

COMMISSION DES OUTRE-MER DU GART DU 19 AU 20 JUIN 2013, SAINT-DENIS DE LA RÉUNION

Compte rendu des séances

Commission présidée par



Mme Fabienne COUAPEL-SAURET, Vice-présidente du Conseil Régional de La Réunion, déléguée aux transports, déplacements et au Trans Eco Express (TEE).

→ *Liste des participants en annexe*

Éléments introductifs de

- Mme Fabienne COUAPEL-SAURET ;
- M. Didier ROBERT, Président du Conseil Régional de La Réunion ;
- M. Philippe PEYROUX, Vice-président du GART, Vice-Président de la Communauté d'agglomération du Bassin d'Arcachon, Adjoint au maire d'Arcachon.

Mme Fabienne Couapel-Sauret, en tant que Présidente de la Commission des Outre-Mer, a tenu à remercier l'ensemble des élus présents, ayant fait le déplacement à La Réunion, afin d'échanger et de bénéficier de retours d'expérience de différentes régions d'Outre-Mer dans le domaine des transports et déplacements. En effet, l'amélioration des déplacements au sein des différentes régions d'Outre-Mer représente un enjeu tel qu'il y a nécessité de se réunir pour réfléchir ensemble aux solutions possibles. A également été évoquée la démarche partenariale qui a été mise en place depuis le lancement du programme TEE à La Réunion puisque des projets d'infrastructures dédiés aux transports en commun ont vu le jour et d'autres vont démarrer dès 2014. Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (S.R.I.T.), document stratégique, pilier de la politique régionale en matière de transports à différents horizons (2015-2020-2030), a également été le fruit d'une concertation entre les différents

acteurs et sera validé dès la fin d'année 2013. Ce document a fait l'objet d'une analyse dans le cadre de l'acte III de la décentralisation.

M. Didier Robert, a également tenu à remercier l'ensemble des partenaires présents et a évoqué les actions de la politique régionale en matière de transport à La Réunion, à savoir :

- l'importance des projets de T.C.S.P visant à créer des infrastructures de transport sur l'ensemble de l'île pour améliorer les conditions de circulation des transports en commun et les sortir de la congestion aux heures de pointe ;
- l'importance pour La Réunion, de s'orienter vers des modes de transport innovants, respectueux de l'environnement et adaptés aux contraintes topographiques de l'île : le transport par câble. Celui-ci fait d'ores et déjà l'objet de réflexions et d'études sur des secteurs identifiés (La Montagne, Salazie, Saint-Leu / Cilaos...) ;
- le déploiement progressif d'un parc de bus propres à travers la mise en place d'un cadre de cofinancement proposant aux A.O.T. une participation à hauteur maximale de 80 % pour l'acquisition de bus/ cars moins polluants (électriques, hybrides...) ;
- la promotion des modes doux à travers la réalisation d'une Voie Vélo Régionale se traduisant par la réalisation d'un itinéraire cyclable autour de l'île ;
- la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance des transports avec la signature de l'arrêté de création du Syndicat Mixte des Transports de la Réunion (S.M.T.R.) qui a eu lieu le jour même.

Sur ce point, le Président de Région propose que la Présidence du S.M.T.R. soit assurée par la Présidente du Conseil général la première année.

Cette structure permettra aux 7 A.O.T. de l'île de travailler conjointement dans différents domaines du transport public : interopérabilité des réseaux, harmonisation de la billettique, communication, études globales.

M. Philippe Peyroux a tenu à remercier la collectivité régionale pour l'accueil de cette première Commission Outre-Mer délocalisée à La Réunion.

Pour tenir compte des avancées qui ont eu lieu en matière de transports et déplacements dans les départements d'outre-mer, la Région Réunion et le G.A.R.T. ont organisé conjointement la première Commission délocalisée des Outre-Mer, à La Réunion. Les objectifs étaient de réfléchir sur le développement des transports au sein de nos territoires, la prise en compte de ceux-ci par les institutions européennes, ainsi que 2 sujets impactant le rôle des collectivités territoriales dans le domaine des transports publics : le troisième appel à projet T.C.S.P et l'Acte III de la décentralisation.

Cette Commission s'est tenue sur deux journées de travail associant plusieurs experts des transports et déplacements.

1^{ère} journée

Atelier introductif : Les transports dans les RUP

→ Cet atelier a proposé une réflexion sur la problématique du transport interurbain dans les RUP (présentation des premiers éléments de l'étude commanditée par le Parlement européen – Olaf Meyer-Rühle, consultant ProgTrans).

L'objectif de cette étude est d'établir une description détaillée des politiques de transport interurbain dans les RUP et d'identifier les besoins spécifiques de ces territoires afin de proposer des recommandations pour le développement de systèmes de transport efficaces et durables.

Les premiers éléments de diagnostic ont été présentés : indicateurs démographiques et socio-économiques, état des lieux du niveau d'équipement en transport, projets de développement des transports en commun, politique tarifaire, etc. Les premières recommandations s'articulent essentiellement autour du développement des nouvelles technologies dans les transports (véhicules « propres », SAEIV, etc.) et l'intégration du matériel dans les régimes d'aide de l'Europe.

→ Principaux points soulevés lors des échanges

La Commission propose d'étudier la possibilité de financer les acquisitions de matériels et attire l'attention sur la nécessité de prendre en compte la dimension urbaine et interurbaine du transport dans sa globalité.

Une attention particulière doit également être portée à la fiabilité des données présentées afin que les résultats reflètent au mieux la réalité et les problématiques des territoires concernés.

Atelier 1 : La coopération institutionnelle

→ L'objectif ce premier atelier est de présenter les solutions apportées par les A.O.T. afin d'améliorer l'organisation des chaînes de déplacements, et de donner une vision exhaustive des différentes formes de gouvernance des mobilités au sein des collectivités d'Outre-mer.

- Présentation du Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (Région, Département, C.A.SUD.)

Interventions de :

- Mme Fabienne COUAPPEL-SAURET
- M. Pierre VERGES, Vice-président du Conseil Général de La Réunion délégué aux transports
- M. Cyril HAMILCARO, DGA de la C.A.SUD.

Mme Fabienne Couapel-Sauret a souligné l'importance de la création d'un Syndicat Mixte des Transports à La Réunion (S.M.T.R.), fruit d'une longue démarche partenariale entre les différents acteurs, la signature de l'arrêté de création de ce syndicat mixte ayant eu lieu le jour

même.

Un rappel des différentes instances du Syndicat Mixte a été effectué, à savoir :

- une administration du syndicat mixte assurée par un comité syndical composé de délégués désignés par les assemblées délibérantes des différentes collectivités adhérentes (2 élus délégués, 2 élus suppléants pour chaque A.O.T.) ;
- la constitution éventuelle d'un bureau constitué du Président et des Vice-Présidents ;
- la constitution d'un collège consultatif associant des représentants des communes qui seront sollicités sur des sujets ponctuels et en fonction des thématiques abordées. Celui-ci sera également composé des représentants des usagers et des professionnels du transport.

M. Pierre Vergès a tout d'abord fait part des orientations du Département dans le domaine des transports, dont la première porte sur la mise en œuvre du nouveau Plan Départemental des Transports validé le 12 décembre 2012 ayant pour objectif la mise en place de lignes Express nécessitant le retrait de certaines lignes dans les centres urbains. L'objectif est de proposer une alternative à la voiture en proposant une offre de transport attractive basée sur la régularité, la rapidité et la vitesse commerciale tout en évoquant la mise en accessibilité PMR et l'information voyageurs. Il a fait un rappel des différentes lignes composant le réseau Car Jaune avant d'aborder la tarification et la nécessité d'avoir rapidement une tarification interopérable qui sera aussi une des missions principales du syndicat mixte.

M. Hamilcaro a illustré l'intérêt de la CA.SUD face à la création de cette nouvelle structure qu'est le S.M.T.R. A partir de là, il a décliné, à l'échelle de son territoire, ce qui est mis en œuvre en termes de gestion et d'organisation pour exercer la compétence transport au sein d'une entité nouvellement créée au 1^{er} janvier 2010. Il a notamment évoqué le lancement d'une nouvelle DSP sur l'ensemble des 4 communes, ce qui n'était pas le cas auparavant. La CA.SUD privilégie en outre, le concept d'une « triangulation » dans la gestion des transports avec l'A.O.T.u qui exerce des missions d'organisation, les exploitants privés en charge de l'exploitation du réseau et la régie intercommunale des transports en charge des activités connexes (gestion des gares routières, des abris-bus, de la sécurité dans les transports).

A ce titre, la CA.SUD a la volonté d'intégrer une structure plus large telle que le S.M.T.R. afin de travailler conjointement autour de différentes thématiques, parmi lesquelles :

- la recherche de tarifications intermodales : titres de transport valables sur plusieurs réseaux, harmonisation des tarifications, ... ;
- la mise en place d'une billettique interopérable : systèmes de billetterie compatibles entre les différents réseaux de transport de l'île ;
- l'information des voyageurs : centrale d'information multimodale aux usagers ;
- la promotion du transport public : communication, événements tels que la Semaine européenne de la mobilité, ... ;
- la réalisation d'études générales à l'échelle de l'île : Enquête Ménages Déplacements, étude sur la billettique, ... ;
- la mise en place d'un observatoire des déplacements et d'une veille technique et juridique.

Les modalités de fonctionnement et d'organisation du S.M.T.R. ont été rappelées avec des financements répartis de la façon suivante :

- 15 % pour la Région et le Département ;
- 14 % pour les 5 A.O.T.u.

Il s'agira d'un outil de gouvernance incontournable pour le développement des transports en commun à l'échelle de l'île, à travers une vision globale et partagée.

■ Panorama général des pratiques de gouvernance et présentation du Syndicat Mixte des Transports de l'Oise

Intervention de :

M. Gilles CHOMAT, chargé de projets gouvernance et systèmes de transports, CERTU (*en visioconférence*)

La présentation a permis, dans un premier temps, de situer la création d'un syndicat mixte type SRU parmi les différentes formes de coopération institutionnelle existantes en France, et de parcourir les missions et compétences de ce type de structures, afin de montrer leur intérêt au titre de la gouvernance des transports.

Le SM SRU est composé de compétences obligatoires (coordination des services de transport, mise en place d'un système d'information voyageurs, recherche d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques) et de compétences facultatives (organisation des services publics réguliers et des services à la demande, réalisation et gestion d'équipements et d'infrastructures).

Le bilan des premiers SM SRU (12 à la fin 2012) montre qu'il s'agit d'un outil très souple qui permet de répondre efficacement à des problématiques locales très différentes. Plusieurs constats ont été tirés d'une étude réalisée par le CETE Nord Picardie pour le CERTU, à savoir :

- le nombre de SM de type SRU est limité ;
- les périmètres sont divers (1 région, 6 départements, 5 infradépartementaux ;
- les SM SRU regroupent majoritairement des structures telles que les Conseils généraux et peu de Conseils régionaux.

Le SM SRU de l'Oise est un exemple de SM SRU créé en 2006 dont l'objectif était de répondre à plusieurs problématiques :

- trouver des solutions pour faire face aux nouveaux besoins de mobilité des populations ;
- mieux relier les agglomérations entre elles (couronne périurbaine et rurale) ;
- permettre une alternative à la voiture particulière ;
- développer l'information voyageurs quel que soit le mode de déplacement.

Le syndicat mixte de l'Oise regroupe plusieurs collectivités (Région, Département, E.P.C.I., communes) et ses actions s'articulent principalement autour de la mise en place de systèmes d'information voyageurs et de billettique, et de la gestion d'un observatoire de la mobilité. Le bilan du SM de l'Oise est positif puisqu'il permet de fédérer les A.O.T., de développer les réseaux de transports en commun et d'agir en faveur de l'intermodalité. Au niveau de la réglementation, le bilan est contradictoire puisque des rapports préconisent la généralisation des SM SRU à l'échelle régionale mais cette mesure pourrait à la fois être amenée à disparaître dans l'acte III de la décentralisation en cours de rédaction.

■ Acte III de la décentralisation sur le volet transport : Le Schéma Régional de l'Intermodalité complémentaire du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

Intervention de :

M. Guy LE BRAS – Directeur général du GART

L'historique de l'acte III de la décentralisation a été posé. L'idée était de simplifier le fonctionnement des différentes assemblées à travers un partage optimum des responsabilités.

Un texte de 150 articles a initialement été publié dans la presse s'agissant au départ d'une démarche expérimentale. Une concertation a ensuite été mise en place, au point que la 8^e version du projet de loi ait été soumise en Conseil d'Etat de février dernier. Il s'agit d'un texte dense comprenant 3 parties :

- action publique territoriale et affirmation des métropoles ;
- mobilisation pour la croissance, l'emploi et la promotion de l'égalité des territoires (niveau régional) ;
- développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.

Les dispositions relatives au transport se trouvaient initialement dans cette dernière partie (amenée à être validée après les élections de 2014), d'où nécessité de faire remonter celles-ci en partie 1. Cette partie 1 est consacrée à l'Île-de-France, à la métropole de Lyon, à la métropole Aix-Marseille-Provence mais aussi aux compétences des métropoles et au pacte de gouvernance. Ainsi, le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) faisait partie du pacte de gouvernance qui a finalement été supprimé pour éviter la prise en main d'une collectivité sur une autre. Une réintroduction de ce pacte de gouvernance incorporant le SRI est étudiée.

Ainsi, les thèmes forts portés par le GART ont été les suivants :

- l'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable encourageant le développement de différentes solutions de mobilité (covoiturage, autopartage, dépenalisation du stationnement) qui seraient autant d'outils mis à disposition des élus ;
- le Schéma Régional de l'Intermodalité où les régions se positionneraient en chef de file pour gérer sa mise en œuvre. Une réflexion pour apporter une solution aux besoins de financement des régions est actuellement étudiée, des évolutions possibles du versement transport sont envisagées.

Le texte prévoit notamment que les régions, en concertation avec l'État, les départements, les Autorités Organisatrices de la mobilité urbaine et le cas échéant les syndicats mixtes des transports, élaborent un schéma permettant de définir les principes d'organisation de l'intermodalité entre les différents modes de déplacements et de coordonner les services de transport public et de mobilité offerts aux usagers. Ce Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) est complémentaire au SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports) et porte sur la coordination des politiques conduites en matière de mobilité en ce qui concerne l'offre de services (complémentarité des réseaux), l'information des usagers, la tarification et la billettique. Il définit l'articulation entre les modes de déplacements, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges.

Ont donc été retenus pour les dispositions transport les principes :

- d'Autorité Organisatrice de Mobilité Urbaine (et non durable) ;
- la dépenalisation / décentralisation du stationnement.

→ Principaux points soulevés lors des échanges

En ce qui concerne la thématique du syndicat mixte, les élus de Guadeloupe ont souligné un point important, à savoir quelle structure juridique relevant de la coopération institutionnelle en matière de transports, serait la plus adaptée pour les DOM, qui disposent d'un contexte géographique particulier (régions insulaires et mono-départementales). En effet, les structures mises en place en Métropole ne sont pas forcément transposables et adaptées au contexte insulaire, d'où nécessité de prendre en compte ces particularités.

M. Labeau, élu de Guyane, a également soulevé les spécificités des territoires et les contraintes géographiques qui leur sont propres, notamment la question du transport fluvial en Guyane qui est mis en œuvre dans le domaine scolaire.

L'absence de Versement Transport Additionnel (VTA) à La Réunion a été évoquée.

En réponse aux différents points soulevés, il apparaît qu'à ce jour, le SM SRU de l'Oise est l'une des structures qui a fait ses preuves et qui présente des avancées notables en matière de développement des transports dans le cadre d'une démarche partenariale entre différentes A.O.T.

Concernant l'acte III de la décentralisation, la Présidente de la Commission regrette que le terme d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable ait été remplacé et réduit à Autorité Organisatrice de la Mobilité Urbaine. En effet, la notion de durabilité et de globalité prend tout son sens pour les Outre-Mer et notamment à La Réunion où cette thématique est particulièrement importante. La question de la coopération décentralisée a également été abordée et est pratiquée à La Réunion, au titre des RUP (Madagascar) où l'île peut apporter à ces territoires ses compétences. Cette coopération décentralisée s'exerce en Martinique également (cas de la République d'Haïti).

Est rappelé par ailleurs que ce projet de loi ne prend pas suffisamment en compte les spécificités domiennes, d'où appel du gouvernement à faire des propositions. C'est dans ce cadre qu'on été organisés les ateliers de la décentralisation dans les 24 communes de La Réunion : un rapport sera remis au ministre en septembre.

Deux questions ont été soulevées par une des représentantes de la CACEM en Martinique à savoir : le statut de chef de file porté par les régions et quelles sont les collectivités concrètement concernées par la coopération décentralisée.

Le GART confirme que le rôle de chef de file de la région peut aller assez loin puisque cela peut porter sur des aspects de billettique intermodale, de points d'échanges intermodaux, et peut donc se rapprocher de la démarche des syndicats mixtes de type SRU. La coopération décentralisée, quant à elle, concerne tous les EPCI et syndicats mixtes.

La Commission insiste sur la nécessité d'avoir un positionnement plus marqué des élus locaux siégeant au Parlement, notamment dans le cadre de l'élaboration de l'Acte III de la décentralisation.

Atelier 2 : Les Transports Collectifs en Site Propre (T.C.S.P.)

Ce second atelier s'est inscrit dans l'actualité du troisième appel à projets T.C.S.P., et a eu pour principal objectif de présenter les grands projets des collectivités d'Outre-mer adhérentes du GART.

■ Présentation du 3^e appel à projets « Transports collectifs et mobilité durable »

Intervention de :

M. Guy LE BRAS – Directeur général du GART

Les principaux objectifs de ce 3^e appel à projets s'articulent autour d'une volonté d'améliorer les performances des transports collectifs, d'encourager l'intégration des projets dans la politique de la ville, de promouvoir l'accès à la mobilité pour tous et de soutenir la recherche et les solutions de mobilité durable et innovantes.

L'enveloppe financière de 450 M€, à destination des A.O.T. et des SM SRU, comprendra une partie majoritaire pour le financement des projets de T.C.S.P. et les parkings à vélos (de plus de 100 places), ainsi qu'une partie minoritaire réservée pour les projets de mobilité durable innovants. La participation sera plafonnée à 40 M€ par porteur de projet.

Les dossiers doivent être déposés aux préfectures de Région avant le 15 septembre 2013, pour des projets dont les travaux doivent débuter avant le 31 décembre 2016.

■ Présentation de l'impact environnemental des transports à La Réunion et du programme Trans Eco Express de la Région

Intervention de :

Mme Carine RIVIERE – Responsable du service Transports et Déplacements de la Région Réunion

Dans un contexte d'augmentation des besoins en mobilité, La Réunion fait face à des problèmes de croissance de son parc automobile et de saturation du réseau routier. Dans l'île, le transport consomme les deux tiers de l'énergie finale produite ; une énergie essentiellement d'origine fossile. Cette quasi-dépendance à la voiture particulière (89 % des déplacements contre 6 % pour les transports collectifs) fait du poste « transport » le deuxième poste de dépenses du budget des ménages réunionnais.

Dans une démarche de développement durable et afin de promouvoir l'utilisation des transports en commun, la Région Réunion a lancé depuis 2010 le programme Trans Eco Express (TEE). L'objectif est de fluidifier la circulation et améliorer les déplacements des transports en commun, dans une démarche partenariale avec l'ensemble des acteurs publics du transport. Pour cela, la Région agit en faveur de :

- l'amélioration des conditions de circulations des transports en commun à travers la réalisation d'infrastructures routières dédiées sur les routes nationales et le soutien technique et financier des projets de T.C.S.P. portés par les autres A.O.T. ;
- la mise en œuvre progressive d'un parc de véhicules de transports collectifs plus respectueux de l'environnement en proposant une aide financière pour l'acquisition de bus et de cars « propres » ;
- la mise en place d'une nouvelle gouvernance concertée du transport public

réunionnais à travers la signature d'une convention cadre TEE et la création d'un syndicat mixte des transports type SRU.

La Région accompagne également les A.O.T. dans leurs projets d'acquisition d'abris voyageurs, les créations de pôles d'échanges, de gares routières, de parkings relais et de centres d'entretien pour les transports en commun.

Les premiers projets d'infrastructures ainsi que les premiers véhicules financés ont déjà été livrés et les autres le seront progressivement durant les prochaines années.

Présentation de deux projets de T.C.S.P. inscrits dans le programme TEE :

1. Le schéma directeur T.C.S.P. de la C.I.Vi.S. et leur projet d'entrée ouest de Saint-Pierre, porté par la C.I.Vi.S d'un linéaire de 3,6 km pour un montant de 11 M€ ;

Suite aux nouveaux déplacements induits depuis l'ouverture de la Route des Tamarins, le développement des transports en commun dans le secteur Sud s'avère indispensable, d'où la nécessité de mettre en place un projet de T.C.S.P. au niveau de l'Entrée Ouest de la ville de Saint-Pierre. Le tracé du projet est décomposé en plusieurs secteurs (entrée de ville, ANRU, rue des bons enfants), l'objectif étant à la fois d'améliorer les conditions de circulation des transports en commun tout en y apportant un traitement urbain qualitatif avec des aménagements paysagers. Pour favoriser l'intermodalité, un parc relais sera localisé en entrée de ville.

Le démarrage des travaux est prévu pour la fin d'année 2013. Le projet bénéficie de financements de la Région au titre de la mesure TEE, du FEDER et de l'Etat.

2. Le T.C.S.P. de la C.I.R.EST, d'un linéaire de 21 km pour un montant de 100 M€

Le projet de T.C.S.P. de la C.I.R.EST, identifié au Plan de Déplacements Urbains de l'intercommunalité, concourt, à travers la réalisation d'un axe structurant pour les transports en commun et la construction de pôles d'échanges et parcs relais, à améliorer la qualité et l'attractivité du réseau de transport urbain.

Ce projet, officiellement labellisé au Grenelle 2, bénéficie des financements issus du programme T.E.E. Il s'étend sur un itinéraire de 22 km et reprend la trame viaire historique du développement urbain de l'Est sur l'ancienne RN2 (RN 2002) traversant aussi bien les espaces urbanisés les plus denses, les centralités des trois communes traversées (Saint-André, Bras-Panon, Saint-Benoît), que les quartiers en développement urbain et économique.

Les études d'avant-projet se sont terminées fin mars 2013. La phase projet est désormais engagée (étude de détail) et la C.I.R.EST envisage le lancement des premiers de dossiers de consultation entreprises (D.C.E) de travaux dès le second semestre 2013 pour un démarrage des travaux prévu en 2014.

■ Présentation des enjeux du T.C.S.P. de l'agglomération pointoise de la Région Guadeloupe

Interventions de :

M. Rosan RAUZDUEL, 3ème Vice-président de la Communauté d'agglomération Cap Excellence
M. Dominique BIRAS, Président par interim du syndicat mixte du Petit-cul-de-sac Marin

Projet porté par la Communauté d'Agglomération Cap Excellence pour le compte du Syndicat Mixte des Transports.

L'historique de la Communauté d'Agglomération de Cap Excellence a été posé : il s'agit d'une

collectivité fondée le 30 décembre 2008. Le 1^{er} janvier 2013, Baie-Mahault a intégré la Communauté d'Agglomération de Cap Excellence. Cette structure dispose de compétences obligatoires et de compétences optionnelles. En ce qui concerne les transports, le Syndicat Mixte des Transports a délégué en mars 2013, la maîtrise d'ouvrage du projet à Cap Excellence pour pouvoir répondre au troisième appel à projet du Gouvernement.

Ce projet consiste à réaliser une restructuration urbaine pour laquelle le transport collectif représentera une véritable colonne vertébrale destinée à desservir des zones de fortes densités de l'agglomération. Pour cela, la nécessité d'adapter ce projet en fonction des différents documents d'urbanisme (SAR, SRCAE, PDU, PLU...) a été soulignée. Des études sur la restructuration des quartiers ont dans un premier temps eu lieu (axes d'intervention, périmètres concernés, modes opératoires). Un diagnostic des équipements structurants ainsi que des opérations d'aménagements de l'agglomération amenés a été réalisé.

Le projet reliera alors les communes de Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre et Les Abymes. La Guadeloupe a décidé de s'orienter vers un mode d'exploitation de type tramway. Le projet qui s'étendra sur un linéaire de 19 km présente un coût évalué à près de 346 M€. Hormis le partenariat financier local, la participation de l'État et de l'Europe sera sollicitée. Les études de faisabilité du projet se poursuivent actuellement et la mise en exploitation de sa première tranche est prévue pour 2019.

→ **Principaux points soulevés lors des échanges**

Concernant le projet de T.C.S.P. de la C.I.R.EST, des questions relatives à la traversée centrale du bus au niveau du giratoire des Plaines et à la récupération des eaux pluviales du projet ont été soulevées. Pour ce qui est de la coupure des ronds-points, il y a nécessité de disjointre le trafic automobile du trafic bus, d'où pertinence de la traversée du bus en central avec systèmes de feux clignotants, apportant sécurité et confort aux chauffeurs de bus. Pour ce qui est de la récupération des eaux pluviales, cette question ne fait pas partie du projet C.I.R.EST mais il y a matière à réfléchir et introduire cette question dans le cadre d'un autre projet.

M. Labeau a évoqué également la question de la pratique du transport à la demande (TAD) à La Réunion. Celui-ci est pratiqué par une intercommunalité, le T.C.O. et cette solution est en cours d'étude et analysée par la C.I.R.EST et la C.I.NO.R.

M. Laurent, représentant de la C.I.NO.R, souhaitait avoir des informations sur deux points relatifs au projet de la Guadeloupe, à savoir si le matériel roulant était intégré aux éléments financiers annoncés et quels sont les objectifs de fréquentation visés. En réponse, M. Rauzduel a confirmé la prise en compte du matériel roulant financé et a fixé des objectifs de fréquentation de l'ordre de 20 000 / 30 000 passagers / jour pour son projet.

Le GART a affirmé suivre de très près ce projet en invoquant la possibilité aujourd'hui d'aller vers des produits où l'on peut faire jouer la concurrence et donc avoir des offres compactées en termes de coûts tout en permettant une qualité de service accrue. En effet, autour de 15 millions d'euros du kilomètre, 3 solutions technologiques différentes peuvent être envisagées : le BHNS, le tramway sur pneumatiques, le tramway compact.

M. Rauzduel souligne que ce projet concourt aux rénovations urbaines de quartiers prioritaires et permettra une meilleure desserte de ces quartiers. La représentante de Martinique indique que les réflexions en matière de transport ont évolué puisque celui-ci est désormais un véritable vecteur de renouvellement urbain, ce qui n'était pas le cas auparavant. Mme Célestine, représentante de la Guyane, souligne la mise en place de réseaux de T.C.S.P. sur son territoire intégrant l'aménagement et les projets d'urbanisme.

2^e journée

Atelier 3 : Le transport par câble

Un bilan des travaux de la première journée de la Commission a été rappelé par sa Présidente, Mme Fabienne Couapel-Sauret.

M. Thierry Devimeux, représentant du SGAR, a tenu à souligner la pertinence de la tenue de cette Commission Outre-Mer portant sur différentes thématiques liées aux transports à La Réunion. Il a fait référence à l'action et à la mobilisation de la collectivité régionale en la matière à travers le programme TEE (issu des accords de Matignon de 2010 basé sur une enveloppe financière répartie entre l'Europe, la Région et l'Etat) d'une part et a réaffirmé, d'autre part, l'engagement et le soutien de l'Etat face au développement des transports en commun à La Réunion, représentant un fort enjeu économique et social impactant le développement du territoire.

De plus, l'importance d'une démarche partenariale pour fédérer les collectivités compétentes en matière de transport a été évoquée, l'Etat y jouant un rôle de fédérateur. Cela s'est traduit dans un premier temps par la signature de la convention cadre TEE dès le 11 juillet 2011 en préfecture et s'est poursuivi par la signature de l'arrêté de création du S.M.T.R. établie la veille. En outre, la nécessité de réfléchir à la mise en place de modes de transport innovants tels que le transport par câble en milieu urbain est une action soutenue et encouragée par l'Etat qui pourrait présenter une réponse majeure face aux problématiques de déplacements rencontrées aujourd'hui sur le territoire réunionnais.

L'objectif de cet atelier était donc de présenter un état de l'art des solutions de transport par câble en milieu urbain, à travers les interventions de M. Philippe Peyroux et de M. François Gruffaz. Le développement de ce mode de déplacement est actuellement étudié à La Réunion, où celui-ci est perçu comme un moyen d'adaptation aux contraintes topographiques de l'île et à la rareté du foncier.

■ Les enjeux du transport par câble

Interventions de :

M. Philippe PEYROUX – Vice-président du GART

Les transports de personnes par appareils à câble sont des T.C.S.P. adaptés pour les courtes distances. Après avoir fait leur preuve en montagne ou pour la desserte de sites touristiques, ils sont, aujourd'hui, en situation de concurrencer les systèmes de transports urbains collectifs. En effet, les atouts du transport par câble sur le plan physique, économique ou encore environnemental, offrent de nouvelles perspectives pour le transport urbain. Les caractéristiques techniques de ce mode de transport ont été déclinées. Il existe en effet différents types de technologie : les téléphériques (va-et-vient), les monocâbles, les bicâbles (2S) et les tricâbles (3S). Selon la technologie choisie, la capacité des cabines varie entre 4 et 200 places pour une vitesse maximale de 45 km/h.

Un référencement des différentes installations de transports câblés dans le monde a été établi et l'on constate que le développement des transports par câble en milieu urbain a fait l'objet d'une réelle dynamique en Amérique du Sud et en Afrique du Nord.

Différents exemples de transport par câble en agglomération à travers le monde s'intégrant

parfaitement au paysage urbain (véritables prouesses architecturales pour certains) et leurs caractéristiques techniques ont été présentés :

- Medellin ;
- Rio / Complexo de Alemão ;
- New York / Roosevelt Island ;
- Portland ;
- Bolzano ;
- Koblenz ;
- Londres.

■ Le transport de personnes par appareils à câbles – Volet réglementaire

Intervention de :

M. François GRUFFAZ – Conseiller délégué aux transports de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget

Le transport par câble fait l'objet d'une réglementation aboutie s'appuyant au niveau de la conception sur :

- la directive européenne 2000/9 ;
- des normes européennes harmonisées de 2004 ;
- de la certification par tierce partie.

Au niveau de l'exploitation, cela se traduit par une réglementation française stricte, considérée en Europe comme simple à mettre en œuvre, largement reprise dans des pays hors UE.

La France dispose du premier parc mondial en la matière. Celui-ci fait état de 3 800 installations représentant 800 millions de passages annuels et a pour caractéristiques de présenter peu d'urbain et d'être localisé sur des sites touristiques de montagne.

Ce type de transport présente des avantages certains :

- un niveau de sécurité élevé ;
- des emprises au sol limitées ;
- une vulnérabilité aux conditions climatiques limitée ;
- un gain économique en matière d'investissement ;
- une faible consommation en énergie ;
- un système de transport flexible et modulable ;
- un mode de transport peu bruyant.

■ Le câble en métropole : le projet de Grenoble

Intervention de :

M. François GRUFFAZ – Conseiller délégué aux transports de la Communauté d'agglomération du Lac du Bourget

Le projet de transport par câble reliant l'agglomération grenobloise au massif du Vercors s'inscrit dans un projet global de développement territorial durable de l'agglomération grenobloise et du plateau du Vercors (développement économique, tourisme, habitat, ...). Il s'étendra sur un linéaire d'environ 10 km.

Concrètement, ce projet permettra de conforter l'image et le rayonnement de la région grenobloise et des massifs environnants, de développer et concrétiser de nouvelles opportunités économiques entre le Vercors et l'agglomération, de conforter le positionnement touristique de la région grenobloise, de réduire les déplacements motorisés et enfin de mettre en œuvre une stratégie partagée de développement économique et résidentiel en maîtrisant

notamment l'étalement urbain.

L'enjeu est de capter une partie des déplacements pendulaires, de nombreux habitants du Vercors se rendant au travail principalement à Grenoble, Fontaine et Sassenage.

Une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage pour la phase études a été signée en 2012 entre 4 partenaires : la Métro, le SMTC, le CGI et la CCMV. Le pilotage du projet prendra effet à travers un comité de pilotage réunissant l'ensemble des partenaires : la Métro et le SMTC, le Conseil général de l'Isère, la Communauté de Communes du Vercors, les communes concernées, la Région Rhône-Alpes et le Parc Naturel du Vercors. L'objectif est de définir le programme de l'opération à la fin 2013.

■ Présentation de l'étude du CETE Méditerranée pour la DEAL de La Réunion : « Adaptabilité du transport urbain par câble à La Réunion »

Intervention de :

Mme Catherine CHARRITAT, Responsable de l'unité de déplacements de la DEAL de La Réunion

La mise en place de projets de transport par câble dans l'île, notamment en milieu urbain, se justifie pleinement au regard des contraintes foncières et topographiques.

Un rappel des atouts du transport par câble en milieu urbain et sur le territoire réunionnais a été mentionné. En effet, il s'agit tout d'abord d'un mode de transport adapté au contexte géographique local puisqu'il est non seulement une réponse à la topographie de l'île, mais aussi à la rareté du foncier, à la congestion routière croissante et correspond en outre, à une politique des déplacements cohérente favorisant l'intermodalité et la réduction de la consommation en énergie.

De plus, des facteurs de réussite sont à considérer puisque celui-ci est particulièrement adapté sur des courtes distances, il est en connexion avec le réseau TC et permet de libérer des espaces liés à son insertion sur le territoire.

Plusieurs sites ont été identifiés dans le cadre de cette étude : Bellepierre – La Bretagne ; Saint-François – Camélias ; Saint-Paul – Plateau-Caillou ; Saint-Leu – Cilaos ; Etang Salé les Hauts – La Rivière – Le Tampon ; Saint-Joseph – Petite-Île – Le Tampon ; Le radier du Ouaki.

Des préconisations seront émises, dans un deuxième temps, par le CETE et la DEAL dans le cadre de cette étude pour les sites pour lesquels la faisabilité d'un transport par câble est avérée.

Enfin, le développement du transport par câble devra s'intégrer dans une chaîne de déplacements et offrir un niveau de service de qualité pour être perçu de façon favorable par la population et proposer une solution efficace de mobilité.

■ Le transport par câble entre le secteur de La Montagne et Saint-Denis centre (La Réunion)

Intervention de :

M. Jean-Marc LAURENT, DGA de la C.I.NO.R.

La C.I.NO.R. en tant qu'A.O.T.U., mène actuellement des études pour la mise en place d'un transport par câble entre le secteur de La Montagne au centre de la commune de Saint-Denis. L'objectif de ce projet est de proposer une solution aux problèmes de congestion récurrents dus aux déplacements pendulaires sur l'unique route reliant les deux points (15 400 véhicules/jour dans les rampes de la RD 41). Outre les déplacements actuellement recensés sur la RD 41, la population de la Montagne sera amenée à s'accroître fortement dans les

années futures et au vu des contraintes topographiques et du relief, une offre de transports en commun de type TC sera de plus en plus difficile à mettre en œuvre pour répondre aux besoins de déplacements, d'où la nécessité de réfléchir à la mise en œuvre d'un mode de transport câblé, maillon de la chaîne de transport amené à être connecté aux réseaux de transports en commun.

Plusieurs variantes de tracé visant à limiter le survol des bâtiments ont été définies et la localisation des stations a été identifiée. Les prochaines étapes du projet devront servir à définir le mode d'exploitation, le tracé définitif et proposer des solutions pour palier l'impact environnemental qu'il pourrait avoir, notamment sur l'avifaune, dans la mesure où la Rivière Saint-Denis constitue un lieu de passage où nichent et circulent de nombreuses espèces d'oiseaux (notamment le Pétrel de Barau, oiseau endémique de La Réunion).

→ Principaux points soulevés lors des échanges

La C.I.NO.R. s'interroge sur la perception de ce mode de transport innovant par la population, notamment les personnes âgées.

Le GART précise que lors de la réalisation de tels projets, la communication et la concertation avec le public sont des éléments essentiels afin que se mette en place une véritable appropriation de ce mode de transport par le public.

De plus, le GART insiste bien sur le fait que même si le transport par câble n'est pas nécessairement transposable en tous lieux à La Réunion, sa faisabilité notamment en milieu urbain nécessite néanmoins d'être étudiée sur l'île, si on prend en compte la topographie de l'île, le manque d'espace et les besoins croissants de déplacements.

Le transport par câble : Visite des sites de La Montagne et Salazie



Remerciements :

- aux équipes du GART
- au service Transports et Déplacements de la Région Réunion

