

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 2017 - 2027

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

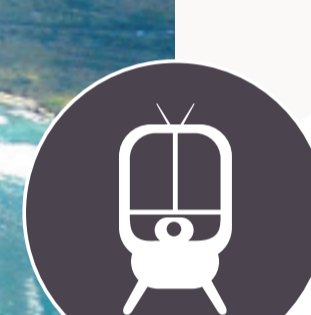
LA POSSESSION - LE PORT - SAINT PAUL - TROIS BASSINS - SAINT LEU

LE TCO FACILITE NOS DÉPLACEMENTS
+ PRATIQUE + ÉCONOMIQUE + ÉCOLOGIQUE + SIMPLE



UNE NÉCESSITÉ : ANTICIPER

- ✓ Pour offrir des solutions durables face à l'asphyxie circulatoire qui menace nos routes
- ✓ Pour améliorer la qualité de vie des habitants et réduire les nuisances
- ✓ Pour rendre le territoire plus fonctionnel et accessible
- ✓ Pour promouvoir un territoire innovant et durable



LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS, L'UN DES OUTILS DE MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE TERRITOIRE

- Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est l'outil de planification de la mobilité à l'échelle de l'agglomération.
- Il définit les principes d'organisation des transports et du stationnement des personnes et des marchandises tous modes confondus.
- Il incarne l'ambition du territoire Ouest, celle de développer des modes alternatifs à la voiture, la voirie et le stationnement.
- Il intègre également plusieurs enjeux : protéger l'environnement et articuler développement urbain et mobilité.

LES POINTS CLÉS DU PROJET DE TERRITOIRE



TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

- 213 000 habitants (perspectives 2020 : 232 000 habitants)
- 40% de l'activité économique de l'île
- 1 Grand Port Maritime

- Structurer les mi-pentes
- Valoriser le littoral
- Accompagner les transformations urbaines (Écocité, écoquartier, ZAC Renaissance, Piton St-Leu...)

Cette mobilité permet à nos usagers d'accéder aux équipements, à l'emploi et aux loisirs. C'est pourquoi le TCO et ses partenaires s'engagent à offrir de meilleures conditions de mobilité pour tous, tout en maîtrisant les nuisances causées par la croissance rapide de la demande en déplacements.



JOSEPH SINIMALÉ
Président du Territoire de la Côte Ouest (TCO)

Les orientations du Plan de Déplacements Urbains doivent en effet contribuer au développement économique de nos villes, faciliter les connexions entre les différentes fonctionnalités qu'elles offrent au travers des déplacements : actifs (vélo, marche), solidaires (co-voiturage, auto-partage) ou collectifs (terrestre, câble ou rail).



FRANÇOISE LAMBERT
Vice-Présidente du TCO déléguée aux transports

UNE STRATÉGIE POUR DES MOBILITÉS ET DES TRANSPORTS DURABLES

La politique des déplacements connaît une nouvelle orientation avec la stratégie mise en œuvre à travers le Plan de Déplacements Urbains (PDU) révisé. Le document de planification s'établit sur 10 ans (2017 - 2027)

LES 10 OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PDU

- Faciliter la mobilité, préserver l'environnement et la santé
- Favoriser l'accessibilité des transports pour tous
- Sécuriser les déplacements
- Fluidifier le réseau routier
- Encourager les modes actifs
- Organiser les stationnements
- Faciliter l'accès pour les approvisionnements dans l'agglomération
- Encourager les usages partagés de l'automobile et les transports collectifs pour les personnels des entreprises
- Développer un système de tarification et de billetterie intégré
- Développer l'usage des véhicules électriques ou hybrides par la pose de bornes de charges



7
priorités

35
actions

2017 - 2027 LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS EN ACTIONS

Le scénario retenu : plus de choix pour les usagers.

Il s'agit de faciliter l'utilisation des modes alternatifs à la voiture. «La ville des courtes distances» est aujourd'hui un des objectifs d'aménagement du territoire Ouest. La mixité des fonctions urbaines et la revitalisation des quartiers vont minimiser les distances pour favoriser des mobilités plus actives (vélo, marche).



AXE 1 ARTICULER TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT URBAIN

L'intensification urbaine s'est révélée être le levier le plus efficace dans la diminution de la part modale de la voiture lors de l'élaboration du scénario PDU. Elle fait l'objet d'un concept spécifique autour des ZATT* qui parlera à l'ensemble des acteurs de l'aménagement et du transport sur le territoire.

* Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports : il s'agit d'un périmètre situé à moins de 500 m autour de pôles d'échanges. 12 ZATT sont identifiées au PDU (15 à terme).

ACTION 1
Prioriser la réalisation d'aménagements vers les pôles d'échanges dans les ZATT*

ACTION 2
Intégrer les cheminements vers les arrêts de transport en commun dans les projets urbains

ACTION 3
Utiliser les PLU pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire

ACTION 4
Conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun

ACTION 5
Restructurer le réseau Kar'Ouest

ACTION 6
Aménager la voirie en faveur des bus

ACTION 7
Intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges

ACTION 8
Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest

ACTION 11
Étudier les projets de transport urbain par câble dont le potentiel est utilitaire

AXE 2 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le TCO s'est lancé dans une démarche de restructuration des lignes de son réseau au travers du programme du Nouveau Kar'Ouest afin de moderniser le réseau et d'en améliorer la qualité de service. Le PDU accompagne ce nouveau réseau par des projets d'aménagements au profit de la qualité de service et d'études pour son développement futur.

ACTION 9
Améliorer l'interopérabilité entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest

ACTION 10
Améliorer l'information aux voyageurs



AXE 3 CRÉER UN RÉSEAU CYCLABLE

Le TCO a fait le choix de développer son réseau de façon ciblée. La mise en place d'infrastructures cyclables doit également être accompagnée d'un volet de communication, informant des possibilités offertes et promouvant ce mode de transport. La création d'aménagements cyclables contribue à sécuriser les parcours.

ACTION 12
Poursuivre la création d'aménagements cyclables

ACTION 13
Jalonner les parcours cyclables

ACTION 14
Créer du stationnement à proximité des lieux publics à fort passage (équipements publics, commerces, zones balnéaires)

ACTION 15
Développer une offre de stationnement vélo sécurisée aux pôles d'échanges Kar'Ouest

ACTION 16
Intégrer le stationnement vélo dans les documents d'urbanisme opérationnel

ACTION 18
Créer des outils de communication autour du vélo

ACTION 17
Expérimenter la mise à disposition / l'aide à l'acquisition de Vélo à Assistance Électrique (VAE)

ACTION 19
Inscrire les voiries et les projets de voiries dans un schéma global de hiérarchisation viaire

ACTION 20
Établir une charte partenariale d'aménagement des voiries

ACTION 21
Améliorer la sécurité des déplacements

ACTION 22
Développer le covoiturage

AXE 4 MAÎTRISER LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN OPTIMISANT L'ACCESSIBILITÉ

Le TCO a pour objectif de faire diminuer la part des déplacements effectués en voiture sur son territoire. Les priorités sont la maîtrise de la circulation, son apaisement, et la cohabitation des modes sur les infrastructures routières existantes, ou à créer dans les projets urbains.





AXE 5 METTRE EN COHÉRENCE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

Le choix de l'usager quant au mode de transport est conditionné à la facilité à se stationner au point de destination et le coût associé. Le TCO a choisi d'améliorer l'organisation de son offre de stationnement public en cohérence avec le transport en commun.

ACTION 23

Limiter l'offre de stationnement public dans les centres-villes, en lien avec l'offre de transport en commun

ACTION 24

Développer les expérimentations en matière de stationnement mutualisé

ACTION 25

Poursuivre les groupes de travail organisés avec les entreprises logistiques lors de la phase de concertation dans le cadre de l'élaboration du plan climat

ACTION 27

Repenser l'organisation des livraisons en centre-ville

ACTION 26

Définir et faire respecter les itinéraires Poids Lourds

ACTION 28

Aménager une zone de stockage en arrière-port avec une plateforme logistique reliée à la RN1

ACTION 29

Mettre en œuvre le Plan de Déplacements d'Administration du TCO et en tirer un retour d'expérience pour les autres PDE*

AXE 7 ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES ÉCO-MOBILES

Les pratiques éco-mobiles regroupent un ensemble de solutions de déplacement ayant moins d'impact sur l'environnement et permettant de réduire le budget alloué aux déplacements par les ménages. Le développement des modes actifs (marche, vélo) et les transports en commun en font bien sûr partie.

* PDE : Plan de Déplacements d'Entreprise

ACTION 32

Étudier les conditions de desserte possibles de Mafate en hélicoptère

ACTION 34

Étudier la mise en place d'un bureau des temps

ACTION TRANSVERSALE

Afin de suivre la mise en place des actions et de communiquer sur les réalisations et les échéances, le projet prévoit la création d'un observatoire PDU. Outil partenarial, sa vocation est de centraliser l'information concernant la mobilité sur le TCO.

ACTION 30

Soutenir les plans de déplacements entreprises/écoles/interentreprises

ACTION 31

Favoriser le développement de solutions de déplacement innovantes (autopartage et développement des véhicules électriques)

ACTION 33

Expérimenter un lieu de télétravail en lien avec les principaux pôles d'échanges

ACTION 35

Créer un observatoire PDU

AXE 6 ADAPTER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES À LA VILLE

La commune du Port reçoit l'ensemble des marchandises arrivant par bateau pour approvisionner l'île, d'où d'importants flux de Poids Lourds (PL) sur les routes du territoire Ouest. Les actions du PDU visent à améliorer le fonctionnement de l'acheminement des marchandises, depuis le port jusqu'aux commerces de détail.



LES ZATT

Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports

A l'échelle des quartiers, la mixité et la proximité des fonctions urbaines du quotidien (logement, commerces de proximité, petits équipements de loisirs, implantation d'emploi) « réduit » les distances à parcourir pour effectuer les tâches quotidiennes. Elles sont ainsi réalisables à pied et à vélo et ces modes deviennent même plus compétitifs que la voiture. C'est cette notion de ville à courte distance que le PDU vise à développer au TCO.

L'intensification urbaine s'est révélée être le levier le plus efficace dans la diminution de l'usage de la voiture lors de l'élaboration du scénario PDU.

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL DES DÉPLACEMENTS URBAINS MAÎTRISÉ

Les décrets n°2005-613 et n°2005-608 du 27 mai 2005 rendent obligatoire la réalisation d'une évaluation environnementale pour tous les plans et programmes dont l'élaboration ou la modification a été prescrite après le 21 juillet 2004. Les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui sont visés à l'article R 122-17 du Code de l'environnement entrent dans cette catégorie et doivent à ce titre se soumettre aux exigences induites par l'évaluation environnementale.

La loi Grenelle I prévoit l'élaboration des Plans Climat-énergie territoriaux (PCET) et une réforme du droit de l'urbanisme. Au niveau des transports, il s'agit de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.

ARTICULER TRANSPORTS ET AMÉNAGEMENT URBAIN

Le TCO souhaite par cette série d'actions développer la «ville des courtes distances» c'est à dire concentrer la mixité des fonctions urbaines (habiter, travailler, se divertir...) afin de minimiser les distances à parcourir au quotidien, à l'inverse d'une urbanisation sectorisée.

- Action 1 : prioriser la réalisation d'aménagements vers les pôles d'échange dans les ZATT.
- Action 2 : intégrer les cheminements vers les arrêts de transport en commun dans les projets urbains.
- Action 3 : utiliser les PLU pour améliorer la perméabilité piétonne du territoire.
- Action 4 : conditionner l'urbanisation aux zones bien desservies par les transports en commun.

UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENT QUI PRÔNE LE TRANSPORT COLLECTIF

Le TCO s'est lancé dans une démarche de restructuration des lignes de son réseau afin d'en améliorer la qualité de service. Les actions du PDU inscrivent ce projet dans la politique de déplacements de l'agglomération et définissent l'ensemble des exigences auquel il devra répondre, en cohérence et concertation avec le réseau Car Jaune.

- Action 5 : restructurer le réseau Kar'Ouest.
- Action 6 : aménager la voirie en faveur des bus.
- Action 7 : intégrer des services pour les modes de rabattement autour des pôles d'échanges.
- Action 8 : améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest.
- Action 9 : améliorer l'interopérabilité entre les réseaux Car Jaune et Kar'Ouest.
- Action 10 : améliorer l'information aux voyageurs.
- Action 11 : étudier les projets de transport urbain par câble dont le potentiel est utilitaire.



ÉCOCITÉ

Portée par les communes du TCO (La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins, Saint-Leu), l'ÉcoCité insulaire et tropicale a été labellisée en 2009 par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement. C'est la seule Écocité d'outre-mer. Son périmètre, le «cœur d'agglomération», a été identifié dès 2003, dans le cadre de l'élaboration du projet d'agglomération du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du TCO. Il couvre un territoire de 5000 hectares de la route du littoral au cap La Houssaye et du front de mer au bas des mi-pentes comprenant la totalité de la commune du Port, et une partie des communes de La Possession et de Saint-Paul.

Entre La Possession et les mi-pentes de Saint-Paul, la RN1 accueille un très fort trafic journalier tant de transit entre la zone sud et nord de l'île, qu'intercommunal et local. Le mélange de ces 3 types de trafics sur la RN1 (transit, échange et local) contribue à une perte de capacité pour l'infrastructure et pénalise ainsi le trafic d'agglomération et inter quartiers.

Le projet s'appuie sur une hiérarchisation des voies et des modes de transports selon 3 niveaux (réseau régional, réseau d'agglomération et réseau de proximité) et des liaisons locales dissociées de la RN1. Pour répondre aux besoins des usagers, la montée en puissance de transports en commun attractifs et performants et l'aménagement de liaisons douces (piétons, vélos) nombreuses et confortables sont un incontournable de la démarche de mobilité et d'accessibilité de l'ÉcoCité.

L'ÉcoCité, ville mobile et accessible, est un objectif transversal, déterminant tant pour le développement des loisirs (accessibilité des équipements, fonction ludique des liaisons douces...), le développement économique (accès aux emplois, logistique...), que l'attractivité résidentielle de l'ÉcoCité.

LES OUTILS QUI PEUVENT ÊTRE MIS EN ŒUVRE DANS LES ZATT

- La création ou l'amélioration des **cheminements piétons et cyclistes** dans le rayon des ZATT. Ces cheminements doivent être accessibles à tous notamment aux PMR.
- La mise en place de **zones de circulation apaisée** : zones 30 et zones de rencontre.
- La mise en place de **jalonement et/ou d'aménagements cyclables** vers et depuis le centre de la ZATT.
- La possibilité de mettre en place une réglementation du stationnement.
- La création de **stationnements pour le vélo**.

- Des objectifs de densité et de mixité fonctionnelle à retranscrire dans les PLU ; une densité minimale de 50 logements / ha pour les projets d'urbanisation est retenue (elle correspond aux préconisations du DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs) du SCOT dans un périmètre de 500 m autour des gares, des centres d'échanges ou stations du futur réseau régional de transport guidé et réseau de transport collectif de niveau 1.)
- Des normes de stationnement résidentiel voiture et vélo pour les logements contenus dans les ZATT à retranscrire dans l'article 12 des PLU.

Un concept partagé par le SCOT qui pourra y fixer des objectifs supplémentaires dans son domaine de compétences :

- Vers des densités minimales d'habitat
- Stratégie foncière adaptée
- Stratégie urbaine d'ensemble

NOUVEAU KAR'OUEST

Le TCO s'est lancé dans une démarche de restructuration des lignes du «nouveau Kar'Ouest» afin de moderniser le réseau et d'en améliorer la qualité de service. Ainsi, le réseau restructuré doit prendre en compte les évolutions du territoire (nouvelles populations, activités nouvelles, nouvelles routes etc.) et anticiper celles à venir (ÉcoCité, SCOT, ...), et le réseau doit se densifier avec des véhicules offrant plus de places, des fréquences plus fortes, une amplitude horaire plus large.