

INTRODUCTION

A La Réunion comme dans beaucoup de pays, les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions entre conditions humaines, matérielles et environnementales. En raison de l'ampleur économique et de la profonde dépendance de La Réunion à l'égard des différents axes d'échanges, les transports revêtent une grande importance pour tous les Réunionnais.

En 20 ans, le nombre de véhicules s'est accru de 250%¹ et le parc automobile devrait doubler d'ici 2025 passant de 250 000 à 500 000 véhicules. De plus 90% des déplacements se font en automobile et seulement 5 à 6% des voyageurs se déplacent en transport collectif.

Le parc de véhicules à La Réunion connaît un fort développement et malgré les mesures prises en augmentant le réseau routier de 2x2 voies, aujourd'hui de nombreux axes sont saturés et si rien n'est entrepris pour limiter ce problème, cette situation devrait s'aggraver progressivement.

Face à ce postulat, seule une modification de nos modes de déplacements nous permettra de répondre à nos nouveaux besoins tout en évitant l'asphyxie des réseaux.

Une politique de transports durables doit favoriser un équilibre entre les paramètres sociaux, économiques et environnementaux mais aussi doit permettre aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être compétitifs et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ses éléments. La problématique stratégique consiste à concilier l'ensemble de ces éléments et sur un territoire insulaire comme La Réunion l'enjeu est de taille².

Dans un premier temps nous nous attacherons à étudier les grands enjeux des transports par rapport au développement durable dans l'île et enfin nous verrons les 2 principales stratégies que l'île doit mettre en oeuvre pour un projet de développement durable des transports.

PARTIE I. LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET LE DÉVELOPPEMENT DURABLE À LA RÉUNION.

CHAP. I : VISIONS ET ORIENTATIONS STRATÉGIQUES.

1.1. Visions du transport durable à La Réunion.

Sur une île montagneuse comme La Réunion où actuellement plus du tiers de la population se concentre sur le littoral, la vision d'un réseau de transport durable est orientée par différents principes fondamentaux :

- Un transport efficient des gens et des biens pour favoriser le développement économique et aussi une qualité de vie durable.
- L'accessibilité raisonnable au réseau de transport et une équité de transport entre les résidents des « Hauts » et des « Bas » et des personnes à mobilité réduite.
- Une coordination et l'harmonisation des mesures dans tous les modes de transports.
- Le respect de notre patrimoine environnemental pour les générations futures.

¹ TER 2005

² Ce travail de réflexion propose une stratégie de déplacement terrestre uniquement et non aérien ou maritime

Les acteurs du transport public opèrent dans un cadre réglementaire en constante évolution avec des collectivités locales qui ont de plus en plus de prérogatives sur le territoire. Avec les différentes lois de décentralisation, les collectivités locales ont revu leurs champs de compétences.

L'article 124 de la SRU³, modifie l'article 21 de la LOTI⁴, et consacre La Région dans l'organisation des services de transport ferroviaires. Le Département, dans le cadre de l'article 29 de la LOTI⁵, a autorité pour organiser les transports routiers non urbains réguliers et les services à la demande dans le cadre de la limite départementale.

1.2. Orientations stratégiques.

Notre groupe de travail propose de prendre de nouvelles initiatives et d'émettre des priorités à long terme dans 5 secteurs clefs :

- Encourager et sensibiliser les Réunionnais à modifier leur type de mobilité pour un transport durable.
- Établir des cadres, notamment un cadre institutionnel, pour assurer l'efficacité et le dynamisme du marché du secteur des transports dans l'île.
- Gérer l'infrastructure existante et y investir pour l'avenir tout en améliorant sécurité et sûreté.
- Réduire l'impact environnemental négatif du transport.
- Encourager l'innovation et le développement des compétences.

CHAP. II : DÉFIS STRATÉGIQUES DES TRANSPORTS À LA RÉUNION.

2.1. Enjeux des transports aujourd'hui.

Les encombrements sur les différents axes routiers de l'île illustrent l'effet que les transports peuvent avoir sur l'environnement, la société et l'économie de l'île.

Divers coûts économiques viennent parasiter un bon développement de l'île, parmi eux on peut citer le temps et la productivité perdus, le manque à gagner et l'augmentation des coûts de carburant. Pour le moment La Réunion n'est pas soumise à l'effet de « smog » mais avec l'évolution croissante des véhicules, des coûts environnementaux pourraient venir s'ajouter avec notamment l'augmentation des gaz à effet de serre (GES) et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, on peut mentionner l'augmentation du stress, dû aux embouteillages, et des rythmes de vie souvent conditionnés par l'état de la circulation dans l'île. Par ailleurs les mouvements pendulaires entre les « Hauts » et les « Bas » de plus en plus croissants supposent un réseau de transport sûr et efficace afin de desservir aux mieux les aires urbaines, ce type de migration a pour conséquence de rallonger les distances de déplacement.

Compte tenu de notre vision pour une modernisation des transports dans l'île mais aussi aux vues des différents problèmes évoqués, notre groupe de travail propose d'articuler sa stratégie autour de 2 axes fondamentaux : Sensibiliser et former/informer les Réunionnais à choisir des transports plus durables – Accroître et optimiser l'efficacité des réseaux en coordonnant les acteurs.

³ Loi sur les Solidarités et le Renouveau Urbain

⁴ Loi d'orientation des transports intérieurs

⁵ Annexe 2 : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

2.2. Axes stratégiques fondamentaux pour un développement durable des transports.

- Encourager les Réunionnais à choisir des modes de transports durables et les former/informer quant aux risques environnementaux dus aux transports. Ce principe d'encouragement et d'information de la population est en parfait accord avec les articles 2 – 7 et 8, cités ci-dessous, de la Charte de l'environnement adopté le 28 Février 2005.

Art. 2 - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

Art. 7 - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

Art. 8 - L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.

- Accroître et optimiser l'efficacité des réseaux en coordonnant les acteurs tout en assurant une équité sociale, développement économique et sauvegarde environnementale. Afin d'assurer la mise en œuvre de cet axe stratégique les pouvoirs publics doivent s'investir et coopérer davantage afin de respecter l'article 6 de la Charte de l'environnement.

Art. 6 - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

PARTIE II. LES 2 DÉFIS FONDAMENTAUX DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TRANSPORTS À LA RÉUNION.

CHAP. III : ENCOURAGER ET FORMER/INFORMER LES RÉUNIONNAIS À CHOISIR DES TRANSPORTS PLUS DURABLES.

3.1. Objectif de ce défi.

Renseigner les Réunionnais, conformément au principe de prévention de la charte du développement durable⁶ et les former aux transports durables ; cela consiste à les sensibiliser aux problèmes, aux avantages et aux alternatives, de même qu'aux pratiques et aux choix que peuvent adopter les citoyens pour atténuer les effets néfastes des transports. Cela implique des partenariats avec l'ensemble des services de l'État, les collectivités territoriales et locales, l'industrie ainsi que les diverses associations pour concevoir des programmes de communications, notamment des messages essentiels et leur transmission.

3.2. Importance de ce défi.

Le changement des comportements fait partie intégrante de la façon de réagir aux impacts des transports sur l'environnement. Tous les segments de la société doivent bien comprendre les conséquences de leurs comportements en matière de transport pour opérer des choix qui atténuent les effets néfastes des transports sur l'environnement.

3.3. Mise en œuvre et application de cette stratégie.

3.3.1. L'incitation des collectivités et des entreprises.

Dans le cadre du PDU⁷, les différentes collectivités publiques peuvent promouvoir le déplacement de leur personnel.

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) leur permet de mettre en œuvre ce processus de promotion et est défini au paragraphe 6 de l'article 28 – 1 du PDU.

Art 28-1 de la loi 82-1153 du 30 Décembre 1982 les PDU (alinéa 6) « encouragement des entreprises et les collectivités publiques » à établir un plan de mobilité et » à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

Afin d'appliquer ce principe de promotion et d'information au transport durable, les collectivités comme le Conseil Régional et Général ainsi que certaines communes, notamment la Ville de St Denis, pourraient former et informer leur personnel aux impacts des migrations journalières tout en mettant à leur disposition un système incitatif d'éco navette ou de covoiturage.

Les différentes collectivités mettraient en place un système de navette écologique afin de respecter l'environnement conformément à l'article 220 – 1 de la loi sur l'air et l'atmosphère.

⁶ Cf. annexe 1

⁷ La Loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie du 30/12/96 et de la Loi SRU instituent l'obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de mettre en œuvre des Plans de Déplacements Urbains (PDU) (St Denis entre de ce cadre de réalisation d'un PDU).

Art 220-1 : L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans la limite de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé.

Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie.

Les textes de lois comme la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE), la loi Solidarité et Renouvellement Urbain : *"encourage les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et le covoiturage"...* (Article 96-6 SRU).

La réalisation de Plan de Déplacement des Administrations (PDA) et de Plan de Déplacement des Entreprises (PDE) est rendue possible dans le cadre de ces lois et offre des avantages certains aux usagers du réseau routier réunionnais. Moins d'embouteillages aux entrées et sorties des villes comme St Denis, St Paul – économie du foncier en construisant moins de places de parking – diminution des nuisances sonores et atmosphériques etc. autant de gains positifs pour la qualité de vie des Réunionnais.

La mise en place d'un Plan de Déplacement d'Entreprise ou d'Administration (PDE - PDA) est une démarche volontaire du dirigeant qui vise à rechercher puis à mettre en place les mesures permettant de rationaliser les déplacements des salariés, que ce soit entre le domicile et le lieu de travail ou dans le cadre professionnel, et à favoriser le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun publics, transports en commun dédiés, covoiturage, vélo).

En matière de financement, l'Agence de Développement et de Maîtrise de l'Énergie (ADEME) peut apporter son soutien à l'élaboration et la mise en place d'un PDE/PDA. L'ADEME pourra apporter son soutien plafonné à 75 000 euros pour l'étude de faisabilité et à hauteur de 300 000 euros pour la mise en œuvre du projet⁸.

Ainsi les mesures de promotions et d'informations des employés à l'usage de transport durable respectant l'environnement pourraient se réaliser par l'installation d'un réseau de transport « propre » et adapté à la configuration du territoire réunionnais à l'intention des employés des différentes collectivités et / ou entreprises (+ 20 salariés).

L'article 14 de la LAURE a entraîné progressivement la mise en place d'observatoire des transports ; à La Réunion l'AGORAH⁹ a compétence en matière d'observation des transports et permet ainsi d'évaluer la politique des transports dans l'île. En partenariat avec l'AGORAH et l'ADEME, les collectivités pourraient mesurer le rendement de ces initiatives de covoiturage et d'éco navette sur une durée de 6 mois à 1 an à l'échelle de leur collectivité.

En plus de l'implication des administrations et des entreprises afin d'inciter leurs employés à utiliser un réseau durable de transport, il faut permettre à la population de se déplacer le plus aisément possible.

3.3.2. *Moins de contraintes pour encourager les déplacements.*

Un trajet combine souvent plusieurs modes de transports (taxis – car jaune – mini bus etc....) et l'utilisateur doit souvent composer avec différents acteurs du transport. Les habitants des «

⁸ <http://www.ademe.fr/auto-diag/transports/rubrique/AidesFinancieres/OrgaEntrep.asp#7>

⁹ Agence pour l'Observation de la Réunion, l'Aménagement et l'Habitat

Hauts » ou des « Cirques » face à cette contrainte peuvent être incités à utiliser la voiture d'où la nécessité d'harmoniser les titres de transports.

La mise en place de cette billettique suppose plusieurs fondamentaux institutionnels et organisationnels en matière d'aménagement territorial comme l'énonce l'article 3 de la loi SRU :

« Les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'État doivent être compatibles avec les schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par les articles 29 et 36-1 de la loi no 73-1193 du 27 décembre 1973 d'orientation du commerce et de l'artisanat. »

En effet en matière de déplacements les SCOT, les PDU et les PLU des différents acteurs du transport dans un périmètre ou dans l'île doivent être en accord.

Le plan local d'urbanisme doit être compatible avec le PDU (art. L. 123-1 C urb.) : *“Le plan local d'urbanisme doit, s'il y a lieu, être compatible avec les dispositions (...) du plan de déplacements urbains”.*

On notera à ce propos qu'à travers les objectifs que la loi lui a assigné, le SCOT va avoir des répercussions sur le contenu même du PDU. En effet, *“le schéma de cohérence territoriale présente le projet d'aménagement et de développement retenu, qui fixe les objectifs des politiques d'urbanisme en matière (...) de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile”* (art. L. 122-1 C. urb.).

La complémentarité et la compatibilité des démarches doit favoriser la mise en place d'une billettique unique afin d'encourager et inciter la population à utiliser les transports collectifs. La loi 82-1153 du 30 Décembre 1982 d'orientation des transports intérieur prévoit à l'article 28 alinéa 7 *« la mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ».*

L'instauration d'un titre unique de transport sur toute l'île représente des avantages certains pour les usagers mais aussi pour les différentes autorités de transports tant en terme de coûts, de qualité mais aussi d'égalité à l'accès au transport.

L'information / formation et l'encouragement de la population réunionnaise à des modes de transports plus durables s'avèrent indispensable afin de trancher avec cette « civilisation du tout automobile ». Les acteurs institutionnels disposent de plus en plus de moyens afin de concilier transport et durabilité grâce aux différentes lois récemment signées.

CHAP. IV : ACCROÎTRE ET OPTIMISER L'EFFICACITÉ DES RÉSEAUX EN COORDONNANT LES ACTEURS.

4.1. Objectif de ce défi.

Prendre des mesures afin d'améliorer l'efficacité des transports, cela englobe les mesures visant à encourager les choix modaux opportuns et les correspondances intermodales, et à appuyer les services et les infrastructures de transport tout en coordonnant les compétences des différents acteurs du transport dans l'île.

4.2. Importance de ce défi.

Un réseau de transport plus efficace donnera les mêmes résultats moyennant moins de mouvements ou des mouvements plus efficaces. Grâce à des mouvements plus efficaces, il est possible de répondre aux besoins légitimes en matière de mobilité et de commerce en atténuant les impacts sur l'environnement.

La coordination et la complémentarité des actions et des acteurs sont un paramètre social important du développement durable.

4.3. Mise en œuvre et application de cette stratégie.

4.3.1. Coordonner les acteurs.

Afin de pallier les caractéristiques de transports différents entre acteurs et les démarches spécifiques il convient de privilégier la complémentarité et la coopération plutôt que la concurrence, afin d'optimiser l'inter modalité des transports dans l'île, comme le permet l'article 111 de la SRU qui autorise la coopération entre collectivités.

« Art. 30-1. - Sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés.

« Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. Il peut à ce titre assurer, en lieu et place de ses membres, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.» Il est régi par les articles L. 5721-2 et suivants du code général des collectivités territoriales.

« Art. 30-2. - Il peut être créé auprès de chaque syndicat mixte de transport institué par l'article 30-1 un comité des partenaires du transport public. Ce comité est notamment consulté sur l'offre, les stratégies tarifaires et de développement, la qualité des services de transports proposés par le syndicat mixte. Son avis peut être requis par le syndicat mixte sur tout autre domaine relevant de la compétence de ce dernier.

« Il est notamment composé de représentants des organisations syndicales locales des transports collectifs et des associations d'usagers des transports collectifs.

« Un décret précise la composition du comité, les conditions de désignation de ses membres ainsi que les modalités de son organisation et de son fonctionnement. »

La création d'un Syndicat Mixte des transports serait un véritable outil de coordination des politiques de transport à La Réunion.

La création de cette SEM Transport Durable Réunion aurait pour objectif principal d'éviter « les rivalités » et les incohérences de transport sur l'île. Les buts à atteindre dans le cadre de cette SEM seront celles édictées par la loi SRU :

- la coordination de l'ensemble des services à destination des usagers de transports collectifs organisés sur les différents territoires.
- la mise en place d'un système d'information multimodale.
- la création d'une tarification coordonnée et de titres de transports uniques ou unifiés.

Ce regroupement institutionnel, qui comprendrait le Conseil Général et Régional, les 4 communautés d'agglomérations, associations de covoiturage etc...., offrirait une réelle durabilité du transport dans l'île tout en optimisant la compatibilité entre les différents modes de transports.

4.3.2. Coordonner les communes du Sud pour un réseau collectif efficace et efficient.

Dans le futur, les communes du Sud accueilleront la quasi – totalité de la population nouvelle de La Réunion.

Dans un souci de rééquilibrer le territoire avec une offre de transport équitable et intermodale il conviendrait d'intégrer au SCOT SUD un projet prioritaire de TCSP entre la bande littoral de l'Étang Salé jusqu'à St Joseph et une pénétrante vers Le Tampon.

Un tel projet suppose un partenariat actif entre les communes, en engageant un PDU micro régional, mais aussi avec les institutions compétentes dans le domaine de la protection de l'environnement, comme l' ADEME.

L'article 131 – 3 du code de l'environnement permet à l'ADEME d'intervenir et conseiller pour la réalisation de tel projet.

« I. - L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie est un établissement public de l'État à caractère industriel et commercial.

II. - Cet établissement public exerce des actions, notamment d'orientation et d'animation de la recherche, de prestation de services, d'information et d'incitation dans chacun des domaines suivants :

1° La prévention et la lutte contre la pollution de l'air ;

2° La limitation de la production de déchets, leur élimination, leur récupération et leur valorisation, la protection des sols et la remise en état des sites pollués ;

3° Le réaménagement et la surveillance d'une installation de stockage de déchets ultimes autorisée après le 14 juillet 1992, lorsque ces opérations sont rendues nécessaires du fait d'une défaillance ou d'une insuffisance des garanties de l'exploitant ;

4° La réalisation d'économies d'énergie et de matières premières et le développement des énergies renouvelables, notamment d'origine végétale ;

5° Le développement des technologies propres et économes ;

6° La lutte contre les nuisances sonores.

III. - L'agence coordonne ses actions avec celles menées par les agences de l'eau dans des domaines d'intérêt commun.

IV. - Pour accomplir ses missions, l'agence dispose d'une délégation dans chaque région. »

La réalisation de ce TCSP pourrait prendre la forme d'un réseau classique de type bus ou trolleybus.

Le trolleybus propulsé par un moteur électrique offre l'avantage d'être silencieux et non polluant et apte à gravir des pentes.

Entre les villes du Tampon – Étang-Salé - St Pierre – St Louis, Petite île et St Joseph, un réseau de perches sur fil pourrait s'adosser aux routes nationales déjà existantes afin d'accueillir les trolleybus. Ce réseau pourrait s'étendre sur les grands boulevards de ces villes pour mieux desservir les aires urbaines(ex : Boulevard Banks ou Front de mer, RN1 Tampon – St Pierre.....).

Une telle infrastructure n'étant pas sans conséquences

sur l'environnement, d'où la nécessité de faire intervenir l'ADEME, devra au préalable faire l'objet d'une étude d'impact comme le prévoit l'Article 122 – 1 du code de l'environnement : « Les



Photo 1 : Trolleybus - Gare Part Dieu (Lyon)

travaux et projets d'aménagement qui sont entrepris par une collectivité publique ou qui nécessitent une autorisation ou une décision d'approbation, ainsi que les documents d'urbanisme, doivent respecter les préoccupations d'environnement.

Les études préalables à la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages qui, par l'importance de leurs dimensions ou leurs incidences sur le milieu naturel, peuvent porter atteinte à ce dernier, doivent comporter une étude d'impact permettant d'en apprécier les conséquences. Cette étude d'impact est transmise pour avis à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement par l'autorité chargée d'autoriser ou d'approuver ces aménagements ou ces ouvrages.

Sans préjudice de l'application des dispositions des articles L. 11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et L. 126-1 du présent code relatives à la motivation des déclarations d'utilité publique et des déclarations de projet, lorsqu'une décision d'octroi ou de refus de l'autorisation concernant le projet soumis à l'étude d'impact a été prise, l'autorité compétente en informe le public et, sous réserve du secret de la défense nationale, met à sa disposition les informations suivantes :

- la teneur de la décision et les conditions dont celle-ci est le cas échéant assortie ;*
- les motifs qui ont fondé la décision ;*
- les lieux où peuvent être consultées l'étude d'impact ainsi que, le cas échéant, les principales mesures destinées à éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs importants du projet.*

Suite à l'étude d'impact, un projet de telle envergure concernant plus de 150 000habs demandera l'adhésion et/ou l'opinion de la population sudiste et devra donc être soumis à enquête publique comme le définit l'article 123 – 1 du code de l'environnement :

« I - La réalisation d'aménagements, d'ouvrages ou de travaux exécutés par des personnes publiques ou privées est précédée d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre, lorsqu'en raison de leur nature, de leur consistance ou du caractère des zones concernées, ces opérations sont susceptibles d'affecter l'environnement. La liste des catégories d'opérations visées à l'alinéa précédent et les seuils et critères techniques qui servent à les définir sont fixés par décrets en Conseil d'État. Ces seuils ou critères peuvent être modulés pour tenir compte de la sensibilité du milieu et des zones qui bénéficient au titre de l'environnement d'une protection d'ordre législatif ou réglementaire.

II - La décision d'ouverture de l'enquête publique portant sur le projet d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un des établissements publics en dépendant est prise par le président de l'organe délibérant de la collectivité ou de l'établissement. Toutefois, lorsque l'enquête est préalable à une déclaration d'utilité publique, la décision est prise par l'autorité compétente de l'État. »

Ce type de transport entre les 5 principales villes du sud offre plusieurs avantages car il ne contribue pas à la pollution de l'atmosphère et est peu bruyant tout en renforçant une certaine indépendance énergétique. Par ailleurs, devant traverser certaines aires urbaines le trolleybus propose l'avantage d'être silencieux et donc respectueux de la loi relative aux émissions sonores.

Code de l'environnement Art 571 – 1 « Les dispositions du présent chapitre ont pour objet, dans les domaines où il n'y est pas pourvu, de prévenir, supprimer ou limiter l'émission ou la propagation sans nécessité ou par manque de précautions des bruits ou des vibrations de nature à présenter des dangers, à causer un trouble excessif aux personnes, à nuire à leur santé ou à porter atteinte à l'environnement. »

Une telle installation permettra de mieux rééquilibrer le territoire en matière de transport en commun mais aussi offrira une égalité de transport pour les habitants du sud pour qui le tram train ne sera une réalité qu'à très long terme.

CONCLUSION

Une gestion et une organisation durable des transports dans l'île s'avèrent plus que nécessaire et urgente compte tenu de l'évolution rapide et le besoin croissant de mobilité des Réunionnais. La loi SRU qui assure une plus grande cohérence entre politiques d'urbanismes et politiques de déplacements permet la création d'outils (SEM transport – PDE - PDA ...) et offre un cadre juridique nouveau à l'ensemble des décideurs.

Avec les différentes évolutions urbaines et démographiques futures, les transports publics joueront un rôle central dans la construction d'une ville de qualité et de cohésion sociale à La Réunion.

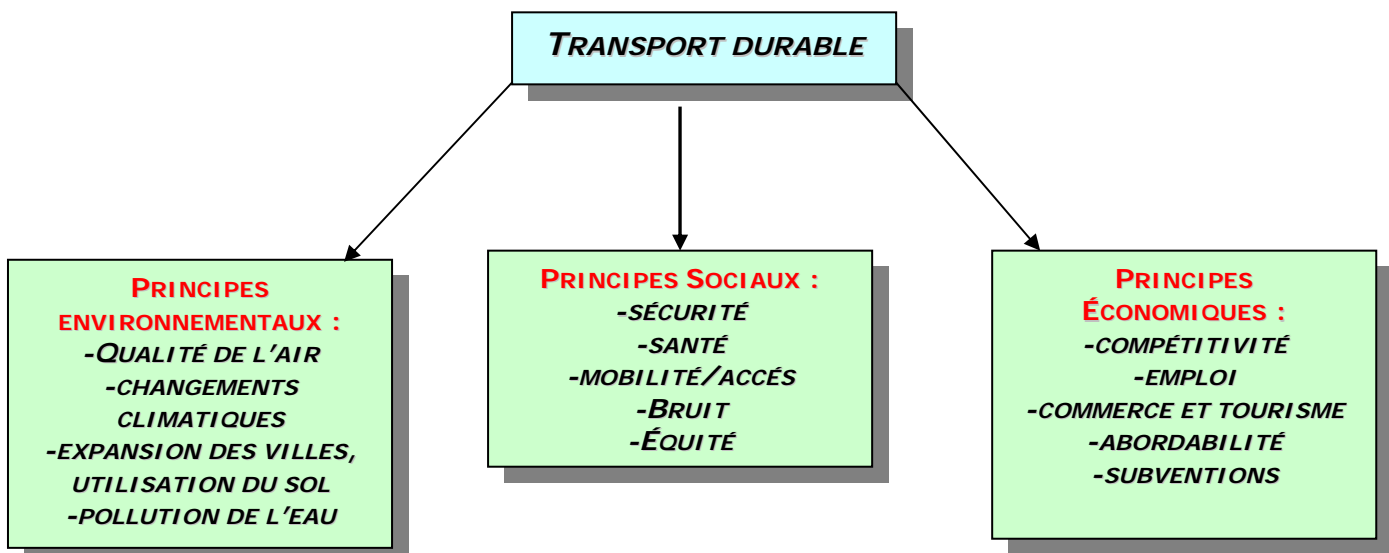
L'élaboration d'une stratégie de transport durable à La Réunion passe par une coordination et un partenariat actif entre les différents acteurs du transport et de l'aménagement dans l'île (Conseil Général et Régional – monde de l'éducation – industrie – monde associatif - ...).

La création d'un Syndicat Mixte des Transports Durables de La Réunion permettra cette coordination et apportera plus de cohérence en matière d'aménagement des transports.

En conclusion notre groupe de travail préconise d'*encourager les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et le covoiturage*"... (Article 96-6 SRU). Des villes comme St Denis ou St Paul pourraient être soumises à ces plans afin de pallier les différents problèmes d'engorgements des axes routiers.

Enfin la réalisation d'une SEM Transports Durables s'avère être une des idées fortes afin de rendre plus cohérent les politiques de transports dans l'île et éviter des stratégies divergentes des acteurs.

A La Réunion, comme partout ailleurs, le concept de transport durable signifie que le réseau de transport, y compris l'activité générale, doit être durable sur le triple plan économique, environnemental et social. Si le réseau de transport n'est pas conforme à l'un de ces trois points, il ne pourra pas être soutenu à long terme.



LA CHARTE DE L'ENVIRONNEMENT

Texte adopté le 28 Février 2005 par le Parlement réuni en Congrès et promulgué le 1er Mars 2005 par Jacques Chirac, Président de la République.

La Charte de l'environnement de 2004 est ainsi rédigée :

" Le peuple français,

" Considérant,

" Que les ressources et les équilibres naturels ont conditionné l'émergence de l'humanité ;

" Que l'avenir et l'existence même de l'humanité sont indissociables de son milieu naturel ;

" Que l'environnement est le patrimoine commun des êtres humains ;

" Que l'homme exerce une influence croissante sur les conditions de la vie et sur sa propre évolution ;

" Que la diversité biologique, l'épanouissement de la personne et le progrès des sociétés humaines sont affectés par certains modes de consommation ou de production et par l'exploitation excessive des ressources naturelles ;

" Que la préservation de l'environnement doit être recherchée au même titre que les autres intérêts fondamentaux de la Nation ;

" Qu'afin d'assurer un développement durable, les choix destinés à répondre aux besoins du présent ne doivent pas compromettre la capacité des générations futures et des autres peuples à satisfaire leurs propres besoins ;

" Proclame :

" *Art. 1er.* - Chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

" *Art. 2.* - Toute personne a le devoir de prendre part à la préservation et à l'amélioration de l'environnement.

" *Art. 3.* - Toute personne doit, dans les conditions définies par la loi, prévenir les atteintes qu'elle est susceptible de porter à l'environnement ou, à défaut, en limiter les conséquences.

" *Art. 4.* - Toute personne doit contribuer à la réparation des dommages qu'elle cause à l'environnement, dans les conditions définies par la loi.

" *Art. 5.* - Lorsque la réalisation d'un dommage, bien qu'incertaine en l'état des connaissances scientifiques, pourrait affecter de manière grave et irréversible l'environnement, les autorités publiques veillent, par application du principe de précaution et dans leurs domaines d'attributions, à la mise en oeuvre de procédures d'évaluation des risques et à l'adoption de mesures provisoires et proportionnées afin de parer à la réalisation du dommage.

" *Art. 6.* - Les politiques publiques doivent promouvoir un développement durable. A cet effet, elles concilient la protection et la mise en valeur de l'environnement, le développement économique et le progrès social.

" *Art. 7.* - Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement.

" *Art. 8.* - L'éducation et la formation à l'environnement doivent contribuer à l'exercice des droits et devoirs définis par la présente Charte.

" *Art. 9.* - La recherche et l'innovation doivent apporter leur concours à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement.

" *Art. 10.* - La présente Charte inspire l'action européenne et internationale de la France. "

La France est aujourd'hui le seul pays au monde à se doter d'un texte en faveur de la protection de l'environnement à un niveau constitutionnel. Le texte comporte sept " considérants ", qui jouent le rôle d'un exposé des motifs et dix articles, qui doivent permettre de renforcer l'efficacité et la cohérence du droit de l'environnement tel qu'il existe aujourd'hui.

Source : http://www.lg-developpementdurable.com/chart_env.html

LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
(Articles 21 et 29)

Article 21

En sus des services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional au sens de l'article 29 de la présente loi, et sans préjudice des dispositions particulières prévues aux articles L. 4413-3 et L. 4424-26 du code général des collectivités territoriales, la région, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, est chargée, à compter du 1er janvier 2002, de l'organisation :

- des services ferroviaires régionaux de voyageurs, qui sont les services ferroviaires de voyageurs effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ;
- des services routiers effectués en substitution des services ferroviaires susvisés.

A ce titre, la région décide, sur l'ensemble de son ressort territorial, le contenu du service public de transport régional de voyageurs et notamment les dessertes, la tarification, la qualité du service et l'information de l'utilisateur, en tenant compte du schéma régional des infrastructures et des transports, dans le respect des compétences des départements, des communes et de leurs groupements, de la cohérence et de l'unicité du système ferroviaire dont l'Etat est le garant. Les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article, et notamment les modalités de détermination de la consistance des services transférés qui correspond aux services existants à la date du transfert.

Article 29

Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :

- services réguliers publics ;
- services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;
- services privés ;
- services occasionnels publics.

Les services réguliers et les services à la demande sont organisés par le département, à l'exclusion des liaisons d'intérêt régional ou national. Ils sont assurés par le département ou par les entreprises publiques ou privées qui ont passé avec lui une convention à durée déterminée. Ces services sont inscrits au plan départemental qui est établi et tenu à jour par le conseil général après avis des communes concernées. Les périmètres de transports urbains et les services privés sont mentionnés en annexe à ce plan.

Les services réguliers non urbains d'intérêt régional sont inscrits au plan régional, établi et tenu à jour par le conseil régional après avis des conseils généraux et des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains. Les services d'intérêt régional font l'objet de conventions à durée déterminée passées entre la région, les départements concernés et le transporteur.

Les services réguliers non urbains d'intérêt national font l'objet de conventions à durée déterminée entre l'Etat et le transporteur après avis des régions et départements concernés.

En cas de carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, il peut être fait appel à des particuliers ou des associations inscrits au registre des transports, dans des conditions dérogatoires aux dispositions de l'article 7 prévues par décret, pour exécuter, au moyen de véhicules de moins de dix places, conducteurs compris, des prestations de transport scolaire visées à l'article L. 213-11 du code de l'éducation ou des prestations de service à la demande.

Les services privés peuvent être organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres. La définition de ces services et les conditions dans lesquelles ils sont exécutés sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

Source : <http://www.legifrance.gouv.fr/texteconsolide/UTEAC.htm>

LES TROIS VOILETS DE LA LOI SRU

Volet urbanisme : la rénovation des documents d'urbanisme.

La rénovation des documents d'urbanisme constitue la pierre angulaire du volet urbanisme de la loi SRU en adaptant les outils juridiques au nouveau contexte urbain. Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) se substitue au schéma directeur afin d'assurer une meilleure cohérence entre l'ensemble des politiques publiques élaborées à l'échelle de l'agglomération dont il constituera le document de référence. Le SCOT permettra de mieux encadrer les plans locaux d'urbanisme (qui succèdent aux plans d'occupation des sols). Ceux-ci présenteront le projet d'aménagement et de développement durable de la commune qui définit les orientations d'urbanisme (traitement de l'espace et des voies publiques, environnement, paysages, entrées de villes, restructuration de quartiers...). La loi se caractérise aussi par un élargissement de la participation de la population à l'élaboration des documents d'urbanisme en généralisant l'obligation d'organiser la concertation avant toute élaboration ou révision d'un schéma de cohérence territoriale ou d'un plan local d'urbanisme. La loi réforme également la fiscalité de l'urbanisme pour permettre une utilisation de l'espace plus économe en supprimant les taxes pour surdensité, mais aussi pour lutter contre l'urbanisation périphérique en créant une nouvelle participation pour création de voies nouvelles.

Volet habitat : renforcer la solidarité entre les villes.

Les dispositions du volet habitat ont été sans nul doute les plus discutées lors du débat parlementaire. Après la solidarité financière mise en place par la loi Chevènement (avec l'instauration d'une taxe professionnelle unique), la loi Gayssot-Besson propose d'assurer une solidarité sociale en matière d'habitat au sein des agglomérations en renforçant les effets de la loi d'orientation sur la ville (LOV) du 13 juillet 1991.

Pour cela, et dès le 1er janvier 2002, les communes de plus de 3 500 habitants faisant partie d'une agglomération de plus de 50 000 habitants se verront prélever annuellement une somme de 1 000 francs par logement social manquant si leur parc social est inférieur à 20 % des résidences principales. Cette somme sera prélevée au bénéfice d'un établissement public (ECPI ou EPF), lorsqu'il existe, en vue de la réalisation des logements sociaux.

La loi SRU ne se limite pas à ces seules dispositions. Elle comporte diverses mesures permettant d'assurer une meilleure protection de l'acquéreur immobilier et du locataire, un renforcement des procédures de lutte contre l'insalubrité et la mise en péril des immeubles, et une extension des compétences des offices publics d'HLM.

Volet déplacements : une politique des déplacements au service du développement durable.

Créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), la loi conforte le plan de déplacements urbains qui doit définir un partage modal équilibré de la voirie entre chacune des différentes catégories d'usagers. Elle renforce l'effet " prescriptif " du PDU qui peut délimiter des périmètres à l'intérieur desquels les conditions permettent de réduire ou desupprimer les obligations en matière d'aires de stationnement inscrites dans les plans locaux d'urbanisme. La loi offre également la possibilité aux autorités organisatrices de transports de se regrouper au sein d'un syndicat mixte de transport afin de rendre complémentaires les différents réseaux existants, mais aussi plus performants et attractifs pour les usagers.

Enfin, à partir du 1er janvier 2002, la loi confie aux régions l'organisation des services ferroviaires régionaux de transport de voyageurs.

La loi SRU du 13 décembre 2000 est l'aboutissement d'un débat national lancé en 1999 ayant pour thème " Habiter, se déplacer... vivre la Ville " qui a fait ressortir la nécessité d'assurer une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanisme et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable.

Source : <http://www.aurg.org/sru/sru.htm>

LES PRINCIPES DE LIAISONS DU SAR DE 1995

Le SAR de 1995 prévoyait déjà la création d'un TCSP entre St Louis – St Pierre et Le Tampon

Source : http://www.agorah.com/data/etu/sar_web.pdf

BIBLIOGRAPHIE

BEAUCIRE, Francis - *Transports publics et gouvernance urbaine* - Toulouse : Milan, 2000 - 127 p

PRIEUR, Michel - *Droit de l'environnement* - Paris : Dalloz, 2000 - 944 p

FRANCE - *Code de l'environnement* - 7e édition / annotée et commentée par Jean Lamarque et Chantal Cans- Paris : Dalloz, DL 2002- 1 vol. (XXVI-2739-14 p.)

COLLECTIF. - *TER : Tableau Économique de la Réunion* : édition 2004-2005. - Saint-Denis : INSEE Région Réunion, 2004, 219p.

SITOGRAPHIE

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

<http://www.ademe.fr/>

Origine : France, langue française

Description : *Établissement public à caractère industriel et commercial, placé sous la tutelle conjointe des ministères en charge de l'Écologie et du Développement durable, de l'Industrie et de la Recherche.*

Agence pour l'Observation de La Réunion, l'Habitat et l'Aménagement

<http://www.agorah.com>

Origine : France, langue française

Description : *Agence d'observation des problématiques liées à l'aménagement du territoire à La Réunion.*

Agence Urbanisme Région Grenobloise

<http://www.aurg.org/sru/sru.htm>

Origine : France, langue française

Description : *Plate forme de débat sur l'aménagement, croisant approches thématiques et territoriales*

Agenda 21 de La Réunion

http://www.regionreunion.com/fr/spip/agenda21v1.php3?id_article=325

Origine : France, langue française

Description : *L'agenda 21 est un outil concret qui permet la mise en œuvre d'un projet de développement durable à l'échelle d'un territoire*

Arene Île de France

<http://www.areneidf.org/transport/forum-11.html>

Origine : France, langue française

Description : *Centre d'expertise et de ressources francilien en matière de développement durable*

Grand Lyon Communauté Urbaine

<http://www.grandlyon.com/pde.2172.0.html>

Origine : France, langue française

Description : *Communauté Urbaine de Lyon*

Légifrance

<http://www.legifrance.gouv.fr/>

Origine : France, langue française

Description : *Le service public de l'accès au droit*

LG Développement Durable

<http://www.lg-developpementdurable.com/>

Origine : France, langue française

Description : *Site sur le développement durable*

Option transport durable

<http://www.transportdurable.qc.ca/>

Origine : Québec - Canada, langue française

Description : *Option Transport Durable a été fondé pour faire la promotion des transports écologiques et collectifs tout en s'efforçant de dévoiler les véritables coûts, pour la société, de la surutilisation de l'automobile.*

Transport Canada

<http://www.tc.gc.ca/environnement/>

Origine : Québec - Canada, site bilingue : français – anglais

Description : *Transports Canada travaille à la protection de l'environnement et à la création d'un réseau de transport plus durable*

Véolia Environnement

<http://www.institutveoliaenvironnement.org/fr/>

Origine : France, langue française

Description : *Les travaux de l'Institut Veolia Environnement depuis sa création permettent de mettre en évidence certaines tendances prépondérantes dans le domaine de l'environnement et, plus largement, du développement durable.*