant chacun à un programme fonctionnel et précisant les conditions nécessaires à sa réalisation. Chaque partenaire s'engage à prendre en compte ces différents actes. A titre d'exemple, il peut être cité les conventions annexes suivantes :

- la convention de concession globale d'aménagement liant la Commune et la SODIAC ;
- les différentes conventions financières pour la construction de l'infrastructure routière ;
- les conventions de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine et Sociale (MOUS) concernant les opérations de résorption de l'habitat insalubre ;
- ...

ARTICLE 5 - SCHEMA ORGANISATIONNEL SIMPLIFIE

Le schéma organisationnel simplifié tel qu'il découle des articles 3 et 4 précédents est le suivant :



ARTICLE 6 - GRANDES ETAPES ET CONDITIONS DE MISE EN OEUVRE

L'objectif raisonnable recherché pour la livraison du projet dans sa totalité se situe à l'horizon 2005. Pour cela, il convient :

- d'établir au fur et à mesure de l'avancement du projet les programmes fonctionnels avec pour chacun une échéance et des moyens financiers correspondants ;
- de suivre scrupuleusement un calendrier de validation des maîtres d'ouvrage afin d'enchaîner régulièrement les programmes fonctionnels.

Chaque partenaire s'engage à observer ces principes qui permettront une réalisation progressive et fonctionnelle du projet. Le NOABS est chargé de concevoir les documents nécessaires au respect de cet article.

ARTICLE 7 - MODIFICATION DU PROTOCOLE

Le présent protocole peut être modifié par voie d'avenant, ou par le biais d'additifs inclus dans des conventions spécifiques annexes.

ARTICLE 8 - DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole prendra fin à l'achèvement du Projet Urbain.

Pour la Commune de Saint-Denis
A Saint-Denis, le

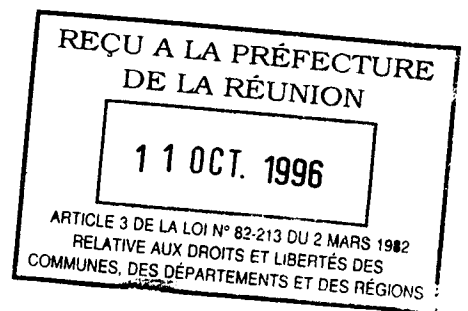
Monsieur le Maire,

Pour le Conseil Régional de la Réunion
A Saint-Denis, le

Madame la Présidente du Conseil Régional

Pour l'Etat
A Saint-Denis, le

Monsieur le Préfet de la Région et du Département de la Réunion



Vu par le Conseil Municipal
en séance du 4 OCT. 1996

ANNEXE AU RAPPORT N° 96/7-28



LE MAIRE

M. TAMAYA