

**N
O
V
E
M
B
R
E

2
0
1
9**

**RECUEIL
DES ACTES
ADMINISTRATIFS
(VOLUME 2)**

Mis en ligne sur le site internet du Conseil Régional le 16 décembre 2019

www.regionreunion.com

Mis à la disposition du public pour consultation au Service de Documentation
de l'Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE – Avenue René Cassin –
Moufia – BP 67190 – 97801 SAINT-DENIS MESSAG CEDEX 9



REGION REUNION

www.regionreunion.com



Sommaire Général

	PAGES
* Commission Permanente	
* Délibérations du 12 novembre 2019 (suite)	955
* Arrêtés	1625

Sommaire de la Commission Permanente du 12 novembre 2019 (Volume 2)

74 - RAPPORT/DSI /N°106319 DCP2019_0733.....	955
OBJET : PROJET DE REPRISE EN RÉGIE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À L'EXPLOITATION DU RÉSEAU RÉGIONAL HAUT DÉBIT GAZELLE	
75 - RAPPORT/DIDN /N°107063 DCP2019_0734.....	958
OBJET : FONDS DE SOUTIEN À L'AUDIOVISUEL, AU CINÉMA ET AU MULTIMÉDIA - CTSA DU 20 AOÛT 2019	
76 - RAPPORT/DIDN /N°107201 DCP2019_0735.....	961
OBJET : ACQUISITION ET DÉPLOIEMENT DE "PASS NUMÉRIQUES"	
77 - RAPPORT/DIDN /N°107160 DCP2019_0736.....	963
OBJET : APPEL AUX CANDIDATURES POUR L'EXPLOITATION DE SERVICE DE RADIO DIFFUSES PAR VOIE HERTZIENNE TERRESTRE EN MODULATION DE FREQUENCE A TEMPS COMPLET SUR LE DEPARTEMENT DE LA REUNION - AVIS DE LA REGION	
78 - RAPPORT/DIDN /N°107275 DCP2019_0737.....	965
OBJET : SIGNATURE DES CONVENTIONS D'OBJECTIFS ET DE MOYENS AVEC LES STRUCTURES DE SOUTIEN À L'INNOVATION POUR LA PÉRIODE 2020 - 2021	
79 - RAPPORT/DEIE /N°106782 DCP2019_0738.....	971
OBJET : CRÉATION ET LANCEMENT DE LA "TEAM FRANCE EXPORT" À LA RÉUNION	
80 - RAPPORT/DAE /N°107359 DCP2019_0739.....	982
OBJET : TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DU TCO : "CONQUETE DE L'ECOSYTEME INDUSTRIEL"	
81 - RAPPORT/DAE /N°107358 DCP2019_0740.....	1001
OBJET : TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DE LA CIREST : ECOTECHNOPORT	
82 - RAPPORT/DAE /N°107168 DCP2019_0741.....	1018
OBJET : CADRE D'INTERVENTION À DESTINATION DES COMMERCES DE PROXIMITÉS	
83 - RAPPORT/DAE /N°107260 DCP2019_0742.....	1025
OBJET : CADRE D'INTERVENTION DU DISPOSITIF ACCOMPAGNER, CONSOLIDER, ADAPTER, CONQUÉRIR, INNOVER, ANCRER	
84 - RAPPORT/DAE /N°107150 DCP2019_0743.....	1034
OBJET : DEMANDE DE LA CAISSÉ LOCALE DE GARANTIE CONTRE LE CHÔMAGE INTEMPÉRIES DES MARINS PÊCHEURS ARTISANS DE LA RÉUNION : PARTICIPATION DE LA RÉGION AU FINANCEMENT DU DISPOSITIF AU TITRE DE L'ANNÉE 2019	
85 - RAPPORT/DAE /N°107163 DCP2019_0744.....	1037
OBJET : PROGRAMME D'ACTIONS 2019 DU DOMAINE DES TOURELLES - DEMANDE DE REVISION DE LA SUBVENTION	
86 - RAPPORT/DAE /N°106988 DCP2019_0745.....	1040
OBJET : PROGRAMME D'ACTIONS 2019 COOP UNION	

87 - RAPPORT/DAE /N°106989 DCP2019_0746.....	1043
OBJET : PROGRAMME D'ACTIONS 2019 ASSOCIATION INITIATIVE RÉUNION	
88 - RAPPORT/DAE /N°107161 DCP2019_0747.....	1083
OBJET : DISPOSITIF "SOUTIEN AUX ENTREPRISES ARTISANALES DE TAXIS" - EXAMEN DES DEMANDES 2019	
89 - RAPPORT/DAE /N°107087 DCP2019_0748.....	1086
OBJET : DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION MOMON LE LA	
90 - RAPPORT/DAE /N°107100 DCP2019_0749.....	1089
OBJET : DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION AID'A ZOT	
91 - RAPPORT/DAE /N°107144 DCP2019_0750.....	1091
OBJET : ACTUALISATION DU CADRE D'INTERVENTION CHÈQUE PROMOTION TOURISME	
92 - RAPPORT/DAE /N°107200 DCP2019_0751.....	1104
OBJET : SUBVENTIONS AUX OFFICES DE TOURISME DE LA RÉUNION (OTI EST, OTI OUEST, OTI DSR, OT MTSS) AU TITRE DE L'ANNÉE 2019	
93 - RAPPORT/DAE /N°107257 DCP2019_0752.....	1107
OBJET : SUBVENTION À L'OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL DU NORD AU TITRE DE L'ANNÉE 2019	
94 - RAPPORT/DAE /N°107175 DCP2019_0753.....	1110
OBJET : ORGANISATION DU "VANILLA ISLANDS GOLF PRO AM 2019"	
95 - RAPPORT/DAE /N°107295 DCP2019_0754.....	1112
OBJET : PROGRAMME D'ACTIONS ET D'INVESTISSEMENTS 2019 DE CLÉVACANCES ILE DE LA RÉUNION	
96 - RAPPORT/DAE /N°107318 DCP2019_0755.....	1115
OBJET : CONSTRUCTION DU COMPLEXE AGROTOURISTIQUE "GADIAMB CITY" À SAINT-PIERRE - SARL "GAD SARL"	
97 - RAPPORT/GUEDT /N°107202 DCP2019_0756.....	1118
OBJET : FICHE ACTION 3.06 « AIDES AU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES – VOLET INDUSTRIE ET ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DES DEMANDES :	
• SARL COFER (SOLAR RÉUNION INDUSTRIES) – RE0017229	
• EI VU THÉOPHILE (APOLLON PAPILLON SHOP LAYA FOOD) - RE0022388	
98 - RAPPORT/GUEDT /N°107241 DCP2019_0757.....	1122
OBJET : FICHE ACTION 8.02 – « COMPENSATION DES SURCOÛTS DE TRANSPORTS – VOLET 2 – INTRANTS PRODUCTIFS » DU PO FEDER 2014-2020 – EXAMEN DES DEMANDES DE SUBVENTION DE :	
• BOURBON PLASTIQUES BATIMENT – RE0018722	
• SIGEMAT – RE0018626	
• PREFABETON – RE0018627	
• TERALTA CIMENT REUNION – RE0019298	
• ISOPLAST – RE0018967	
99 - RAPPORT/GUEDT /N°107151 DCP2019_0758.....	1126
OBJET : FICHE ACTION 3.03 « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET INDUSTRIE ET ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA SARL SCIC RÉUNION – RE0019904	

100 - RAPPORT/GUEDT /N°107217 DCP2019_0759.....	1129
OBJET : FICHE ACTION 5.09 – « AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SITES TOURISTIQUES PUBLICS » DU PO FEDER 2014-2020 – EXAMEN DE LA DEMANDE DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL POUR L'OPÉRATION « VALORISATION DES PAYSAGES ET ACCUEIL DU PUBLIC SUR LE SITE DE LA GRANDE CHALOUPE (PHASE ÉTUDES ET TRAVAUX)» (SYNERGIE : RE0020141)	
101 - RAPPORT/GUEDT /N°107320 DCP2019_0760.....	1132
OBJET : POE FEDER 2014-2020 - FICHE ACTION 3-18 "MODERNISATION DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES (ITI)" - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA CIVIS (RE0021004)	
102 - RAPPORT/GIDDE /N°107280 DCP2019_0761.....	1135
OBJET : MODIFICATION DES FICHES ACTION 4-08, 5-01, 6-01 ET 8-03 DU PO FEDER 2014 2020	
103 - RAPPORT/GIDDE /N°107115 DCP2019_0762.....	1167
OBJET : POE FEDER 2014-2020 - FA 4.08 - EXAMEN DE LA DEMANDE DU TCO (SYNERGIE RE0023173)	
104 - RAPPORT/DEECB /N°107072 DCP2019_0763.....	1170
OBJET : CADRE D'INTERVENTION RELATIF À LA GESTION DU RISQUE REQUIN	
105 - RAPPORT/DEECB /N°106895 DCP2019_0764.....	1179
OBJET : CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'OBSERVATION, L'ANIMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES FILIÈRES DÉCHETS ET DE LA SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR	
106 - RAPPORT/DEECB /N°106903 DCP2019_0765.....	1189
OBJET : MISE EN PLACE D'UN SERVICE D'APPUI TECHNIQUE A LA GESTION DES ÉPANDAGES (SATEGE) AU SEIN DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE	
107 - RAPPORT/DEECB /N°107077 DCP2019_0766.....	1192
OBJET : CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'ACCOMPAGNEMENT DES PROJETS CONTRIBUANT A L'ANIMATION, AU DÉVELOPPEMENT ET A LA CONNAISSANCE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE LA MAITRISE DE L'ÉNERGIE	
108 - RAPPORT/DEECB /N°107056 DCP2019_0767.....	1202
OBJET : INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE BÂTIMENT DE LA SCCV DELISLE AU PORT	
109 - RAPPORT/DEECB /N°106794 DCP2019_0768.....	1205
OBJET : INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE BÂTIMENT DE LA SARL ATELIER DE NORMANDIE À L'ÉTANG-SALÉ	
110 - RAPPORT/DEECB /N°107055 DCP2019_0769.....	1208
OBJET : INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE COMPLEXE TOURISTIQUE GADIAMB CITY DE LA SARL GAD À SAINT-PIERRE	
111 - RAPPORT/DEECB /N°107073 DCP2019_0770.....	1211
OBJET : HYDROMARÉTHERMIE - ÉTUDE DE FAISABILITÉ	
112 - RAPPORT/DEECB /N°106958 DCP2019_0771.....	1213
OBJET : RETRAIT DE LA RÉGION RÉUNION DU SYNDICAT D'EXPLOITATION D'EAU OCÉANIQUE (SIDE0)	

113 - RAPPORT/DEECB /N°107097 DCP2019_0772.....	1216
OBJET : RÉALISATION DU BILAN CARBONE® DE LA RÉGION RÉUNION	
114 - RAPPORT/DEECB /N°106943 DCP2019_0773.....	1235
OBJET : ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION AU PARC NATIONAL DE LA RÉUNION POUR L'ORGANISATION DES ATELIERS TERRITORIAUX "TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET LUMIÈRE"	
115 - RAPPORT/DEECB /N°107339 DCP2019_0774.....	1238
OBJET : PROGRAMME SLIME 2019 - PROPOSITION D'AVENANT	
116 - RAPPORT/DADT /N°107259 DCP2019_0775.....	1249
OBJET : FONDS DE GARANTIE LEADER - AVENANT A LA CONVENTION TRIPARTITE RÉGION/DÉPARTEMENT/SOFIDER	
117 - RAPPORT/DADT /N°107299 DCP2019_0776.....	1258
OBJET : SIGNATURE DE LA CHARTE DU RÉSEAU RURAL DE LA RÉUNION	
118 - RAPPORT/DTD /N°107240 DCP2019_0777.....	1268
OBJET : PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ (PRI) - SYNTHÈSE ET INTÉGRATION DES AVIS	
119 - RAPPORT/DTD /N°107091 DCP2019_0778.....	1431
OBJET : RUN RAIL - VALIDATION DU PROGRAMME GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION	
120 - RAPPORT/DTD /N°107284 DCP2019_0779.....	1480
OBJET : RRTG - ÉTUDES GÉNÉRALES ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT	
121 - RAPPORT/DTD /N°107269 DCP2019_0780.....	1483
OBJET : AMÉLIORATION DES GARES ROUTIÈRES RÉGIONALES CAR JAUNE – MISE EN PLACE DE FINANCEMENTS POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX	
122 - RAPPORT/DTD /N°106460 DCP2019_0781.....	1486
OBJET : ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DÉFINITION D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE D'AUTOPARTAGE A L'ÎLE DE LA RÉUNION	
123 - RAPPORT/DEER /N°107142 DCP2019_0782.....	1489
OBJET : RESTAURATION DU PONT SUSPENDU DE LA RIVIÈRE DE L'EST A SAINTE-ROSE	
124 - RAPPORT/DEER /N°107268 DCP2019_0783.....	1492
OBJET : REDEVANCES D'OCCUPATION DOMANIALE ET PRESTATIONS D'EXPLOITATION DE LA ROUTE PAR LA COLLECTIVITÉ EN FAVEUR D'ORGANISMES EXTÉRIEURS	
125 - RAPPORT/DAMR /N°107079 DCP2019_0784.....	1516
OBJET : RN 2 – DÉVIATION DE SAINT-JOSEPH – PROCÉDURE D'EXPROPRIATION DES PHASES 1, 2 ET 3	
126 - RAPPORT/DAMR /N°107199 DCP2019_0785.....	1530
OBJET : CONTRIBUTION FINANCIÈRE DE LA RÉGION AU PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2019 DU SYNDICAT MIXTE DU PARC ROUTIER DE LA RÉUNION - AVENANT N°1 A LA CONVENTION N° REG 20190624 (INTERVENTION N° 20190049)	
127 - RAPPORT/DEGC /N°107206 DCP2019_0786.....	1541
OBJET : RN1 - NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE DES GALETS - AP COMPLÉMENTAIRE POUR PAIEMENT DE LA RÉVISION DE PRIX (INTERVENTION N° 20071722)	

128 - RAPPORT/DEGC /N°107207 DCP2019_0787.....	1544
OBJET : INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINT-PAUL PHASE 2 - RÉALISATION DE LA VVR LE LONG DE LA CHAUSSÉE ROYALE ENTRE LA "SORTIE BELLEMENE" ET LE GIRATOIRE SABIANI - APPROBATION DU PLAN DE FINANCEMENT AU TITRE DU FEDER 2014-2020	
129 - RAPPORT/DEGC /N°107191 DCP2019_0788.....	1547
OBJET : INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINTE-MARIE/SAINTE-SUZANNE - PHASE 2 - "FRANCHISSEMENT DE LA RAVINE DES CHÈVRES ET DES BRETelles DE L'ÉCHANGEUR RN2/RN2002" - DEMANDE D'AUTORISATION DE PROGRAMME, APPROBATION DU PLAN DE FINANCEMENT FEDER 2014-2020 ET SIGNATURE DE LA CONVENTION ÉTAT/RÉGION AU TITRE DE L'APPEL A PROJETS "MOBILITÉS ACTIVES - ITINÉRAIRES CYCLABLES"	
130 - RAPPORT/DPI /N°107120 DCP2019_0789.....	1562
OBJET : GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - MAISON ROUGE - RÉSILIATION PARTIELLE D'UN BAIL EMPHYTÉOTIQUE ENTRE LA COMMUNE DE SAINT-LOUIS ET LA RÉGION RÉUNION	
131 - RAPPORT/DPI /N°106931 DCP2019_0790.....	1564
OBJET : GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE : LYCÉE EVARISTE DE PARNY- TRANSFERT DE LA PARCELLE COMMUNALE EY 143 À LA RÉGION	
132 - RAPPORT/DPI /N°107254 DCP2019_0791.....	1578
OBJET : GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - TROIS BASSINS - CESSION DE LA PARCELLE AE 957	
133 - RAPPORT/DPI /N°107137 DCP2019_0792.....	1581
OBJET : INVENTAIRE COMPTABLE: OPÉRATIONS COMPTABLES DE RETOUR DANS LE PATRIMOINE DE LA RÉGION DE QUATRE VÉHICULES MIS À DISPOSITION DU SMPRR	
134 - RAPPORT/DRH /N°107089 DCP2019_0793.....	1583
OBJET : MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL AUPRÈS DE L'ÉCOLE ARTISTIQUE INTERCOMMUNALE DE L'OUEST	
135 - RAPPORT/DAJM /N°107103 DCP2019_0794.....	1585
OBJET : AFFAIRE MONSIEUR RAPADY GEORGES CONTRE REGION REUNION - DOSSIER TA 1900613	
136 - RAPPORT/DAJM /N°107127 DCP2019_0795.....	1588
OBJET : AFFAIRE MONSIEUR NOURRY JEAN DANIEL CONTRE REGION REUNION - TRIBUNAL D 'INSTANCE DE SAINT DENIS	
137 - RAPPORT/DAJM /N°107111 DCP2019_0796.....	1591
OBJET : AFFAIRE MONSIEUR TECHER JACQUES CONTRE REGION REUNION - TA 1901218	
138 - RAPPORT/DAJM /N°107281 DCP2019_0797.....	1594
OBJET : AFFAIRE PAYET SOPHIE CONTRE REGION REUNION - TA N°1901332	
139 - RAPPORT/DAJM /N°107104 DCP2019_0798.....	1597
OBJET : AFFAIRE SYNDICAT MIXTE DE TRAITEMENT DES DECHETS DES MICRO REGIONS SUD ET OUEST DE LA REUNION (ILEVA) CONTRE REGION REUNION - TA N° 1901215	

140 - RAPPORT/DAJM /N°107210 DCP2019_0799.....	1600
OBJET : AFFAIRE SYNDICAT MIXTE ILEVA CONTRE REGION REUNION - APPEL DU JUGEMENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LA REUNION	
141 - RAPPORT/DAJM /N°107304 DCP2019_0800.....	1603
OBJET : INDEMNISATION DE L'ENTREPRISE SOLEIL REUNION	
142 - RAPPORT/GUEDT /N°107352 DCP2019_0801.....	1619
OBJET : FICHE ACTION 3.02 - « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET TOURISME » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE SUBVENTION DE LA « SARL SARANA INVEST /SAS SARANA HOTEL & SPA » - RE0015834	
143 - RAPPORT/CAB /N°107474 DCP2019_0802.....	1622
OBJET : MISSION DES ÉLUS	

Sommaire des décisions et des arrêtés

1 - ARRETE N° 20197822.....	1625
DESIGNANT M. CLEMENT PADRE POUR RECUEILLIR LES SIGNALEMENTS ÉMIS PAR LES LANCEURS D'ALERTE AU SEIN DE LA REGION REUNION	
2 – DECISION N° 20190006.....	1627
RN5 – PR 9+430 MISE EN SERVICE DU PONT BAILEY ENTRE ILET FURCY ET ILET ROND – COMMUNE DE SAINT-LOUIS (HORS AGGLOMERATION)	
3 - ARRETE N° 20190100.....	1628
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N° 20190085 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°2 DU PR 50+150 AU PR 52+550 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-BENOIT (EN ET HORS AGGLOMERATION)	
4 - ARRETE N° 20190103.....	1630
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1A DU PR 51+050 AU PR 51+370 SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-LEU (HORS AGGLOMERATION)	
5 - ARRETE N° 20190105.....	1632
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N° 20190081 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°2 DU PR 11+460 A PR 12+500 – ECHANGEUR LE VERGER (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINTE-MARIE (HORS AGGLOMERATION)	
6 - ARRETE N° 20190106.....	1634
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES NATIONALES SUIVANTES : RN 2 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) RN5 ET RN1005 SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINTE-ROSE, SAINT-PHILIPPE, SAINT-LOUIS ET CILAO (HORS AGGLOMERATION)	
7 - ARRETE N° 201900107.....	1636
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA RN°7 DU PR 3+600 AU PR 3+320 ET SA CONTRE ALLEE ENTRE LE « ROND POINT B » ET L'INTERSECTION DE LA RUE HENRI CORNU, DANS LE SENS LE PORT/SAINT-PAUL LIEU DIT « AXE MIXTE DE CAMBAIE » SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	
8 - ARRETE N° 201900108.....	1638
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°2 DU PR 20+000 AU PR 23+500 – MONTEE DE BEL AIR (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINTE-SUZANNE (HORS AGGLOMERATION)	
9 - ARRETE N° 201900109.....	1640
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA RN1 DU PR 29+500 AU PR 32+000 (CLASSEE A GRANDE CIRCLATION) ET LA VOIE DE RACCORDEMENT ENTRE L'ECHANGEUR DE PLATEAU CAILLOU ET LA RD6 SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	
10 - ARRETE N° 201900110.....	1643
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°5 ET N°1005 DU PR 5+900 AU PR 36+850 SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-LOUIS ET DE CILAO (HORS AGGLOMERATION)	

11- ARRETE N° 201900111.....	1645
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1A DU PR 29+340 – CIMETIERE MARIN DE SAINT-PAUL AU PR 33+050 – BOUCAN CANOT SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	
12- ARRETE N° 201900112.....	1647
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) DU PR 18+000 – ECHANGEUR SACRE COEUR AU PR 22+000 – ECHANGEUR CAMBAIE – FRANCHISSEMENT DE LA RIVIERE DES GALETS SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-PAUL ET DE LE PORT (HORS AGGLOMERATION)	
13- ARRETE N° 201900113.....	1649
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N° 2019-94 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE 2002 DU PR 38+796 AU PR 38+900 SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-BENOIT (HORS AGGLOMERATION)	
14- ARRETE N° 201900114.....	1651
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N° 2019-91 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1 DU PR 14+000 AU PR 15+000 DANS LES DEUX SENS (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE LE PORT ET DE LA POSSESSION (HORS AGGLOMERATION)	
15- ARRETE N° 201900115.....	1653
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1A – REALISATION DU GIRATOIRE STELLA AU PR 55+220 DU PR 54+700 – GIRATOIRE DU FOUR A CHAUX AU PR 60+840 – INTERSECTION CHEMIN DU BOIS DE NEFLES SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-LEU (HORS AGGLOMERATION)	
16- ARRETE N° 201900116.....	1655
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°3 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) DU PR 62+000 AU PR 62+719 (BRETELLE D'ACCES DEPUIS RUE MARIUS ET ARY LEBLOND) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PIERRE (EN AGGLOMERATION)	
17- ARRETE N° 201900117.....	1657
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE 1A DU PR 33+090 AU PR 35+800 SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	
18- ARRETE N° 201900118.....	1659
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N°2019-92 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°5 ET N°1005 DU PR 5+900 AU PR 36+850 SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT -LOUIS ET DE CILAOS (HORS AGGLOMERATION)	
19- ARRETE N° 201900119.....	1661
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1 – ROUTE DU LITTORAL DU PR 5+400 AU PR 8+600 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS (HORS AGGLOMERATION)	
20- ARRETE N° 201900120.....	1663
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1A DU PR 39+800 (GIRATOIRE JARDIN D'EDEN) AU PR 41+020 (GIRATOIRE DE BRUNIQUET) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	

21- ARRETE N° 201900121.....	1665
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA RN°1/ROUTE DU LITTORAL – DU PR 1+000 AU PR 13+000 ET SUR LA RN°6 – DU PR 0+000 AU PR 1+600 (ENTRE LES ECHANGEURS RN1/RN6 ET RN6/RD41) (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-DENIS ET DE LA POSSESSION (HORS AGGLOMERATION)	
22- ARRETE N° 201900122.....	1667
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°6 DU PR 0+000 (DIFFUSEUR RN1/RN6) AU PR 1+700 (ECHANGEUR RN6/RD41) (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS (HORS AGGLOMERATION)	
23- ARRETE N° 201900123.....	1669
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE 1A DU PR 29+340 – CIMETIERE MARIN DE SAINT-PAUL AU PR 33+050 – BOUCAN CANOT SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PAUL (HORS AGGLOMERATION)	
24- ARRETE N° 201900124.....	1671
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE 2002 DU PR 26+160 AU PR 26+210 SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-ANDRE ET DE SAINTE-SUZANNE (HORS AGGLOMERATION)	
25- ARRETE N° 201900125.....	1673
PORTANT PROLONGATION DE L'ARRETE N°2019-108 REGLEMENTANT TEMPORAIREMENT LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°2 DU PR 20+000 AU PR 23+500 – MONTEE DE BEL AIR (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINTE-SUZANNE (HORS AGGLOMERATION)	
26- ARRETE N° 201900126.....	1675
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE 5 DU PR 5+800 (CROIX JUBILE) AU PR 34+500 (MARE SECHE) SUR LE TERRITOIRE DES COMMUNES DE SAINT-LOUIS ET DE CILAOS (HORS AGGLOMERATION)	
27- ARRETE N° 201900127.....	1677
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°3 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) ECHANGEUR BANKS – BRETELLE DE SORTIE SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-PIERRE (HORS AGGLOMERATION)	
28- ARRETE N° 201900128.....	1679
PORTANT REGLEMENTATION TEMPORAIRE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°2 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) DU PR 4+600 (ECHANGEUR CHAUDRON) AU PR 6+800 (ECHANGEUR STADE DE L'EST) SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS (HORS AGGLOMERATION)	
29 - ARRETE N° P201900006.....	1681
PORTANT REGLEMENTATION PERMANENTE DE LA CIRCULATION SUR LA ROUTE NATIONALE N°1 (CLASSEE A GRANDE CIRCULATION) DU PR 1+080 AU PR 1+550 – ENTREE OUEST DE SAINT-DENIS SUR LE TERRITOIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-DENIS (HORS AGGLOMERATION)	

COMMISSION PERMANENTE

12 NOVEMBRE 2019
12 NOVEMBRE 2019

**DELIBERATION N°DCP2019_0733****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DSI / N°106319
PROJET DE REPRISE EN RÉGIE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À L'EXPLOITATION
DU RÉSEAU RÉGIONAL HAUT DÉBIT GAZELLE



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0733
Rapport /DSI / N°106319

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROJET DE REPRISE EN RÉGIE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC RELATIVE À L'EXPLOITATION DU RÉSEAU RÉGIONAL HAUT DÉBIT GAZELLE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, et, notamment, ses articles L.1412-1 et L.1425-1,

Vu le Code de la Commande Publique et, notamment, son article L. 2171-3,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération n° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DSI / 106319 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 15 octobre 2019,

Vu l'avis de la Commission Economie et Entreprises du 01 octobre 2019,

Vu l'avis favorable du Comité Technique du 6 novembre 2019,

Considérant,

- l'échéance au 25 juillet 2020 de l'actuelle Délégation de Service Public du réseau régional Gazelle,
- la nécessité de maintenir un service public permettant d'offrir une infrastructure essentielle ouverte à tous les opérateurs de manière objective, transparente et non discriminatoire et d'assurer un service de qualité répondant aux attentes du marché,
- le maintien des offres de collecte et l'extension de Gazelle vers les cibles d'intérêt général,
- l'ensemble des missions attendues,
- la moindre complexité technique de la gestion du réseau induite par l'arrêt des offres d'accès « bitstream xDSL » dans le cadre du service public compte tenu du développement rapide du très haut débit,
- l'existence de la régie Réunion THD,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,

Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le principe de la reprise en régie du service public portant sur l'exploitation du réseau régional à très haut débit [G@zelle](#), à l'échéance de la délégation de service public ;

- d'approuver les caractéristiques des missions que doit assurer la régie, à savoir :
 - Mission n°1 – Reprendre en affermage le réseau G@zelle afin :
 - * d'assurer le maintien des services actuellement supportés par le réseau G@zelle jusqu'à extinction de la demande des Usagers pour certains services, hormis le DSL, pour lequel l'arrêt est accéléré en fonction du développement d'une offre alternative,
 - * d'assurer la mise à niveau du Réseau nécessaire à la délivrance d'un service dont la qualité répond aux attentes du marché ;
 - Mission n°2 : Concevoir, construire et exploiter, sous maîtrise d'ouvrage publique des ouvrages de raccordement et d'extensions du réseau G@zelle afin, d'une part, d'adapter le service public au contexte et aux enjeux des déploiements des infrastructures FttH et, d'autre part, de proposer un socle commun d'infrastructures pour le territoire réunionnais, vecteur de l'émergence de solutions innovantes pour l'ensemble des communautés d'utilisateurs réunionnais ;
 - La Régie sera tenue au respect des principes suivants :
 - * Ouverture du réseau dans des conditions objectives, transparentes, non discriminatoires et proportionnées, aux opérateurs de communications électroniques et aux utilisateurs de réseaux indépendants,
 - * Respect du principe d'égalité et de libre concurrence sur les marchés de communications électroniques, dans l'élaboration du catalogue de services et de leurs tarifs ;
 - Les clients finaux (grandes entreprises, administrations publiques, sites publics) ne constitueront pas en tant que tels des usagers du service public local (à l'exception des utilisateurs de réseaux indépendants). Néanmoins, ils seront les bénéficiaires indirects de ce Réseau qui leur assurera l'accès à des offres de services à haut débit à la fois concurrentielles et innovantes» ;
- d'approuver l'arrêt des offres bitstream DSL dans le cadre du service public, dans les conditions de l'article D99-7 du Code des Postes et Communications Électroniques ;
- d'autoriser le Président à procéder à toute démarche et à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0734****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DIDN / N°107063
FONDS DE SOUTIEN À L'AUDIOVISUEL, AU CINÉMA ET AU MULTIMÉDIA - CTSA DU 20 AOÛT 2019

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0734
Rapport /DIDN / N°107063

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

FONDS DE SOUTIEN À L'AUDIOVISUEL, AU CINÉMA ET AU MULTIMÉDIA - CTSA DU 20 AOÛT 2019

Vu le régime d'aides exempté n° SA 50736 (2017/XA), relatif aux aides à l'écriture de scénarios et au développement, à la production d'oeuvres audiovisuelles pour la période 2017-2020, adopté sur la base du règlement (UE) N° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, publié au JOUE du 26 juin 2014,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DAE / 19990838 en date du 26 novembre 1999 de la Commission Permanente approuvant la création du Fonds de soutien Audiovisuel et Cinéma,

Vu la délibération N° DAE / 20150410 en date du 7 juillet 2015 de la Commission Permanente approuvant la réforme du Fonds de soutien Audiovisuel et Cinéma,

Vu la délibération N° DCP 2017_0654 en date du 17 octobre 2017 actualisant les cadres d'intervention du fonds de soutien régional à l'audiovisuel, au cinéma et au multimédia selon le RGEC 2014-2020,

Vu la délibération N° DCP 2018_0132 en date du 10 avril 2018 actualisant les cadres d'intervention du fonds de soutien régional à l'audiovisuel, au cinéma et au multimédia selon les nouvelles procédures internes relatives à l'attribution et à la gestion des subventions et aides individuelles (hors fonds UE et contreparties nationales),

Vu la délibération N° DCP 2018_0708 en date du 30 octobre 2018 actualisant les cadres d'intervention du fonds de soutien régional à l'audiovisuel, au cinéma et au multimédia par la mise en place de bonifications,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DIDN / 107063 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis du Comité Technique Spécialisé Audiovisuel en date du 20 août 2019,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- l'action de la Région Réunion en faveur de l'audiovisuel, du cinéma et du multimédia pour le développement économique,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **3 000 €** à Monsieur Paolo MATTEI pour l'écriture du court métrage de fiction « *Sans retour* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **3 000 €** à Monsieur Niels PRAYERS pour l'écriture du long métrage d'animation « *Automne et le mystère de l'hiver* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **8 000 €** pour la société THE FACTSTORIES pour le développement du documentaire « *De Sainte-Clotilde à Kerbala* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **8 000 €** pour la société LATERIT PRODUCTIONS pour le développement du documentaire « *Heritaz* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **25 000 €** pour la société AXE SUD PRODUCTION pour la production du film musical « *Christine SALEM* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **28 000 €** pour la société ADALA pour la production du documentaire « *Île était une fois...* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **60 000 €** pour la société EN QUETE PROD pour la production du documentaire « *Zéro degrés in utero* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **30 000 €** pour la société NAWAR PRODUCTION pour la production du documentaire « *Objectif Langtang* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **30 000 €** pour la société NOUVELLE TOILE PRODUCTIONS pour la production du court métrage de fiction « *La course de Phaéton* » ;
- d'octroyer une subvention régionale d'un montant maximal de **19 879,65 €** pour la société EVERYBODY ON DECK pour la production du pilote d'animation « *Margot et le robot* ».
- d'engager une enveloppe de **214 879,65 €** sur l'autorisation de Programme P-130-0001 « AIDES AUX ENTREPRISES - DIDN » votée au chapitre 906 du Budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants sur l'article fonctionnel 906-632 pour l'investissement, du budget de la Région ;
- de suivre la proposition d'ajournement du service instructeur pour les demandes suivantes :
 - Société MARCEL pour le développement du documentaire « *Ce que je ne suis pas* » : Le service instructeur est dans l'attente des éléments financiers liés au développement de ce projet et de l'approfondissement des éléments artistiques de ce dossiers.
 - Société FLAIR PRODUCTION pour la production du documentaire « *La Réunion en minuscule* » : les éléments artistiques, le point de vue de l'auteur ainsi que l'utilisation des ressources en animation à La Réunion sont à développer sur ce dossier ;
 - Société LIONCEAU FILMS pour la production du court métrage de fiction « *Nos silences* » : Ce dossier a été retiré à la demande du porteur de projet suite à l'obtention d'une aide à la production dans une autre région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0735****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DIDN / N°107201
ACQUISITION ET DÉPLOIEMENT DE "PASS NUMÉRIQUES"



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0735
Rapport /DIDN / N°107201

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

ACQUISITION ET DÉPLOIEMENT DE "PASS NUMÉRIQUES"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu l'appel à projets lancé par l'État relatif au dispositif « Pass Numériques » en date du 22 mars 2019 et la décision de l'État du 18 juillet 2019 de retenir la candidature de la Région Réunion et de cofinancer le dispositif à hauteur de 47 100 €,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DIDN / 107201 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Economie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- l'action de la Région Réunion en faveur du développement du Numérique, de l'inclusion numérique, et de la lutte contre les inégalités,
- l'intérêt du projet en terme d'accompagnement des publics les plus fragiles pour l'accès aux services dématérialisés,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'engager une enveloppe de **110 000 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0002 «AIDES A L'ANIMATION – DIDN» votée au Chapitre 936 du Budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit un montant maximal de **110 000 €**, sur l'article fonctionnel 62 du budget 2019 de la Région;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT



DELIBERATION N°DCP2019_0736

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
 COSTES YOLAINE
 PAYET VINCENT
 PATEL IBRAHIM
 MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
 PICARDO BERNARD
 ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
 FOURNEL DOMINIQUE
 K'BIDI VIRGINIE
 PROFIL PATRICIA
 VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
 ANNETTE GILBERT
 HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DIDN / N°107160
 APPEL AUX CANDIDATURES POUR L'EXPLOITATION DE SERVICE DE RADIO DIFFUSES PAR VOIE
 HERTZIENNE TERRESTRE EN MODULATION DE FREQUENCE A TEMPS COMPLET SUR LE
 DEPARTEMENT DE LA REUNION - AVIS DE LA REGION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
 Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0736
Rapport /DIDN / N°107160

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

APPEL AUX CANDIDATURES POUR L'EXPLOITATION DE SERVICE DE RADIO DIFFUSES PAR VOIE HERTZIENNE TERRESTRE EN MODULATION DE FREQUENCE A TEMPS COMPLET SUR LE DEPARTEMENT DE LA REUNION - AVIS DE LA REGION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DIDN / 107160 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Economie et Entreprises du 29 octobre 2019,

Considérant,,

- l'appel aux candidatures n°2019-128 du 17 avril 2019 pour l'exploitation de services de radio diffusés par voie hertzienne terrestre en modulation de fréquence à temps complet dans les départements de La Réunion,
- l'article L.4430-30 du Code Général des Collectivités Territoriales qui prévoit qu'un avis de la Région soit apporté dans le cadre des appels à candidatures lancées par le CSA,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de prioriser les radios associatives et commerciales qui souhaitent renforcer la qualité de la couverture du territoire et la diversité de leurs contenus pour les auditeurs dans le cadre de l'appel aux candidatures n°2019-128 du 17 avril 2019 pour l'exploitation de services de radio diffusés par voie hertzienne terrestre en modulation de fréquence à temps complet dans les départements de La Réunion (radios FM) conformément à l'article L.4430-30 du Code Général des Collectivité Territoriales ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0737****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DIDN / N°107275
SIGNATURE DES CONVENTIONS D'OBJECTIFS ET DE MOYENS AVEC LES STRUCTURES DE SOUTIEN À
L'INNOVATION POUR LA PÉRIODE 2020 - 2021



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0737
Rapport /DIDN / N°107275

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

SIGNATURE DES CONVENTIONS D'OBJECTIFS ET DE MOYENS AVEC LES STRUCTURES DE SOUTIEN À L'INNOVATION POUR LA PÉRIODE 2020 - 2021

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DIDN / 107275 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 29 octobre 2019,

Considérant,

- la politique régionale d'innovation définie par la Stratégie de Spécialisation Intelligente (S3) et le Schéma Régional de Développement Economique d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII) défini dans le cadre de la loi NOTRe du 7 août 2015 ayant pour objectif de faire émerger des projets innovants,
- le projet de convention d'objectifs et de moyens régissant les relations et le partenariat entre la collectivité régionale et les structures de soutien à l'innovation que sont Temergie, le CRITT, le CIRBAT, le Transfo, la CB-TECH, la Technopole et son incubateur, et Qualitropic,
- les objectifs de la politique régionale de soutien à l'innovation qui sont d'inciter les structures d'accompagnement à la spécialisation de leur offre de services en fonction de leurs compétences et savoir-faire, de renforcer les actions de mutualisation de leurs moyens quand cela est nécessaire et rationaliser les interventions des différents acteurs présents sur la chaîne de l'innovation au bénéfice des usagers,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le modèle de convention d'objectifs et de moyens annexé au présent rapport ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT



Logo de la structure

Convention d'Objectifs et de Moyens

Région - ...

**pour le développement des activités de en matière de promotion et d'accompagnement de l'innovation
pour la période 2020- 2021**

Entre

La Région Réunion, représentée par Monsieur Didier Robert en sa qualité de Président de Région et d'autorité de gestion des fonds européens FEDER dans le cadre du POE 2014 - 2020,

Ci-après dénommée, "Région Réunion",

d'une part

et

Le, représenté par Monsieur/madame en sa qualité de Directeur.rice/Président.e,

Ci-après dénommé " ... ",

d'autre part ;

Ci-après désignés collectivement par les "parties".

Objet :

La présente convention a pour objet de formaliser les modalités de partenariat entre la Région Réunion et le dans le cadre d'objectifs partagés. A cette fin, elle expose les axes stratégiques d'intervention de ... dans le cadre de ses missions d'animation, d'organisation et de structuration des activités d'accompagnement des porteurs de projets innovants pour la période 2020-2021.

De même, le présent document expose les principes et accords sur les montants financiers ainsi que sur les modalités de suivi de la présente convention.

ARTICLE 1: Portée et limite des actions de la politique régionale en faveur de la chaîne d'innovation

La loi NOTRe du 7 août 2015 a confié à la collectivité régionale le développement de la politique de soutien à l'innovation à travers la mise en œuvre d'un Schéma Régional de Développement Économique d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII) adopté en 2016.

Les objectifs de la politique régionale de soutien à l'innovation sont, d'une part, d'inciter les structures d'accompagnement à la spécialisation de leur offre de services en fonction de leurs compétences et savoir-faire. Il s'agit, d'autre part, de renforcer les actions de mutualisation de leurs moyens quand cela est nécessaire.

La présente convention d'objectifs et de moyens s'inscrit dans ces priorités et vise à organiser et rationaliser les interventions des différents acteurs présents sur la chaîne de l'innovation au bénéfice des usagers.

En ce qui concerne la participation régionale au financement du programme d'actions de ..., celle-ci s'inscrit dans la limite de celles des années précédentes, sous réserve des disponibilités budgétaires consacrées par la collectivité lors du vote de son budget annuel.

ARTICLE 2: Axes stratégiques de développement de ... (à décrire par la structure)

ARTICLE 3 : Définition du Programme d'actions et des missions de ... pour la période 2020-2021 (à décrire par la structure)

Article 4 : Engagements prévisionnels financiers pour la période 2020 - 2021

Année 2020

	Coût total	FEDER	Cofinancier Région	Bénéficiaire
1. 13	K€	80 % (*)	20 % (*)	-
1.14	K€	80 % (*)	20 % (*)	50 % (**)

(*) Respectivement 80 % et 20 % de l'enveloppe éligible

(**) Seuil minimal de 50 % de l'enveloppe éligible

Année 2021

	Coût total	FEDER	Cofinancier Région	Bénéficiaire
1. 13	K€	80 % (*)	20 % (*)	-
1.14	K€	80 % (*)	20 % (*)	50 % (**)

(*) Dans la limite respectivement de 80 % et de 20 % de l'enveloppe éligible

(**) Seuil minimal de 50 % de l'enveloppe éligible

Article 5 : Organisation du suivi du partenariat financier entre la Région Réunion et ... pour la période 2020-2021 en ce qui concerne les activités de .../Modalités du dialogue de gestion Région Réunion / ...

La mise en œuvre et le suivi de la présente convention repose sur un comité tripartite constitué d'un représentant de la Direction de l'Innovation et du Développement Numérique (DIDN) de la Région Réunion, d'un représentant du Guichet Unique Recherche Développement Technologique et Innovation (GURDTI) de la Région Réunion et du représentant de

Le comité se réunit au moins deux fois par an à l'initiative de la DIDN. Il examine le plan de développement de ... sur l'année passée et pour l'année à venir. Il examine également les orientations de son programme d'actions et leur conformité aux ambitions stratégiques définies par la présente convention pour les années 2020 et 2021.

Le comité tripartite est chargé de l'évaluation des programmes d'actions annuel de la ... sur la base de ses rapports d'activités et documents comptables transmis à la Région Réunion. La DIDN est chargée de vérifier la conformité des actions réalisées par ces structures au regard des objectifs fixés pour chacune des années 2020 et 2021.

Ce comité veillera également au respect des délais d'exécution des actions et du calendrier des procédures d'instruction.

Le secrétariat du comité tripartite est assuré par la DIDN. Les observations, les recommandations et conclusions, émises par le comité tripartite sont communiquées, après chaque réunion, à chacune des parties signataires.

Article 6 : Obligations des parties

Les parties s'engagent à mettre en œuvre les diligences nécessaires à l'exécution de la présente convention.

... s'engage à exécuter, dans la mesure du possible, son programme d'actions annuel dans le respect des enveloppes financières proposées de façon à respecter les trajectoires financières nécessaires à la garantie des équilibres budgétaires des parties.

... s'engage à transmettre au secrétariat du CRI l'ensemble des informations relatives à l'organisation des événements et manifestations concernant la promotion de l'innovation organisée par ses soins.

Article 7 : Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter du 1er janvier 2020 et expire au 31 décembre 2021.

Le comité tripartite pourra proposer par voie d'avenant les modalités de poursuite éventuelle au-delà de la date d'expiration de la présente convention.

Article 8 : Résiliation

La résiliation de la présente convention pourra intervenir à l'initiative de chacune des parties signataires en cas d'inexécution de ses obligations par l'une des autres parties. Elle doit être motivée et assortie d'un préavis de six mois et adressée aux autres parties.

Article 9 : Règlement des différends

Tout différend relatif à l'interprétation de cette convention pourra faire l'objet d'un recours gracieux devant le Président du Conseil Régional de La Réunion dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente convention ou d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Saint-Denis de La Réunion dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente convention.

Saint-Denis, le

Pour la Région Réunion
Le Président de Région

Pour ...
Le La Directeur.rice/Le La Président.e

**DELIBERATION N°DCP2019_0738****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEIE / N°106782
CRÉATION ET LANCEMENT DE LA "TEAM FRANCE EXPORT" À LA RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0738
Rapport /DEIE / N°106782

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CRÉATION ET LANCEMENT DE LA "TEAM FRANCE EXPORT" À LA RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi du 27 janvier 2014 concernant la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM »,

Vu la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises, dite « Loi PACTE », publiée le 23 mai 2019,

Vu la délibération N° DAP 2016_0044 en date du 19 décembre 2016 adoptant le Schéma Régional de Développement Économique, d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le Plan Régional d'Internationalisation des Entreprises 2015 – 2020 pour La Réunion signé le 19 août 2015,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport N° DEIE / 106782 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- la politique nationale de réforme du commerce extérieur français engagée en 2018 et fixée par la Loi PACTE,
- la nécessité pour le territoire de La Réunion de s'inscrire dans la dynamique nationale, en faisant valoir ses spécificités liées au contexte insulaire et ultrapériphérique,
- l'enjeu d'accompagnement optimisé des entreprises à l'export, facteur de croissance, d'emploi et de pouvoir d'achat,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide,

- d'approuver la création de la « Team France Export – La Réunion », déclinaison régionale d'un dispositif géré au plan national ;

- d'agrèer le rôle de pilotage stratégique de l'outil confié à la Région Réunion ;
- de valider sa déclinaison fonctionnelle spécifique au territoire réunionnais ;
- de valider le protocole d'accord entre les partenaires de la « Team France Export – La Réunion » ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Monsieur Ibrahim PATEL n'a pas participé au vote de la décision.

**Le Président,
Didier ROBERT**



Protocole d'accord

TEAM FRANCE EXPORT - LA RÉUNION

LA RÉGION RÉUNION,

représentée par le Président du conseil régional, Monsieur Didier ROBERT, ci-après dénommée « la Région »,

L'ÉTAT,

représenté par le Préfet de La Réunion, Préfet de la zone de défense du sud de l'océan Indien et Délégué du Gouvernement pour l'Action de l'État en Mer (AEM), Monsieur Jacques BRILLIANT, ci-après dénommée « l'État »,

BUSINESS FRANCE,

représenté par son Directeur général, Monsieur Christophe LECOURTIER, ci-après dénommé « Business France »

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE L'ÎLE DE LA RÉUNION,

représentée par Monsieur Ibrahim PATEL, Président de la CCI de l'Île de la Réunion, par délégation de son Président, ci-après dénommée « la CCIR »,

ET

BPIFRANCE,

représentée par son Directeur régional en charge de La Réunion et de Mayotte, Monsieur Christian QUERE, ci-après dénommée « Bpifrance »

ci-après dénommés séparément « la Partie » ou conjointement « les Parties »

Préambule :

La Région a été désignée par la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 comme chef de file de la question de l'internationalisation des entreprises. En 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) a confié la responsabilité à la Région, sur son territoire, de la définition des orientations en matière de développement économique. Pour ce faire, un Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) doit notamment définir les « orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et à l'innovation des entreprises, ainsi que les orientations relatives à l'attractivité du territoire régional ». Elle dispose aussi d'une compétence exclusive en matière d'aides aux entreprises (hors notamment immobilier et foncier).

A La Réunion, la Région a réuni dès 2015 les partenaires de l'international autour d'un Plan Régional d'Internationalisation des Entreprises (P.R.I.E), qui a pour objectif de définir les priorités d'actions de La Réunion, au sens large, en matière de secteurs et de pays potentiels.

De plus, la Région Réunion a fait de l'internationalisation de l'économie une priorité d'économique, comme en témoigne les objectifs 3 et 7 de son SRDEII adopté en 2011 « conquérir des marchés extérieurs ».

Sur le plan opérationnel, la Région Réunion a érigé « la Maison de l'Export », « hub partenarial » fédérateur pour les partenaires de l'export et dédié aux projets internationaux des entreprises. Animée par sa Direction Régionale de l'Export et de l'Internationalisation des Entreprises (DEIE), elle a pour objectif :

- de renforcer la communication auprès des entreprises sur les différents soutiens disponibles ;
- de rendre plus lisibles et cohérentes les missions de l'ensemble des acteurs de l'international ;
- de permettre aux sociétés désireuses d'exporter de trouver en un lieu unique tous les interlocuteurs capables de répondre à leurs interrogations et les accompagner dans leurs démarches ;
- de gérer et promouvoir les dispositifs régionaux sur fonds propres et européens pour soutenir l'initiative privée vers de nouveaux marchés extérieurs.

L'État à travers **le Ministère des Outre-mer**, acteur majeur du développement économique dans les territoires ultramarins, soutien l'internationalisation des entreprises et des territoires via des actions volontaristes et complémentaires de celles déterminées par les instances régionales ou territoriales, dans le cadre notamment de la convention de partenariat avec Business France. L'État, intervient également à travers **le CGET**, et notamment le programme Territoire d'Industrie pour les communes du Port et de Saint André. **Les services de l'État en région**, sous l'autorité du Préfet de région de La Réunion, Préfet de la zone de défense du sud de l'océan Indien et délégué du gouvernement pour l'action de l'État en mer, déclinent les orientations nationales en soutien au commerce extérieur sur le territoire. La Direction interrégionale des Douanes et Droits indirects promeut des simplifications et facilitations et met en place des programmes d'information à l'attention des entreprises visant à optimiser leur processus de dédouanement. L'État intervient dans le financement des entreprises exportatrices via les dispositifs de la DG Trésor et également via la banque publique d'investissement, Bpifrance. Le conseiller diplomatique, placé auprès du préfet de région renforce le lien entre les acteurs du territoire avec le réseau diplomatique et les objectifs de diplomatie économique de la France dans l'Océan indien.

Business France, établissement public industriel et commercial, est l'agence nationale au service de l'internationalisation de l'économie française ; placée sous l'autorité des ministères chargés de l'Économie et des Finances, de l'Europe et des Affaires étrangères et de la Cohésion des territoires, elle a pour mission d'accompagner les PME et ETI dans leur développement export et de contribuer à l'image d'une France attractive aux plans économique et commercial et de capter davantage d'investisseurs étrangers en France. Le décret n° 2014-1571 du 22 décembre 2014 fixe le cadre de son action et notamment les conditions dans lesquelles l'agence assure ses missions en partenariat avec les collectivités territoriales et au service des entreprises.

Pour accomplir ses missions l'agence s'appuie sur une équipe de 1400 professionnels, en France et dans 62 pays. Grâce à ses bureaux en propre, à des délégations de service public et des réseaux de partenaires privés, Business France couvre à présent 124 pays, sur lesquels elle accompagne chaque année plus de 10 000 PME et ETI en prospection export. Elle est présente à La Réunion par l'intermédiaire d'un Délégué régional.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Île de la Réunion, est un établissement public placé sous la tutelle de l'État et dont les attributions sont fixées par les textes législatifs et réglementaires en vigueur. L'article L. 710-1 du Code de commerce mentionne notamment parmi les missions des CCI :

- L'appui, l'accompagnement, et le conseil auprès des créateurs et repreneurs d'entreprises
- La formation professionnelle initiale ou continue
- L'appui et le conseil pour le développement international des entreprises et l'exportation de leur production

Globalement, elle assure une mission de représentation des intérêts du commerce, de l'industrie et des services auprès des pouvoirs publics et des autorités étrangères et contribue au développement économique, à l'attractivité et à l'aménagement des territoires, ainsi qu'au soutien des entreprises et de leurs associations, en remplissant les missions de service public et d'intérêt général nécessaires à l'accomplissement de leurs missions.

Le Pôle International de la CCI Réunion accompagne les porteurs de projets import et export souhaitant :

- S'informer pour valider leur projet de partir à l'international
- Structurer leur démarche pour réussir sur les marchés étrangers
- Se former pour acquérir des compétences spécifiques en techniques de commerce international
- Se Développer pour pérenniser leur business à l'étranger

Pour mener à bien ses missions, le Pôle International de la CCI Réunion s'appuie sur ses différents réseaux présents dans la zone Océan Indien, en Europe, à l'International (CCI France International, CCI International basé à l'étranger, Enterprise Europe Network, Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'Océan Indien).

Bpifrance est la Banque Publique d'Investissement créée par la loi du 31 décembre 2012, organisme français de financement et de développement des entreprises. Elle est en particulier chargée de soutenir les petites et moyennes entreprises, les entreprises de taille intermédiaire et les entreprises innovantes en appui des politiques publiques de l'Etat et des Régions.

Depuis 2017, Bpifrance Assurance Export est la nouvelle agence française de gestion des garanties publiques à l'export. Afin de faciliter l'accès des entreprises au financement de leurs projets, Bpifrance et la Région Réunion ont mis en place un fonds régional de garantie, un dispositif de prêt croissance Très Petite Entreprise.

PRÉALABLEMENT, IL EST RAPPELÉ CE QUI SUIT :

Sur la base de la déclaration commune signée le 5 septembre 2017 entre le Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères et Régions de France, l'État a confirmé sa volonté de conforter le rôle et la mission des Régions dans le développement international des entreprises.

Présentée par le Premier Ministre à Roubaix le 23 février 2018, la **stratégie du Gouvernement en matière de Commerce Extérieur** s'articule sur trois niveaux :

- Macro-économique en faveur de la compétitivité des entreprises : allègement des charges, baisse des impôts sur les sociétés, code du travail, fonds d'investissement ;
- Stratégie filières : le Conseil National de l'Industrie (CNI) ; articulation des priorités export / filières ;
- Outils publics d'accompagnement : soutien public plus simple, mode de financement plus compétitifs.

C'est sur ce dernier volet que le gouvernement, s'appuyant sur les propositions du directeur général de Business France a souhaité transformer le modèle d'accompagnement des PME à l'export pour faire émerger une « **Team France Export** » et pour avancer dans trois directions :

- Diffusion d'une culture de l'export et de l'international :
 - o volet formation.
- Réforme de l'accompagnement à l'export :
 - o partenariat approfondi entre l'État et les régions ; c'est sur ce volet que la réforme touche au fonctionnement des acteurs économiques (BF/CCI/ État/ Région) tant en région qu'à l'étranger.
- Réforme des financements export :
 - o visibilité et compétitivité (Bpifrance).

La « Team France export », nouveau dispositif national d'accompagnement à l'export passera, en cohérence avec les stratégies définies par les Régions, par la mutualisation de moyens des acteurs publics, notamment Business France et les CCI, considérant que **la bataille de l'export se gagne dans les territoires et qu'il faut mieux préparer les entreprises.**

Aussi, il convient de relever que La Réunion avait, dès 2015, été précurseur dans la démarche de mutualisation partagée par les acteurs de l'international, par la mise en œuvre de la Maison de l'Export, guichet unique de l'action internationale sur le territoire.

CONSIDÉRANT :

– la volonté de l'État, partagée par l'ensemble des acteurs concernés, au premier rang desquels les Régions, de renforcer la cohérence et l'efficacité du dispositif public français d'appui à l'internationalisation des territoires et des entreprises et de s'appuyer à cette fin sur les acteurs publics et, en complément, sur des opérateurs privés, et d'en confier le pilotage aux Régions, aux côtés de l'État ;

– le rôle de pilote de la Région Réunion au regard de sa compétence générale en matière de développement économique au titre des lois MAPTAM et NOTRe ;

– le rôle particulier confié par l'État à Business France et aux CCI pour accélérer l'internationalisation des PME et entreprises de taille intermédiaire, notamment, en lien avec BPIFrance ;

– La volonté des Parties :

- d'adopter une vision stratégique et opérationnelle partagées, tenant régionaux, avec pour objectif d'augmenter le nombre d'exportateurs et dans un développement significatif et durable à l'international ;
- de mettre en œuvre, à la Réunion, la refonte du dispositif d'appui à l'internationalisation des entreprises ;

– Les engagements réciproques de Business France et de la CCIR de La Réunion à devenir un centre d'expertises et de ressources et l'opérateur commun au service des entreprises afin de contribuer à la mise en œuvre de leurs stratégies d'internationalisation ;

LES PROPOSITIONS SUIVANTES SONT FORMULÉES :

- Pour répondre à la stratégie gouvernementale, les signataires s'accordent sur la création de la « TEAM France Export - La Réunion ».

– La « TEAM France Export – La Réunion » ainsi constituée regroupe, autour de la Région Réunion, l'État et ses opérateurs publics, Business France, le Pôle International de la CCIR et BPIFrance.

La « TEAM France Export – La Réunion » associera, en tant que de besoin, les opérateurs spécialistes du développement international reconnus sur un champ d'expertise pour la réalisation d'opérations (le Club Export Réunion, l'Agence Régionale de Développement NEXA, les opérateurs privés d'accompagnement, pôles de compétitivité, fédérations professionnelles, etc.).

L'enjeu principal du partenariat se situe à la fois dans la détection d'entreprises non encore exportatrices et l'accompagnement des exportateurs existants dans leur développement international. Pour y répondre, un plan de prospection ambitieux, impliquant l'ensemble des acteurs du territoire et encouragé par la Région sera défini et mis en œuvre.

Les parties décident de conclure le présent protocole d'accord visant à la création de la « Team France Export - La Réunion »

Article 1 – Objectifs

Les Parties conviennent d'unir leurs efforts et leurs moyens pour mettre en œuvre un nouveau dispositif public de l'export dédié à l'accompagnement des entreprises de La Réunion dans leur développement à l'international.

Les parties partagent les objectifs suivants :

- Constituer une Team France Export – La Réunion sous le pilotage stratégique de la Région, dans le droit fil de la Maison de l'Export, guichet unique export à La Réunion ;
- Rationaliser et optimiser l'offre d'accompagnement aux entreprises par la mise en œuvre de services publics unifiée structurée, autour d'un guichet de l'Export et d'un parcours régional de l'export piloté et mis en œuvre par la Team France Export – La Réunion ;
- Promouvoir l'offre « Team France Export – La Réunion » et en faciliter l'accès au plus grand nombre d'entreprises ;
- La conception et le déploiement d'outils de pilotage, de suivi et d'évaluations des actions et des dispositifs ainsi mis en œuvre.

Article 2 – Organisation et périmètre de la Team France Export – La Réunion

La Région Réunion pilote le dispositif et hébergera la « Team France Export – La Réunion » dans les locaux de la Maison de l'Export, situés au 3 rue Serge Ycard – Parc Technor – 97490 Sainte-Clotilde.

La Maison de l'Export représente le partenariat établi entre les différents partenaires-signataires du Plan Régional d'Internationalisation des Entreprises, signé en août 2015. Elle rassemble ainsi les acteurs de l'export autour d'objectifs communs, l'internationalisation des entreprises et l'ouverture de la Réunion sur l'extérieur.

Business France et la CCIR s'engagent réciproquement à devenir un centre d'expertises et de ressources et l'opérateur public commun au service des entreprises en :

- mutualisant au bénéfice de la Team France Export La Réunion leurs données sectorielles, marchés et clients,

- participant à la construction d'une plateforme de solutions Outre
- structurant une équipe de conseillers en développement export
- la CCIR, afin de consolider les équipes sur le territoire et renforcer l'expertise sectorielle,
- renforçant le partenariat avec Bpifrance pour porter auprès des PME les solutions financières et d'assurance export mises en œuvre pour le compte de l'état par la Banque Publique.

La Région Réunion pourra s'appuyer, dans le respect des règles qui leur sont applicables, sur Business France et la CCIR comme centre d'expertises et de ressources et opérateur public commun, pour contribuer à l'élaboration et au déploiement de sa stratégie en matière d'internationalisation des entreprises et des filières.

L'organisation opérationnelle de la Team France Export Réunion devra répondre aux exigences suivantes :

- Répondre à la spécificité géographique de La Réunion ;
- Proposer les services de la « Team France Export – La Réunion » constitués à partir de l'offre de services unifiée au niveau national et enrichie de l'offre de services régionale (solutions des partenaires de la Maison de l'Export), dans le cadre de la mise en œuvre du dispositif « parcours de export » sur le territoire ;
- Répondre aux besoins de la Région en termes *d'accompagnement export des filières dans leur structuration comme dans leur développement commercial.*

La « Team France Export – La Réunion » associera, en tant que de besoin, les opérateurs spécialistes reconnus sur un champ d'expertise pour la réalisation d'opérations et de prestations spécifiques (agences de développement, Clubs Export, opérateurs privés d'accompagnement, pôles de compétitivité et clusters, fédérations professionnelles, chambres consulaires, etc.).

Article 3 – Parcours de l'Export à La Réunion

Plusieurs dispositifs d'accompagnement ont été mis en place par la Région Réunion ainsi que par les services de l'État, de Business France et des Chambres consulaires. Ils sont complémentaires et ont vocation, dans un premier temps, à être intégrés au parcours export à La Réunion. Pour tenir compte de la nouvelle approche et dans le cadre de la « Team France Export – La Réunion », les dispositifs seront amenés à évoluer par la suite pour répondre au mieux aux besoins des entreprises.

La nouvelle offre commune « Team France Export – La Réunion », associée à l'offre de l'ensemble des acteurs contribuant à l'accompagnement export des entreprises, permettra de proposer à l'entreprise un « **parcours export** » **structuré** et d'aboutir à une meilleure lisibilité des missions des parties prenantes.

Les Conseillers Internationaux de la « Team France Export – La Réunion » assument les fonctions de référent de l'entreprise **dans le dispositif public**. Ils ont ainsi pour missions d'accueillir/rencontrer, qualifier l'entreprise et son projet, la conseiller, l'accompagner et l'orienter vers les partenaires publics ou privés adaptés à son besoin. Les parties s'attachent à proposer le principe du parcours qui vise à engager l'entreprise à s'inscrire dans la durée.

Les parties entendent ainsi optimiser et enrichir les prestations d'accompagnement : les équipes de la « Team France Export - La Réunion » partageront les mêmes outils de la relation clients (CRM et plateforme de solutions), offriront les mêmes services aux entreprises, en structuration export locale comme en prospection active, au travers des accompagnements procurés par le réseau de service public « Team France Export » à l'étranger ou par les antennes de la Région et des partenaires du P.R.I.E s'agissant des pays non couverts (ou en complément d'activité le cas échéant). Elles s'appuieront également sur tout l'écosystème public et privé territorial pour orienter les entreprises vers les acteurs les plus adaptés à leurs besoins en travaillant de concert avec les équipes de la Région Réunion. Business France mettra également toute sa connaissance des marchés mondiaux par filière à disposition des Conseillers International de la « Team France Export – La Réunion ».

Les conseillers internationaux identifiés comme référents auront pour missions d'agir comme centre de ressources et d'expertises pour les entreprises. Ils pourront contribuer à la structuration des communautés d'entreprises en filière et accompagner leur développement commercial à l'international.

Les parties s'engagent également à accompagner les écosystèmes dans la structuration et la formalisation d'une stratégie internationale et d'un plan d'action dans la durée.

Article 4 – Moyens d’actions

4-1 – Ressources Humaines

A l’instar de l’organisation qui prévaut au sein du partenariat P.R.I.E, la Région Réunion assurera le pilotage de la « Team France Export – La Réunion », à l’image de la Maison de l’Export. Elle pourra consacrer jusqu’à 0,5 ETP au titre de son rôle et implication dans le pilotage du dispositif.

Aussi, La Région contribue financièrement aux moyens RH de la « Team France Export – La Réunion » notamment par l’attribution d’une subvention annuelle à Business France pour un ETP sur le territoire et par le financement du programme d’actions de la CCIR.

L’actuel ETP de Business France interviendra (pour 50% de son temps) comme conseiller International TFE au sein de la Maison de l’Export, aux côtés de l’équipe internationale de la CCIR, et pour 50% comme Délégué International (représentation officielle de l’agence Business France).

Dans le respect de la stratégie régionale mise en œuvre par la Région Réunion, Business France contribuera également au déploiement et au fonctionnement du nouveau dispositif en tant que coordinateur, en lien avec la Région et le pôle international de la CCI. Le chargé des Outre-Mer auprès du directeur du réseau France, basé à Paris, agira comme coordinateur pour l’ensemble des « Team France Export » des collectivités d’Outre-Mer. Ce dernier assure la co-animation, avec le directeur(trice) de l’Export à La Région et en lien avec le directeur(trice) du pôle international de la CCIR, d’une équipe composée de Conseiller(e)s International Business France & CCI sur le territoire pour développer le nombre d’exportateurs et le volume d’exportations d’entreprises locales utilisatrices des services unifiés du dispositif public « Team France Export ». Il s’assurera, pour ce développement commercial, du déploiement dans toutes les équipes d’une approche clients par portefeuilles (sectorialisés), de pratiques, process et outils communs, pour garantir l’atteinte des objectifs confiés. Il représentera les intérêts de Business France à l’intérieur de ce dispositif co-construit ».

Le pôle international de la CCIR intègre la « Team France Export – La Réunion ». Il s’engage, à la signature de la convention, à mettre en place une équipe dédiée à l’international dont 1,5 ETP à la fonction de « conseiller international Team France Export ».

Les soutiens financiers à l’internationalisation des entreprises, développés et portés par Bpifrance seront promus en lien avec la banque publique Bpifrance, qui se dotera progressivement sur le territoire de son propre réseau de chargés d’affaires généralistes.

Un plan de formation mutuel sera mis en place, afin de réaliser le transfert de compétences nécessaires entre les équipes.

4.2 – Outils Digitaux

Une plateforme digitale, dite « plateforme des solutions » développée par Business France sur crédits nationaux, sera déployée en Outre-Mer pour promouvoir la nouvelle offre et le nouveau dispositif. Elle sera adaptée aux spécificités des régions ultramarines et intégrera, sous réserve d’accord, les outils régionaux de l’ensemble des partenaires du P.R.I.E et les solutions export proposées par les autres acteurs privés œuvrant pour l’internationalisation des entreprises.

Première brique de l’offre aux entreprises, la plateforme digitale permettra principalement aux entreprises d’évaluer leur maturité export, de se former en ligne, de trouver l’ensemble de l’offre de services proposée par les acteurs publics et les partenaires régionaux, d’avoir accès à de la veille sectorielle et marchés, à une hotline / centre d’appels, et de promouvoir le parcours de l’Export à La Réunion.

4-3 Moyens fonctionnels et logistiques

La Région met à disposition des équipes de la « Team France Export – La Réunion » les outils et les moyens nécessaires au bon fonctionnement de leurs activités au sein de la Maison de l’Export. Ils comprennent :

- espace de travail dédié et aménagé ;
- équipements mobiliers ;

Cette mise à disposition de moyens fera l’objet d’une convention-cadre ad-hoc avec chaque partie.

Article 5 – Suivi du dispositif et gouvernance

5-1 Suivi opérationnel

Un outil CRM, financé par l'État et Business France, sera mis en place par Business France. Il sera accessible aux seuls conseillers internationaux, à la direction ou le Responsable du pôle international de la CCIR et au coordinateur. La Région et la direction de la Maison de l'export auront accès via Business France et la CCIR ou via le coordinateur à des outils de suivi d'activités et d'évaluation.

Dès le lancement opérationnel des équipes Team France Export La Réunion, Business France, la CCIR et la Région s'engagent à partager les bases d'entreprises accompagnées à l'export sur les trois dernières années, en vue de constituer les portefeuilles d'entreprises accompagnées à l'export dans la durée.

5-2 Gouvernance

La Région Réunion pilote le dispositif « Team France Export – La Réunion » et anime à ce titre une gouvernance de l'export à laquelle les Parties sont associées. Conduite et coordonnée par la Région, cette gouvernance, qui prend la forme d'un comité de suivi technique « Team France Export – La Réunion », a pour but de mobiliser, fédérer, piloter et coordonner l'action de ses membres.

Article 6 – Communication

L'identité « Team France Export – La Réunion » fera l'objet d'une déclinaison graphique et d'outils de communication endossés par les Parties, respectueux de leur identité propre. Les partenaires intégrant le dispositif seront également invités à adopter l'identité commune. Un plan de communication sera co-élaboré par les Parties, afin de promouvoir le dispositif et ses différentes applications.

Article 7 – Entrée en vigueur du protocole d'accord

Le présent protocole d'accord prend effet à la date de sa signature par les parties.

Article 8 – Modification du protocole d'accord

Toute modification des termes du présent protocole d'accord doit faire l'objet d'un avenant écrit entre les parties, conclu dans les mêmes formes et conditions.

Article 9 – Résiliation du protocole d'accord

En cas de non-respect des obligations contractuelles résultant du présent protocole, chaque partie se réserve le droit, après mise en demeure notifiée par lettre recommandée aux autres signataires restée infructueuse pendant 60 jours, de résilier le présent protocole d'accord.

Le présent protocole d'accord peut également être résilié d'un commun accord entre les parties.

Article 10 – Litiges

En cas de litige relatif à l'interprétation ou à l'exécution du présent protocole, les parties s'efforceront de rechercher un accord amiable.

En cas de désaccord persistant, le litige sera porté à l'appréciation du Tribunal Administratif compétent.

Fait à Saint-Denis de la Réunion,

Le 7 octobre 2019

Didier ROBERT

Jacques BRILLIANT

**Président du
Conseil Régional de
La Réunion**

Préfet de la Région Réunion

Ibrahim PATEL

Christophe LECOURTIER

Christian QUERE

Président de la CCIR

Directeur de Business France

**Directeur de
Bpifrance Réunion - Mayotte**

**DELIBERATION N°DCP2019_0739****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107359
TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DU TCO : "CONQUETE DE L'ECOSYTEME
INDUSTRIEL"



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0739
Rapport /DAE / N°107359

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DU TCO : "CONQUETE DE L'ECOSYTEME INDUSTRIEL"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAE / 107359 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- que le projet "Territoires d'Industrie" résulte d'une initiative de l'État, sous l'impulsion du 1er Ministre, celui-ci vise la reconquête industrielle et le développement des territoires,
- que l'objectif est de réunir l'ensemble des pouvoirs publics (collectivités territoriales, EPCI, Etat, opérateurs, etc.) et les industriels afin d'identifier les besoins du territoire et de concentrer les moyens d'actions pour répondre à ces besoins,
- que les projets devront d'abord être gérés et animés par les acteurs locaux : industriels, maires, présidents d'EPCI,
- que la démarche est pilotée au niveau régional par les conseils régionaux,
- que le projet porté par le TCO a été retenu au niveau national sous le label : "**TCO – LA REUNION : LA CONQUETE DE L'ECOSYTEME INDUSTRIEL**",

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- de valider les termes du projet de protocole territoires d'Industrie du TCO ci-annexé,
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT



PROTOCOLE TERRITOIRE D'INDUSTRIE



TCO – LA REUNION : LA CONQUETE DE L'ECOSYME INDUSTRIEL

ENTRE

Le « Territoire d'industrie » représenté par :

- La Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest représentée par son vice-président M. Olivier HOARAU

ci-après, l' « **intercommunalité** » ;

d'une part,

ET

L'Etat représenté par le Préfet de département M. Jacques BILLANT,

Le Conseil régional représenté par son Président M. Didier ROBERT,

Le Conseil départemental représenté par son président M. Cyril MELCHIOR,

La Banque des territoires, groupe Caisse des Dépôts et Consignations représentée par sa directrice régionale Mme Nathalie INFANTE,

La Banque Publique d'Investissement, représentée par son Directeur Régional M. Christian QUERE,

Le Pôle Emploi représenté par son directeur régional M. Michel SWIETON,

Le Grand Port Maritime De La Réunion représenté par son Président du Directoire M. Eric LEGRIGEIS,

, les « **partenaires publics** » ;

d'autre part,

AINSI QUE ;

Les acteurs économiques représentés par M. MAINIX, administrateur de l'ADIR, DG du groupe FIBRES

La CCIR représentée par :

Le MEDEF représenté par :

la CPME représentée par :

la FRBTP représentée par :

le Cluster GREEN représenté par :

l'association Qualitropic représentée par :

le Comité Economique, Sociale et Environnemental de La Réunion représenté par :

et l'Union Maritime Interprofessionnelle du port de la Réunion (UMIR) représentée par :

.....;

les « **partenaires économiques et industriels** » ;

L'ensemble des partenaires sont dénommés ci-après les « signataires ».

Il est convenu ce qui suit.

Préambule

L'initiative « Territoires d'industrie » s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de reconquête industrielle et de développement des territoires. Elle vise à mobiliser de manière coordonnée les leviers d'intervention, qu'ils relèvent de l'État et de ses opérateurs, des collectivités territoriales ou de leurs établissements publics ou des entreprises, au service de l'industrie et de leur territoire.

Cette nouvelle approche repose sur deux principes :

- Un **principe de ciblage** visant plus spécifiquement à soutenir les entreprises sur chacun des territoires à forts enjeux industriels identifiés dans le cadre de cette initiative ;
- Un **principe de gestion décentralisée**, qui s'inscrit dans le cadre des compétences économiques des régions et des intercommunalités. Les projets devront d'abord être proposés, construits et animés par les acteurs locaux : industriels, maires, présidents d'intercommunalités au service d'une **approche « du bas vers le haut »** ;

Le projet de Territoire d'industrie qui suit a été élaboré en concertation et en partenariat avec les élus et les acteurs économiques. Il vise à partager un diagnostic, énoncer des ambitions et des priorités, et définir les actions concrètes les soutenant.

Enjeux du Territoire d'industrie

Le Territoire de la Côte Ouest – La Réunion a été identifié « Territoires d'industrie » lors du Conseil national de l'industrie du 22 novembre 2018.

La situation économique est marquée par les caractéristiques suivantes :

- Contraste car la croissance de l'emploi est constante mais le chômage persiste à un niveau élevé
- Dynamique tirée par le secteur tertiaire notamment des activités supports des professionnels

- Forte augmentation de l'activité portuaire (+40 % entre 2013 et 2018) grâce à la mise en place du hub de transbordement, améliorant la connectivité maritime et nécessitant une modernisation de la chaîne logistique réunionnaise
- Forte croissance du secteur des travaux publics et de l'industrie manufacturière
- Fort potentiel de l'économie bleue
- Pénurie de foncier économique
- Offre inadaptée de locaux d'activité
- Prix élevés et pénurie de locaux tertiaires

Les enjeux principaux ont ainsi été identifiés par les signataires :

Marketing territorial, Communication et promotion, coopération régionale et internationale

Du fait de la présence du Grand Port Maritime de La Réunion sur son territoire, le TCO endosse le rôle de tête de proue de l'ensemble de la Réunion dans ses relations avec l'extérieur. Or, l'un des enjeux des trois prochaines années réside dans la capacité des acteurs du territoire à se projeter dans un nouvel espace qui constitue l'une des locomotives de la croissance mondiale : l'Océan Indien au carrefour de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique.

Toute ambition industrielle sur ce territoire exige une vision claire de ce qu'il apporte à cet espace et de la valeur ajoutée proposée par les acteurs.

Cela passe notamment par un recensement exhaustif de toutes les compétences expertes du territoire, y compris pour qu'elles s'identifient entre elles et auprès du grand public local, mais aussi par la mise en œuvre d'une véritable stratégie offensive auprès de nos partenaires dans la grande zone Océan indien et en Europe.

Foncier et immobilier d'entreprises

Un constat partagé par les différents acteurs du territoire et largement documenté est que la situation actuelle de pénurie de foncier et d'immobilier d'entreprises freine le développement des entreprises et nuit à la dynamique économique et donc à l'emploi.

Le foncier est une denrée rare face aux enjeux d'aménagement d'un territoire contraint comme celui de La Réunion. A la concurrence des fonctions urbaines, entre logements et équipements divers, se rajoute la concurrence des différentes fonctions économiques, entre l'immobilier tertiaire ou commercial et l'immobilier de production, qui contraint encore davantage l'accès des industriels au foncier ou à l'immobilier dont ils ont besoin pour leur activité. Ces pressions cumulées, exacerbées sur le TCO, résultent en une croissance exponentielle des prix du foncier qui interdisent aujourd'hui une rentabilité d'investissement pour bon nombre de projets.

Or, la disponibilité de foncier économique aménagé conditionne la réalisation d'opérations d'aménagement adaptées notamment aux activités de production, industrielles ou artisanales. Ces opérations d'aménagement sont indispensables pour offrir des solutions économiquement acceptables aux porteurs de projets industriels.

Formation

La formation appropriée des ressources humaines réunionnaises revêt un enjeu stratégique dans un environnement économique régional marqué par le faible coût de la main d'œuvre. La formation aux métiers d'avenir, la bonne prise en compte des besoins exprimés par les entreprises, un pilotage étroit des dispositifs de formation professionnelle en lien avec les acteurs économiques sont indispensables pour la réussite de l'économie réunionnaise. Cette problématique se trouve au cœur du programme Territoire d'Industrie du TCO.

Ambitions et priorités

Les signataires partagent les ambitions et priorités suivantes dans un objectif de conquête industrielle et de développement territorial :

Economie Bleue

Bien qu'entourée par la mer et disposant d'un accès direct aux richesses des ZEE françaises de l'océan Indien (2,7 millions de km²), La Réunion dispose d'un secteur « économie bleue » paradoxalement peu développée (à l'exception du port de commerce et de la pêche australe) et représentant un poids économique bien inférieur à ce qu'il représente dans d'autres territoires.

Pour autant, l'océan constitue un nouvel horizon économique à investir, nécessitant un point d'appui portuaire et territorial efficace et performant pour des activités de multiples natures. A La Réunion, ces activités sont principalement celles de la pêche, de la transformation des produits de la mer et de la plaisance. A terme, les secteurs des énergies marines renouvelables et l'aquaculture, mais aussi de la grande plaisance et de l'exploration, devraient également se développer. Ces activités concourront par ailleurs à l'augmentation des besoins en réparation et en construction navale.

Complexe industrialo-portuaire

L'ambition du programme Territoire d'Industrie du TCO trouve son fondement dans le rôle que joue l'équipement majeur qu'est le Grand Port Maritime de La Réunion, moteur de développement du territoire et de façon plus générale sa caractéristique de territoire côtier et son lien à la mer. Le dynamisme du port (+40% entre 2013 et 2018), sa connectivité maritime renforcée et sa position de plus en plus affirmée de hub de l'océan indien offrent une compétitivité et de nouvelles opportunités pour toute l'économie de l'île.

Il convient donc de veiller aux conditions favorables de développement de cet outil et du complexe industrialo-portuaire indissociable qui l'accompagne mais aussi de profiter des nouvelles opportunités pour développer les activités existantes et en attirer de nouvelles.

Energies Renouvelables

Pour une transition de l'économie réunionnaise vers une économie plus verte, le défi énergétique est crucial. Les énergies renouvelables représentent à La Réunion 32% du mix électrique en 2017 et se décomposent en 14% d'hydraulique, 9% de bagasse et 9% regroupant le photovoltaïque, l'éolien et le biogaz. A ces sources d'énergies, doit s'ajouter la maîtrise de la consommation du fait d'un taux d'équipement élevé en chauffe-eau solaires.

Or la grande majorité des opérateurs industriels de ce secteur sont localisés sur le territoire du TCO. Celui-ci jouera aussi le rôle de plateforme logistique pour les sources d'énergies telles que biomasse si celles-ci sont importées.

Economie Circulaire

L'économie circulaire est l'une des filières identifiées comme porteuses pour le TCO dans le cadre de la valorisation innovante des ressources locales. Elle revêt trois enjeux particulièrement importants pour le territoire : l'amélioration de sa gestion des déchets en valorisant les déchets collectés ou déposés en déchetterie, la création de synergies d'une écologie industrielle dans les Zones d'Activités sous sa responsabilité, l'accompagnement d'initiatives dans le cadre de l'Economie Sociale et Solidaire permettant de développer des filières exemplaires, y compris en matière d'inclusion professionnelle.

Plus généralement, notre territoire accueille une grande diversité d'activités relevant de l'économie verte : production, distribution et assainissement de l'eau, énergies renouvelables, efficacité énergétique notamment des bâtiments, collecte et recyclage des déchets, gestion des espaces naturels sensibles, ... Ce secteur est particulièrement dynamique dans l'Ouest avec de nombreuses initiatives privées.

Dans la continuité de la démarche qui a donné lieu à la signature du Contrat de Transition Ecologique, notre territoire et ses acteurs économiques joueront un rôle central dans la triple ambition d'une autonomie énergétique, d'une gestion exemplaire des déchets et d'une protection et valorisation de notre patrimoine naturelle.

Industries Agroalimentaires

Le secteur des industries agro-alimentaires est constitué de filières intégrées très organisées qui permettent de répondre à des niveaux élevés aux besoins du marché local. Ces filières ont été structurées autour de plans de développements et d'organisations coopératives qui ont été capables de fédérer une majorité d'acteurs. Dans une ambition d'améliorer encore l'import-substitution et de se lancer dans la conquête de marchés extérieurs, il convient d'accompagner les filières agroalimentaires sur trois axes : développer des produits qui portent l'identité culturelle réunionnaise, se diversifier pour élargir ses marchés cibles et débouchés, démocratiser les produits à haute valeur comme les produits bio ou « sans certains aliments » (allergies ou choix alimentaire)

BTP Tropical

Dans un contexte de transition écologique qui fait porter à la filière BTP une responsabilité nouvelle dans la réduction de la facture énergétique et dans l'utilisation de matériaux adaptés aux enjeux

environnementaux, les professionnels de l'aménagement et de la construction en milieu tropical sont au cœur d'une stratégie ambitieuse qui vise à valoriser les acteurs, les infrastructures et les équipements qui représentent un potentiel de rayonnement de la Réunion à l'international.

Logistique

Comme le souligne le Schéma Régional des Infrastructures et Transports (SRIT), le développement d'une chaîne logistique performante concourra à favoriser la compétitivité des entreprises en abaissant leurs coûts logistiques en plus de diminuer la congestion du réseau routier et donc la qualité de l'organisation urbaine sur notre territoire. Ainsi, le développement d'activités logistiques et leur transformation progressive en un véritable système logistique réunionnais est un enjeu de premier ordre pour notre territoire.

Actuellement, le Grand Port Maritime de La Réunion estime qu'environ 75 000 à 80 000 conteneurs pourraient passer d'une logistique simple qui se traduit par des déplacements de containers maritimes directement à sa destination finale à des logistiques plus sophistiquées s'effectuant à proximité du port et offrant un service à forte valeur ajoutée et créant des emplois. L'intégration logistique dépendra des accords entre logisticiens et clients, mais la modernisation du schéma logistique réunionnais est nécessaire pour plus de rationalité et d'efficacité, réduisant sensiblement le nombre de kilomètres réalisés par des poids lourds, transportant notamment des conteneurs vides.

Actions déjà engagées

Des actions ont déjà été engagées par les signataires pour accompagner le Territoire dans les ambitions et priorités énoncées ci-dessus pendant ces dernières années, parmi lesquelles :

Plan Réunionnais pour l'Industrie porté par l'ADIR

L'industrie réunionnaise a affirmé à de nombreuses reprises son ambition : l'intelligence collective et la capacité à innover doivent lui permettre d'être leader sur ses marchés mais aussi de concevoir son développement en se projetant à l'international.

Le Plan Réunionnais pour l'Industrie décline ces deux axes stratégiques : renforcer la résilience économique de nos industries par l'optimisation des outils industriels et la maîtrise des coûts et se singulariser, c.-à-d. faire valoir leurs compétences différenciatrices pour être visible à l'international.

Il procède d'une véritable démarche de projet ayant associé l'ensemble des membres de l'ADIR et des partenaires. A ce titre, il permet de mettre en cohérence l'ambition industrielle portée par les industriels réunionnais et les soutiens apportés aux niveaux communautaire, national et local.

Il s'agit donc d'une pierre angulaire du projet Territoire d'Industrie du TCO.

Schéma d'Aménagement Economique du TCO

Etude stratégique sur l'adéquation offre/demande en termes de disponibilités foncières et immobilières associée à une projection des besoins économiques à l'horizon de 2030, le SAE porte

une vision sur les douze zones économiques non-commerciales du TCO et pour lutter contre le développement de zones économiques de fait sur notre territoire.

L'étude a ainsi identifié cinq enjeux principaux pour l'aménagement économique du territoire :

- Rationaliser l'offre pour répondre à la diversification du tissu économique
- Mobiliser les différents acteurs publics comme privés
- Définir une stratégie et un plan d'actions : modalités de gestion, programmation, aménagement, commercialisation
- Accompagner les besoins des entreprises en évolutions par un meilleur pilotage de l'offre
- Disposer d'un outil marketing présentant l'offre existante et les besoins à couvrir (pour les investisseurs)

Contrat de Transition Ecologique

Démarche de partenariat entre l'État et les collectivités locales, associant les entreprises, les contrats de transition écologique (CTE) ont vocation à contribuer à la traduction, au niveau des territoires, de l'ambition écologique que la France s'est fixée aux niveaux national et international. L'objectif est d'accompagner la réalisation de projets concrets utiles pour la mutation écologique et économique de nos territoires et de constituer un réseau de collectivités en transition qui font la preuve de leur engagement écologique et jouent le rôle de démonstrateurs.

Le 9 avril 2019, le TCO a signé avec l'Etat et ses partenaires un CTE autour des trois axes suivants :

- territoire tropical bioclimatique construisant une ville résiliente ;
- territoire collaboratif, écologique et solidaire ;
- territoire smart et décarbonné ;

Ceci est mis en œuvre actuellement dans une démarche suivie et évaluée.

Le programme Territoire d'industrie du TCO s'articulera notamment pour ce qui est du développement de l'économie bleue avec le programme européen Odyssea.

Programme Odyssea

ODYSSEA® est un programme territorial stratégique soutenu par la Commission Européenne et les institutions françaises.

Pour les institutions françaises et européennes, il est un modèle territorial favorisant la croissance bleue et verte des territoires assurant la mise en réseau exemplaire des acteurs touristiques de manière solidaire et partagé avec leur hinterland et dans la mise en œuvre d'une nouvelle offre de Tourisme Bleu de haute qualité. Au TCO, ce programme s'attache à développer une stratégie propre autour de six axes :

Axe 1 : Un plan d'investissements productifs, innovants et éco-compatibles de Croissance bleue de la Ville-Port du futur

Axe 2 : Un plan de mise en économie du Tourisme Bleu durable, organisé et structuré autour des Villes-ports, l'hinterland et les entreprises associées

Axe 3 : Un plan Qualité et d'accueil authentique pour spécialiser et assurer la montée en gamme de la Destination Bleue

Axe 4 : Un plan d'Objectifs de Développement Durable (ODD) et de la résilience écologique grâce à l'écosystème innovant : Odysséa Protect®.

Axe 5 : Un plan innovant d'itinérances européennes Mer et Terre «Cultural Via Odyssea», ses Routes Bleues® Mer & Terre

Axe 6 : Un plan de marketing de promotion et de commercialisation des offres, services et produits au fil des saisons

Le Port une véritable ville océano-portuaire

L'une des ambitions fortes de la Ville de Le Port, rappelées dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du Plan Local d'Urbanisme révisé en 2018, est de tourner la ville vers ses ports et sa façade océanique.

Le Port Est, point d'accès unique à la Réunion pour les navires de fort tonnage, sera conforté dans sa capacité de développement en investissant progressivement le Nord de la Zone Arrière Portuaire pour l'équiper de nouveaux terre-pleins proches de la darse.

Le Port Ouest, mitoyen du centre-ville, offre plusieurs opportunités pour tisser de nouveaux liens entre les citadins et les activités portuaires qui y perdureront. L'accueil d'une grande variété de navires, en escale ou en réparation, créera une activité sans cesse renouvelé qui contribuera à l'animation du bord de mer.

Les tissus urbains du centre-ville faisant face au port Ouest, autant que les zones d'activités économiques avoisinantes, sont déjà engagés dans une démarche de mutation urbaine, allant dans le sens d'une progressive intensification résidentielle et d'une mixité des activités. Dans la même logique, le port Ouest est lui aussi destiné prioritairement à accueillir ensemble d'activités et de programmes liés à l'économie bleue participant à la constitution d'une ville littorale.

En frange de ces espaces, des services et équipements répondant aux besoins de loisirs des populations résidente et extérieure (hôtels-cafés-restaurants, services de loisirs et récréatifs), immeubles résidentiels profiteront de cette proximité pour être plus attractifs.

Pour contribuer à cette métamorphose du front de mer urbain, les activités portuaires actuelles liées à la plaisance et à la pêche seront maintenues tout en étant compatibles avec l'ouverture croissante à des visiteurs.

Stratégie portuaire du Grand Port Maritime De La Réunion

Le Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR) est chargé, dans les limites de sa circonscription, de mettre en œuvre les politiques publiques d'aménagement et de développement durables, en

composant avec l'économie, l'emploi et l'environnement (Code des transports - [L.5312-1 ; L.5312-2 ; L.5713-1-1]).

La déclinaison de ces missions en programmation stratégique est contenue dans le Projet Stratégique (PS) de chaque Grand Port Maritime, où ambitions, orientations et actions permettent de formaliser la politique de développement de l'établissement.

Portant sur la période 2014 à 2018, le premier PS du GPMDLR a permis notamment :

- De positionner Port Réunion comme hub de transbordement régional, permettant à La Réunion de disposer dorénavant d'une majorité de dessertes maritimes directes ;
- D'accompagner les secteurs de la pêche et de la plaisance en développant les infrastructures.

Le nouveau PS 2019-2023 en cours d'approbation poursuit cette stratégie sur ces deux axes :

- Depuis 2016 et la création du hub de transbordement, le GPMDLR bénéficie d'une connectivité maritime renforcée, qui demande désormais pour sa consolidation d'être pleinement appropriée par les acteurs du territoire. Ce renforcement passe par l'amélioration de la performance de la chaîne logistique réunionnaise.
- Le soutien des activités portuaires liées à l'économie bleue (pêche, plaisance, réparation navale, ...) nécessite, en complément des infrastructures, le développement de services appropriés, notamment pour la maintenance des bateaux. Le projet *Les Ateliers de l'Océan* porte cette ambition et vise à favoriser l'implantation de nouvelles activités

Article 1. Objet du protocole

Les signataires s'accordent sur des interventions coordonnées pour conforter efficacement et durablement les ambitions de reconquête industrielle et de développement du Territoire d'industrie TCO – La Réunion.

Le présent protocole (« le **protocole** ») a pour objet de décrire l'intention des parties de s'inscrire dans cette démarche et précise leurs engagements réciproques. Il définit les modalités de mise en œuvre de leurs interventions, son plan d'actions concerté, ainsi que les modalités de pilotage et de suivi de la démarche.

Article 2. Engagement général des parties

Les parties s'engagent collectivement pour la réussite du contrat :

Le Conseil régional de La Réunion, chargé du pilotage de l'initiative Territoires d'industrie à l'échelle régionale, assure le déploiement de ses politiques régionales en matière de développement économique, de formation professionnelle initiale et continue, de mobilités ou encore de transition écologique en faveur du Territoire d'industrie, avec lesquelles les engagements de l'État, des opérateurs et des autres acteurs feront levier. Il anime la démarche sur son périmètre régional et préside un comité de pilotage régional qui définit les orientations stratégiques régionales pour les territoires d'industrie, valide les demandes d'évolution des périmètres territoriaux et approuve les contrats de chaque Territoire d'industrie ;

Le Département est propriétaire de plus de 100 ha sur la Commune du Port, cette zone située à proximité immédiate des installations portuaires est appelée zone arrière portuaire (ZAP). Le Département s'engage à maintenir la vocation logistique et portuaire de cette zone et à favoriser l'émergence des équipements structurants nécessaires au développement économique de l'île.

L'Etat s'engage à cibler et à apporter une réponse coordonnée et adaptée de son action et celle de ses opérateurs en faveur du Territoire d'industrie, à assurer la mise en œuvre territoriale des 17 engagements nationaux annoncés par le Premier ministre et des engagements complémentaires ultérieurs, à désigner au sein de ses services un référent chargé d'assurer le suivi de la démarche, la mobilisation des services et des opérateurs de l'État sollicités sur les projets de territoires en cohérence avec les politiques de développement industriel nationale et territoriale ;

Le TCO assure le pilotage et l'animation de proximité de la démarche en lien avec les acteurs économiques. Ils définissent ensemble leurs enjeux de territoire, leurs ambitions et priorités ; mobilisent les moyens nécessaires pour co-construire un projet de Territoire d'industrie et assurer un pilotage local réactif ; s'engagent à soutenir les actions issues des orientations stratégiques du contrat. Elles désignent un représentant chargé conjointement avec un industriel d'animer la démarche de contractualisation et de suivi des actions contractualisées ;

Le Pôle Emploi participe par le biais des actions suivantes :

- désigner un interlocuteur unique pour le programme « Territoire d'industrie » et ses partenaires
- faciliter l'accès aux métiers des secteurs « Territoires d'industrie » par le biais des actions d'adaptation aux postes (préparation opérationnelle à l'emploi, action de formation préalable à l'embauche)
- favoriser l'information sur le marché du travail
- mobiliser l'offre de service de Pôle Emploi autant que de besoin (méthode de recrutement par simulation, immersion en entreprise...)
- contribuer au travail collaboratif sur la GPEC du territoire via le diagnostic territorial réalisé par les experts Pôle Emploi.

Les acteurs économiques s'engagent à participer à l'élaboration du diagnostic du territoire d'industrie et à la mise en œuvre des actions co-décidées ; à renforcer la coopération inter-entreprises. Ils désignent un représentant, volontaire et reconnu par ses pairs par son action sur le territoire, chargé conjointement avec un élu d'animer la démarche de contractualisation et de suivi des actions contractualisées ;

Les opérateurs publiques et autres partenaires signataires s'engagent à instruire dans les meilleurs délais les propositions de projets et d'actions qui seront soumises par les collectivités ; à adapter leurs modes d'intervention pour accompagner au mieux les actions identifiées dans le projet du Territoire d'industrie ; à mobiliser leurs ressources humaines et financières pour permettre la réalisation des actions entrant dans leur champ d'intervention et qu'ils auraient préalablement approuvées.

Article 3. Modalités de gouvernance et de pilotage local du projet

Pour assurer le pilotage efficace du projet, les partenaires s'engagent à mettre en œuvre une organisation coordonnée s'appuyant sur :

- Un comité de projet ad hoc chargé du pilotage et du suivi de l'élaboration et de la mise en œuvre du projet et du contrat
- Un binôme constitué d'un élu du territoire et d'un acteur économique, chargé d'animer ensemble la démarche de contractualisation et de suivi des actions contractualisées ;
- Un chef de projet chargé de coordonner et d'appuyer les partenaires pour l'élaboration et le suivi de la mise en œuvre du présent contrat ;
- Une équipe projet

Ils s'accordent sur :

- Des modes de collaboration entre les services de l'intercommunalité et des partenaires
- La fréquence des réunions de l'instance locale et l'établissement de leur ordre du jour ;
- Le suivi de la mise en œuvre des engagements et le lien avec le comité de pilotage régional;
- Les moyens et étapes prévues pour la communication du projet et le suivi de la démarche par la population et les autres acteurs du territoire.

Article 4. Plan d'actions

Le plan d'actions est décliné autour des axes structurants pour le territoire d'industrie. Chacune des actions fera l'objet d'une fiche annexée, dument approuvée par les signataires concernés.

Lancement d'un diagnostic stratégique de développement industriel (1)

Le projet Territoire d'Industrie sur le TCO implique une variété d'acteurs avec des enjeux stratégiques différents. Le territoire économique est vaste, en pleine évolution structurelle et conjoncturelle. Il est surtout marqué par l'activité portuaire qui impulse et conditionne le développement de beaucoup d'autres secteurs d'activité.

Certaines filières industrielles présentes sur le territoire sont en plein essor ou émergentes et nécessitent un accompagnement pour leur développement en terme d'espaces, d'emplois, de compétences...

Les enjeux pour le territoire sont forts : attractivité, promotion internationale et coopération régionale.

Il convient donc de poser rapidement un diagnostic global suffisamment solide et étayé, de définir une stratégie partagée par les institutions et les acteurs privés pour pouvoir mettre en place un plan d'actions concerté avec l'ensemble des acteurs autour d'objectifs ciblés.

Axe 1 – Recruter

Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences Territoriale (2) – 3 options à préciser

Dans un contexte économique en mutation, la GPECT permettra :

- d'anticiper les mutations économiques ;
- d'optimiser les ajustements offre et demande d'emploi
- de lutter contre le chômage
- de mettre en adéquation les compétences des salariés et les besoins du tissu économique
- de favoriser l'émergence d'une gouvernance socio-économique territoriale
- de renforcer l'attractivité du territoire.

Pour les entreprises, il s'agit d'identifier les écarts entre ressources disponibles sur un territoire et besoins à venir au regard des évolutions économiques. Pour les territoires, cette anticipation des mutations économiques et les évolutions de l'emploi sur un espace déterminé est nécessaire à l'adaptation des dispositifs de formation adaptés aux besoins des entreprises sur leur territoire. L'ensemble favorise l'accès des différents publics à l'emploi et renforce la sécurisation de leur parcours professionnel.

Campus Professionnel des Apprentis d'Auteuil (3)

L'association des Apprentis d'Auteuil propose de créer sur le territoire un Campus de formation professionnelle offrant un parcours d'insertion professionnelle efficace aux jeunes de familles défavorisées et ceci par vers des métiers correspondant aux besoins des entreprises:

- sur des métiers en tension sur le territoire : La construction (gros-œuvre et second-œuvre) ; l'installation et la maintenance ; la logistique et le transport ; la restauration (cuisine et salle) ; le service à la personne ;
- dans les filières d'avenir : métiers de la mer et de la croissance verte.

Ce centre de formation mettra en œuvre les modalités de la formation initiale (provenant notamment d'un établissement existant), de la formation en apprentissage et de la formation continue.

Empl'itude par la mission locale Mission Intercommunale de l'Ouest (MIO) (4)

Premier label territorial en France qui valorise les actions et les bonnes pratiques menées par les entreprises en matière d'emploi, de ressources humaines et d'engagements sociétaux, le label Empl'itude est porté par la MOI sur le territoire depuis août 2018 grâce à un financement de la DIECCTE.

Cette action vise la création et l'animation d'un réseau d'entreprises engagées pour le développement de l'emploi sur le territoire en rapprochant les publics en difficulté des entreprises

du territoire. Le label crée un véritable trait d'union entre les acteurs économiques et les acteurs publics via le protocole d'engagement et les actions d'accompagnement par la MIO.

L'intérêt du programme « Territoire d'industrie » est d'orienter et de renforcer ce programme à destination des TPE et PME des filières industrielles.

Axe 2 – Innover

Démarche d'Ecologie Industrielle Territorialisée dans les Zones d'activités (5)

La démarche d'écologie industrielle initiée par le Territoire de la Côte Ouest depuis 2015 s'inscrit dans une volonté plus large d'accompagner les acteurs économiques, présents sur ses Zones d'Activités, dans un développement durable inscrit notamment dans le projet emblématique d'Ecocité de La Réunion.

Dans ce contexte, cette démarche, innovante sur le territoire, permet :

- la **diminution globale des impacts** ;
- la **mise en place de solutions de valorisation et de mutualisation** des ressources en vue d'une optimisation des coûts pour les entreprises,
- l'identification de **perspectives** pour les décideurs du territoire, y compris en matière de filières économiques
- **l'optimisation de l'utilisation des ressources** locales,
- et la **réduction des déchets en enfouissement voire des pollutions**.

Les initiatives en cours pour développer les synergies identifiées par les différents acteurs doivent se pérenniser dans le cadre d'une future association des entreprises engagées dans la démarche et ce, dans les trois ans.

Axe 3 – Attirer

Stratégie de marketing territorial, de coopération régionale et de promotion internationale (6)

En partenariat avec Business France et Nexa, agence régionale de développement, le Territoire d'industrie prévoit de réaliser une étude-action participative afin d'identifier les facteurs déterminants de promotion du territoire et de ses acteurs économiques :

- Etablir la cartographie et un recensement statistique des entreprises implantées sur le territoire, de leurs activités y compris pour les entreprises étrangères.
- Analyser les potentiels de développement, les orientations économiques porteuses pour des partenariats internationaux voire le ciblage d'Investissements Directs Extérieurs

- Présenter une stratégie, une organisation, un plan d'actions comprenant communication et accompagnement des acteurs locaux ainsi que l'accueil des investisseurs étrangers via le partenaire local de BF
- Accompagner les acteurs publics ou privés via des formations adaptées aux enjeux et techniques du marketing territorial

AMO Aménagement de la Zone Arrière-Portuaire (ZAP) (7)

En arrière des installations du seul port marchand de la Réunion se situe une zone actuellement exploitée en tant que carrière et lieu d'entreposage de matériaux pour la nouvelle route du littoral. Cette zone est connue sous le nom de Zone Arrière Portuaire (ZAP).

La ZAP constitue à la fois le dernier site d'extension des activités portuaires du Grand Port Maritime de La Réunion, mais aussi la dernière grande zone aménageable à des fins d'activités économiques sur le TCO.

Déclarée d'intérêt communautaire le 13/12/2010 par le conseil communautaire du TCO, mais également qualifié de Projet d'Intérêt Général (PIG) par arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014, renouvelé le 27 juillet 2017 pour une durée de 3 ans, le projet d'aménagement de la ZAP, permettra, une fois réalisé, l'amélioration de la compétitivité du port de commerce, de la zone industrialo-portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

Plus particulièrement, l'aménagement de la ZAP répond à deux objectifs essentiels :

- **Besoin de plateformes portuaires** permettant l'optimisation des zones actuelles de terre-pleins de stockage situés bord à quai. Dans un contexte de forte croissance de ses activités, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestions à venir liés à l'absence de disponibilité foncière, vont rapidement créer des surcoûts pour l'ensemble des acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment), un risque de déclassement du port de la part des compagnies maritimes et, plus généralement, représenter un frein au développement économique de La Réunion.
- **Besoin de plateformes logistiques et industrialo-portuaires** permettant l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, mais aussi le développement d'activités de transformation rendu possible par l'amélioration de la connectivité maritime liée au transbordement. Ces activités participeront à l'amélioration de la performance, à la création de valeur ajoutée et d'emploi sur le territoire.

Dans le cadre du projet Ecocité, le TCO ambitionne également que cette zone participe à la continuité urbaine La Possession-Le Port, ce qui implique un aménagement de qualité, tant environnemental, qu'architectural, et notamment en façade des routes nationales.

Afin de mener à bien ce projet partenarial avec le Conseil Départemental et le Grand Port Maritime, il convient de programmer à l'issue de l'étude en cours, une démarche spécifique pour en définir les

conditions de mise en œuvre : montage juridique et financier, pilotage et conduite de l'opération, prescriptions qualitatives ...

Les Ateliers de l'Océan (8)

Soucieux du développement de son territoire, le Grand Port Maritime de La Réunion a durant la dernière décennie mené d'importants investissements sur le port Ouest au service de la pêche et de la plaisance, parmi lesquels la darse de pêche hauturière inaugurée en 2009 et la darse de plaisance, dite darse « Titan », réalisée en 2015. Le GPMDLR s'est également engagé dans la protection de l'environnement à travers de multiples actions, dont la mise en place de dispositifs de prétraitement des eaux des aires de carénage au port Ouest. Ces investissements ont permis de faire du port Ouest le principal pôle d'activités de La Réunion pour la plaisance et la pêche.

Dans la continuité, le Grand Port Maritime de La Réunion souhaite pérenniser et développer les activités existantes et indispensables de services aux bateaux (entretien, réparation, construction) en s'appuyant sur ses infrastructures et équipements déjà en place (outillages de mise à sec des bateaux, aires de carénage et bâtiments). Ainsi, le projet « Les Ateliers de l'Océan » centré sur les fonctions d'ateliers, magasins et services, vise à offrir un panel complet de services de proximité aux bateaux de la zone, notamment de plaisance, grande plaisance, pêche et d'exploration. Il constituera également un support pour développer une activité de visite industrialo-culturelle comme prévu par le projet de réaménagement urbain de la Ville du Port.

S'appuyant sur l'écosystème, les infrastructures et les équipements déjà en place (Slipway, Roulev), Les Ateliers de l'Océan sont portés en commun par le Grand Port Maritime de La Réunion et des partenaires privés comme la société PIRIOU Réunion.

Pôle d'Aménagement et de Construction Durable (9)

Ce projet partenarial a été validé lors du Bureau Communautaire du TCO du 12 Mars 2018 et est intégré au programme du projet Ecocité de La Réunion et au Contrat de Transition Ecologique.

Il s'agit d'un équipement structurant de la filière BTP tropical dont les principales caractéristiques sont :

- Un ensemble immobilier équipé et modulable, destiné à héberger et accueillir les acteurs de la filière dont la future école d'architecture de plein exercice
- Un bâtiment exemplaire et démonstrateur, vitrine et promotion des savoir-faire locaux
- Un lieu propice à la permanence des rencontres, échanges et travaux collectifs entre les acteurs de la filière
- Une panoplie de services accessibles sur site, destinés aux acteurs de la filière
- Une animation du pôle autour d'un programme de travail partagé comportant 3 axes principaux : coûts & techniques de la construction/rénovation, adaptation des normes, valorisation des savoir-faire locaux à l'international
- Une méthode de travail fondée sur la fertilisation croisée, le recours aux nouvelles technologies et l'implication de toutes les parties prenantes.

Mise en œuvre du Schéma d'Aménagement Economique et modernisation des Zones d'Activités Economiques (10)

Parmi les enjeux forts identifiés par le SAE, il apparait comme prioritaire de mettre en œuvre les actions suivantes :

- Mobilisation de foncier économique :

Les besoins par segments ont été identifiés comme suit à l'horizon 2030:

- portuaire : 57 ha
 - logistique : 115 ha (8ha/an)
 - production : 45 ha (3 ha/an)
 - tertiaire : 26 ha (2 ha/an)
- soit un total de **243 ha**

Au-delà des besoins portuaires stricto sensu, le SAE préconise de produire collectivement une moyenne de 13 ha/an dans les 15 ans qui viennent.

Or la programmation publique est actuellement de :

- Deux extensions en cours de travaux : ZA Pointe des Châteaux (6ha), ZA Bras Montvert (2ha)
- Trois projets à moyen terme : - ZA Le Guillaume (3 ha) - secteur Bois de Nèfles Trois-Bassins (8 000 m² foncier non maîtrisé) –ZA La Saline (4 ha)
- Un projet à long terme : ZAP (40 ha)

Il est donc nécessaire de partager avec l'ensemble des partenaires concernés, publics comme privés, une stratégie d'intervention foncière offensive (EPFR, création d'une foncière dédiée...) et de mobiliser des financements idoines (Banque des Territoires, AFD, ...)

Parallèlement à cela, le TCO engagera dès 2020, la mise en œuvre d'un **plan de modernisation** des Zones d'Activités Economiques existantes ainsi qu'un **renforcement de l'animation des ZA** par le développement de services communs (gardiennage, secrétariat, mutualisation des déchets, plan de déplacement des entreprises ...)

Réhabilitation de la zone de fait Henri Cornu (11)

L'aménagement d'un pôle économique rénové Henri Cornu prend place sur un terrain d'assiette de 24 hectares au cœur du périmètre du projet emblématique de l'Ecocité de La Réunion.

Cette opération en constitue la première pierre économique portée par le groupe privé Opale-Alsési et respecte les préconisations du plan-guide réalisé par le TCO.

L'opération consiste en la réalisation de surfaces bâties répondant aux besoins identifiés sur le territoire soit :

- 21.000 m² de services, commerces, et tertiaire
- 62.000 m² d'activités industrielles
- 21.000 m² d'activités artisanales

Les objectifs de requalification d'un espace aujourd'hui dégradé s'articulent autour de trois axes :

- Requalification complète de la voie Henri Cornu (sur 1,2km) : alignement, renforcement des réseaux secs et humides, élargissement par endroits.
- Bouclage avec voiries secondaires conformément au plan-guide Ecocité
- Végétalisation et amélioration du cadre de vie sur site

L'impact sur la situation de l'emploi serait immédiat avec 1 000 emplois directs et indirects créés en phase travaux et potentiellement 2 500 emplois à long terme.

Axe 4 – Simplifier

Valorisation des Eaux usées Traitées en Sortie de Station d'Épuration (12)

Porté par la Ville du Port, dans un contexte d'une ressource en eau très contrainte, ce projet vise à la réutilisation des eaux usées traitées dans des applications diverses. A ce stade, l'autorisation obtenue par la Ville en février 2018 ne permet pas son déploiement sur l'ensemble des espaces publics, condition nécessaire à la viabilité économique du projet.

Article 5. Préparation du futur contrat de Territoire d'industrie

Le présent protocole constitue une base commune à l'établissement du futur contrat de Territoire d'industrie du TCO dont la signature devrait intervenir avant le 31 Décembre 2019.

Signé en XXX exemplaires, le XX XX 2019

**DELIBERATION N°DCP2019_0740****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107358
TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DE LA CIREST : ECOTECHNOPORT

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0740
Rapport /DAE / N°107358

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**TERRITOIRES D'INDUSTRIE : PROTOCOLE D'ACCORD DE LA CIREST :
ECOTECHNOPORT**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DAE / 107358 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- que le projet "Territoires d'Industrie" résulte d'une initiative de l'Etat, sous l'impulsion du 1er Ministre, celui-ci vise la reconquête industrielle et le développement des territoires,
- que L'objectif est de réunir l'ensemble des pouvoirs publics (collectivités territoriales, EPCI, Etat, opérateurs, etc.) et les industriels afin d'identifier les besoins du territoire et de concentrer les moyens d'actions pour répondre à ces besoins,
- que les projets devront d'abord être gérés et animés par les acteurs locaux: industriels, maires, présidents d'EPCI...,
- que la démarche est pilotée au niveau régional par les conseils régionaux,
- que le projet porté par la CIREST a été retenu au niveau national sous le label : "ECOTECHNOPORT",

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de valider les termes du projet de protocole Territoires d'Industrie de la CIREST : ECOTECHNOPORT ci-annexé,
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



PROTOCOLE D'ACCORD TERRITOIRE D'INDUSTRIE DE LA Communauté Intercommunale de l'Est

Le projet Ecotechnoport



ENTRE

Le « Territoire d'Industrie » représenté par la Communauté Intercommunale de l'Est, représenté par Monsieur VIRAPOULLE Jean Paul, agissant en qualité de Président

ci-après, l' « **intercommunalité** »

d'une part,

ET

Le Conseil régional, représenté par Monsieur/Madame xxxx, agissant en qualité de xxxx,

L'Etat, représenté par Monsieur/Madame xxxx, agissant en qualité de xxxx,

La Banque des Territoires de la Caisse des Dépôts et Consignations, représenté par Monsieur/Madame xxxx, agissant en qualité de xxxx,

Bpifrance SA représentée par Monsieur/Madame xxxx, agissant en qualité de xxxx,

ci-après, les « **partenaires publics** »

d'autre part,

AINSI QUE

Naval Energies, représenté par Monsieur Schneider-Maunoury agissant en qualité de Président,

Bardot Ocean, représenté par Monsieur/Madame xxxx, agissant en qualité de xxxx

La Fondation Sophia Antipolis représenté par M Jean Pierre MASCARELLI agissant en qualité de Président

Bretagne Ocean Power représenté par

Albioma représenté, M Pascal Langeron agissant en qualité de Directeur Général Adjoint

Digital Réunion représenté par Philippe Arnaud agissant en qualité de président

La technopole de la Réunion représenté par Daniel Ramsamy agissant en qualité de président

ci-après, les « **partenaires économiques et industriels** »

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0740-DE

Préambule

L'initiative « Territoires d'industrie » s'inscrit dans le cadre d'une stratégie de reconquête industrielle et de développement des territoires. Elle vise à mobiliser de manière coordonnée les leviers d'intervention qu'ils relèvent de l'État et de ses opérateurs, des collectivités territoriales et de leurs établissements publics ou des entreprises, au service de l'industrie et de leur territoire.

Cette nouvelle approche repose sur plusieurs principes :

- un principe de ciblage visant plus spécifiquement à soutenir les entreprises sur chacun des territoires à forts enjeux industriels identifiés dans le cadre de cette initiative ;
- un principe de gestion décentralisée, qui s'inscrit dans le cadre des compétences économiques des régions et des intercommunalités. Les projets devront d'abord être proposés, construits et animés par les acteurs locaux : industriels, maires, présidents d'intercommunalités au service d'une approche « du bas vers le haut ».

Le territoire « [CIREST] » a été identifié « Territoires d'industrie » lors du Conseil national de l'industrie du 22 novembre 2018.

Le présent protocole a pour objet de formaliser l'engagement des parties prenantes à la démarche et à présenter les orientations qui président à l'établissement du contrat de Territoire d'industrie 2019-2022.

A. CONTEXTE

1. Situation géographique :

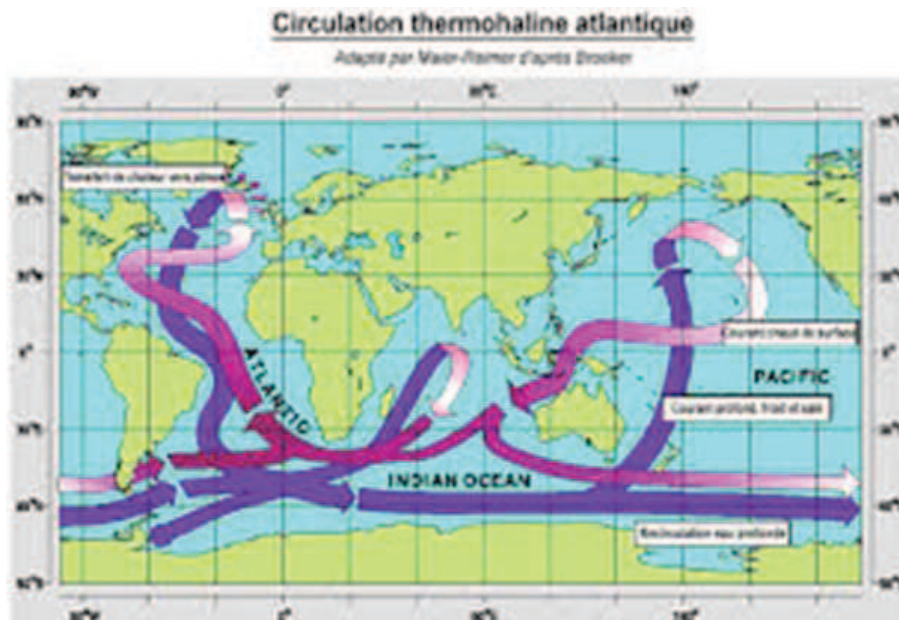
La Réunion est une île qui se situe dans l'Ouest de l'océan Indien par 21 degrés de latitude sud et 55,5 degrés de longitude est. Elle est située dans l'hémisphère sud, à 684 km à l'est de Madagascar.



La Communauté Intercommunale de l'Est est l'intercommunalité (CIREST) regroupe les 6 communes de la région Est de l'île (Saint-André, Bras Panon, Salazie, Saint-Benoit, Plaines des Palmistes, Sainte-Rose)



La Réunion, de par sa position géographique, dispose d'atouts majeurs dans le domaine de l'économie bleue : Elle se situe dans une zone de fort trafic maritime et se trouve à proximité du courant océanique profond, une ressource naturelle à haute valeur ajoutée.



2. Situation démographique : La Population réunionnaise 860 815 habitants

La population réunionnaise est estimée à 860 815 habitants au 1er janvier 2017, ce qui représente 1,3 % de la population française et celle de la CIREST s'élève à 126 576 personnes

La croissance démographique de l'île ralentit sensiblement, conséquence d'une baisse progressive du taux de natalité et surtout d'un solde migratoire devenu négatif.

Le franchissement de la barre symbolique du million d'habitants, estimé aux environs de 2040, s'accompagnera d'un vieillissement important de la population. La Réunion est la troisième région la plus densément peuplée de France.

3. Situation économique et sociale

• Situation économique

Entre 1946 et 2016, l'économie et la société réunionnaises se transforment en profondeur. Accompagnant le développement économique, l'emploi progresse rapidement : il est multiplié par 3 entre 1954 et 2014. Parallèlement, il se tertiarise tandis que le secteur agricole perd sa place prépondérante dans l'économie. Dans le même temps, et paradoxalement, le chômage explose sous la pression de la population active qui est multipliée par 2,8 depuis 1967. Pourtant, la hausse des revenus salariés et la mise en place des prestations sociales soutiennent la consommation : en volume, celle-ci est multipliée par 7 entre 1970 et 2010. Consommation de survie en 1946, elle se massifie et se transforme. Toutefois, le rattrapage économique n'est pas achevé et la pauvreté reste importante.

• La croissance économique portée par la consommation finale des ménages

Une croissance soutenue par la demande intérieure En dix ans, le PIB de La Réunion a progressé de plus de 40 %. L'économie de l'île a ainsi connu, entre 2005 et 2015, un taux de croissance annuel moyen de 3,5 % en euro courant, soit +2,2 % hors inflation.

Principal moteur de la croissance, la consommation finale s'est accrue de 3,5 % en moyenne par an sur ces dix dernières années. Tout d'abord, soutenue par la consommation des administrations, elle tire ensuite **son dynamisme de la dépense de consommation des ménages**. Autre moteur de la croissance, l'investissement progresse d'un quart en une décennie, favorisé par les différentes mesures fiscales de soutien à l'économie. Après avoir contribué à la croissance jusqu'en 2008, l'investissement a fortement baissé (-7,8 % en 2009 et -12,3 % en 2010). Depuis, il oscille d'une année sur l'autre, mais progresse en moyenne de 5,7 % entre 2010 et 2015.

• Les exportations de biens représentent 370 millions d'euros

Les exportations de biens se sont élevées à 369,4 millions d'euros en 2017; Elles sont constituées de biens de consommation non durables, parmi lesquels 41,5 % proviennent de l'industrie sucrière.

En 2017, les exportations de sucre atteignent 80,2 millions d'euros et affichent une stabilité (+1,7 %) par rapport à l'année 2016 (qui s'était inscrit en hausse de 12,4 %).

Parallèlement, le rhum affiche un revenu à l'export en hausse en 2017 (+8,5 %, pour 19,4 millions d'euros), après un accroissement de 18,7 % l'année précédente. Cette production est achetée pour 83,4 % par la France métropolitaine et pour 11,5 % par l'Allemagne.

Les produits de la pêche industrielle constituent la première source de revenus à l'export (108,4 millions d'euros en 2017).

- **Population active :**

Le nombre d'emplois sur l'île s'élève à 289 145 au 31 décembre 2016. À fin 2017, le nombre d'emplois dans le secteur privé s'élève à 169 077.

La fonction publique représente 1/3 des emplois.

À La Réunion, la fonction publique (d'État, territoriale et hospitalière) emploie 95 022 personnes à fin 2015, soit un tiers des emplois salariés de l'île et 1,5 % de l'effectif public total de la France hors-Mayotte. La fonction publique territoriale est le premier employeur public (en particulier les communes et les intercommunalités), avec la moitié des emplois de la fonction publique. La fonction publique d'État concentre 38 % des effectifs publics, dont les trois quarts dans l'éducation

Situation sociale

- **Le chômage 23% de la population active**

L'île compte environ 79 000 chômeurs au sens du Bureau international du travail (BIT)² en 2017, soit 23% de la population active âgée entre 18 et 63 ans

- **Les prestations sociales à la Réunion 1,884 milliards euros en 2016**

La Caisse d'allocations familiales (Caf) de La Réunion a versé 1,884 milliard d'euros de prestations sociales en 2016 à près de 259 000 allocataires. En tenant compte de leur conjoint et de leurs enfants, près de trois Réunionnais sur quatre sont couverts par une des prestations de la Caf.

Ces aides ont une importance cruciale pour ces ménages, car elles sont la seule source de revenus pour 40 % des allocataires de La Réunion (contre 17 % pour la France métropolitaine).

La CAF enregistre 93 832 foyers bénéficiaires du RSA socle à fin septembre 2017 (200 188 pour l'ensemble des DOM). 217 855 personnes sont couvertes par cette prestation, soit un quart de la population réunionnaise contre moins de 6 % au niveau national.

- **Le revenu fiscal à la Réunion 50% des foyers déclarent un revenu annuel inférieur à 10 000 euros**

La moitié des foyers fiscaux de l'île déclare en effet un revenu annuel inférieur à 10 000 euros en 2015 et 80 % des foyers fiscaux réunionnais n'ont pas été soumis à l'impôt.

- **Aides européennes**

Les aides européennes (FEDER, FSE, FEADER, IEJ) sur le programme 2014-2020 s'élèvent à 2,181 milliards d'euros.

Au vu des chiffres présentés ci-dessus, nous constatons que l'économie réunionnaise est fortement tributaire des aides publiques aussi bien à travers les aides sociales (près de 2 milliards par ans) que les emplois de la fonction publique (1/3 des emplois à la Réunion).

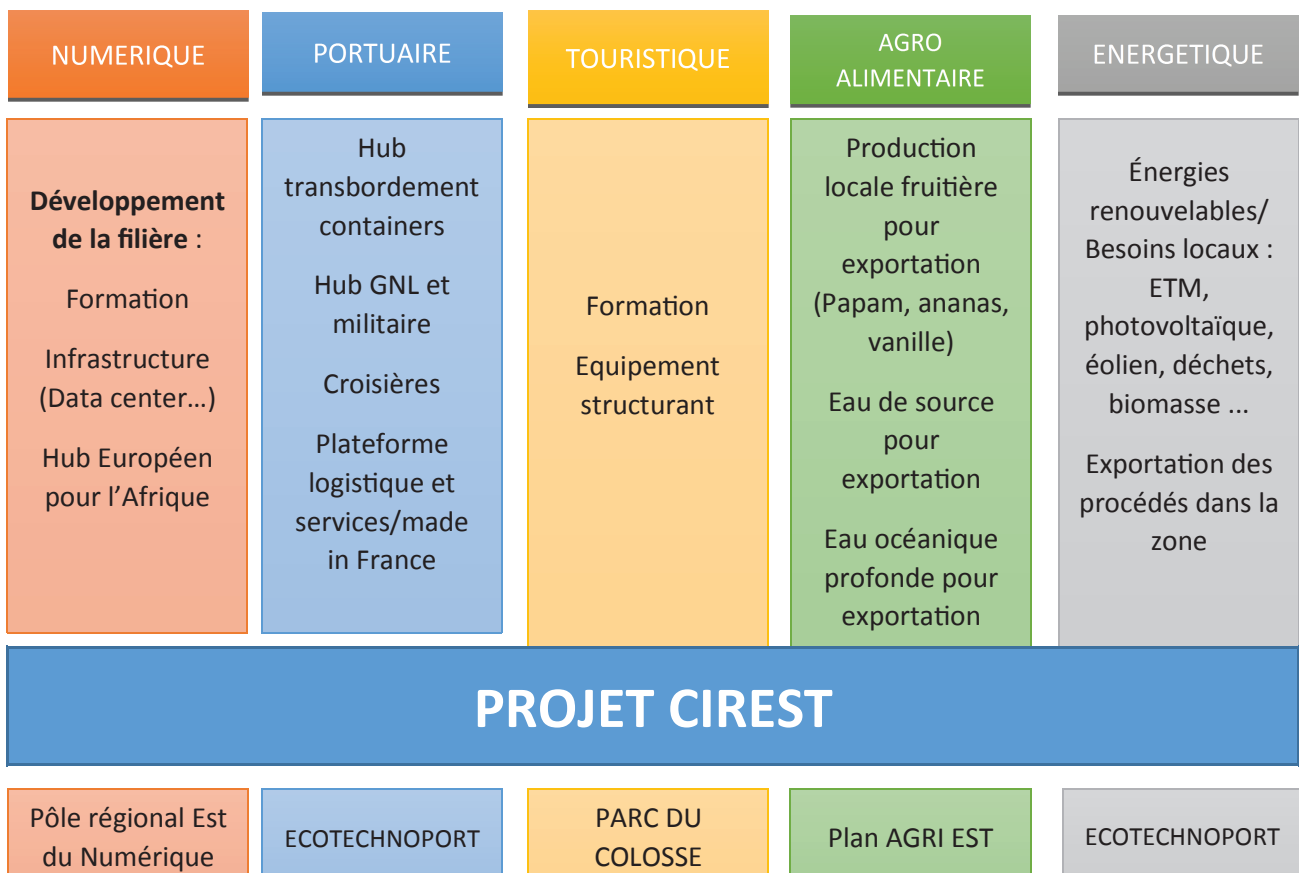
B. LE NOUVEAU MODÈLE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION REUNION

Afin de maintenir le niveau de consommation de façon durable et compte tenu des moyens budgétaires de l'Etat de plus en plus restreint, il est obligatoire de changer de modèle de développement, basé actuellement sur la Solidarité nationale qui est nécessaire pour le rattrapage en équipement, en passant à un nouveau modèle de développement économique qui se traduit par un Contrat gagnant – gagnant avec la Métropole et l'Europe :

Le nouveau modèle de développement économique de La Réunion s'articule autour de 5 axes stratégiques suivants :

1. Le Numérique
2. Le Tourisme
3. L'Agroalimentaire et les produits agricoles à forte valeur ajoutée
4. L'énergie
5. Les services portuaires et les autres services (sanitaires, formation, ..)

5 AXES DE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE



Les objectifs du projet

- Positionner la Réunion comme porte de l'Europe dans l'Océan Indien
- Renforcer le positionnement de la France sur l'Afrique et l'Inde
- Orienter l'économie réunionnaise vers la création de produits à forte valeur ajoutée tournée vers l'export
- Baisser structurellement le chômage
- Augmenter le niveau de formation des réunionnais

C. LE PROJET D'ECOTECHNOPORT

1. Présentation du projet :

Le projet d'Ecotechnoport de Bois Rouge se compose d'un volet terrestre (« Pôle énergétique et industriel ») et d'un volet maritime (« Pôle portuaire ») décrit ci-après. Ces 2 volets du projet se traitent indépendamment l'un de l'autre avec des calendriers différents : court/moyen terme pour le volet terrestre et moyen/long terme pour le volet portuaire.

• Pôle énergétique et industriel

Le pôle énergétique et industriel est basé sur l'exploitation et la valorisation de l'eau océanique profonde, une eau millénaire, froide, à forte valeur nutritive qui n'a jamais été en contact avec la lumière et la pollution, en reproduisant à une échelle commerciale les projets existants à Hawaï et à Kumejima.

Cette eau est captée à 1000 mètres de profondeur, à 7km de la côte. Elle sera exploitée et valorisée pour les usages suivants :

➤ **La production électrique via une centrale d'énergie thermique des mers (ETM)**

L'[énergie thermique des mers](#) consiste à exploiter la différence de température entre l'eau de surface, qui est aux alentours de 25 °C, et l'eau profonde, qui est d'environ 5 °C, au sein d'une centrale thermique. Ce type de production est uniquement possible dans les zones où l'eau de surface reste chaude toute l'année, c'est-à-dire dans les [mers tropicales](#).

Le module ETM, d'une puissance d'environ 800kW aura une capacité de production de l'ordre de 3100MWh/an. Cette énergie d'origine renouvelable a l'avantage d'être disponible de manière permanente.

➤ **La climatisation par eau de mer (SWAC)**

L'eau de mer froide des profondeurs est utilisée pour refroidir l'eau d'un circuit secondaire, circuit qui alimentera en froid différents bâtiments et activités situés sur la zone de Bois Rouge ou à proximité. : des data centers, un pôle logistique (hangar de stockage de containers, hangars réfrigérés, les bâtiments d'exploitation du site...), l'usine de désalinisation de l'eau de mer.

Ce moyen de climatisation permet une réduction importante de la consommation électrique : pour un même besoin en froid, un SWAC permet d'économiser entre 75 % et 90 % de consommation électrique par rapport à un système de refroidissement standard.

➤ **L'aquaculture**

L'eau océanique profonde est riche en nutriments et sa température permet le développement des activités aquacoles à haute valeur ajoutée (esturgeons, langouste...). L'eau de mer froide peut ainsi avoir deux vocations :

- Permettre l'élevage d'espèces ayant besoin d'eau tempérée, et qu'il n'est pas possible d'élever avec l'eau chaude de surface ;
- Diminuer la mortalité des élevages d'espèces « conventionnelles », l'eau des profondeurs étant exempte de pollution et de microbe. Une baisse de mortalité de 20 à 40% est possible.

➤ **La désalinisation et la mise en bouteille d'eau potable des profondeurs**

L'eau océanique profonde, de par son origine et sa composition, constitue une eau à forte valeur ajoutée. En effet, elle n'a pas connu l'ère industrielle et elle est exempte de pollution : il n'y a en effet pas de brassage entre l'eau de surface et l'eau située à plusieurs centaines de mètres, qui peut être considérée comme une eau « fossile ». Cette absence de pollution confère de la valeur ajoutée à l'eau des profondeurs une fois dessalée. C'est la raison pour laquelle les deux plateformes expérimentales de pompage existantes au monde, situées à Hawaï et au Japon, ont toutes les deux développé une usine de dessalement / mise en bouteille et un circuit de vente de l'eau dessalée des profondeurs.

L'écotechnoport intégrera une usine de traitement et de mise en bouteille de cette eau dessalée des profondeurs qui produira environ 250 bouteilles par minute.

➤ **La cosmétique**

L'eau des profondeurs est également utilisée sur les plateformes expérimentales d'Hawaï et du Japon comme matière première dans la fabrication de produits cosmétiques de luxe. Dans ce cadre, la CIREST a signé une convention de partenariat avec la Cosmetic Valley (<https://www.cosmetic-valley.com/>) située à Chartres, pour nous accompagner dans le développement de produits cosmétiques faisant appel à l'eau des profondeurs de La Réunion.

La Cosmetic Valley regroupe l'ensemble des cosméticiens de France et a pour mission le développement de la filière cosmétique et parfumerie en France. Elle a été labellisée « Pôle de Compétitivité » par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) du 12 juillet 2005. Elle est aujourd'hui le premier centre de ressources mondial de la parfumerie-cosmétique et contribue au développement filière cosmétique.

➤ **Le refroidissement industriel**

Le site de Bois Rouge héberge une sucrerie et une centrale électrique bagasse/charbon qui est en conversion vers bagasse/biomasse. Dans son processus industriel, la centrale électrique a besoin d'eau froide pour refroidir la vapeur d'eau ayant circulé dans la turbine électrique ; elle pompe actuellement l'eau froide d'une source située à proximité de la centrale. Compte-tenu des débits nécessaires, l'eau est utilisée plusieurs fois avant d'être rejetée à 35 °C dans la mer. L'utilisation d'eau de mer froide à 10-15 °C permettrait d'accroître le rendement de la centrale de plusieurs %, soit potentiellement une puissance de l'ordre de 10 MW d'électricité renouvelable supplémentaire. Des échanges techniques sont en cours avec Albioma pour affermir cette possibilité.

L'étude stratégique menée en 2017/2018 a permis d'établir un aménagement préliminaire du pôle énergétique et industriel (cf. plan masse ci-dessous) pour un budget d'environ à 245M€.

2. La gouvernance du projet

En 2016 a été créé le groupement d'intérêt public du pôle industriel et portuaire de Bois Rouge (GIP PPIEBR). Ce GIP est composé de la Région Réunion, de la Communauté intercommunale de l'Est (CIREST) et la mairie de Saint-André. Le conseil départemental devrait prochainement intégrer le GIP. Le GIP a vocation à porter le projet sur ses 1ères phases, jusqu'à la création d'une structure juridique apte à assurer le portage du projet de valorisation de l'eau de mer dans ses différentes phases.

3. Un projet concerté

Dès sa genèse, le projet d'Ecotechnoport Bois Rouge s'est construit avec l'ensemble des acteurs publics et privés du territoire.

Un comité de pilotage a été mis en place dès 2016, composé notamment de :

- Partenaires publics : La Région Réunion, la CIREST, mairie de Saint-André, Technopole de la Réunion, SPL Energies, NEXA, Conseil économique et social de la Réunion (CESER), campus des métiers du numérique et du management, ...
- Partenaires privés : Digital Réunion, Association des industriels de la Réunion, EDF, Albioma, ZEOP, Orange, Groupe Bardot, Quadran, Naval Energies, Temergie (association des énergéticiens de l'île), ...

4. Un projet doublement innovant

La CIREST au travers son projet d'Ecotechnoport a pour ambition d'être un territoire pilote pour la transformation du système économique réunionnais.

- **Innovation du modèle économique**

Comme nous l'avons présenté précédemment, ce projet contribue en grande partie au changement du modèle économique de l'île basé actuellement sur un transfert de fonds public vers une économie de production de richesse.

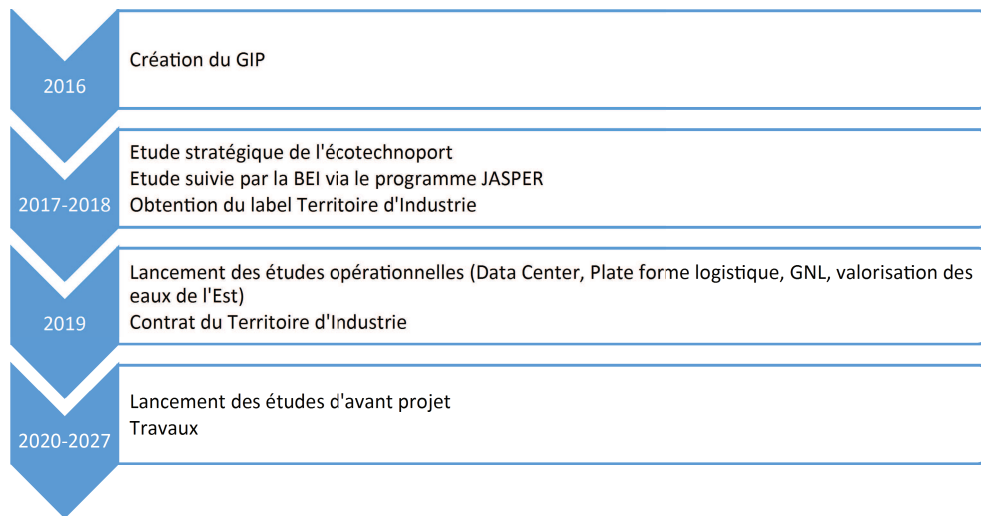
La mise en œuvre de ce plan développement économique sur le territoire de la CIREST permettra aux autres territoires ultra-marins de s'appuyer sur le modèle de développement réunionnais afin d'avoir un retour d'expérience.

- **Innovation technologique**

Après la création sur notre territoire du couple charbon/bagasse qui produit près de 50% de l'électricité de notre île, nous souhaitons y développer un procédé innovant de production d'énergie via l'énergie thermique des mers ainsi que des innovations dans les autres usages de l'eau de mer froide des profondeurs.

Ces innovations qui pourraient profiter à de nombreux pays de la zone tropicale.

5. Planning



6. Le plan d'actions

Le plan d'actions pour la réalisation du projet d'Ecotechnoport Bois Rouge est articulé autour des thématiques suivantes :

- Structuration juridique du projet
- Structuration financière du projet
- Dérisquage technico-économique
- Développement filière numérique
- Développement filière agroalimentaire
- Rayonnement régional / réplique sur d'autres territoires
- Développement économique et Innovation
- Communication / Dissémination

Actions déjà engagées :

- Etude stratégique du pôle industriel et portuaire de Bois Rouge
- Etude de faisabilité technique et économique d'un data center
- Etude de faisabilité technique et économique d'une plateforme logistique

Engagement général des parties

🏛️ Le Conseil régional est chargé du pilotage de l'initiative Territoires d'industrie à l'échelle régionale ;

🏛️ L'État s'engage à cibler et à apporter une réponse coordonnée et adaptée de son action et celle de ses opérateurs en faveur du Territoire d'industrie ;

🏛️ Les intercommunalités assurent le pilotage et l'animation de proximité de la démarche en lien avec les industriels ;

🏛️ Les industriels contribuent à l'animation de proximité de la démarche en lien avec les élus ;

Les opérateurs publics et autres partenaires apportent des réponses adaptées et accompagnent les projets du Territoire d'industrie ;

Projet de plan d'actions

Axe 1 – Recruter

Les actions devront permettre :

- Réalisation d'un diagnostic sur les besoins en formation et en recrutement dans le cadre du développement des activités industrielles et la création des filières du numérique et de l'agroalimentaire
- Développement du campus des métiers du numérique et du management

Axe 2 – Innover

La CIREST a candidaté à l'appel à projet territoire d'innovation dans le cadre du programme d'investissement d'avenir.

Axe 3 – Attirer

Les actions dans ce volet porteront sur la mise en œuvre d'études technico-économiques afin de favoriser l'implantation d'installations industrielle sur le territoire :

- Etude de marché sur la valorisation de l'eau océanique profonde (mise en bouteille, aquaculture, cosmétique)
- Etude de dérisquage technico économique

Axe 4 – Simplifier

France Expérimentation sera sollicitée pour une modification des délais d'instructions des dossiers règlementaires (Etude d'impact, étude loi sur l'eau...)

Modalités de gouvernance et de pilotage local du projet envisagées



Fait à XXX le XX XX 2019, en X exemplaire

Pour l'intercommunalité

Le président de la Communauté Intercommunale de l'Est

Jean-Paul Virapoullé

Pour les partenaires publics

Le Président du Conseil régional

L'Etat

La Banque des Territoires

Bpifrance SA

Pour les partenaires économiques et industriels

Le Président de Naval Energies

Laurent Schneider-Maunoury

Le Président de Bardot Ocean

**DELIBERATION N°DCP2019_0741****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107168
CADRE D'INTERVENTION À DESTINATION DES COMMERCES DE PROXIMITÉS

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0741
Rapport /DAE / N°107168

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CADRE D'INTERVENTION À DESTINATION DES COMMERCES DE PROXIMITÉS

Vu le règlement (UE) n°1407/2013 du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux aides de « minimis »,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière en date du 29 avril 2016 portant délégation au Président de Région pour l'octroi des aides économiques individuelles aux entreprises et aux personnes d'un montant de moins de 23 000 € (N° DAJM/2016/16),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DAE / 107168 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention de la collectivité régionale dans le domaine économique, renforcé par la loi NOTRe,
- la volonté de la collectivité régionale d'accompagner les entreprises locales dans le maintien et le développement de leurs activités génératrices d'emplois,
- le contexte économique dégradé, accentué par la crise économique et social sans précédent sur le territoire réunionnais,
- l'importance représentée par les Très Petites Entreprises dans le tissu économique local à la fois au niveau quantitatif qu'en termes de gisement d'emplois,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la mise en œuvre du Dispositif d'accompagnement des commerces de proximités ci-annexé,

- de mobiliser une enveloppe financière de **3 000 000,00 €** pour permettre la mise en place du dispositif ;
- d'engager la somme correspondante, soit **3 000 000,00 €**, sur l'Autorisation de Programme P130-0001 « Aides aux entreprises » votée au chapitre 906 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **3 000 000,00 €**, sur l'article fonctionnel 61 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	3
Intitulé du dispositif :	Dispositif d'accompagnement des commerces de proximités
Codification :	
Service instructeur :	DAE – Cellule Ingénierie Financière
Direction :	DAE
Date(s) d'approbation en CPERMA :	

1. Rappel des orientations de la Collectivité

Dans le cadre de ses orientations budgétaires 2019, la collectivité a décidé d'une nouvelle orientation de ses interventions en matière de soutien à l'économie locale qui prend en considération les préoccupations fortes exprimées lors des derniers événements sociaux. La Région s'attache ainsi à amplifier son action, guidée par l'impact des aides économiques régionales, de création d'emplois et de gain de pouvoir d'achat. En 2018, l'activité a ralenti fortement à La Réunion : la progression du produit intérieur brut en volume est de + 1,7 % après quatre années de croissance autour de 3 %. Par ailleurs cette année est marquée par un marché du travail pénalisé par la baisse des contrats aidés. L'activité économique a également lourdement pâti en fin d'année des blocages routiers liés au mouvement des Gilets jaunes.

2. Objet et objectifs du dispositif (résultats escomptés,...) :

Accompagner les entreprises de proximité et ressortissant de la Chambre des commerces et d'industrie de la Réunion dans du petit investissement avec une aide plafonnée à 2 000,00 €.

3. indicateurs du dispositif :

Intitulé de l'indicateur (a)	Valeur cible 2020	Indicateur Priorités de la Mandature	Indicateur spécifique
Nombre d'entreprises visées	500		X

4. Référence et dispositions réglementaires spécifiques s'appliquant

Cette aide se base sur le règlement UE n° 1407/2013 de la commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité de fonctionnement de l'Union Européenne. Au titre de ce règlement le cumul des aides publiques accordées à une entreprise ne doit pas excéder 200 000 € sur une période de 3 ans.

5. Descriptif technique du dispositif

Le dispositif se traduit par une subvention d'investissement plafonnée à 2 000 € au ressortissant de la CCI Réunion.

Les entreprises et leurs établissements ne peuvent émerger qu'une seule fois à ce dispositif.

Les dossiers seront pré-saisis et instruits par les agents de la chambre de commerce et d'industrie sous un logiciel dédié à ce dispositif. Après instructions les éléments validés seront enregistrés sur un serveur sécurisé de la collectivité régionale.

La conformité des demandes sera alors contrôlée par la Direction des Affaires Économiques avant la présentation des dossiers en CEE.

6. Critères de sélection sur le dispositif :

a- public éligible : les Petites Entreprises (- 10 millions de chiffre d'affaires et de 15 salariés hors gérant) sous les formes juridiques suivantes : Auto-entrepreneurs, EI, SARL, EURL, SAS, SASU, inscrites au Registre du commerce et des sociétés de la CCI Réunion, dans les secteurs suivants :

C – Industrie Manufacturière

G – Commerce ; réparation d'automobile et de motocycles

I – Hébergement et restauration

Les professions libérales, médicales, les auxiliaires de justice (avocat, notaire, huissier...) ne sont pas éligibles à ce dispositif.

b- projet éligible : ensemble des petits investissements liés à des travaux (rénovation des façades, achat de fournitures) et/ou l'achat de petit matériel (outillage, caisse enregistreuse, logiciels, petits matériels informatiques...)

Les entreprises des secteurs d'activités suivants sont exclus de ce dispositif :

- A -Agriculture, sylviculture et pêche
- B -Industries extractives
- D - Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- E - Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution
- F - Construction
- H - Transports et entreposage
- J – Information et Communication
- K - Activités financières et d'assurance
- L - Activités immobilières
- M – Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- N – Activités de services administratifs et de soutien
- O - Administration publique
- P - Enseignement
- Q - Santé humaine et action sociale
- R - Arts, spectacles et activités récréatives
- T - Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre
- U - Activités extra-territoriales

7. Autres conditions d'éligibilité -conditions de recevabilité échéant, à préciser en ce cas.

Dans la limite des budgets disponibles, 1M€ est prévu à ce dispositif.

8. Nature des dépenses retenues/non retenues sur le dispositif :

a- dépenses éligibles :

- des investissements immatériels : dépenses liées au respect de l'environnement, sécurité (hors obligation légale)... ; frais de prospection, dépenses de publicité et de marketing et de dépôt de brevet...
- des investissements matériels (outillages, caisse enregistreuse...)
- des investissements corporels ayant une faible valeur de gage : travaux d'aménagement ; matériel conçu (fournitures...)/ réalisé par l'entreprise pour ses besoins propres (moules, matériel informatique...),

b- dépenses inéligibles :

- Matériel roulant n'ayant pas de rapport avec l'outil de production
- Assurances, provisions
- Pénalités ou autres amendes pécuniaires
- Arriérés fiscaux et sociaux

9. Pièces minimales d'une demande de subvention :

- Kbis ou Extrait d'inscription au registre du commerce de moins de 3 mois, à défaut le récépissé de dépôt mentionnant le numéro SIREN provisoire
- CNI ou Passeport
- Copie du SIRET de l'entreprise
- Justificatif d'adresse
- Justificatif de « minimis » fournis au dossier de demande de subvention
- Plan d'investissement + Factures d'investissements (les dépenses en espèces ne sont pas recevables)
- RIB de l'entreprise
- Liasses fiscales
- Factures + justificatifs de paiement ou dépenses réalisés de moins de 6 mois

10. Modalités techniques et financières :

a- dispositif relevant d'une aide d'État :

OUI :		NON :	X
Si oui, nom et référence du régime d'aide applicable :			

b- modalités de subventionnement (taux, plafond ou barème de subvention ...) :

Le versement de cette subvention se fera en une seule fois au vu des factures acquittées et retenues éligibles

Taux d'intervention : **50 % des investissements HT**

Plafond : **2 000,00 euros**

c- plafond éventuel des subventions publiques :

Au titre du règlement de minimis pré-cité au point 4, le cumul des aides publiques accordées à une entreprise ne doit pas excéder 200 000 € sur une période de 3 ans.

d- dispositif intervenant dans le cadre d'une intervention contractuelle. Le cas échéant citer le document contractuel (CPER – PIA - ...) :

11. Nom et point de contact du service instructeur :

CCIR

12. Lieu où peut être déposé la demande de subvention :

AUPRES DES MAISONS DE L'ENTREPRISES DE LA CCIR

Voir les adresses auprès de la CCIR

conseilentreprise@reunion.cci.fr

<https://reunion.cci.fr>

CCI Réunion Maison de l'entreprise Nord 0262 94 21 80

CCI Réunion Maison de l'entreprise Sud 0262 96 96 96

**DELIBERATION N°DCP2019_0742****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107260
CADRE D'INTERVENTION DU DISPOSITIF ACCOMPAGNER, CONSOLIDER, ADAPTER, CONQUÉRIR,
INNOVER, ANCRER

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0742
Rapport /DAE / N°107260

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CADRE D'INTERVENTION DU DISPOSITIF ACCOMPAGNER, CONSOLIDER, ADAPTER, CONQUÉRIR, INNOVER, ANCRER

Vu le règlement (UE) n°1407/2013 du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux aides de « minimis »,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière en date du 29 avril 2016 portant délégation au Président de Région pour l'octroi des aides économiques individuelles aux entreprises et aux personnes d'un montant de moins de 23 000 € (N° DAJM/2016/16),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DAE / 107260 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention de la collectivité régionale dans le domaine économique, renforcé par la loi NOTRe,
- la volonté de la collectivité régionale d'accompagner les entreprises locales dans le maintien et le développement de leurs activités génératrices d'emplois,
- le contexte économique dégradé, accentué par la crise économique et social sans précédent sur le territoire réunionnais,
- l'importance représentée par les Très Petites Entreprises dans le tissu économique local à la fois au niveau quantitatif qu'en termes de gisement d'emplois,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le cadre d'intervention du Dispositif Accompagner, Consolider, Adapter, Conquérir, Innover, Ancrer en faveur des très petites entreprises réunionnaises ci-annexé,

- de mobiliser une enveloppe budgétaire maximale de **650 000,00 €** pour permettre la mise en place du dispositif expérimental sur 6 mois ;
- d'engager la somme correspondante, soit **650 000,00 €**, sur l'Autorisation de Programme P130-0001 « Aides aux entreprises » votée au chapitre 906 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **650 000,00 €**, sur l'article fonctionnel 61 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	3
Intitulé du dispositif :	Dispositif Accompagner, Consolider, Adapter, Conquérir, Innover, Ancrer
Codification :	
Service instructeur :	DAE – Service développement Eco
Direction :	DAE
Date(s) d'approbation en CPERMA :	

Les projets éligibles dans le cadre d'un financement par le FEDER ou le FEADER ne sont pas éligibles au présent cadre d'intervention.

1. Rappel des orientations de la Collectivité

Lors des orientations budgétaires 2019, la collectivité a acté une mutation de ses interventions en matière de soutien à l'économie locale qui prendra en considération les préoccupations fortes exprimées lors des derniers événements sociaux. La Région s'attachera à amplifier son action qui sera guidée par l'impact de ses aides en matière de création d'emplois et de gain de pouvoir d'achat. En 2018, l'activité a ralenti fortement à La Réunion : la progression du produit intérieur brut en volume est de + 1,7 % après quatre années de croissance autour de 3 %. Cette année est marquée par un marché du travail pénalisé par la baisse des contrats aidés. L'activité économique a également pâti en fin d'année des blocages routiers liés au mouvement des Gilets jaunes.

Depuis 2017, la Région Réunion souhaite poser la dynamique d'ancrage territorial comme élément central des champs de l'ensemble des politiques publiques. Les travaux conduits dans le cadre de cette nouvelle dynamique et les engagements pris par les différents acteurs du territoire ont ainsi été formalisés dans un mémorandum.

Ce mémorandum participe à une mise en œuvre engagée de l'ancrage territorial pour prendre appui sur nos richesses locales pour « réinventer » le territoire Réunion de sorte à ce qu'il serve le développement local et qu'il s'inscrive dans des logiques plus globales, en renforçant sa compétitivité.

Aussi l'ancrage territorial répond aux exigences de meilleure articulation et de coordination des politiques publiques dans l'objectif de pouvoir mieux ancrer la richesse créée à La Réunion.

2. Objet et objectifs du dispositif (résultats escomptés,...) :

Accompagner les entreprises sur 3 axes :

- Développement en vue de consolider ou de conquérir de nouvelles parts de marché intra et/ou extra en favorisant l'ancrage territorial (résultats escomptés : accroître la capacité bénéficiaire de l'entreprise, y compris l'emploi)
- Moderniser l'outil et/ou les process et outils de travail afin de capitaliser des gains de productivité en favorisant l'ancrage territorial (résultats escomptés : meilleur partage de la richesse générée et/ou accroissement de l'emploi)
- Sécuriser l'activité avec les préconisations en terme de responsabilité sociétale des entreprises (résultats escomptés : Protection environnementale et responsabilité sociétale)

Ce dispositif expérimental sur 6 mois permettra aux entreprises de sécuriser et développer leurs activités.

Considérant les difficultés que peuvent rencontrer les start-ups dans un écosystème insulaire extrêmement contraint (incapacité du système bancaire à l'accompagnement et au financement, absence de business angel, faible volume d'investisseur), l'intervention régionale sera majorée pour les modèles d'entrepreneuriat répondant à celui des start-ups.

3. indicateurs du dispositif :

Intitulé de l'indicateur (a)	Valeur cible 6 mois	Indicateur Priorités de la Mandature	Indicateur spécifique
Nombre d'entreprises aidées	Entre 12 et 20	X	
Nombre de start-ups	Entre 2 et 5		X

4. Référence et dispositions réglementaires spécifiques s'appliquant

Cette aide se base sur le règlement UE n° 1407/2013 de la commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité de fonctionnement de l'Union Européenne. Au titre de ce règlement le cumul des aides publiques accordées à une entreprise ne doit pas excéder 200 000 € sur une période de 3 ans.

5. Descriptif technique du dispositif

Le dispositif se traduit par une subvention aux très petites entreprises. Cette aide est plafonnée à 20 000 euros pour les entreprises « classiques » et majorée au maximum à 50 000 euros pour l'accompagnement des start-ups.

Les projets seront sélectionnés suite à l'application d'une grille de critères et sur la base d'un seuil minimum en dessous duquel le projet ne sera pas retenu.

Les projets seront évalués et sélectionnés à partir notamment des principes suivants :

- Viabilité économique de l'entreprise,
- Type d'entreprise, taille et secteur d'activité,
- Nature du projet,
- Caractère du projet (création, modernisation, compétitivité, innovation),
- Nature des investissements envisagés (les process et itinéraires techniques innovants respectueux de l'environnement, ou valorisant les co- et sous-produits ainsi que la maîtrise des ressources et le recours aux énergies renouvelables seront encouragés,
- Viabilité économique du projet dont les produits bénéficient ou bénéficieront de débouchés commerciaux sur le marché local ou à l'exportation.

L'instruction permettra une évaluation et une sélection à partir notamment des critères suivants :

<i>Principes de sélection</i>	<i>Critères de sélection</i>	<i>Condition de Notation</i>	<i>Points</i>
Viabilité économique de l'entreprise et du projet	Existence de débouchés commerciaux sur le marché local ou à l'exportation	Oui	5
		Non	0
Caractère du Projet	Création ou consolidation d'emploi,	Note modulée ¹	0 à 5
	Modernisation de l'outil et/ou les processus de travail	Oui	3
		Non	0

Nature des investissements envisagés	Caractère innovant ² du projet	Oui	Non
		Les process et itinéraires techniques respectueux de l'environnement, ou valorisant la responsabilité sociétale des entreprises ⁴	Note modulée ³
Total			/20

Les dossiers présentant une note inférieure au seuil de 13/20 ne seront pas retenus.

1 Création ou consolidation d'emplois

0 point si le projet détruit de l'emploi.

3 point si le projet consolide l'emploi.

5 points si le projet est créateur d'emploi

2Projet innovant :

- de produit (bien ou prestation de service) : une innovation de produit correspond à l'introduction d'un bien ou d'un service nouveau ou sensiblement amélioré sur le plan de ses caractéristiques ou de l'usage auquel il est destiné. Cette définition inclut les améliorations sensibles des spécifications techniques, des composants et des matières, du logiciel intégré, de la convivialité ou autres caractéristiques fonctionnelles ;
- de procédé : une innovation de procédé est la mise en œuvre d'une méthode de production ou de distribution nouvelle ou sensiblement améliorée. Cette notion implique des changements significatifs dans les techniques, le matériel et/ou le logiciel ;
- d'organisation : une innovation d'organisation est la mise en œuvre d'une nouvelle méthode organisationnelle dans les pratiques, l'organisation du lieu de travail ou les relations extérieures de la firme ;
- de marketing : une innovation de marketing est la mise en œuvre d'une nouvelle méthode de commercialisation impliquant des changements significatifs de la conception ou du conditionnement, du placement, de la promotion ou de la tarification d'un produit.

3Les process et itinéraires techniques respectueux de l'environnement, ou valorisant les co - et sous-produits ainsi que la maîtrise des ressources :

0 point si les process et itinéraires techniques, ou valorisant les co - et sous-produits ainsi que la maîtrise des ressources ne sont pas respectueux de l'environnement.

3 points si les process et itinéraires techniques, ou valorisant la RSE⁴ - et sous-produits ainsi que la maîtrise des ressources sont respectueux de l'environnement sur le moyen terme. Préciser – définir RSE

5 points si les process et itinéraires techniques, ou valorisant la RSE⁴ - et sous-produits ainsi que la maîtrise des ressources sont respectueux de l'environnement sur le long terme. Préciser – définir RSE

4 RSE – éléments de Responsabilité Sociétale des Entreprises retenus :

- l'entreprise privilégie les fournisseurs dont le siège social et l'activité sont à La Réunion (60 % des dépenses d'investissements sont réalisé auprès d'entreprises locales).
- L'entreprise réinvestit ses bénéfices à La Réunion

6. Critères de sélection sur le dispositif :

a- public éligible : les Petites Entreprises (- 2 millions de CA et de 10 salariés hors gérant) sous les formes juridiques suivantes : Auto-Entrepreneurs, EI, SARL, EURL, SAS, SASU dont le siège social et l'activité principale sont situés à La Réunion, dans les secteurs suivants :

- C – Industrie manufacturière
- F – Construction

- G – Commerce ; réparation automobile et de motocycles
- I – Hébergement et restauration
- J – Information et communication
- M – Activités spécialisées, scientifiques et techniques
- N – Activités de services administratifs et de soutien
- S – Autres activités de services

Les professions libérales, médicales, les auxiliaires de justice (avocat, notaire, huissier...) ne sont pas éligibles à ce dispositif.

b- projet éligible : l'ensemble des projets répondant à un ou plusieurs des axes visés au point 2 (Objet et objectifs du dispositif). Ces dépenses sont par nature des investissements. Il convient de noter que ces mêmes investissements peuvent générer des besoins de trésorerie cycliques et non récurrents. Enfin des besoins de trésorerie peuvent subsister au regard des investissements passés. A cet égard seuls les investissements de moins de 6 mois seront pris en considération et n'ayant pas bénéficié d'une autre aide régionale ou européenne .

Les entreprises des secteurs d'activités suivants sont exclus de ce dispositif :

- A -Agriculture, sylviculture et pêche
- B -Industries extractives
- D - Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné
- E - Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution
- H - Transports et entreposage
- K - Activités financières et d'assurance
- L - Activités immobilières
- - Administration publique
- P - Enseignement
- Q - Santé humaine et action sociale
- R - Arts, spectacles et activités récréatives
- T - Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre
- U - Activités extra-territoriales

Autres conditions d'éligibilité -conditions de recevabilité d'une demande [le cas échéant, à préciser en ce cas.

Dans la limite des budgets disponibles

7. Nature des dépenses retenues/non retenues sur le dispositif :

a- dépenses éligibles :

- des investissements immatériels : dépenses liées au respect de l'environnement, sécurité (hors obligations légales)... ; frais de prospection, dépenses de publicité et de marketing et de dépôt de brevet...,
- des investissements corporels ayant une faible valeur de gage : travaux d'aménagement ; matériel conçu / réalisé par l'entreprise pour ses besoins propres (moules, matériel informatique...),
- des investissements en vue de moderniser l'outil de production,
- l'augmentation du BFR (Besoin en Fonds de Roulement) générée par le projet d'investissements datant de moins de 6 mois.

b- dépenses inéligibles :

- Matériel roulant n'ayant pas de rapport avec l'outil de production
- Assurances, provisions

- Pénalités ou autres amendes pécuniaires
- Arriérés fiscaux et sociaux

8. Pièces minimales d'une demande de subvention :

Un formulaire de demande d'aide, auquel est annexé les modalités de versement de la subvention et la liste des pièces à fournir, qui précise les délais de dépôt de dossier, de paiement de l'aide, ainsi que les modalités de calcul de l'aide financière, incluant les pièces suivantes :

- Kbis ou Extrait d'inscription au Répertoire des Métiers de moins de 3 mois, à défaut le récépissé mentionnant le SIREN provisoire
- CNI ou Passeport
- Copie du SIRET de l'entreprise
- Justificatif d'adresse
- Formulaire de demande
- Justificatif de « minimis » fournis au dossier de demande de subvention
- Plan de financement et/ou d'investissement
- RIB de l'entreprise
- Liasses fiscales pour les entreprises de plus d'un an
- Factures + justificatifs de paiement ou dépenses réalisés de moins de 6 mois

9. Modalités techniques et financières :

a- dispositif relevant d'une aide d'État :

OUI :	<input type="checkbox"/>	NON :	<input checked="" type="checkbox"/>
Si oui, nom et référence du régime d'aide applicable :			

b- modalités de subventionnement (taux, plafond ou barème de subvention ...) :

Le versement de cette subvention se fera en 2 tranches, un versement à notification puis le solde sur présentation d'un certain nombre de pièces permettant l'attestation des dépenses de fonctionnement ou d'investissement effectuées par l'entreprise.

Taux d'intervention : **jusqu'à 90 % des investissements HT et hors CAF (Coût Assurance, Fret) / 100 % Besoins en trésorerie :**

- Taux de 60 % HT quand 60 % du volume financier des investissements sont réalisés auprès de fournisseurs extérieurs au territoire.
- Taux de 90 % HT quand 60% du volume financier des investissements sont réalisés auprès de fournisseurs locaux⁵

⁵Fournisseurs locaux : entreprise dont le siège social et l'activité sont à La Réunion.

Plafond : **20 000,00 euros**

Critères spéciaux start-ups : plafond maximal **50 000,00 €**

- Bonus start-up : plafond majoré de 15 000,00 €
- Bonus secteur prioritaire agro-alimentaire ou pour les projets dans les domaines suivants : green-energie, digital : + 10 000,00 €
- Bonus participation à la valorisation du territoire : + 5000,00 €

c- plafond éventuel des subventions publiques :

Cette aide se base sur le règlement UE n° 1407/2013 de la commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité de fonctionnement de l'Union Européenne. Au titre de ce règlement le cumul des aides publiques accordées à une entreprise ne doit pas excéder 200 000 € sur une période de 3 ans.

d- dispositif intervenant dans le cadre d'une intervention contractuelle. NEANT

10. Nom et point de contact du service instructeur :

Direction des Affaires Économiques – Service développement Économique

11. Lieu où peut être déposée la demande de subvention :

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE
Avenue René Cassin Moufia B.P 67190
97801 SAINT DENIS MESSAGE
CEDEX

**DELIBERATION N°DCP2019_0743****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PAYET VINCENT
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107150
DEMANDE DE LA CAISSE LOCALE DE GARANTIE CONTRE LE CHÔMAGE INTEMPÉRIES DES MARINS
PÊCHEURS ARTISANS DE LA RÉUNION : PARTICIPATION DE LA RÉGION AU FINANCEMENT DU
DISPOSITIF AU TITRE DE L'ANNÉE 2019



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0743
Rapport /DAE / N°107150

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

DEMANDE DE LA CAISSE LOCALE DE GARANTIE CONTRE LE CHÔMAGE INTEMPÉRIES DES MARINS PÊCHEURS ARTISANS DE LA RÉUNION : PARTICIPATION DE LA RÉGION AU FINANCEMENT DU DISPOSITIF AU TITRE DE L'ANNÉE 2019

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport N° DAE /107150 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention de la collectivité régionale en matière de développement économique,
- la volonté de la Région Réunion de développer les activités et l'emploi dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- de se prononcer favorablement sur l'attribution d'une aide financière régionale maximale de **88 578,00 €** à la Caisse Locale de garantie contre le chômage intempéries des marins pêcheurs artisans de La Réunion au titre de la participation de la Région au financement du dispositif pour l'année 2019 ;
- d'engager une enveloppe de **88 578,00 €** sur l'Autorisation d'Engagement **A120-0003** « Caisse Chômage Intempéries » votée au Chapitre **936** ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **88 578,00 €**, sur l'article fonctionnel **6311** du Budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

Budget Prévisionnel 2019

		Option 20 j d'intempéries = 8 pêcheurs		Option 30 j d'intempéries = 15 pêcheurs		Option 40 j d'intempéries = 167 pêcheurs	
		Part annuelle par pêcheur	Part journalière par pêcheur	Part annuelle par pêcheur	Part journalière par pêcheur	Part annuelle par pêcheur	Part journalière par pêcheur
<u>CHOMAGE - INTEMPERIES</u>							
Subvention Conseil Régional pour 2019 pour 190 pêcheurs (1 863,22 € salaire forfaitaire 5e catégorie)	88 578,00	466,20	1,295	466,20	1,295	466,20	1,295
Subvention CNPM pour l'année 2019 pour 190 pêcheurs journalière x 360 j x Nb de pêcheurs) (part	226 382,40	622,80	1,73	932,40	2,59	1 242,00	3,45
Cotisation des pêcheurs	137 804,40	156,60	0,435	466,20	1,30	775,80	2,155
Recettes	452 764,80	1 245,60	3,46	1 864,80	5,18	2 484,00	6,90
Prestations chômage intempéries versées aux pêcheurs	452 764,80	1 245,60	3,46	1 864,80	5,18	2 484,00	6,90
Résultat	0	0		0		0	0
<u>FONCTIONNEMENT</u>							
Participation des pêcheurs aux frais de gestion	20 900,00	110,00	0,31	110,00	0,31	110,00	0,31
Produits de gestion courante	700,00						
Recettes	21 600,00						
Honoraires Commissaires aux Comptes	2 950,00						
Rémunération Services Météorologiques	190,00						
Rémunération CRPMEM	12 196,00						
Frais bancaires	300,00						
Frais Postaux	800,00						
Indemnités de réunion du CA	2 700,00						
Indemnités du Président	600,00						
Total des Dépenses	19 736,00						
Résultat sur Fonctionnement	1 864,00						
Résultat global	1 864,00						

**DELIBERATION N°DCP2019_0744****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PAYET VINCENT
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107163
PROGRAMME D'ACTIONS 2019 DU DOMAINE DES TOURELLES - DEMANDE DE REVISION DE LA
SUBVENTION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0744
Rapport /DAE / N°107163

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROGRAMME D'ACTIONS 2019 DU DOMAINE DES TOURELLES - DEMANDE DE REVISION DE LA SUBVENTION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2019_0173 en date du 14 mai 2019, approuvant l'attribution d'une subvention à l'association « DOMAINE DES TOURELLES » pour le financement des actions en fonds propres dans le cadre de son programme d'actions et d'investissements 2019,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le courrier de demande de révision du montant de la subvention attribuée à l'association « DOMAINE DES TOURELLES » en date du 18 juillet 2019,

Vu le rapport n° DAE / 107163 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- que le tissu économique réunionnais est majoritairement constitué de TPE, si bien que la structuration et la sécurisation de leur développement est un enjeu majeur pour le maintien et la création d'emplois,
- la demande de financement de l'association « DOMAINE DES TOURELLES » pour la réalisation de son programme d'actions 2019, modifiée le 18 juillet 2019,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention complémentaire de **5 000,00 €** à l'association « DOMAINE DES TOURELLES » pour le financement des actions en fonds propres dans le cadre de son programme d'actions 2019, portant le montant maximal de subvention en fonctionnement à **31 980,41 €**, le montant de la subvention d'investissement de 11 500 € restant inchangé ;
- d'engager la somme de **5 000,00 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0002 « Aides à l'animation économique » votée au chapitre 936 du Budget de la Région ;

- de prélever la somme de **5 000,00 €** sur l'article fonctionnel 62 du Budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0745****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PAYET VINCENT
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°106988
PROGRAMME D'ACTIONS 2019 COOP UNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0745
Rapport /DAE / N°106988

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROGRAMME D' ACTIONS 2019 COOP UNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 2014-856 du 31 juillet 2014 relative à l'Économie Sociale et Solidaire,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la fiche-action 2.13 « Soutenir l'accès à l'emploi par le développement des compétences et de la mobilité » PO FSE 2014-2020,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la demande de subvention sollicitée par la Coopérative d'Activités et d'Emplois « COOP UNION » en date du 28 juin 2019,

Vu le rapport n° DAE / 106988 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention de la collectivité régionale en matière de développement économique renforcé par la loi NOTRe,
- l'intérêt pour la collectivité régionale de soutenir les opérateurs de conseil et d'accompagnement à la création-développement-reprise d'entreprise,
- l'adéquation de la demande formulée par l'association « Initiative Réunion » à la fiche action 2.13 « Soutenir l'accès à l'emploi par le développement des compétences et de la mobilité » PO FSE 2014-2020,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention régionale d'un montant global de **30 000 €** en faveur de la Coopérative d'Activités et d'Emplois « COOP UNION » pour la mise en œuvre de son programme d'actions 2019 ;

- d'engager une enveloppe de **30 000 €** sur l'Autorisation d'Engagement « ~~Economie Alternative~~ » votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **30 000 €**, sur l'article fonctionnel 65 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0746****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PAYET VINCENT
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°106989
PROGRAMME D'ACTIONS 2019 ASSOCIATION INITIATIVE RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0746
Rapport /DAE / N°106989

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROGRAMME D' ACTIONS 2019 ASSOCIATION INITIATIVE RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la Fiche action 2.13 « Soutenir l'accès à l'emploi par le développement des compétences et de la mobilité » PO FSE 2014-2020,

Vu la demande de subvention sollicitée par l'association Initiative Réunion en date du 18 juin 2019,

Vu le rapport n° DAE / 106989 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis du Comité Local de Suivi PO FSE du 5 septembre 2019,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention de la collectivité régionale en matière de développement économique renforcé par la loi NOTRe,
- l'intérêt pour la collectivité régionale de soutenir les opérateurs de conseil et d'accompagnement à la création-développement-reprise d'entreprise,
- l'adéquation de la demande formulée par l'association « Initiative Réunion » à la fiche action 2.13 « Soutenir l'accès à l'emploi par le développement des compétences et de la mobilité » PO FSE 2014-2020,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention régionale d'un montant global de **184 000 €** en faveur de l'association « Initiative Réunion » pour la mise en œuvre de son programme d'actions 2019, réparti comme suit :
 - Prêts d'Honneur : **166 000 €** (dont **137 010€** au titre des fonds propres Région et **28 990 €** au titre de la contrepartie nationale FSE à la fiche action 2.13 « Soutenir l'accès à l'emploi par le développement des compétences et de la mobilité » PO FSE 2014-2020),
 - Alizé : **18 000 €** au titre des fonds propres Région ;

- d'engager une enveloppe de **184 000 €** sur l'Autorisation d'Engagement « Economie Alternative » votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **184 000 €**, sur l'article fonctionnel 65 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



Rapport d'instruction

Demande de subvention individuelle

Fonds social européen
 Programme opérationnel national pour l'Emploi et l'Inclusion en métropole
 Période de programmation 2014-2020

DIECCTE - Réunion

IDENTIFICATION DU DOSSIER

N° d'enregistrement Ma-démarche-FSE

201804384

Intitulé de l'opération

Accompagnement et financement à la création, reprise et au développement des entreprises

Porteur de projet

initiative reunion

Positionnement sur le Programme opérationnel national

Axe 2 - SOUTENIR L'ACCES A L'EMPLOI PAR LE DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES ET DE LA MOBILITE
Objectif spécifique 2.8.3.3 - l'emploi indépendant, l'entrepreneuriat et la création d'entreprises, y compris les micro, petites et moyennes entreprises innovantes

Contact

Nom SERY
Fonction dans l'organisme
Numéro de téléphone 0262552644
Adresse électronique dominique.sery@initiative-reunion.fr

Période prévisionnelle et montants sollicités

Période de réalisation		Coût total	Dont participation FSE	Taux d'intervention
Du	Au			
01/01/2019	31/12/2019	289 854,46 €	231 874,46 €	80,00 %
Total		289 854,46 €	231 874,46 €	80,00 %

Date du dépôt initial de la demande
05/06/2019
Date d'émission de l'attestation de recevabilité
09/08/2019
Date de présentation à l'ordre du jour du comité de programmation
05/09/2019

Eligibilité du projet au regard du Programme Opérationnel

Le projet est-il éligible temporellement au programme opérationnel ?

Totalement

Justifiez

1 - Analyse de l'éligibilité temporelle de l'action au regard de la période de réalisation du projet :

Date de début de l'action : 01/01/2019

Date de fin de l'action : 31/12/2019

La période d'éligibilité du PO FSE REUNION 2014-2020 courant du 1er janvier 2014 au 31 décembre 2023 ;

l'opération s'inscrit bien dans la période d'éligibilité du programme.

2 – Analyse de l'éligibilité temporelle de l'action au regard de l'art 65 §6 du règlement UE 1303/2013 qui précise « *une opération n'est pas retenue pour bénéficier du soutien des Fonds ESI si elle a été matériellement achevée ou totalement mise en œuvre avant que la demande de financement au titre du programme ne soit soumise par le bénéficiaire à l'autorité de gestion ...* » :

Date de dépôt du dossier : 05/06/2019

Date de fin de l'action : 31/12/2019

L'opération n'est pas achevée à la date de dépôt du dossier.

En conclusion, il est observé que l'éligibilité temporelle de l'opération est vérifiée.

Localisation du projet et impact géographique attendu

Lieu de réalisation du projet indiqué dans la demande.

Ile de la Réunion

Lieu de réalisation du projet

Région	Département
974 - Réunion	REUNION

Description synthétique du projet

Rappelez ici :

- l(es) objectif(s) du projet
- les principales actions
- les résultats attendus
- les publics ciblés

Bien que La Réunion compte environ 50 000 entreprises, dont plus de 37 000 dans les services (commerce, transports, hébergement et restauration) soit plus de 80% des créations d'entreprises et près de 40% des emplois, le marché du travail réunionnais présente un paradoxe.

Près de 30% des réunionnais sont bénéficiaires d'une aide sociale, notamment le RSA contre 8% au niveau national. De plus, le taux de pauvreté est de 49 % de la population à La Réunion alors qu'il est de 14% en métropole. Ces chiffres démontrent les enjeux et défis à relever en matière de développement économique, d'emploi et d'action sociale.

Dans ce cadre, Initiative Réunion Entreprendre (IRE) s'inscrit dans le champ de l'accompagnement et du financement à la création, à la reprise et au développement des entreprises à La Réunion.

L'IRE membre du réseau national "Initiative France", qu'elle représente sur le territoire réunionnais est une association de type loi 1901 créée en 2012 qui ambitionne de contribuer fortement à l'économie locale.

Elle s'adresse aux publics en difficulté éprouvant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, en priorité aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minima sociaux afin de les accompagner dans leurs projets d'activité et de favoriser la pérennité des entreprises financées en rendant les entrepreneurs autonomes.

Un accompagnement global, vise à favoriser la viabilité et la pérennité des entreprises suivies

Ainsi, IRE apporte sur le projet, son expertise autant dans le domaine de la gestion financière que celui de la technique notamment sur la structuration et le montage du plan de financement, la stratégie commerciale et l'organisation administrative et comptable. Elle sensibilise les porteurs de projet à la culture entrepreneuriale en veillant à ce qu'ils identifient les risques et les obstacles ante et post-crédation afin de mieux y remédier.

Quant au financement, un prêt d'honneur à taux zéro est proposé par IRE, aux projets sélectionnés sans exigence de garantie personnelle des bénéficiaires.

L'octroi du prêt au nom du chef d'entreprise et non à celui de l'entreprise permet une augmentation de ses fonds propres. Ainsi, par la suite, la personne peut mobiliser un prêt bancaire complémentaire auprès des établissements bancaires classiques.

Objectifs du projet

L'objectif principal de ce projet est de soutenir le développement de la création d'activités et d'emploi par les publics en difficulté en priorité demandeurs d'emploi et bénéficiaires de minima sociaux ou toute personne freinée dans sa liberté d'entreprendre du fait de sa situation sociale ou de son manque de fonds propres.

Aussi, Initiative Réunion s'adresse prioritairement aux porteurs de projets considérées « à risque » par les banques notamment du fait d'absence de garantie, de manque de solvabilité ou de fonds propres, afin de parvenir à leur octroyer un prêt d'honneur à taux zéro et sans exiger de garantie.

Le financement des porteurs de projet par l'IRE, qui pallie l'insolvabilité des personnes souhaitant créer ou développer une entreprise, permet de lever les freins financiers et de les rendre crédibles auprès des banques en vue de l'obtention d'un prêt bancaire plus important.

L'action d'IRE se poursuit par un accompagnement post financement des bénéficiaires, pendant toute la durée du remboursement du prêt d'honneur, qui consiste en un appui technique et des conseils appropriés afin de consolider l'activité et de la pérenniser.

La présente opération, dont la période de réalisation est comprise entre le 01 janvier et le 31 décembre 2019, se rattache au volet A de la Fiche-Action 2.13.

Principales actions

L'opération comprend deux actions qui s'inscrivent dans le cadre du volet A de la Fiche Action 2.13 et s'intitulent respectivement « Finalisation de projet, expertise, structuration financière et financement » (Action 1) et « Post-financement : appui au démarrage et au développement » (Action 2)

Moyens Prévus

Afin de mener à bien son opération l'IRE a prévu d'affecter les moyens humains suivants :

Suivi administratif

- 1 comptable
- 1 responsable de communication et de l'administratif

Moyens humains opérationnels

- 4 chargés de mission

Chacun à un arrondissement de l'île qui lui est dédié (Nord, Sud, Est et Ouest). Forts d'une expérience moyenne de 20 ans pour certains, dans le domaine de l'accompagnement, le financement et le suivi des entrepreneurs. Ils assurent la structuration et du montage du plan de financement, de l'organisation administrative et comptable ainsi que l'intermédiation bancaire.

De plus une personne est en charge de l'accueil et de l'orientation des porteurs de projets ; une responsable de la communication est chargée de l'accompagnement post-financement et un chargé du recouvrement qui s'assure du bon remboursement des prêts d'honneur octroyés.

Modalités de mise en œuvre

L'opération comprend deux actions qui s'inscrivent dans le cadre du volet A de la Fiche Action 2.13

Action n° 1 "Finalisation de projet, expertise, structuration financière et financement"

Qui se compose des parcours :

- Ante-crédation : accueil et aide au montage de dossiers des porteurs de projet
- Financement, expertise et structuration financière

Il s'agit de finaliser techniquement le projet au travers d'entretiens individuels. Afin d'obtenir un financement le porteur de projet doit s'approprier tous les aspects fondamentaux nécessaires à la création d'entreprise notamment le montage du plan de financement ; l'élaboration de la stratégie commerciale ; l'initiation à la gestion financière, administrative et comptable.

L'IRE en lien avec le porteur, analyse les forces et faiblesses du projet et examine les besoins et difficultés afin de mettre en place un plan d'accompagnement si besoin, ainsi que de structurer un plan de financement.

De plus, elle accompagne le bénéficiaire dans sa démarche de recherche de financements notamment dans sa demande de prêt d'honneur à taux zéro. L'IRE dispose de quatre fonds de prêts d'honneur spécifiques permettant de financer des entrepreneurs selon le profil de leur entreprise: prêt d'honneur "création", prêt d'honneur "reprise/transmission", prêt d'honneur "innovation", prêt d'honneur "croissance".

Le porteur présente son projet devant les membres du comité d'engagement d'Initiative Réunion, constitué de chefs d'entreprise, de représentants issus du monde économique et du secteur bancaire. La décision du comité est formulée le jour même et revêt trois formes : Accord qui permet au porteur de projet de poursuivre ses démarches auprès des autres financeurs notamment les banques ; ajournement ; refus.

Cette première action comprend les activités suivantes

- Evaluation de la faisabilité et de la viabilité du projet ;
- Structuration du projet en fonction des éléments du marché ;
- Réalisation des outils de prévisions financières ;
- Préparation de l'entretien à partir du dossier remis ;
- Etude et analyse du dossier avec le créateur, voire visite sur site ;
- Montage du dossier dans la base informatique de l'IRE ;
- Elaboration du montage financier ;
- Préparation et réunion du comité de prêt ;
- Démarches post-comité (Intermédiation bancaire ...)
- Signature du contrat de prêt (Préparation et lecture du contrat de prêt, vérification des pièces, lecture du contrat d'assurance...)
- Décaissement du prêt d'honneur et mise en œuvre de sa gestion

Action n° 2 "Post-financement : appui au démarrage et au développement"

Suivi post-crédation : vers une autonomie renforcée du porteur de projet dans sa gestion administrative, financière, comptable et commerciale de l'entreprise.

Le suivi post financement se décline en deux étapes

- Appui au démarrage de l'entreprise : cette phase débute avec un premier entretien durant lequel seront présentés les modalités d'accompagnement d'Initiative Réunion ainsi que les outils nécessaires au bon fonctionnement de cet accompagnement
- Appui au développement : il s'agit de la mise en œuvre d'analyses périodiques de l'entreprise, afin de détecter rapidement les difficultés que rencontrent le chef d'entreprise et de déterminer avec lui les axes de progrès qui lui permettront de consolider son activité

Cet accompagnement qui s'effectue à distance ou en présentiel, se concrétise par des conseils, la mise en place de tableaux de bord et le suivi des éléments financiers de l'entreprise

Les comptes rendus d'entretien sont renseignés dans le système d'information de la structure. Le suivi post-financement se déroule sur une durée maximale de cinq ans

Public cible

- Public prioritaire : les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires des minima sociaux et les jeunes de 18 à 25 ans en grande difficulté sociale.
- Autres publics : toute personne ayant un projet de création, de développement, de reprise et de transmission d'activité.

Résultats attendus

L'opération sera évaluée sur les résultats suivants

Indicateur de réalisation

Nombre de participants entrant dans la mesure : 110

Indicateur de résultat

Nombre de créations d'entreprise : 50 (58 créations en 2018)

Taux de pérennité des entreprises à 3 ans : 70%

Calendrier de réalisation

L'action se déroule sur la période allant du 01/01/2019 au 31/12/2019

Rattachement du projet au programme opérationnel national

Programme opérationnel :	PO réunion
Appel à projets :	DIECCTE - Réunion - 2.13 Soutenir et accompagner la création la reprise et le développement d'activités et le développement de l'entrepreneuriat de l'ESS
Axe prioritaire :	2 - SOUTENIR L'ACCES A L'EMPLOI PAR LE DEVELOPPEMENT DES COMPETENCES ET DE LA MOBILITE
Objectif spécifique :	2.8.3.3 - l'emploi indépendant, l'entrepreneuriat et la création d'entreprises, y compris les micro, petites et moyennes entreprises innovantes

Le projet est-il éligible au programme opérationnel ?

Oui

La demande est-elle positionnée sur l'appel à projets approprié (notamment si plusieurs appels à projets de l'autorité de gestion) ?

Oui

Le rattachement au programme opérationnel est-il correct ?

Oui

Le projet répond-il aux critères de sélection de l'appel à projets ?

Oui

Justifiez*L'éligibilité du public fait l'objet d'un questionnaire spécifique.*

Le projet répond aux critères de sélection de la fiche action 2.13, soit :

- Contribuer à l'atteinte des objectifs fixés au niveau de chaque priorité d'investissement, de chaque objectif spécifique et de chaque Fiche-Action ;
- Intégrer les principes horizontaux communautaires de développement durable, d'égalité entre les hommes et les femmes et de non-discrimination (art 7 et 8 du Règlement UE 1303/2013) ;
- Prendre en compte la nécessité d'une accessibilité à l'ensemble des citoyens, y compris aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées ((art 7§2 du Règlement UE 1303/2013) ;
- Le cas échéant, faciliter l'inclusion de toutes les catégories de personnes ;
- Intégrer le cas échéant le traitement de la problématique des Hauts ;
- Contribuer au cadre de performance constitué d'indicateurs quantitatifs de réalisation, sauf cas particuliers ;
- Répondre à une exigence de qualité dans la logique de projet et du partenariat réuni autour du projet ;
- Exposer des dépenses éligibles et limitées à celles prévues par la fiche-action ;
- Répondre au critère de localisation prévu par la fiche-action ;
- Viser le public-cible prévu le cas échéant par la fiche-action ;
- Être conformes aux plafonnements de subvention prévus le cas échéant par la fiche-action ;
- Être conformes aux taux de cofinancement prévus par la fiche-action ;
- Assurer le cas échéant un suivi des bénéficiaires des Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville ;
- Etre en capacité de mener l'opération à terme (capacité financière, capacité technique) ;
- Etre en capacité de respecter l'ensemble des conditions de suivi et d'exécution de l'opération telles que prescrites par les textes communautaires et nationaux ;
- Etre en capacité de s'acquitter de ses obligations de communication des indicateurs de réalisation et de résultats, notamment les indicateurs relatifs aux investissements du FSE (annexe 1 du Règlement UE N°1304/2013) ;
- Disposer d'outils de suivi adaptés permettant d'identifier les participants présents dans l

Typage de l'action

De quels champs relèvent les actions constitutives du projet ?

- | | | |
|--|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Accompagnement | <input type="checkbox"/> Actions de prévention | <input type="checkbox"/> Animation et coordination |
| <input type="checkbox"/> Capitalisation | <input checked="" type="checkbox"/> Création d'activité | <input type="checkbox"/> Formation |
| <input type="checkbox"/> Ingénierie | <input type="checkbox"/> Innovation | <input type="checkbox"/> Insertion |
| <input type="checkbox"/> Mobilité géographique | <input type="checkbox"/> Autre | |

Typage du projet

Dans quel dispositif s'inscrit le projet ?

Autre

Autre (préciser)

Création, reprise et développement d'activité

Reconduction d'une opération cofinancée par le FSE

Précisez dans quelle mesure cette opération a atteint les objectifs fixés, mentionnez les cas d'irrégularités éventuels (suite aux contrôles et audits) et mesures correctives apportées*Justifiez*

Les CSF relatifs aux opérations 2016 et 2017 ont été récemment réalisés . Ils précisent :

Opération 2016 :

Action 1 : 190 personnes ont déposé un dossier de demande de prêt d'honneur. 158 d'entre elles ont obtenu un prêt personnel à taux zéro.

Ainsi, l'objectif de 120 participants accompagnés et financés a été atteint. 62% de personnes financées étaient sans emploi au moment de créer leur entreprise. Le soutien d'Initiative Réunion Entreprendre a ainsi permis à ces personnes de créer leur propre emploi et sortir de leur situation de précarité.

Action 2 : 230 entrepreneurs ont bénéficié d'un accompagnement post financement en 2016. Le taux de pérennité à 3 ans est de 95 % en 2016 dont près de 96% de remboursement des prêts d'honneur obtenu.

Opération 2017 :

Action 1 : 161 personnes ont déposé un dossier de demande de prêt d'honneur en 2017. 140 d'entre elles ont obtenu prêt personnel à taux zéro.

Il est à noter que, le nombre de porteurs de projets accompagnés a fortement augmenté en 2017, soit 24 % de plus que prévu initialement.

Action 2 : 171 entrepreneurs ont bénéficié d'un accompagnement post financement en 2017. Soit une sous réalisation de 15%. Cependant, ce taux est à nuancer en considérant que les demandes d'accompagnement sur l'action 1 ont été prioritaires. Ce d'autant que le taux de pérennité à 3 ans, supérieur à la moyenne de La Réunion, est de 90 % en 2017.

Au-delà de l'atteinte des objectifs, les deux contrôles de service fait n'ont pas relevé d'anomalie notamment sur l'éligibilité des participants.

Il n'existe donc pas de risques particuliers d'irrégularité identifiés à partir des opérations précédentes.

Prise en compte des principes horizontaux de l'Union Européenne

Egalité entre les femmes et les hommes

Selon vous, la description du projet permet-elle de confirmer que ce principe est effectivement pris en compte dans la mise en œuvre du projet ?

Oui

Justifiez

Le principe de l'égalité entre les femmes et les hommes est pris en compte de manière transversale dans le projet.

L'IRE ouvre l'ensemble des actions du projet aux femmes et aux hommes et s'appuie sur un même processus d'accompagnement. Néanmoins, le nombre de femmes et d'hommes bénéficiaires de cet accompagnement est étudié et comparé afin d'évaluer année par année le nombre de bénéficiaires en fonction des deux sexes.

En effet, il est constaté que sur le territoire de La Réunion, le nombre de femmes cheffes d'entreprises est plus faible que celui des hommes. De ce fait, afin de réduire cet écart, différents événements sont organisés pour favoriser l'entrepreneuriat au féminin. Ainsi, en promouvant auprès des cheffes d'entreprises le "prix Julie Mas", concours « 100% féminin » qui met en lumière le dynamisme féminin dans l'entrepreneuriat. Initiative Réunion contribue à la mobilisation afin de combattre les inégalités entre hommes et femmes.

De plus, en vue de valoriser l'entrepreneuriat au féminin et de recruter des "marraines" pour accompagner bénévolement des jeunes créatrices d'entreprise, l'association organise son propre événement à l'égard de l'entrepreneuriat au féminin. Il s'agit du "Business Tour O Féminin" : Manifestation durant une demi-journée qui permet des rencontres entre des femmes cheffes d'entreprise confirmées, des médias, des partenaires, et porteurs de projet féminines.

Il est à noter que l'IRE s'efforce aussi de contribuer à l'égalité entre les hommes et les femmes au travers de ses outils de communication en répartissant de façon équilibrée les hommes et les femmes sur ses plaquettes et ses affiches.

Egalité des chances et non-discrimination

Selon vous, la description du projet permet-elle de confirmer que ce principe est effectivement pris en compte dans la mise en œuvre du projet ?

Oui

Justifiez

Le principe de l'égalité des chances et non-discrimination est pris en compte de manière transverse

La prévention et la lutte contre les discriminations sont au cœur des principes de l'association. Les outils d'accompagnement et de financements mis en œuvre, sont destinés en priorité aux personnes en grande difficulté d'insertion sociale et désireuses de créer, reprendre ou développer une entreprise, qui bénéficient ainsi des mêmes chances de réussite. De plus, un appui supplémentaire dédié notamment aux demandeurs d'emploi de longue durée, permet d'approfondir différents aspects du montage du dossier tels que l'organisation, la gestion, ou la compréhension des éléments financiers.

Il est à noter qu'afin d'aider au suivi de l'activité par la mise en place d'outils de gestion ou de tableaux de bord, les chargés de mission se déplacent chez le porteur ou dans son entreprise et notamment ceux installés dans la zone des Hauts.

Développement durable (uniquement le volet environnemental)

Selon vous, la description du projet permet-elle de confirmer que ce principe est effectivement pris en compte dans la mise en œuvre du projet ?

Oui

Justifiez

Le principe de développement durable (uniquement le volet environnemental) est pris en compte de manière transversale dans le projet.

L'IRE est engagée dans une démarche de développement durable. Ainsi, l'IRE exerce un tri sélectif par l'installation de bacs de couleur dans ces quatre antennes et veille à la collecte et à la destruction régulière de ses archives papier par l'entreprise spécialisée Gs Eco Service CODECO. De plus, les circuits courts sont privilégiés dans le cadre d'achat notamment de petits matériels et fournitures. Enfin, l'IRE s'engage à réduire les impressions papier en mentionnant au bas de chaque mail : *"Pensez environnement ! Imprimez ce mail seulement si c'est nécessaire"*

Par ailleurs une action spécifique de sensibilisation est menée auprès des bénéficiaires au travers de publications sur la page facebook "Initiative-Réunion", notamment à l'occasion de la semaine européenne du développement durable qui a lieu tous les ans du 30 mai au 6 juin. Ces publications facebook, dont le porteur de projet, a joint au dossier, une copie écran portent sur les gestes écoresponsables à adopter en entreprise ou dans la vie quotidienne.

Public visé par le projet

Le public est-il éligible au regard du programme opérationnel, de l'appel à projets ou du dispositif le cas échéant ?

Oui

Justifiez

Le public visé par le projet est éligible au regard du programme opérationnel et du volet A de la fiche mesure 2.13. En effet l'opération cible :

- Public prioritaire : les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires des minimas sociaux et les jeunes de 18 à 25 ans en grande difficulté sociale.
- Autres publics : toute personne ayant un projet de création, de développement, de reprise et de transmission d'activité.

Ainsi, l'action d'Initiative Réunion consiste à accompagner et financer toutes personnes souhaitant créer, reprendre ou développer une entreprise et de participer par la suite à la dynamisation du tissu économique local par la création d'emplois.

Les justificatifs prévus par le porteur de projet pour justifier de l'éligibilité des participants vous semblent-ils recevables et en mesure d'être audités ?

Oui

Précisez

Le porteur de projet a prévu les pièces suivantes pour justifier de l'éligibilité des participants :

Tous les bénéficiaires doivent fournir une copie de la pièce d'identité ou du passeport qui permettra de vérifier leur état civil et leur âge.

Cependant, Les justificatifs diffèrent selon le statut des bénéficiaires :

- Personnes en grande difficulté : Copie soit de l'attestation CAF, soit de l'attestation Pôle Emploi (ARE ou ASS).
- Demandeurs d'emploi : Copie de l'attestation d'inscription à Pôle Emploi.
- Gérants d'entreprise : Copie de l'inscription au Centre des formalités des entreprises (CFE), ou copie extrait K/bis, ou fiche Insee, justifiant l'existence de l'entreprise.

Ces pièces sont recevables et en mesures d'être auditées

Le porteur de projet a-t-il pris les dispositions nécessaires et suffisantes pour assurer la collecte et le suivi des données liées aux participants ?

Oui

Précisez

 Pour pouvoir répondre à cette question, veuillez vous rapprocher du porteur de projet si besoin.

Le porteur de projet indique que la collecte et le suivi des données des participants sont assurés par :

- * Une personne en charge de l'accueil (0.18 ETP) :

Elle accueille et oriente chaque personne qui demande à bénéficier d'un prêt d'honneur. A ce titre, elle vérifie leur éligibilité, en communiquant la liste des pièces à fournir et en remettant une fiche de renseignements à compléter qui suivra le bénéficiaire durant tout son parcours.

La fiche de renseignements permet à la personne en charge de l'accueil de saisir les éléments sur la base de données nationale du réseau Initiative France. Base de données qui sert également à alimenter les données liées aux participants dans « Ma Démarche FSE ».

- * Une assistante administrative et de communication (0.19 ETP) :

En charge non seulement, du contrôle et de la vérification des éléments des dossiers des participants qui vont permettre la signature du contrat. Mais aussi, de la présentation du processus d'accompagnement post-financement et des premiers conseils pour un bon démarrage de l'activité de tout nouvel entrepreneur.

Quel est le public éligible visé par le projet ?

1054

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019
Entrepreneurs, chefs d'entreprise et indépendants
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

- | | | |
|---|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> Bénéficiaires des minimas sociaux | <input checked="" type="checkbox"/> Demandeurs d'emploi | <input checked="" type="checkbox"/> Entrepreneurs, chefs d'entreprise et indépendants |
| <input checked="" type="checkbox"/> Femmes | <input checked="" type="checkbox"/> Habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville | <input checked="" type="checkbox"/> Jeunes (moins de 30 ans) |
| <input type="checkbox"/> Migrants | <input type="checkbox"/> NEET | <input checked="" type="checkbox"/> Personnes en situation de handicap |
| <input checked="" type="checkbox"/> Peu qualifiés (niveau V et infra V) | <input type="checkbox"/> Public sous main de justice | <input checked="" type="checkbox"/> Salariés |
| <input checked="" type="checkbox"/> Seniors (plus de 54 ans) | <input type="checkbox"/> Autre | |

Examen du projet au regard de la réglementation sur les aides d'Etat

i Se référer à la [notice sur la réglementation sur les aides d'Etat](#) pour renseigner cette partie : 

L'activité est-elle économique au sens du droit de la concurrence ?

Oui

Justifiez

L'activité d'Initiative Réunion présentée dans cette demande de subvention peut être considérée comme activité économique au sens du droit européen (article 107 §1 TFUE). En effet, elle consiste à fournir un service d'accompagnement et de financement à la création d'entreprise. .

La subvention FSE est-elle susceptible de constituer une aide d'Etat au sens des articles 106 et 107 du TFUE ?

Non

Justifiez

- Vu l'article 107§1 TFUE,

- Vu la Communication de la Commission relative à la notion d'« aide d'Etat » visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, (2016/C 262/01), du 19.07.2016,

- Vu la décision C(2012) 7542 final du 07.11.2012, Jornal da Madeira,

- Vu la décision C(2015) 2793 final du 29.04.2015, Städtische Projektgesellschaft Wirtschaftsbüro Gaarden- Kiel,

- Vu le communiqué de Presse de la Commission européenne, « Aides d'Etat : la Commission fournit des orientations sur les mesures d'aide publiques locales pouvant être accordées sans l'autorisation préalable de la Commission », du 29.04.2015.

Il convient de faire une étude des 5 critères cumulatifs, issus de l'article 107§1 TFUE, qui permettent de qualifier si une subvention relève du régime d'aide d'état :

L'aide est allouée à une entreprise : le droit européen définissant l'entreprise comme une entité exerçant une activité économique, comme démontré ci-dessus, Initiative Réunion peut être ainsi considérée comme tel. Ce critère est donc bien rempli

L'aide est sélective : l'aide est octroyée à la discrétion du service instructeur, elle est bien sélective. Ce critère est donc bien rempli

L'aide est publique : Des avantages octroyés par des organismes publics ou privés peuvent constituer une aide d'Etat, lorsqu'ils sont financés par des

« ressources d'Etat ». Le financement européen correspond bien à un financement public. Ce critère est donc rempli.

L'aide procure un avantage susceptible de fausser la concurrence : Le financement des activités de l'IRE, procure à l'évidence un avantage aux bénéficiaires, susceptible de provoquer un déséquilibre du marché. Ce critère est donc rempli.

L'aide affecte les échanges entre Etats membres : Afin d'évaluer la réalisation ou non de ce critère, il convient de se référer aux nouvelles orientations relatives aux aides d'Etat, notamment à la notion d'activité purement locale.

L'examen de la décision C(2012) 7542 final du 07.11.2012, Journal da Madeira, permet de définir des critères pour qualifier l'affectation ou pas des échanges entre Etats membres. En l'espèce, l'opération de l'IRE n'affecte pas les échanges et ne peut donc pas être qualifiée d'aide d'Etat pour les raisons suivantes :

1. Considérant le point 37 de la décision :

L'IRE appartient au réseau associatif national "Initiative France", offrant ainsi un service d'accompagnement individualisé et de financement à tout porteur de projet de création d'entreprise. Chaque plateforme est au service **d'un territoire**, l'obligeant ainsi à engager leur action **dans une démarche de développement local** en fonction des spécificités, des partenaires et des priorités de ce territoire d'intervention.

2. Considérant les points 39 et 40 de la décision :

Du fait de son ancrage territorial, l'action de l'IRE ne produit **ses effets qu'à un échelon purement local** limité au seul département insulaire de La Réunion. Son **champ d'activité est donc restreint et n'a pas vocation à être étendu hors de ce périmètre territorial**.

3. Considérant le point 42 de la décision :

L'action territoriale de l'IRE **n'a pas vocation à s'étendre ni à concurrencer d'autres prestataires implantés dans d'autres Etats membres**. En l'état actuel des données disponibles, il n'y a pas de preuve d'investissement étranger sur le territoire réunionnais concernant le marché du conseil à la création d'entreprise, probablement en raison de la situation géographique de l'île et de l'étroitesse de ce marché. Compte-tenu de son isolement géographique, de son champ d'action territorialement limité et de la typologie du public visé (la majorité des participants éprouve des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, exclue ou marginalisée par le système bancaire classique), le projet de l'association est **donc peu susceptible d'attirer des prestataires d'autres Etats membres, d'affecter les échanges entre Etats membres ou même d'attirer des clients en provenance de ces mêmes Etats**. Il est d'ailleurs impossible pour le service instructeur de prouver aujourd'hui que le projet affecterait ces échanges. Comme il est rappelé dans le considérant n° 195 de la Communication de l'Union européenne 2016/262/01, **une affectation des échanges entre les Etats membres ne peut être purement hypothétique ou présumée**.

Au regard du cinquième critère qui n'est pas rempli, en raison **du caractère purement local de ses activités, cette opération doit être considérée comme n'affectant pas les échanges entre Etats membres**.

Dès lors, l'aide octroyée ne constitue pas une aide d'Etat.

Analyse de l'existence éventuelle de bénéficiaires tiers

Le bénéficiaire a-t-il correctement analysé l'existence éventuelle de bénéficiaires tiers de l'aide ?

Oui

Justifiez

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

des prestations offertes par l'IRE et du
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

Il n'existe pas de bénéficiaire tiers au vu de la typologie spécifique du public visé, de la nature et du périmètre territorial limité dans lequel est mise en œuvre cette opération.

Par ailleurs, le porteur précise que les entreprises bénéficiaires peuvent solliciter directement des aides publiques dans le cadre du règlement de minimis n° 1407/2013. Elles sont informées de cette possibilité dans le contrat de prêt d'honneur, et de leurs obligations d'information.

Viabilité financière

La structure bénéficiaire a-t-elle, selon vous, la capacité financière suffisante pour porter le projet ?

Oui

Justifiez

Après étude du bilan de l'exercice clos au 31/12/2018 et du rapport du commissaire aux comptes en date du 25 avril 2019, il ressort que :

En 2018, le résultat net comptable déficitaire à - 190 824 euros pour un total de produits d'exploitation de 1 725 620 €, représente 11.05 % du résultat d'exploitation. Cependant en 2017, le résultat net comptable était déficitaire à - 417 838 euros, soit 25.50 % du résultat d'exploitation.

Il est donc constaté que, la situation tend vers une évolution favorable par rapport à 2017, et que la capacité financière à la mise en œuvre de l'opération est avérée. Bien que les fonds des deux opérations précédentes n'aient pas encore été intégralement versés.

Le retard pris dans le versement des subventions FSE a été de nature à dégrader la trésorerie de la structure ; situation qui s'est depuis améliorée au regard d'une part du versement du solde de l'opération 2016 d'un montant de 115 366.18 € intervenu le 26 /04/ 2019 et, d'autre part du versement prochain du solde de l'opération 2017 d'un montant de 46 145.40 €. Ceci, sous réserve de validation des dépenses par l'autorité de certification.

Enfin, à ce stade de l'instruction, l'IRE a déjà dû avancer les fonds nécessaires pour les huit premiers mois de la présente opération. Ceci démontre sa capacité à mettre en œuvre cette opération, à l'instar de la pratique déjà observée à l'occasion des précédents projets.

Par ailleurs, le rapport du commissaire aux comptes pour l'exercice clos au 31/12/2018 fait état de comptes annuels réguliers et sincères qui donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de l'établissement à la fin de cet exercice. Le commissaire aux comptes n'a pas d'observation à formuler.

Au vu de ces éléments, le service instructeur en déduit que l'IRE semble avoir la capacité financière pour porter le projet.

Moyens humains affectés au suivi administratif du projet

Le porteur de projet dispose-t-il des moyens nécessaires pour répondre aux obligations liées à la gestion et au contrôle du projet ?

Oui

Justifiez

Le porteur de projet précise qu'il a affecté deux salariés (1 ETP) au suivi administratif de son opération :

- 1 comptable (0.81 ETP)

La comptable saisit et contrôle ainsi la comptabilité analytique des opérations liées aux actions 1 et 2 cofinancées par le FSE.

- 1 responsable de la communication et de l'administratif (0.19 ETP)

La responsable de la communication et de l'administratif élabore et vérifie les éléments permettant la bonne conduite du programme financé par le FSE, et notamment les pièces demandées dans le cadre du contrôle de service fait. Elle collecte et saisit en ligne, les pièces des participants nécessaires au contrôle

Le document joint par le porteur concernant l'expérience et le niveau de diplômes de ces salariés permet d'observer que leurs profils sont adaptés aux postes qu'elles occupent.

Les moyens humains engagés pour assurer la gestion et le contrôle du projet sont qualitativement et quantitativement cohérents.

Les modalités de suivi financier du projet sont-elles appropriées (capacité du porteur de dépenses et les ressources liées au projet) ?

Oui

Par quel moyen ?

Systeme de comptabilité distinct (analytique)

Précisions complémentaires éventuelles

Le porteur de projet indique que le suivi financier des dépenses et des ressources est réalisé par un Expert-Comptable. Celui-ci retraite de façon analytique en fonction des temps passés les dépenses et les ressources à affecter en fonction des différents dispositifs.

Ainsi, un tableau analytique des dépenses et des ressources par dispositif est donc intégré au bilan.

Publicité du cofinancement par le FSE

Les dispositions prises par le porteur pour respecter les obligations européennes en matière de publicité vous semblent-elles conformes ?

Oui

Justifiez

Afin de respecter ses obligations européennes en matière de publicité, le porteur de projet déclare que :

1. Le logo de l'Union Européenne apparaît sur tous les supports de communication de l'association. Les affiches A2, qui ont été faites par le réseau Initiative France ont respecté la charte obligatoire liée au FSE. Les nouvelles signalétiques qui sont apposées dans les locaux, contiennent bien les mentions "Ce projet est cofinancé par l'Union Européenne. L'Europe s'engage à la Réunion avec le Fonds social Européen" ainsi que le logo "L'Europe s'engage à La Réunion avec le FSE". La signalétique est placée également en dehors du bâtiment, avec les mêmes mentions. Les diapositives de présentation de la plateforme sont également concernées et les mentions apparaissent déjà.
2. Une affiche A3, portant le logo "L'Europe s'engage à La Réunion avec le FSE" été apposée dans le bâtiment. Cette dernière précise les actions d'Initiative Réunion et le soutien financier de l'Europe. Elle également visible dans les bureaux d'accueil et de direction où se retrouvent les porteurs de projet et les différents partenaires.
3. Un bloc d'information est visible sur la page d'accueil du site internet: www.initiative-reunion.fr. Ce dernier renvoie vers une page de présentation du FSE à la Réunion et d'un lien vers le site officiel www.fse.gouv.fr. Le logo "L'Europe s'engage à la Réunion" est présent sur toutes les pages du site internet et apparaît en haut de la page.
4. Les bénéficiaires sont informés directement du soutien de l'Union Européenne dès le départ du processus, par divers supports : notamment des plaquettes de présentation et des flyers. Dans le dossier de demande de prêts signé par le bénéficiaire se trouvent, une page présentant le programme FSE, ainsi qu'une fiche de suivi d'entretien signées par l'entrepreneur et sur lesquelles figurent les logos.

Le service instructeur considère que les mesures prises par le porteur de projet en matière de publicité du FSE sont appropriées

Modalités de suivi des réalisations du projet

Les unités de mesure pour attester de la réalisation du projet vous paraissent-elles appropriées ?

Oui

Justifiez

Pour l'action 1, l'unité de mesure pour attester de la réalisation du projet est:

Nombre de porteurs de projets accompagnés et validés en comité : 110

La réalisation de l'opération est le total de personnes dont la demande de financement a été présentée entre le 01 janvier 2019 et le 31 décembre 2019 devant le comité d'agrément d'Initiative Réunion qui est chargé de statuer sur l'octroi du prêt d'honneur.

Le financement des projets est réalisé au cours des comités d'agrément, le projet doit être obligatoirement présenté à 1 comité et validé par au moins 5 membres présents.

Pour l'action 2, l'unité de mesure pour attester de la réalisation du projet est:

Nombre d'entreprises suivies post financement

Le suivi concerne les entreprises ayant bénéficié d'un financement dans l'année en cours ou dans les années précédentes. Le suivi des porteurs de projet est réalisé sur toute la durée du remboursement du prêt (durée maximale 5 ans). L'accompagnement d'une entreprise est justifié par au minimum 1 entretien individuel réalisé par an.

Les différentes étapes liées au processus d'accompagnement depuis l'accueil jusqu'au suivi post-financement sont clairement identifiables dans le système d'information interne (Initiative performance 2.0). Cela permet de retracer l'évolution du dossier, et l'enregistrement des entretiens et les travaux réalisés sur le dossier.

L'unité de mesure est appropriée et conforme au volet A de la fiche action 2.13

Les justificatifs prévus pour la réalisation du projet vous paraissent-ils corrects et suffisants ?

Oui

Justifiez

Les justificatifs prévus pour vérifier la réalisation du projet se trouvent dans le dossier incluant la fiche d'accueil, qui tient lieu de feuille d'émargements des rendez-vous de suivi .

Action 1 : la fiche de décision du comité de prêt

Action 2 : Le contrat de suivi post-financement signé et les obligations de celui -ci

Ces justificatifs semblent suffisants à permettre de justifier de la réalisation du projet.

Analyse des actions composant le projet

Les actions sont-elles cohérentes par rapport au projet global ?

Oui

Justifiez

L'IRE membre du réseau national "Initiative France", qu'elle représente sur le territoire réunionnais est une association de type loi 1901 créée en 2012 qui ambitionne de contribuer fortement à l'économie locale. Elle s'inscrit dans le champ de l'accompagnement et du financement à la création, à la reprise et au développement des entreprises à La Réunion. Elle s'adresse aux publics en difficulté qui éprouvent des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, en priorité aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minimas sociaux afin de les accompagner dans leurs projets d'activité et de favoriser la pérennité des entreprises financées en rendant les entrepreneurs autonomes.

Les deux actions proposées dans le présent projet sont conformes à l'objet social de l'IRE et permettent un accompagnement global des bénéficiaires ante et post-financement.

Sur le plan qualitatif, les moyens humains affectés à la mise en œuvre opérationnelle des actions sont-ils adaptés au regard des objectifs du projet ?

Oui

Justifiez

Ainsi qu'en atteste le document transmis par le porteur de projet, les qualifications des personnes destinées à la mise en œuvre opérationnelle est bien en adéquation avec la finalité du projet, soit une équipe composée de 5 chargés de mission (dont 1 non valorisé au titre du plan de financement) dont les missions sont précisées dans la demande de subvention.

Les niveaux de diplômes, les années d'expérience sur le dispositif d'accompagnement et de suivi des entreprises en développement, permettent d'attester de leur expertise professionnelle.

Les moyens humains affectés à la mise en œuvre opérationnelle de l'opération semblent adaptés sur le plan qualitatif dans le domaine .

Les effectifs affectés à la mise en œuvre opérationnelle des actions sont-ils proportionnés au regard des objectifs du projet ?

Oui

Justifiez

Les moyens humains valorisés dans ce projet sont bien strictement nécessaires à sa réalisation

- Les 4 chargés de mission valorisés dans le plan de financement, interviennent sur les deux actions :

3.16 ETP au total (soit 2.22 ETP action n°1 ; 0.94 ETP action n°2).

Chacun à un arrondissement de l'île qui lui est dédié (Nord, Sud, Est et Ouest). Forts d'une expérience moyenne de 20 ans pour certains, dans le domaine de l'accompagnement, le financement et le suivi des entrepreneurs. Ils sont notamment chargés de la structuration et du montage du plan de financement, de l'organisation administrative et comptable ainsi que l'intermédiation bancaire.

- Exclusivement sur l'action n°1 :

1 personne en charge de l'accueil et de l'orientation des porteurs de projets ainsi que de la présentation des dispositifs de l'association et du processus d'accompagnement soit 0.18 ETP.

- Exclusivement sur l'action n°2 :

*1 responsable de la communication en charge de la présentation au bénéficiaire du processus d'accompagnement post-financement et des premiers conseils au démarrage 0.19 ETP.

*1 chargé de mission recouvrement en charge de s'assurer du bon remboursement des prêts d'honneur octroyés et peut être amené à conseiller les entrepreneurs, au même titre que les chargés de mission, sur le suivi financier et la capacité de remboursement 0.87 ETP.

Soit au total : 4.40 ETP

Les moyens humains engagés pour assurer la gestion et le contrôle du projet sont donc vérifiés.

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

 SLO

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

Le projet implique-t-il l'achat de fournitures et / ou services (dont prestations) imputés à des dépenses directes ?

Non

Synthèse

Montant du financement FSE sollicité	231 874,46 €
Coût total prévisionnel du projet	289 854,46 €

Les dépenses présentées sont-elles éligibles au regard de leur nature ?

Oui

Les dépenses comptabilisées dans le plan de financement sont-elles liées et nécessaires au projet ?

Oui

Les dépenses prévisionnelles ont-elles été établies sur des bases réalistes et raisonnables ?

Oui

Justifiez

L'ensemble des dépenses prévisionnelles est établi sur des bases réalistes et raisonnables.

En effet, les dépenses directes de personnel (207 038.90 euros) sont fondées sur le coefficient d'affectation de chacun des personnels à l'opération cofinancée par le FSE et, sont sensiblement similaires à celui conventionné à l'occasion de l'opération précédente. Il est à noter qu'un nouveau salarié est valorisé sur l'opération à compter du 01/08/2019

La clé de répartition (56.55%) utilisée pour le calcul des dépenses directes de fonctionnement, est appropriée et repose sur le ratio suivant : nombre d'heures affectées à l'opération par rapport au nombre d'heures totales travaillées au sein de la structure.

S'agissant des dépenses indirectes, leur mention a été intégrée dans les dépenses de fonctionnement car l'outil de gestion "Ma Démarche FSE" ne permet pas de les ventiler ailleurs.

Y a-t-il des dépenses éligibles pour lesquelles la justification vous paraît trop complexe et qui nécessiterait d'être écartées du plan de financement ?

Non

Confirmez-vous le caractère direct des dépenses valorisées comme telles ?

Oui

La ventilation des dépenses directes éligibles entre les différents postes est-elle correcte ?

Oui

Les taux d'affectation appliqués aux dépenses directes de personnel sont-ils pertinents ?

Oui

Justifiez

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

La nature du coefficient d'affectation appliquée aux dépenses directes de personnels est la suivante :

Temps travaillé sur le projet par le salarié concerné / temps total de ce salarié

Il est constaté que le numérateur et le dénominateur reflètent bien la quotité de temps affectée aux salariés sur le projet.

Le taux d'affectation appliqué aux dépenses directes de personnels est donc pertinent.

Quel est le taux forfaitaire choisi par le porteur dans le cadre du projet ?

Taux forfaitaire de 40% (sur dépenses de personnel)

Au vu des éléments dont vous disposez, le taux forfaitaire choisi par le porteur vous paraît-il justifié ?

Oui

Justifiez

Selon les dispositions reprises dans la fiche action dans le cadre duquel s'inscrit le projet, l'option de coût simplifié est prévue d'une part aux articles 67 et 68 du règlement UE n°1303/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et, d'autre part aux articles 14§1 et 14§2 du règlement UE n°1304/2013 du Parlement Européen et du Conseil du 17 décembre 2013.

La totalité des dépenses prévisionnelles présentées dans cette opération s'élève au réel à 289 997.75 euros.

L'application du forfait à 15% aboutirait à un coût total éligible d'un montant de 321 053.59 euros.

L'application du forfait de 40% montre que le coût total éligible serait de 289 854.46 euros.

Au regard de la structuration des coûts de l'opération, notamment du risque de sur-financement en cas d'application du forfait à 15 % ainsi que du poids représenté par les dépenses directes de personnel, il y a donc lieu de recourir au forfait à 40% des dépenses directes de personnel pour déterminer le montant des coûts restants.

Le forfait à 40% est donc justifié.

Dépenses directes de personnel

En ce qui concerne les salariés affectés à plein temps, disposent-ils d'une lettre de mission, d'une fiche de poste ou d'un contrat de travail attestant que la totalité de leur temps de travail est consacré au projet ?

Non

Justifiez

Pas de salariés à plein temps

Souhaitez-vous demander des modifications au porteur de projet ?

Non

En ce qui concerne les salariés affectés partiellement à la réalisation du projet, le suivi des temps mobilisés pour réaliser les actions est-il conforme aux obligations de suivi en la matière ?

Oui

Justifiez

L'instructeur sollicitera éventuellement le porteur pour avoir les éléments lui permettant de justifier sa réponse.

L'association dispose depuis cette année 2019 d'un logiciel de suivi du temps passé intégré à un agenda en ligne. Celui ci permet d'affecter les heures en fonction des dispositifs suivant un code couleur approprié.

La fiche de temps de chacun des salariés est extraite de ce logiciel, retraçant automatiquement les heures travaillées par jour par salarié dont le temps affecté sur les actions co-financées par le FSE.

La fiche de temps est signée par chaque salarié et son supérieur hiérarchique

Il est donc constaté que le suivi des temps mobilisés pour réaliser les actions est conforme aux obligations de suivi en la matière

Confirmez-vous le statut public ou privé renseigné par le porteur de projet ? Dans la négative, la demande doit être modifiée par le porteur ainsi que sa fiche organisme le cas échéant.

Oui

Cofinancements

Les attestations des cofinanceurs (ex : convention, lettre d'intention, etc.) sont-elles fournies au moment du dépôt de la demande ?

Non

Dans le cas où la demande présente un ou des cofinancements externes qui ne couvrent pas la même période d'exécution, ni la même assiette de dépenses éligibles, le mode de calcul de la quote-part présenté par le porteur vous paraît-il pertinent ?

Oui

Justifiez (au regard d'un précédent subventionnement par exemple ou d'informations à votre disposition)

Les cofinancements externes couvrent la même période d'exécution.

Il est constaté que le mode de calcul de la quote-part présenté par le porteur de projet est pertinent.

Si les dépenses de personnel intègrent des rémunérations de personnels en contrats aidés, les subventions versées au porteur de projet pour le financement de ces contrats sont-elles bien déclarées en ressources ?

Pas de contrat aidé

A partir de l'analyse du compte de résultats, estimez-vous que l'ensemble des ressources du projet ont été valorisées en tout ou partie dans le plan de financement ?

Non

Justifiez

Merci de modifier le montant d'affectation des dépenses pour frais de transport (erreur de calcul).

Vous avez souhaité demander des modifications au porteur de projet :

Version 1, demandé le 21/08/2019 :

*

Quels sont les compléments apportés par le porteur ?

L'ensemble des contreparties obtenues ou à venir, concourant à la réalisation de l'opération, ont bien été comptabilisées et bien prises en compte dans le plan de financement pour le calcul du montant de FSE mobilisable.

Les ressources valorisées sont bien conformes au plan de financement de la fiche action 2.13, soit :

- 80 % de Fonds Social Européen
- 10% de financement public - Région
- 10% de financement public - Département

Le service instructeur constate que les actions présentées dans ce dossier font l'objet d'une demande de financement FSE à hauteur de 80% et d'un financement public à hauteur de 20% (10% Région ; 10 % Département).

Les ressources valorisées dans le plan de financement sont ainsi affectées exclusivement au projet.

Ces mesures vous paraissent-elles appropriées et satisfaisantes ?

Oui

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

Participation du FSE

Montant du financement FSE sollicité	231 874,46 €
Coût total prévisionnel éligible du projet	289 854,46 €
Taux d'intervention	80,00 %
Montant du soutien public pour le projet	289 854,46 €

Avance

Au regard de la nature du projet et de la structure qui porte le projet, une avance pourrait-elle être justifiée ?

Oui

Précisez

Le versement d'une avance sera effectué sous réserve de disponibilité de la trésorerie.

Quel est le montant de l'avance proposé ? 115 937,23 € **ce qui représente 50.00 % de la subvention FSE.**

Autres coûts restants

	Autres coûts restants	
	Année 1 - 2019	Total
Dépenses directes de personnel x 40%	82 815,56 €	82 815,56 €

Coût total éligible

	Autres coûts restants	
	Année 1 - 2019	Total
Dépenses directes de personnel	207 038,90 €	207 038,90 €
Coûts restants	82 815,56 €	82 815,56 €
Total	289 854,46 €	289 854,46 €

Tableau des ressources prévisionnelles

Numéro de référence	Financeurs	Année 1 - 2019		Total	
	1. Fonds européens	231 874,46 €	80,00 %	231 874,46 €	80,00 %
RES5	FSE	231 874,46 €	80,00 %	231 874,46 €	80,00 %
	2. Financements publics nationaux	57 980,00 €	20,00 %	57 980,00 €	20,00 %
RES3	Conseil Régional de la Réunion - Région / La Réunion	28 990,00 €	10,00 %	28 990,00 €	10,00 %
RES4	Conseil Départemental de la Réunion - Département / La Réunion	28 990,00 €	10,00 %	28 990,00 €	10,00 %
	Sous total : montant du soutien public (1+2)	289 854,46 €	100,00 %	289 854,46 €	100,00 %
	3. Financements privés nationaux	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
	4. Autofinancement	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
RES1	Autofinancement public	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
RES2	Autofinancement privé	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
	5. Contributions de tiers	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
	6. Contributions en nature	0,00 €	0,00 %	0,00 €	0,00 %
	Total des ressources (1+2+3+4+5+6)	289 854,46 €		289 854,46 €	

Contrôle du double financement

Liste des demandes déposées par l'organisme bénéficiaire

N° SIRET	Organisme	N° Opération	Intitulé de l'opération	Programme opérationnel	Région	Service gestionnaire	Coût global	Date de début	Date de fin
39047956600049	initiative reunion	201800313	Accompagnement et financement à la création, reprise et au développement des entreprises	PO réunion	Réunion	DIECCTE - Réunion MARRE Hélène helene.marre@dieccte.gouv.fr	288 841,90	01/01/2018	31/12/2018
39047956600049	initiative reunion entreprendre	201602198	Accompagnement et financement à la création, reprise et au développement des entreprises	PO réunion	Réunion	DIECCTE - Réunion MARRE Hélène helene.marre@dieccte.gouv.fr	288 415,06	01/01/2016	31/12/2016
39047956600049	Initiative Reunion Entreprendre	201503605	Accompagnement et financement à la création, reprise et au développement des entreprises	PO réunion	Réunion	DIECCTE - Réunion jean-marc.cornuau@dieccte.gouv.fr	288 419,40	01/01/2015	31/12/2015
39047956600049	initiative reunion entreprendre	201701072	Accompagnement et financement à la création, reprise et au développement des entreprises	PO réunion	Réunion	DIECCTE - Réunion ESCOLANO Caroline caroline.escolano@dieccte.gouv.fr	288 419,99	01/01/2017	31/12/2017

Une ou plusieurs demandes de financement ont déjà été déposées par le porteur de projet, avez-vous vérifié que les mêmes assiettes de dépenses n'ont pas été présentées par ailleurs à un cofinancement FSE ?

Oui

Détaillez la portée des vérifications opérées

Aucun double financement n'a été décelé car le financement de la présente opération 201804384 porte sur une opération réalisée sur la période du 01/01/2019 au 31/12/2019.

Les quatre autres dossiers déposés par l'IRE - 201503605 ; 201602198 ; 201701072 ; 201800313 - se déroulent en dehors de notre période de réalisation.

Tout risque éventuel de double financement est donc écarté.

Avez vous identifié un double financement ?

Non

Présentation résumée de l'opération retenue

Préciser ici l'objectif visé par l'opération.

Bien que La Réunion compte environ 50 000 entreprises, dont plus de 37 000 dans les services (commerce, transports, hébergement et restauration) soit plus de 80% des créations d'entreprises et près de 40% des emplois, le marché du travail réunionnais présente un paradoxe.

Près de 30% des réunionnais sont bénéficiaires d'une aide sociale, notamment le RSA contre 8% au niveau national. De plus, le taux de pauvreté est de 49 % de la population à La Réunion alors qu'il est de 14% en métropole. Ces chiffres démontrent les enjeux et défis à relever en matière de développement économique, d'emploi et d'action sociale.

Dans ce cadre, Initiative Réunion Entreprendre (IRE) s'inscrit dans le champ de l'accompagnement et du financement à la création, à la reprise et au développement des entreprises à La Réunion.

L'IRE membre du réseau national "Initiative France", qu'elle représente sur le territoire réunionnais est une association de type loi 1901 créée en 2012 qui ambitionne de contribuer fortement à l'économie locale.

Elle s'adresse aux publics en difficulté éprouvant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, en priorité aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minimas sociaux afin de les accompagner dans leurs projets d'activité et de favoriser la pérennité des entreprises financées en rendant les entrepreneurs autonomes.

Un accompagnement global, vise à favoriser la viabilité et la pérennité des entreprises suivies

Ainsi, IRE apporte sur le projet, son expertise autant dans le domaine de la gestion financière que celui de la technique notamment sur la structuration et le montage du plan de financement, la stratégie commerciale et l'organisation administrative et comptable. Elle sensibilise les porteurs de projet à la culture entrepreneuriale en veillant à ce qu'ils identifient les risques et les obstacles ante et post-crédation afin de mieux y remédier.

Quant au financement, un prêt d'honneur à taux zéro est proposé par IRE, aux projets sélectionnés sans exigence de garantie personnelle des bénéficiaires.

L'octroi du prêt au nom du chef d'entreprise et non à celui de l'entreprise permet une augmentation de ses fonds propres. Ainsi, par la suite, la personne peut mobiliser un prêt bancaire complémentaire auprès des établissements bancaires classiques.

Objectifs du projet

L'objectif principal de ce projet est de soutenir le développement de la création d'activités et d'emploi par les publics en difficulté en priorité demandeurs d'emploi et bénéficiaires de minima sociaux ou toute personne freinée dans sa liberté d'entreprendre du fait de sa situation sociale ou de son manque de fonds propres.

Aussi, Initiative Réunion s'adresse prioritairement aux porteurs de projets considérées « à risque » par les banques notamment du fait d'absence de garantie, de manque de solvabilité ou de fonds propres, afin de parvenir à leur octroyer un prêt d'honneur à taux zéro et sans exiger de garantie.

Le financement des porteurs de projet par l'IRE, qui pallie l'insolvabilité des personnes souhaitant créer ou développer une entreprise, permet de lever les freins financiers et de les rendre crédibles auprès des banques en vue de l'obtention d'un prêt bancaire plus important.

L'action d'IRE se poursuit par un accompagnement post financement des bénéficiaires, pendant toute la durée du remboursement du prêt d'honneur, qui consiste en un appui technique et des conseils appropriés afin de consolider l'activité et de la pérenniser.

La présente opération, dont la période de réalisation est comprise entre le 01 janvier et le 31 décembre 2019, se rattache au volet A de la Fiche-Action 2.13.

Principales actions, moyens prévus et modalités de mises en œuvre

L'opération comprend deux actions qui s'inscrivent dans le cadre du volet A de la Fiche Action 2.13 et s'intitulent respectivement « Finalisation de projet, expertise, structuration financière et financement » (Action 1) et « Post-financement : appui au démarrage et au développement » (Action 2)

Moyens Prévus

Afin de mener à bien son opération l'IRE a prévu d'affecter les moyens humains suivants :

Suivi administratif

1 comptable

1 responsable de communication et de l'administratif

Moyens humains opérationnels

4 chargés de mission

Chacun à un arrondissement de l'île qui lui est dédié (Nord, Sud, Est et Ouest). Forts d'une expérience moyenne de 20 ans pour certains, dans le domaine de l'accompagnement, le financement et le suivi des entrepreneurs. Ils sont notamment chargés de la structuration et du montage du plan de financement, de l'organisation administrative et comptable ainsi que l'intermédiation bancaire.

De plus une personne est en charge de l'accueil et de l'orientation des porteurs de projets ; une responsable de la communication est chargée de l'accompagnement post-financement et un chargé du recouvrement qui s'assure du bon remboursement des prêts d'honneur octroyés.

Modalités de mise en œuvre

L'opération comprend deux actions qui s'inscrivent dans le cadre du volet A de la Fiche Action 2.13

Action n° 1 "Finalisation de projet, expertise, structuration financière et financement"

Qui se compose des parcours :

Ante-crédation : accueil et aide au montage de dossiers des porteurs de projet

Financement, expertise et structuration financière

Il s'agit de finaliser techniquement le projet au travers d'entretiens individuels. Afin d'obtenir un financement le porteur de projet doit s'approprier tous les aspects fondamentaux nécessaires à la création d'entreprise notamment le montage du plan de financement ; l'élaboration de la stratégie commerciale ; l'initiation à la gestion financière, administrative et comptable.

L'IRE en lien avec le porteur, analyse les forces et faiblesses du projet et examine les besoins et difficultés afin de mettre en place un plan d'accompagnement si besoin, ainsi que de structurer un plan de financement.

De plus, elle accompagne le bénéficiaire dans sa démarche de recherche de financements notamment dans sa demande de prêt d'honneur à taux zéro. L'IRE dispose de quatre fonds de prêts d'honneur spécifiques permettant de financer des entrepreneurs selon le profil de leur entreprise: prêt d'honneur "création", prêt d'honneur "reprise/transmission", prêt d'honneur "innovation", prêt d'honneur "croissance".

Le porteur présente son projet devant les membres du comité d'engagement d'Initiative Réunion, constitué de chefs d'entreprise, de représentants issus du monde économique et du secteur bancaire. La décision du comité est formulée le jour même et revêt trois formes : Accord qui permet au porteur de projet de poursuivre ses démarches auprès des autres financeurs notamment les banques ; ajournement ; refus.

Cette première action comprend les activités suivantes

- Evaluation de la faisabilité et de la viabilité du projet ;
- Structuration du projet en fonction des éléments du marché ;
- Réalisation des outils de prévisions financières ;

- Préparation de l'entretien à partir du dossier remis ;
- Etude et analyse du dossier avec le créateur, voire visite sur site ;
- Montage du dossier dans la base informatique de l'IRE ;
- Elaboration du montage financier ;
- Préparation et réunion du comité de prêt ;
- Démarches post-comité (Intermédiation bancaire ...)
- Signature du contrat de prêt (Préparation et lecture du contrat de prêt, vérification des pièces, lecture du contrat d'assurance...)
- Décaissement du prêt d'honneur et mise en œuvre de sa gestion

Action n° 2 "Post-financement : appui au démarrage et au développement"

Suivi post-crédation : vers une autonomie renforcée du porteur de projet dans sa gestion administrative, financière, comptable et commerciale de l'entreprise.

Le suivi post financement se décline en deux étapes

Appui au démarrage de l'entreprise : cette phase débute avec un premier entretien durant lequel seront présentés les modalités d'accompagnement d'Initiative Réunion ainsi que les outils nécessaires au bon fonctionnement de cet accompagnement

Appui au développement : il s'agit de la mise en œuvre d'analyses périodiques de l'entreprise, afin de détecter rapidement les difficultés que rencontrent le chef d'entreprise et de déterminer avec lui les axes de progrès qui lui permettront de consolider son activité

Cet accompagnement qui s'effectue à distance ou en présentiel, se concrétise par des conseils, la mise en place de tableaux de bord et le suivi des éléments financiers de l'entreprise

Les comptes rendus d'entretien sont renseignés dans le système d'information de la structure. Le suivi post-financement se déroule sur une durée maximale de cinq ans

Publics cibles

Public prioritaire : les demandeurs d'emploi, les bénéficiaires des minimas sociaux et les jeunes de 18 à 25 ans en grande difficulté sociale.

Autres publics : toute personne ayant un projet de création, de développement, de reprise et de transmission d'activité.

Résultats attendus

L'opération sera évaluée sur les résultats suivants

Indicateur de réalisation

Nombre de participants entrant dans la mesure : 110

Indicateur de résultat

Nombre de créations d'entreprise : 50 (58 créations en 2018)

Taux de pérennité des entreprises à 3 ans : 70%

Calendrier de réalisation

L'action se déroule sur la période allant du 01/01/2019 au 31/12/2019

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

The logo for SLO (Service Local de l'Observatoire) is located in the top right corner. It consists of the letters 'SLO' in a bold, blue, sans-serif font, with a stylized blue wave or underline beneath the letters.

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0746-DE

Présenter le(s) service(s) sollicité(s), les motifs de leur saisine et leurs avis de manière synthétique

Aucun élément dans la liste

Observations complémentaires du service instructeur sur le projet

Pas d'observations

Eventuel complément d'information du service instructeur :

L'instruction a-t-elle été externalisée ?

Non

Après examen du dossier, l'instructeur se prononce comme suit sur la demande de financement FSE

Avis favorable

Cet avis est motivé par les considérations suivantes. Emettre un avis en opportunité.

Dans le cas d'une proposition d'avis défavorable, expliciter, au regard notamment des conclusions de l'analyse du projet et du plan de financement ou de l'avis de(s) service(s) associé(s).

L'IRE membre du réseau national "Initiative France", qu'elle représente sur le territoire réunionnais est une association de type loi 1901 créée en 2012 qui ambitionne de contribuer fortement à l'économie locale.

L'objectif principal de ce projet est de soutenir le développement de la création d'activités et d'emploi par les publics en difficulté en priorité demandeurs d'emploi et bénéficiaires de minima sociaux ou toute personne freinée dans sa liberté d'entreprendre du fait de sa non éligibilité aux prêts bancaires.

Aussi, Initiative Réunion s'adresse aux publics en difficulté éprouvant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, en priorité aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minima sociaux afin de les accompagner dans leurs projets d'activité et de favoriser la pérennité des entreprises financées en rendant les entrepreneurs autonomes.

Afin d'optimiser les chances de succès d'un projet, IRE accompagne les porteurs de projet à chaque étape de leur parcours : Depuis le montage du dossier afin de parvenir à leur octroyer un prêt d'honneur à taux zéro, sans garantie personnelle exigée ; au développement de l'activité dans le cadre d'un suivi post-financement destiné à lever les risques ultérieurs et sécuriser la situation financière des créateurs d'entreprises.

L'association Initiative Réunion Entreprendre entend encourager le développement de l'emploi par le biais de la création d'entreprise, mais également pérenniser cette activité afin de contribuer au développement économique de la Réunion.

Le taux de survie des entreprises à trois ans, particulièrement élevé pour cette structure (90%) prouve la qualité de l'accompagnement.

De ce fait, le cofinancement par le FSE de cette opération prend tout son sens au regard des attentes de la fiche action 2.13 à laquelle elle se rattache.

Désignation de l'agent instructeur LUCZAK Nadia
Service de l'agent instructeur DIECCTE - Réunion
Désignation de l'agent valideur
Service de l'agent valideur
Fait à Saint Denis
Le 29/08/2019

Présenter le(s) service(s) sollicité(s), les motifs de leur saisine et leurs avis de manière synthétique

Aucun élément dans la liste

Observations complémentaires du service instructeur sur le projet

Pas d'observations

Eventuel complément d'information du service instructeur :

L'instruction a-t-elle été externalisée ?

Non

Après examen du dossier, l'instructeur se prononce comme suit sur la demande de financement FSE

Avis favorable

Cet avis est motivé par les considérations suivantes. Emettre un avis en opportunité.

Dans le cas d'une proposition d'avis défavorable, expliciter, au regard notamment des conclusions de l'analyse du projet et du plan de financement ou de l'avis de(s) service(s) associé(s).

L'IRE membre du réseau national "Initiative France", qu'elle représente sur le territoire réunionnais est une association de type loi 1901 créée en 2012 qui ambitionne de contribuer fortement à l'économie locale.

L'objectif principal de ce projet est de soutenir le développement de la création d'activités et d'emploi par les publics en difficulté en priorité demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minima sociaux ou toute personne freinée dans sa liberté d'entreprendre du fait de sa non éligibilité aux prêts bancaires.

Aussi, Initiative Réunion s'adresse aux publics en difficulté éprouvant des difficultés d'insertion sociale et professionnelle, en priorité aux demandeurs d'emploi et bénéficiaires des minima sociaux afin de les accompagner dans leurs projets d'activité et de favoriser la pérennité des entreprises financées en rendant les entrepreneurs autonomes.

Afin d'optimiser les chances de succès d'un projet, IRE accompagne les porteurs de projet à chaque étape de leur parcours : Depuis le montage du dossier afin de parvenir à leur octroyer un prêt d'honneur à taux zéro, sans garantie personnelle exigée ; au développement de l'activité dans le cadre d'un suivi post-financement destiné à lever les risques ultérieurs et sécuriser la situation financière des créateurs d'entreprises.

L'association Initiative Réunion Entreprendre entend encourager le développement de l'emploi par le biais de la création d'entreprise, mais également pérenniser cette activité afin de contribuer au développement économique de la Réunion.

Le taux de survie des entreprises à trois ans, particulièrement élevé pour cette structure (90%) prouve la qualité de l'accompagnement.

De ce fait, le cofinancement par le FSE de cette opération prend tout son sens au regard des attentes de la fiche action 2.13 à laquelle elle se rattache.

Désignation de l'agent instructeur LUCZAK Nadia
Service de l'agent instructeur DIECCTE - Réunion
Désignation de l'agent valideur MARRE Hélène
Service de l'agent valideur DIECCTE - Réunion
Fait à Saint Denis
Le 29/08/2019



**DELIBERATION N°DCP2019_0747****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PAYET VINCENT
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107161

DISPOSITIF "SOUTIEN AUX ENTREPRISES ARTISANALES DE TAXIS" - EXAMEN DES DEMANDES 2019

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0747
Rapport /DAE / N°107161

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

DISPOSITIF "SOUTIEN AUX ENTREPRISES ARTISANALES DE TAXIS" - EXAMEN DES DEMANDES 2019

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière (DAJM/2016/16) en date du 29 avril 2016 portant délégation au Président de Région pour l'octroi des aides économiques individuelles aux entreprises et aux personnes d'un montant de moins de 23 000 €,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2017_0408 en date du 22 août 2017 approuvant la mise en œuvre d'un dispositif de « soutien aux entreprises artisanales de taxi »,

Vu la délibération N° DCP 2019_0220 en date du 11 juin 2019 validant le nouveau format du cadre d'intervention du dispositif « Soutien aux entreprises artisanales de taxis », avec sa prorogation jusqu'au 30 septembre 2019,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu rapport n° DAE / 107161 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- le champ d'intervention régional renforcé en matière de développement économique par la loi Notre,
- la volonté régionale de soutenir le développement de l'emploi à La Réunion,
- l'adéquation des demandes formulées par les entreprises au cadre d'intervention du dispositif « Soutien aux entreprises artisanales de taxi »,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention de **13 856,83 €** au titre du dispositif « Soutien aux entreprises artisanales de taxi » aux entreprises ci-dessous et répartie comme suit :

Entreprise	Aide Région
PAPAYA Jimmy	1 182,11 €
GERARD Hugo – ABS TAXI SERVICE	601,39 €
ROLLAND CLAUDINE	1 459,95 €
BOYER Jean Yves – TAXI BOYER	1 139,34 €
TILIN Teddy – Le Taxi 12	1 225,87 €
DAMOUR Sandra- Taxi SD	1 391,77 €
CADET Vincent – Taxi Cadet	1 116,73 €
ROBERT Ludovic – TAXI ET TRANSPORT ROBERT	1 350,00 €
KICHENIN CHARLES – Taxi Kichenin	893,92 €
MARTIN Herbert Louis- TAXI MARTIN	749,97 €
AH DAT Fabrice	1 328,63 €
ARLONDON Mathieu	1 417,15 €
TOTAL	13 856,83 €

- d'engager les sommes correspondantes, soit **13 856,83 €**, sur l'Autorisation de Programme P130-0013 « Aide aux taxiteurs » voté au chapitre 906 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **13 856,83 €**, sur l'article fonctionnel 632 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0748****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107087
DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION MOMON LE LA

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0748
Rapport /DAE / N°107087

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION MOMON LE LA

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DAE / 107087 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- que l'économie sociale et solidaire est une action prioritaire de la collectivité,
- que l'insertion sociale et professionnelle des réunionnais constitue une priorité de l'action régionale,
- la volonté de la Région de soutenir les projets relatifs aux Ateliers et Chantiers d'Insertion (ACI),
- la demande du porteur de projet l'Association Momon Papa Lé La,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention d'un montant de **80 000 euros** à l'Association Momon Papa Lé La pour la mise en œuvre de ses actions réparties comme suit :
 - **50 000 euros** pour la partie fonctionnement
 - **30 000 euros** pour la partie investissement
- d'engager la somme de 50 000 euros sur l'autorisation d'engagement « aide animation économique » votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants soit 50 000 euros sur l'article fonctionnel 62 du budget de la Région ;

- d'engager la somme de 30 000 euros sur l'autorisation de programme « aide aux organismes d'animation économique » votée au chapitre 906 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants soit 30 000 euros sur l'article fonctionnel 62 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0749****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107100
DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION AID'A ZOT



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0749
Rapport /DAE / N°107100

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

DEMANDE DE SUBVENTION ASSOCIATION AID'A ZOT

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi du 31 juillet 2014 relative à l'économie sociale et solidaire,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DAE / 107100 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 29 octobre 2019,

Considérant,

- que l'économie sociale et solidaire est une action prioritaire de la collectivité,
- que l'insertion sociale et professionnelle des réunionnais constitue une priorité de l'action régionale,
- la demande du porteur de projet l'Association Aid'A Zot,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention de fonctionnement d'un montant de **35 000 euros** à l'Association Aid'A Zot pour la mise en œuvre de ses actions ;
- d'engager la somme de **35 000 euros** sur l'autorisation d'engagement « aide animation économique » votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants soit **35 000 euros** sur l'article fonctionnel 62 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0750****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107144
ACTUALISATION DU CADRE D'INTERVENTION CHÈQUE PROMOTION TOURISME

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0750
Rapport /DAE / N°107144

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

ACTUALISATION DU CADRE D'INTERVENTION CHÈQUE PROMOTION TOURISME

Vu le Règlement UE n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013, relatif aux aides de minimis,

Vu le règlement UE n° 2019/316 du 21 février 2019 modifiant le règlement n° 1408/2013 du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis dans le secteur de l'agriculture,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière en date du 29 avril 2016 portant délégation au Président de Région pour l'octroi des aides économiques individuelles aux entreprises et aux personnes de moins de 23 000 €,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière Régionale du 19 décembre 2016 portant sur le Schéma Régional de Développement Économique d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2017-0490 du 29 août 2017 approuvant le dispositif d'aide « Chèque Promotion Tourisme » en faveur des Très Petites Entreprises du secteur pour la participation aux salons (inter)nationaux,

Vu le rapport n° DAE / 107144 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 08 octobre 2019,

Considérant,

- que le tourisme est une activité économique essentielle pour le territoire Réunionnais,
- que la Région Réunion a fait du tourisme un axe prioritaire en termes de développement économique dans le cadre de sa nouvelle mandature,
- la nécessité pour les entreprises locales du secteur touristique de conforter et d'accroître leur activité et les emplois générés,
- la volonté de la collectivité régionale de soutenir à cet effet les Très Petites Entreprises dans leurs démarches de promotion de leur activité sur les marchés touristiques nationaux et internationaux, dans le cadre des actions de communication et de promotion conduites en faveur de la destination Réunion,

- la nécessité d'actualiser le cadre d'intervention « Chèque Promotion ~~Tourisme~~ », dans le cadre de la démarche engagée par la Région visant à préparer la certification annuelle des comptes de la collectivité,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le dispositif d'aide « Chèque Promotion Tourisme » en faveur des Très Petites Entreprises, actualisé, joint en annexe, en ramenant néanmoins la date limite de dépôt des dossiers de demande de subvention à 1 mois au minimum avant le démarrage de l'opération, au lieu de 2 mois comme proposé ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs et les démarches y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	Libérez les entreprises, libérez les énergies !
Intitulé du dispositif :	Chèque Promotion Tourisme
Codification :	
Service instructeur :	Service Tourisme
Direction :	Direction des Affaires Économiques
Date(s) d'approbation en CPERMA :	29/08/17

1. RAPPEL DES ORIENTATIONS DE LA COLLECTIVITÉ

De par le caractère insulaire de La Réunion, l'industrie touristique de l'île est largement portée et représentée par un tissu de Très Petites Entreprises (TPE). Évoluant dans un secteur très sensible aux crises, elles sont vulnérables du fait de leur exposition à des risques (économiques, sanitaires et aléas naturels impactant leurs activités), mais aussi en raison de leur capacité très limitée à faire face aux difficultés qu'elles sont susceptibles de rencontrer. Cette vulnérabilité est d'autant plus exacerbée au niveau local qu'il est difficile de créer des réseaux inter-régions, inter-zones, ou internationaux à moindre coût. Les TPE ont en règle générale peu de moyens financiers, humains et matériels, sont moins structurées que les PME, et nécessitent ainsi d'être les bénéficiaires prioritaires de leviers économiques régionaux.

Malgré la hausse de fréquentation touristique enregistrée ces 5 dernières années, avec 534 630 touristes extérieurs en 2018¹, alors que celle-ci était en baisse jusqu'en 2014, les TPE touristiques locales se doivent d'assurer une promotion fiable de leurs produits hors du territoire réunionnais, pour pallier à des crises éventuelles ("crise requin" sur l'ouest, aléas climatiques...), ou encore modérer les freins liés aux tarifs aériens pouvant s'avérer peu attractifs.

Aussi, compte tenu de l'éloignement de La Réunion des grands marchés émetteurs et de la concurrence mondiale en matière de tourisme insulaire, les actions de communication et de promotion sont des axes phares à relayer par les entreprises, en parallèle des actions collectives conduites par des opérateurs tels que l'île de la Réunion Tourisme (IRT), la Fédération Réunionnaise du Tourisme (FRT), et les offices de tourisme. Les actions de promotion classiques doivent être favorisées (salons, workshops, voyages de presse,...) par les entreprises locales afin d'assurer un rapport « BtoB » essentiel à la conquête d'un marché trop « sédentarisé ». Identifiée comme axe prioritaire par le Conseil de Promotion du Tourisme en 2014, l'adoption d'une stratégie de promotion cohérente au niveau national est un véritable pilier de développement économique et touristique pour tout le territoire français, même si celle-ci se concentre autour de marques considérées comme des « vitrines » de la destination France². Il convient, suivant cette même logique, de resserrer l'intérêt de notre destination autour de certains produits ou certaines marques authentiques locales, à considérer comme des 'vitrines d'appel'.

1 Chiffres IRT 2019

2 Objectif extrait du rapport « 40 mesures pour relever le défi » du Conseil de promotion touristique-2014

Afin d'assurer la pérennité des entreprises du secteur touristique et des emplois qu'il porte, il importe d'aider financièrement les TPE touristiques locales à assurer la promotion de leur activité, en complémentarité des actions de promotion assurées par l'IRT, la FRT et le réseau des offices de tourisme.

A cet effet, la Région a approuvé, par délibération de sa Commission Permanente du 29 août 2017, la création d'un nouveau dispositif d'intervention, le « Chèque Promotion Tourisme », destiné à soutenir les TPE de l'île dans leurs démarches de promotion de leur activité sur les marchés touristiques cibles de la destination Réunion.

2. OBJET ET OBJECTIFS DU DISPOSITIF

L'objectif du dispositif « Chèque Promotion Tourisme » est ainsi, dans une démarche globale de promotion de la destination Réunion, de permettre aux TPE intervenant dans le domaine du tourisme et des loisirs (hébergement, loisirs, restauration), de “vendre” directement leurs services/offres lors d'événements nationaux ou internationaux-clés, auprès de professionnels ou du grand public (salons, foires, workshops, etc), afin :

- d'accroître leurs parts de marché,
- d'assurer leur pérennité et celle des emplois qu'elles portent,
- d'assurer une promotion touristique globale de l'île.

3. INDICATEURS DU DISPOSITIF

Intitulé de l'indicateur	Valeur cible 2020	Indicateur Priorités de la Mandature	Indicateur Spécifique
Nombre d'entreprises ayant bénéficié d'un soutien	18	oui	-

4. RÉFÉRENCES ET DISPOSITIONS RÉGLEMENTAIRES SPÉCIFIQUES

Les références et dispositions réglementaires s'appliquant au présent cadre d'intervention sont :

- le Règlement (UE) N° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux aides de minimis,
- le règlement UE n° 2019/316 du 21 février 2019 modifiant le règlement n° 1408/2013 du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis dans le secteur de l'agriculture,
- le Code Général des Collectivités Territoriales,
- le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationnalisation (SRDEII) approuvé le 19 décembre 2016,
- la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional du 29 août 2017, N° DCP 2017-0490 portant approbation du dispositif d'aide « Chèque Promotion Tourisme » en

faveur des Très Petites Entreprises du secteur, pour la promotion de leur activité sur les marchés nationaux et internationaux.

5. DESCRIPTIF TECHNIQUE

En cohérence avec les axes stratégiques du Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de La Réunion (SDATR) approuvé par la collectivité régionale en 2018, le présent dispositif vise à soutenir les actions de promotion des activités des TPE relevant du secteur du tourisme et des loisirs, dans le cadre d'événements (salons, foires, etc) de portée touristique nationale ou internationale se déroulant hors de La Réunion et appelant à un déplacement.

6. CRITÈRES DE SÉLECTION / CRITÈRES D'ÉLIGIBILITE

A- PUBLIC ÉLIGIBLE

- Artisans, entreprises inscrits aux registres légaux : micro entreprises telles que définies par la recommandation 2003/361/CE de la Commission dont l'effectif est inférieur à 10 personnes et dont le chiffre d'affaires ou le total du bilan annuel n'excède pas 2 millions d'euros³,
- Agriculteurs inscrits à titre principal à l'AMEXA / CGSS – service NSA et ayant une autorisation d'exploiter délivrée par les instances compétentes, souhaitant diversifier leurs activités par le tourisme.

B- PROJETS ÉLIGIBLES

Les projets éligibles au présent dispositif concernent les actions de promotion des activités de Très Petites Entreprises :

- par une présence effective sur des salons ou foires de portée touristique nationale ou internationale grand public et professionnel, se **déroulant hors de La Réunion**,
- auprès des **marchés touristiques principaux** de la destination Réunion (France, Belgique, Suisse, Allemagne, Autriche, Afrique du Sud, Madagascar, Maurice, Inde et Chine), ou des marchés **en développement** (Angleterre, Espagne, Italie, Scandinavie, Mayotte et Seychelles),
- relevant des **secteurs suivant** :
 - Hébergements touristiques classés :
 - résidences de tourisme,
 - hôtels de tourisme,
 - gîtes, chambres/maisons d'hôtes labellisés.
 - Restauration :
 - restaurants à caractère indépendant de type traditionnel (code APE 56,10 A) labellisés ou visant l'adhésion à un label et/ou à une marque reconnus,
 - tables d'hôtes labellisées.

3 Recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises

- Activités de loisirs et/ou d'animation touristique, à titre principal (pour les entreprises exerçant plusieurs activités touristiques : hébergement, restauration et loisirs)

Le secteur de la location de véhicules n'est pas éligible au présent dispositif.

La participation de l'entreprise à l'évènement peut être menée soit de façon individuelle, soit en complémentarité d'une action de promotion de la destination conduite par des acteurs institutionnels tels que l'IRT, la FRT, les offices de tourisme, etc, dans le cadre de salons/évènementiels :

- spécifiquement touristiques (TOP RESA, ITB BERLIN, etc),
- liés aux loisirs, et en particulier aux activités sportives de nature (randonnée, plongée, golf, etc),
- concernant un secteur contribuant directement ou indirectement à la promotion touristique de la destination (salon de l'agriculture, de l'artisanat, etc).

Le dossier de demande d'aide est analysé selon les critères suivants :

- le potentiel de visibilité pour la promotion de la destination Réunion et l'entreprise ;
- le public visé et la cohérence avec les clientèles et marchés ciblés par la stratégie touristique régionale (SDATR, IRT) ;
- les retombées prévues par l'action de promotion, en particulier en termes d'accroissement de l'activité de l'entreprise (nouveaux débouchés, accords commerciaux, partenariats espérés, etc).

7. AUTRES CONDITIONS D'ELIGIBILITE ET DE RECEVABILITE

- présence obligatoire du représentant de l'entreprise sur la manifestation (à titre d'exposant),
- pour les entreprises exerçant plusieurs activités touristiques (hébergement, restauration et loisirs) la part du chiffre d'affaires de l'activité de loisirs et/ou d'animation touristique doit représenter plus de 50% du chiffre d'affaires global,
- justifier des moyens à mettre en œuvre pour assurer la promotion de la destination Réunion et de l'activité de l'entreprise, et des retombées espérées pour cette dernière,
- ne pas avoir bénéficié de l'aide à plus de trois reprises sur une période de cinq années.

8. NATURE DES DÉPENSES RETENUES ET NON RETENUES

A- DÉPENSES ÉLIGIBLES

Les dépenses éligibles sont celles **directement liées à l'action** :

- frais de conception et de production d'outils promotionnels (flyers, brochures, etc.) ;
- frais de communication (frais d'expédition, abonnement internet, forfait de téléphone fixe et mobile) ;
- frais de conception et de location de l'espace d'exposition et éventuels frais de participation (inscription à l'évènement, frais divers de logistique ...) ;

- frais de transport (aérien et ferroviaire) et d'hébergement aux **tarifs raisonnables** économiquement, **pour 1 seule et même personne** identifiée par le bénéficiaire comme exposant principal, et **uniquement dans le cadre d'un séjour pouvant être effectué dans un délais allant de 5 jours maximum avant le début de l'événement, et jusqu'à 5 jours maximum après la fin de l'événement** ;

B- DÉPENSES INÉLIGIBLES

- les dépenses de fonctionnement et de personnel ;
- le matériel et les équipements de bureau ;
- les frais financiers et la TVA ;
- les dépenses payées en espèces ;
- les frais de restauration et de déplacement sur le lieu de la manifestation (taxi/méto/bus) ;
- les frais d'hébergement en catégorie luxe ;
- les frais de transport aérien dans des classes tarifaires de type « affaire », « premium », « business », « confort » ... ;
- les dépenses des accompagnants de l'exposant ;
- les frais de location d'espace et frais annexes (accès au bar exposants, etc) dans le cas d'une présence à un évènement aux côtés d'acteurs institutionnels (IRT, FRT, etc) sur un même espace (stand commun), et répercutés par ces derniers sur les entreprises présentes.

9. PIÈCES MINIMALES D'UNE DEMANDE DE SUBVENTION

Les pièces constitutives du dossier de demande de subvention sont les suivantes :

- une lettre de demande de subvention adressée au Président du Conseil Régional, datée et signée par le demandeur, présentant l'opération de promotion envisagée ainsi que les objectifs recherchés,
- le dossier-type de demande de subvention et ses annexes 1 et 2 complétés dans leur intégralité, datés et signés par le demandeur, présentant :
 - l'entreprise et son objet dans le secteur touristique et des loisirs,
 - l'action de promotion envisagée : manifestation visée et son intérêt pour l'entreprise et la destination Réunion (public visé, potentiel de visibilité pour la promotion de La Réunion et des activités de l'entreprise, évaluation des retombées potentielles attendues ...),
 - les coûts prévisionnels détaillés de l'action par postes de dépense, justifiés par des devis (cf. annexe 2),
 - les éléments comptables (chiffre d'affaires de l'entreprise, résultat net...) et la liste des aides publiques perçues au cours des 3 dernières années (cf. annexe 1).
- l'attestation d'inscription du demandeur aux registres légaux (K'bis, extrait d'inscription au RCS ou RM, extrait SIRENE),
- une copie des statuts (pour les sociétés),
- le justificatif d'inscription à titre principal à l'AMEXA/CGSS pour les agriculteurs,

L'ensemble de ces pièces doit être **envoyé à la Région Réunion** (Direction des Affaires Économiques) **par voie postale et numérique, au minimum 2 mois avant la date de démarrage de l'opération.**

10. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

A – MODALITÉS TECHNIQUES

L'aide consentie fait l'objet d'un arrêté attributif de subvention :

- comprenant une description de l'action de promotion soutenue,
- le montant de la subvention régionale attribuée et ses modalités de versement, soit :
 - un premier versement à hauteur de 80 % du montant total de la subvention accordée, à la notification de l'arrêté ;
 - un solde après réalisation de l'opération, dans la limite de 20 % du montant total de la subvention accordée, sur présentation par le bénéficiaire :
 - d'un état récapitulatif des dépenses réalisées, accompagnées de factures justificatives acquittées, daté, certifié et signé,
 - d'un bilan de l'opération dûment complété (déroulé, résultats, retombées effectives ...), daté et signé.

Le montant précis du solde de la subvention sera défini après l'analyse et le contrôle des pièces justificatives et du bilan de l'opération, par les services de la Région.

B - MODALITÉS FINANCIÈRES

B.1. Dispositif relevant d'une aide d'État

OUI :		NON :	X
Si oui, nom et référence du régime d'aide applicable :			
Règlements de « minimis » ⁴ et de « minimis agricole » ⁴			

B.2. Modalités de subventionnement

- **taux d'intervention régional : 65% des dépenses éligibles**
- **subvention plafonnée à 4000 € maximum par projet**
- **aide ne pouvant être accordée plus de 3 fois sur 5 ans, et en fonction de l'enveloppe disponible**
- **cumul d'aides publiques, via d'autres organismes, possible :**
 - selon le règlement de « minimis »⁴, précisant qu'une même entreprise ne peut bénéficier de plus de 200 000 € d'aides publiques sur une période de 3 exercices fiscaux (incluant l'exercice fiscal en cours)
 - et s'agissant plus spécifiquement du secteur agricole, selon le règlement de « minimis agricole »⁴, fixant un plafond de 20 000 € par entreprise unique bénéficiaire (n° de SIREN), sur les 3 derniers exercices fiscaux (l'exercice en cours et les 2 précédents, l'année fiscale allant du 1^{er} janvier au 31 décembre).

4 Règlement européen UE n°1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013 relatif aux aides de minimis – Règlement UE n°2019/316 du 21 février 2019 modifiant le règlement n°1408/2013 du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis dans le secteur de l'agriculture

Une entreprise unique (l'entreprise et ses établissements ou filiales) peut cumuler des « minimis agricoles » et « entreprise » lorsqu'elle dispose d'une comptabilité séparée permettant de distinguer les deux activités économiques, et lorsque l'activité de vente de produits agricoles a lieu dans des locaux distincts. Dans ce cas, les plafonds ne se cumulent pas et le plus élevé s'applique (200 000 € de plafond et non pas 20 000 €).

11. NOM ET POINT DE CONTACT DU SERVICE INSTRUCTEUR

Direction des Affaires Economiques - Service Tourisme

Anaïs NANY - Mail : anais.nany@cr-reunion.fr

12. LIEU DE DÉPÔT DU DOSSIER

REGION REUNION
HÔTEL DE RÉGION Pierre LAGOURGUE
Direction des Affaires Economiques
Service Tourisme
Avenue René Cassin – B.P. 7190 – 97719 Saint-Denis Messag. Cédex 9
Tel : 0262 48 70 43 – 0262 48 70 73

Mail : anais.nany@cr-reunion.fr

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0750-DE

ANNEXES



ANNEXE 1 A LA DEMANDE

À COMPLÉTER UNIQUEMENT POUR LES ENTREPRISES			
L'entreprise appartient-elle à un groupe : [au sens de l'annexe 1, article 3 du règlement UE n°651/2014]	OUI	NON	
Si oui, lequel :			
L'entreprise est-elle une PME ? [au sens de l'annexe 1, article 2 du règlement UE n°651/2014]	OUI	NON	
L'entreprise est-elle une grande entreprise ? [si oui, une note spécifique est requise pour répondre à la disposition de l'article 6.3 du règlement UE n°651/2014, voir annexe ci-après]	OUI	NON	
Effectif du groupe (ETP) :	Effectif salarié (ETP) du porteur de projet :		
Éléments comptables de l'entreprise (en K€) <i>(sauf pour les entreprises ayant moins deux ans d'existence ou en cours de création)</i>			
	N - 3	N - 2	N - 1
Chiffres d'Affaires H.T.			
Valeur Ajoutée			
Excédent Brut d'Exploitation			
Résultat Net			
Capacité d'Autofinancement			
Capitaux propres			
Total bilan			
DLMT			
Fonds de Roulement Net Global			
Besoin en fonds de roulement d'exploitation			
Investissements (matériels, ...)			

À REMPLIR UNIQUEMENT SI LE PROJET RELÈVE DU SECTEUR CONCURRENTIEL							
Liste des aides attribuées par des personnes publiques, collectivités locales, État, Union Européenne ... (ex : subventions, bonifications d'intérêt, exonérations, fiscales, ...) obtenues durant les 3 dernières années avec origines, objet, montant (ou état néant) (cet état est nécessaire à la vérification des règlements européens de minimis* et de minimis agricole, et du respect des plafonds de l'aide).							
	Origine de l'aide	Forme de l'aide	Intitulé opération	Montant de l'aide par année (€)			Total
				N	N-1	N-2	
Aide(s) obtenue(s) durant les 3 dernières années							
Aide(s) sollicitée(s) pour le présent projet							
Autre(s) aide(s) sollicitée(s) pour un autre projet							
TOTAL							

* : liste des aides de minimis : <http://www.cget.gouv.fr/reglementation-aides-publiques-aux-entreprises#aidesminimis>

VISA DES BÉNÉFICIAIRES

DATE, NOMS, QUALITÉ DES SIGNATAIRES
ET CACHET DE L'ENTREPRISE



ANNEXE 2

BUDGET PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION

SALON / ÉVÉNEMENT :

DUAU

DÉPENSES PRÉVISIONNELLES ^[1]	Montant HT	Montant TTC
TOTAL		

^[1] A détailler selon la nature

<p>VISA DES BÉNÉFICIAIRES</p> <p>DATE, NOMS, QUALITÉ DES SIGNATAIRES ET CACHET DE L'ENTREPRISE</p>

**DELIBERATION N°DCP2019_0751****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107200
SUBVENTIONS AUX OFFICES DE TOURISME DE LA RÉUNION (OTI EST, OTI OUEST, OTI DSR, OT MTSS)
AU TITRE DE L'ANNÉE 2019



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0751
Rapport /DAE / N°107200

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

SUBVENTIONS AUX OFFICES DE TOURISME DE LA RÉUNION (OTI EST, OTI OUEST, OTI DSR, OT MTSS) AU TITRE DE L'ANNÉE 2019

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le cadre d'intervention régional relatif au soutien aux organismes en charge de l'accueil touristique à La Réunion, adopté par la Commission Permanente du 29 août 2006 et modifié par la Commission Permanente du 21 octobre 2008 et du 17 avril 2012,

Vu la délibération N° DCP 2019_0096 en date du 16 avril 2019 relative aux avances sur subvention aux partenaires habituels de la collectivité pour l'exercice 2019,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la demande de financement des Offices de Tourisme de La Réunion (OTI Est, OTI Ouest, OTI Destination Sud Réunion, OT Maison du Tourisme du Sud Sauvage), relative à la réalisation de leurs programmes d'actions et d'investissements, et des charges de fonctionnement, au titre de l'année 2019,

Vu le rapport N° DAE / 107200 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- que le secteur du tourisme est créateur de richesse et d'emplois, facteur de montée en compétitivité de l'ensemble de l'économie réunionnaise,
- qu'il convient de conforter le positionnement concurrentiel de la destination Réunion et d'augmenter les parts de fréquentation touristique sur les marchés émetteurs de clientèle en créant des conditions favorables au développement d'une offre durable et de qualité,
- la convention-cadre relative à l'information, l'accueil, la promotion et la communication touristique à La Réunion, conclue le 1^{er} septembre 2017 pour une période de 3 ans (2018-2020) entre la Région Réunion et l'île de La Réunion Tourisme, la Fédération Réunionnaise du Tourisme, les Offices de tourisme et leur Établissement Public de Coopération Intercommunale de rattachement, et l'association « Îles Vanille »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- de se prononcer favorablement sur l'octroi d'une subvention régionale d'un montant maximal de **1 138 674,73 € aux Offices de Tourisme de La Réunion** (OTI Est, OTI Ouest, OTI Destination Sud Réunion, OT Maison du Tourisme du Sud Sauvage), pour le financement de leurs programmes d'actions et d'investissements, et leurs charges de fonctionnement, au titre de l'année 2019, dont :
 - **1 024 642,73 €** pour les programmes d'actions et les frais de fonctionnement,
 - **114 032,00 €** pour les programmes d'investissements,
- répartis comme suit :

	OTI EST	OTI OUEST	OTI DSR	OT MTSS	Total
Subv fct	350 000,00 €	300 000,00 €	339 746,73 €	34 896,00 €	1 024 642,73 €
Subv Inv	58 000,00 €	55 000,00 €	0,00 €	1 032,00 €	114 032,00 €
Total subv	408 000,00 €	355 000,00 €	339 746,73 €	35 928,00 €	1 138 674,73 €

- d'engager les sommes correspondantes comme suit :
 - **813 828,42 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0002 « Aides à l'animation économique » votée au chapitre 936 du budget de la Région, compte tenu de l'avance de trésorerie d'un montant de 210 814,31 € déjà versés aux OTI en début d'année,
 - **114 032,00 €** sur l'Autorisation de Programme P130-0006 « Aides aux organismes d'animation économiques » votée au chapitre 906 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants comme suit :
 - **813 828,42 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget principal de la Région pour la partie fonctionnement,
 - **114 032,00 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget principal de la Région pour la partie investissement ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
 Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0752****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107257
SUBVENTION À L'OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL DU NORD AU TITRE DE L'ANNÉE 2019

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0752
Rapport /DAE / N°107257

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

SUBVENTION À L'OFFICE DE TOURISME INTERCOMMUNAL DU NORD AU TITRE DE L'ANNÉE 2019

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2019_0096 en date du 16 avril 2019 relative aux avances sur subvention aux partenaires habituels de la collectivité pour l'exercice 2019,

Vu le cadre d'intervention régional relatif au soutien aux organismes en charge de l'accueil touristique à La Réunion, adopté par la Commission Permanente du 29 août 2006, et modifié par la Commission Permanente du 21 octobre 2008 et du 17 avril 2012,

Vu la demande de financement de l'Office de Tourisme Intercommunal du Nord, relative à la réalisation de leur programme d'actions et d'investissements, et des charges de fonctionnement, au titre de l'année 2019,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport N° DAE / 107257 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- que le secteur du tourisme est créateur de richesse et d'emplois, facteur de montée en compétitivité de l'ensemble de l'économie réunionnaise,
- qu'il convient de conforter le positionnement concurrentiel de la destination Réunion et d'augmenter les parts de fréquentation touristique sur les marchés émetteurs de clientèle en créant des conditions favorables au développement d'une offre durable et de qualité,
- la convention-cadre relative à l'information, l'accueil, la promotion et la communication touristique à La Réunion, conclue le 1^{er} septembre 2017 pour une période de 3 ans (2018-2020) entre la Région Réunion et l'île de La Réunion Tourisme, la Fédération Réunionnaise du Tourisme, les Offices de tourisme et leur Établissement Public de Coopération Intercommunale de rattachement, et l'association « Îles Vanille »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- de se prononcer favorablement sur l'octroi d'une subvention régionale d'un montant maximal de **230 500,00 €** à l'**Office de Tourisme Intercommunal du Nord**, pour le financement de leur programme d'actions et d'investissements et leur charge de fonctionnement, au titre de l'année 2019, dont :
 - **210 500,00 €** pour le programme d'actions et les frais de fonctionnement,
 - **20 000,00 €** pour le programme d'investissements ;

- d'engager les sommes correspondantes comme suit :
 - **170 223,80 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0002 « Aides à l'animation économique » votée au chapitre 936 du budget de la Région, compte tenu de l'avance de trésorerie, d'un montant de 40 276,20 € déjà versée à l'OTI en début d'année,
 - **20 000,00 €** sur l'Autorisation de Programme P130-0006 « Aides aux organismes économiques » votée au chapitre 906 du budget de la Région ;

- de prélever les crédits de paiement correspondants comme suit :
 - **170 223,80 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget principal de la Région,
 - **20 000,00 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget principal de la Région ;

- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0753****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PICARDO BERNARD
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107175
ORGANISATION DU "VANILLA ISLANDS GOLF PRO AM 2019"

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0753
Rapport /DAE / N°107175

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

ORGANISATION DU "VANILLA ISLANDS GOLF PRO AM 2019"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DAE / 107175 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu la demande de subvention des Îles Vanille pour l'organisation du « Vanilla Island Pro AM 2019 »,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- la compétence économique conférée aux Régions par la loi NOTRe,
- les axes stratégiques du Schéma de Développement Touristique et d'Aménagement Touristique de La Réunion (SDATR) approuvé par l'Assemblée Plénière de la Région en date du 22 juin 2018,
- l'axe du SDATR, portant sur la promotion de la filière golfique,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide,

- d'attribuer une subvention régionale d'un montant maximal de **40 000,00 €** en faveur des Îles Vanille pour l'organisation du « Vanilla Island Pro AM 2019 » ;
- d'engager une enveloppe de **40 000,00 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0002 « Aides à l'animation économique », votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **40 000,00 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget de la Région ;
- d'engager une enveloppe de **4 000,00 €** sur l'Autorisation d'Engagement A130-0012 « Promotion Export », votée au chapitre 936 du budget de la Région ;
- de prélever les crédits correspondants, soit **4 000,00 €** sur l'article fonctionnel 64 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0754****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 10*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 4*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PICARDO BERNARD
ANNETTE GILBERT
PROFIL PATRICIA
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107295
PROGRAMME D'ACTIONS ET D'INVESTISSEMENTS 2019 DE CLÉVACANCES ILE DE LA RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0754
Rapport /DAE / N°107295

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROGRAMME D' ACTIONS ET D' INVESTISSEMENTS 2019 DE CLÉVACANCES ILE DE LA RÉUNION

Vu le règlement UE n° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013, relatif aux aides de minimis,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu Le budget de l'exercice 2019,

Vu la demande de l'association "Clévacances Ile de La Réunion" en date du 08 octobre 2019 relative à son programme d'actions et d'investissements 2019,

Vu le rapport n° DAE / 107295 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 29 octobre 2019,

Considérant,

- la volonté de la Région Réunion de soutenir la filière touristique,
- les préconisations du Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de la Réunion (SDATR) en matière de professionnalisation et de qualification des services et en matière de développement de l'hébergement classé et/ou labellisé, dont notamment les gîtes et chambres d'hôtes,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'attribuer une subvention régionale d'un montant maximal de **70 000,00 €** en faveur de l'association Clévacances, pour la mise en œuvre de son programme d'actions et d'investissements 2019 ;
- d'engager les sommes correspondantes comme suit :
 - **51 500 €** sur l'autorisation d'engagement A 130-0002 « Aides à l'animation économique », au chapitre 936 du budget de la Région,
 - **18 500 €** sur l'autorisation d'engagement P 130-0006 « Aides aux organismes économiques » au chapitre 906 du budget de la Région ;

- de prélever les crédits correspondants comme suit :
 - **51 500 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget de la Région ;
 - **18 500 €** sur l'article fonctionnel 633 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0755****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 10*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 4*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PICARDO BERNARD
ANNETTE GILBERT
PROFIL PATRICIA
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAE / N°107318
CONSTRUCTION DU COMPLEXE AGROTOURISTIQUE "GADIAMB CITY" À SAINT-PIERRE - SARL "GAD
SARL"



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0755
Rapport /DAE / N°107318

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CONSTRUCTION DU COMPLEXE AGROTOURISTIQUE "GADIAMB CITY" À SAINT-PIERRE - SARL "GAD SARL"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le régime cadre exempté de notification N° SA 39252 relatif aux Aides à Finalité Régionale (AFR) pour la période 2014-2020,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DAP 2019_0005 en date du 29 mars 2019 portant approbation du projet de Budget Primitif de la Région pour l'exercice 2019,

Vu la demande du bénéficiaire en date du 25 septembre 2017, relative au financement de la construction d'un complexe agrotouristique à Saint-Pierre, conforme au régime cadre exempté de notification N°SA 39252 relatif aux Aides à Finalité Régionale (AFR) 2014-2020,

Vu le rapport n° DAE / 107318 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 29 octobre 2019,

Considérant,

- que le tourisme est une activité économique essentielle pour le territoire réunionnais,
- que la Région Réunion a fait du tourisme un axe prioritaire en termes de développement économique de La Réunion,
- que le projet présenté entre dans le cadre des préconisations du Schéma de Développement et d'Aménagement Touristique de la Réunion (SDATR), de par son caractère innovant pouvant contribuer au réenchantement de la destination, de par sa contribution au renforcement de l'offre d'hébergement classé et/ou labellisé en milieu rural, au rééquilibrage de la capacité d'accueil à l'échelle de l'île et à la création d'emplois dans le secteur du tourisme, et du fait qu'il vise les clientèles prioritaires ciblées par le schéma,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de se prononcer favorablement sur l'octroi d'une subvention régionale d'un montant maximal de **340 000 €** en faveur de la SARL « GAD SARL », pour la réalisation, au sein du complexe agrotouristique « Gadiamb City » à Bassin-Plat (commune de Saint-Pierre), d'un hébergement touristique basé sur le concept du « Glamping » de niveau 4 étoiles (17 unités sous forme de tentes), d'un restaurant de 80 couverts et de 2 roulottes de restauration rapide, et d'un parc d'activités de loisirs ;

- d'engager la somme correspondante, **soit 340 000 €**, sur l'Autorisation de Programme 1-150-0001 « Aides régionales aux entreprises », votée au chapitre 906 du budget principal de La Région ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants, soit **340 000 €**, sur l'article fonctionnel 61 du budget principal de La Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0756****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 10*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 4*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PICARDO BERNARD
ANNETTE GILBERT
PROFIL PATRICIA
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107202
FICHE ACTION 3.06 « AIDES AU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES – VOLET INDUSTRIE ET
ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DES DEMANDES :
• SARL COFER (SOLAR RÉUNION INDUSTRIES) - RE0017229
• EI VU THÉOPHILE (APOLLON PAPILLON SHOP LAYA FOOD) - RE0022388

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0756
Rapport /GUEDT / N°107202

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

FICHE ACTION 3.06 « AIDES AU DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES – VOLET INDUSTRIE ET ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DES DEMANDES : • **SARL COFER (SOLAR RÉUNION INDUSTRIES) - RE0017229** • **EI VU THÉOPHILE (APOLLON PAPILLON SHOP LAYA FOOD) - RE0022388**

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,

Vu la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière N° DGS 2014-004 en date du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de Gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière N° DAF 2014-0022 en date du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget annexe FEDER,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente N° DGAE 2014-0390 en date du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n° 2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi,

Vu la Fiche Action 3.06 « Aides au développement des entreprises – volet industrie/artisanat » validée par la Commission Permanente du 07 avril 2015,

Vu les demandes de financement de la **la SARL COFER (Compagnie Française des Énergies Renouvelables)** relative à la réalisation du projet « Acquisition d'une ligne de production d'absorbeurs solaires dans le cadre du développement d'une activité de fabrication de chauffe-eau solaires au Port » et de **L'EI VU THÉOPHILE (APOLLON PAPILLON SHOP LAYA FOOD)** relative au « développement de son activité »,

Vu le rapport n° GUEDT/ 107202 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu les rapports d'instruction du GUEDT en date des 30 août et 06 septembre 2019,

Vu l'avis du Comité Local de Suivi des Fonds Européens du 03 octobre 2019,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014-2020 est d'augmenter les parts de marchés (locaux et extérieurs) des entreprises, en vue de maintenir ou de créer de l'emploi, notamment dans les secteurs prioritaires (TIC, tourisme, agronutrition),
- qu'il convient d'encourager et d'accompagner la poursuite de la modernisation, et du développement des entreprises industrielles et artisanales en soutenant la réalisation des investissements productifs qui contribuent à l'amélioration de la compétitivité des entreprises, à l'augmentation ou le maintien de leurs parts de marchés,
- que ces projets respectent les dispositions de la fiche action 3.06 « Aides au développement des entreprises – volet industrie et artisanat » et qu'ils concourent à l'objectif spécifique « Augmenter les parts de marchés (locaux et extérieurs) des entreprises, en vue de maintenir ou de créer de l'emploi, notamment dans les secteurs prioritaires », et à l'atteinte des indicateurs de réalisation déclinés dans la fiche action 3.06 « Aides au développement des entreprises – volet industrie et artisanat »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte des rapports d'instruction du GUEDT en date des 30 août et 06 septembre 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer les plans de financement des opérations suivantes portées par les bénéficiaires énoncés ci-après :

N° SYNERGIE	BÉNÉFICIAIRES	INTITULÉS DU PROJET	COÛT TOTAL ÉLIGIBLE	TAUX DE SUBVENTION	MONTANT FEDER	MONTANT CPN RÉGION
RE0017229	SARL COFER (Compagnie Française des Énergies Renouvelables)	Acquisition d'une ligne de production d'absorbeurs solaires dans le cadre du développement d'une activité de fabrication de chauffe-eau solaires au Port	700 861,34 €	40,00 %	162 260,40 €	40 565,10 €
RE0022388	Entreprise individuelle VU THÉOPHILE (APOLLON PAPILLON SHOP LAYA FOOD)	Développement de l'activité	75 019,58 €	40,00 %	24 006,27 €	6 001,57 €
TOTAL			775 880,92 €		186 266,67 €	46 566,67 €

- de prélever les crédits de paiement pour un montant de **186 266,67 €** au chapitre 900-5 – article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'engager les crédits de la contrepartie nationale Région pour un montant de **46 566,67 €** sur l'Autorisation de Programme P130-0001.906.1 « AIDES RÉGIONALES AUX ENTREPRISES » au chapitre 906 du budget principal de la Région ;

- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 906 .632 du budget principal de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0757****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107241
FICHE ACTION 8.02 – « COMPENSATION DES SURCOÛTS DE TRANSPORTS – VOLET 2 – INTRANTS
PRODUCTIFS » DU PO FEDER 2014-2020 – EXAMEN DES DEMANDES DE SUBVENTION DE :
• BOURBON PLASTIQUES BATIMENT – RE0018722
• SIGEMAT – RE0018626
• PREFABETON – RE0018627
• TERALTA CIMENT REUNION – RE0019298
• ISOPLAST – RE0018967



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0757
Rapport /GUEDT / N°107241

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**FICHE ACTION 8.02 – « COMPENSATION DES SURCOÛTS DE TRANSPORTS –
VOLET 2 – INTRANTS PRODUCTIFS » DU PO FEDER 2014-2020 – EXAMEN DES
DEMANDES DE SUBVENTION DE :**

- **BOURBON PLASTIQUES BATIMENT – RE0018722**
 - **SIGEMAT – RE0018626**
 - **PREFABETON – RE0018627**
- **TERALTA CIMENT REUNION – RE0019298**
 - **ISOPLAST – RE0018967**

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,

Vu la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière N° DGS 2014-0004 en date du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière N° DAF 2014-0022 en date du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget annexe FEDER (rapport DAF n°2014-0022),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente N° DGAE 2014-0390 en date du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n° 2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la Fiche Actions 8.02 « Compensation des surcoûts de transports – Volet 2 – Intrants productifs » validée par la Commission Permanente du 07 avril 2015,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi du 30 avril 2015,

Vu les demandes d'agrément (entreprises et produits) et de financement pour la période de trois ans (2018-2020) pour les entreprises SAS BOURBON PLASTIQUES BATIMENT, SAS PREFABETON, SAS SIGEMAT, SA TERALTA CIMENT REUNION et la SARL ISOPLAST, des produits qu'elles importent et de leurs activités de production,

Vu le rapport n° GUEDT / 107241 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu les rapports d'instruction du GUEDT en date du : 2, 5, 9, et 10 septembre 2019,

Vu l'avis du Comité Local de Suivi des Fonds Européens du 3 octobre 2019

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014-2020 est de compenser les surcoûts liés au transport des marchandises et à l'installation des entreprises afin d'améliorer leur compétitivité,
- que l'aide en faveur de la compensation des surcoûts permet la réduction du déficit d'accessibilité des Régions Ultra Périphériques (RUP) dû au grand éloignement, à la fragmentation et au relief de leur territoire et permet de diminuer les coûts supplémentaires imputables à l'éloignement supportés par les entreprises,
- que ces projets respectent les dispositions de la fiche action 8.02 « Compensation des surcoûts de transports – Volet 2 – Intrants productifs » et qu'ils concourent à l'objectif spécifique « Compenser les surcoûts liés au transport des marchandises et à l'installation des entreprises afin d'améliorer leur compétitivité »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte des rapports d'instruction du GUEDT en date du : 2, 5, 9,10 septembre 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement des opérations suivantes portées par les bénéficiaires énoncés ci-après :

SYNERGIE	BÉNÉFICIAIRES	PÉRIODE	ASSIETTE ÉLIGIBLE RETENUE	TAUX DE SUBVENTION PROPOSÉ	MONTANT DE LA SUBVENTION FEDER
RE0018722	BOURBON PLASTIQUES BATIMENT	2018-2020	212 520,00 €	50%	106 260,00 €
RE0018626	SIGEMAT	2018-2020	154 050,00 €	50%	77 025,00 €
RE0018627	PREFABETON	2018-2020	64 050,00 €	50%	32 025,00 €
RE0019298	TERALTA CIMENT REUNION	2018-2020	200 000,00 €	50%	100 000,00 €
RE0018967	ISOPLAST	2018-2020	168 851,00 €	50%	84 425,50 €
TOTAL			799 471,00 €	50%	399 735,50 €

- de prélever les crédits de paiement pour un montant de **399 735,50 €** au chapitre 930-5 – article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0758****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107151
FICHE ACTION 3.03 « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET
INDUSTRIE ET ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA SARL SCIC
RÉUNION – RE0019904



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0758
Rapport /GUEDT / N°107151

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

FICHE ACTION 3.03 « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET INDUSTRIE ET ARTISANAT » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA SARL SCIC RÉUNION – RE0019904

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,

Vu la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de Gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget annexe FEDER (rapport DAF n°2014-0022),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n° 2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la Fiche Action 3.03 « Aides aux investissements pour la création des entreprises – volet industrie-artisanat » validée par la Commission Permanente du 07 avril 2015,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi des 30 avril 2015 et 09 novembre 2017,

Vu la demande de financement de la SARL SCIC relative à l'installation d'un atelier de production d'engrais minéraux au Port ;

Vu le rapport n° GUEDT / 107151 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu le rapport d'instruction du GUEDT en date du 05 septembre 2019,

Vu les avis du Comité Local de Suivi des Fonds Européens du 03 octobre 2019,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014-2020 est d'augmenter la création d'entreprises, notamment dans les secteurs prioritaires,
- qu'il convient d'encourager et d'accompagner la création d'entreprises industrielles et artisanales en soutenant la réalisation des investissements productifs qui contribuent à l'amélioration de la compétitivité de l'économie locale,
- que ce projet respecte les dispositions de la fiche action 3.03 « Aides aux investissements pour la création d'entreprises – volet industrie et artisanat » et qu'il concourt à l'objectif spécifique « Augmenter la création des entreprises, notamment dans les secteurs prioritaires (TIC, tourisme, agro-nutrition) » et à l'atteinte des indicateurs de réalisation déclinés dans la fiche action 3.03 « Aides aux investissements pour la création d'entreprises – volet industrie et artisanat »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
 Après en avoir délibéré,**

Prend acte du rapport d'instruction du GUEDT en date du 05 septembre 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement de l'opération :
 - n° RE0019904,
 - portée par le bénéficiaire : **SARL SCIC**,
 - intitulé : Installation d'un atelier de production d'engrais minéraux au Port,
 - comme suit :

N° SYNERGIE	BÉNÉFICIAIRE	INTITULÉ DES PROJETS	COÛT TOTAL ÉLIGIBLE	TAUX DE SUBVENTION	MONTANT FEDER	MONTANT CPN RÉGION
RE0019904	SARL SCIC	Installation d'un atelier de production d'engrais minéraux au Port	1 222 188,08 €	50,00 %	276 738,21 €	69 184,55 €

- de prélever les crédits de paiement pour un montant de **276 738,21 €** au chapitre 900-5 - article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'engager les crédits de la contrepartie nationale Région pour un montant de **69 184,55 €** sur l'Autorisation de Programme P130-0001.906.1 « AIDES RÉGIONALES AUX ENTREPRISES » au chapitre 906 du budget principal de la Région ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 906.632 du budget principal de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
 Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0759****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107217

FICHE ACTION 5.09 – « AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SITES TOURISTIQUES PUBLICS » DU PO
FEDER 2014-2020 – EXAMEN DE LA DEMANDE DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL POUR L'OPÉRATION
« VALORISATION DES PAYSAGES ET ACCUEIL DU PUBLIC SUR LE SITE DE LA GRANDE CHALOUPÉ
(PHASE ÉTUDES ET TRAVAUX)» (SYNERGIE : RE0020141)



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0759
Rapport /GUEDT / N°107217

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**FICHE ACTION 5.09 – « AMÉNAGEMENTS ET ÉQUIPEMENTS DE SITES
TOURISTIQUES PUBLICS » DU PO FEDER 2014-2020 – EXAMEN DE LA DEMANDE
DU CONSERVATOIRE DU LITTORAL POUR L'OPÉRATION « VALORISATION DES
PAYSAGES ET ACCUEIL DU PUBLIC SUR LE SITE DE LA GRANDE CHALOUPE
(PHASE ÉTUDES ET TRAVAUX)» (SYNERGIE : RE0020141)**

- Vu** la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,
- Vu** la décision du Premier Ministre du 8 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n° 1303/2013,
- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de gestion des programmes opérationnels européens pour la période 2014-2020,
- Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget autonome FEDER (rapport DAF n° 2014-0022),
- Vu** la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n°2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,
- Vu** le budget de l'exercice 2019,
- Vu** les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi des 30 avril 2015, 25 avril 2016 et 9 novembre 2017,
- Vu** la fiche action 5.09 « Aménagements et équipements de sites touristiques publics » validée par la Commission Permanente du 07 avril 2015 (rapport n°2015-0155),
- Vu** le rapport n° GUEDT / 107217 de Monsieur le Président du Conseil Régional,
- Vu** le rapport d'instruction du GUEDT du 09 septembre 2019,
- Vu** l'avis du Comité Local de Suivi des Fonds Européens du 03 octobre 2019,
- Vu** l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 22 octobre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014-2020 est d'accroître la fréquentation touristique du territoire en promouvant le patrimoine naturel et culturel,
- qu'il convient de révéler la richesse du patrimoine naturel, paysager et culturel de l'île par des aménagements et équipements valorisant ses différentes ressources,
- qu'il convient de répondre aux besoins et évolutions en matière de pratique d'activités de loisirs, tant des résidents que des visiteurs extérieurs,
- qu'il convient d'améliorer et de sécuriser les conditions d'accès à la mer dans le cadre du tourisme maritime,
- la demande de financement du « Conservatoire du Littoral » relative à la réalisation du projet « Valorisation des paysages et accueil du public sur le site de La Grande Chaloupe »,
- que ce projet respecte les dispositions de la fiche action «5.09 « Aménagements et équipements de sites touristiques publics » » et qu'il concourt à l'objectif spécifique «OS 14 – Accroître la fréquentation touristique du territoire en promouvant le patrimoine naturel et culturel » et à l'atteinte des indicateurs de réalisation déclinés dans la fiche action.

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte du rapport d'instruction du GUEDT en date du 09 septembre 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement de l'opération :
 - n° RE0020141,
 - portée par le bénéficiaire : CONSERVATOIRE DU LITTORAL,
 - intitulée : « Valorisation des paysages et accueil du public sur le site de La Grande Chaloupe »,
 - comme suit :

Coût total éligible	Taux de subvention	Montant FEDER
507 593,38 €	70 %	355 315,37 €

- de prélever les crédits de paiement pour un montant de **355 315,37 €** au chapitre 900-5 – article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0760****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107320

POE FEDER 2014-2020 - FICHE ACTION 3-18 "MODERNISATION DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES
(ITI)" - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA CIVIS (RE0021004)

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0760
Rapport /GUEDT / N°107320

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

POE FEDER 2014-2020 - FICHE ACTION 3-18 "MODERNISATION DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES (ITI)" - EXAMEN DE LA DEMANDE DE LA CIVIS (RE0021004)

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,

Vu la décision du Premier Ministre du 8 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE au sens de l'article 124 du règlement (UE) n° 1303/2013,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de gestion des programmes opérationnels européens pour la période 2014-2020,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget autonome FEDER (rapport DAF n° 2014-0022),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n°2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi du 30 avril 2015 et du 25 avril 2016, du 9 novembre 2017, et la procédure écrite du 19 juillet au 02 août 2019,

Vu la fiche action 3.18 « Modernisation de zones d'activités économiques (ITI) » validée par la Commission Permanente du 07 avril 2015 (rapport n°2015-0155),

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la demande de financement de la CIVIS pour la réalisation des études préalables à la modernisation des zones d'activités économiques de la CIVIS,

Vu le rapport n° GUEDT / 107 320 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu le rapport d'instruction du GUEDT du 14 août 2019,

Vu la sélection du projet par l'Autorité Urbaine et l'examen en Comité Territorial procédure civile du 9 au 10 octobre 2019,

Vu l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 05 novembre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014 2020 est d'augmenter les parts de marchés (locaux et extérieurs) des entreprises, en vue de maintenir ou de créer de l'emploi, notamment dans les secteurs prioritaires (TIC, tourisme, agronutrition),
- que la modernisation des zones d'activités existantes contribue au maintien des entreprises déjà installées et leur permet ainsi d'accroître leurs parts de marché et de maintenir ou d'augmenter leur effectif pour faire face à la croissance de leur activité,
- la demande de financement de la CIVIS relative à la réalisation des études préalables à la modernisation des zones d'activités économiques,
- que ce projet respecte les dispositions de la fiche action 3.18 « modernisation des zones d'activités économiques (ITI) » et qu'il concourt à l'objectif spécifique « Augmenter la compétitivité des entreprises pour favoriser l'augmentation de leurs parts de marchés (locaux et extérieurs), en vue de maintenir ou de créer de l'emploi, notamment dans les secteurs prioritaires »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte du rapport d'instruction du GUEDT en date du 14 août 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement de l'opération :
 - n° RE0021004
 - portée par le bénéficiaire : CIVIS
 - intitulée : études préalables à la modernisation des zones d'activités économiques de la CIVIS
 - comme suit :

Coût total éligible	Taux de subvention	Montant FEDER	Montant CPN Région
300 000,00 €	80 %	192 000,00 €	48 000,00 €

- de prélever des crédits de paiement pour un montant de **192 000,00 €** au chapitre 900-5 – article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'engager des crédits de la contrepartie nationale Région pour un montant de **48 000,00 €** sur l'Autorisation de programme P130-0004.906.1« Aménagement Zone Artisanale » au chapitre 906 du principal de la Région ;
- de prélever des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 906.64 du budget principal de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0761****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GIDDE / N°107280
MODIFICATION DES FICHES ACTION 4-08, 5-01, 6-01 ET 8-03 DU PO FEDER 2014 2020

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0761
Rapport /GIDDE / N°107280

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

MODIFICATION DES FICHES ACTION 4-08, 5-01, 6-01 ET 8-03 DU PO FEDER 2014 2020

Vu la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014)9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La RÉUNION CCI 2014 FR10RFOP007,

Vu la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n°2014-580 du 03 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,

Vu les fiches actions 5-01 « suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels », 6-01 « TRANS ECO EXPRESS », 8-03 « Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) » validées par la Commission Permanente du 07 avril 2015 et du 17 octobre 2017,

Vu la fiche action 4.08 validée par la Commission Permanente du 27 octobre 2015 et du 17 octobre 2017,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi du 30 avril 2015 et du 09 novembre 2017 pour les fiches actions 5-01, 6-01, 8-03,

Vu les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi de novembre 2015 (procédure écrite) et du 09 novembre 2017 pour la fiche action 4-08,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- que certaines fiches actions comportent des critères de sélection « temporels » concernant la mise en œuvre des opérations (avant le 31/12/2019),
- qu'il est nécessaire de mettre à jour ces critères de sélection afin de poursuivre la programmation des projets émergeant à ces fiches actions (jusqu'au 31/12/2020),

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la modification des fiches action 4.08, 5.01, 6.01 et 8.03 du POE FEDER 2014/2020 jointes en annexe ;
- de donner délégation au Président pour présenter la modification des critères de sélection des opérations au Comité National de Suivi ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble
Axe	Axe 4	Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ. FEDER)	OT4	Soutenir la transition vers une économie à faible émission de CO2 dans tous les secteurs
Objectif Spécifique	OS 10	Limiter la consommation énergétique en augmentant l'usage des transports en commun
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	Fed 4e	Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans l'ensemble des secteurs : en favorisant des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et de mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – études transport par câble
Guichet unique	GU IDDE	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable Énergie
Date de mise à jour / Version	V3 du 04/10/19	

ACTION INTÉGRÉE DANS LA PROCÉDURE ITI

Le programme FEDER Réunion 2014-2020 adopté par la Commission Européenne le 11 décembre 2014 intègre la mobilisation de l'investissement territorial intégré (ITI) nouvel instrument d'intégration prévu à l'art 36 du règlement UE n° 1303/2013 portant dispositions communes et à l'Accord de Partenariat France.

L'ITI poursuit les objectifs du programme FEDER Réunion 2014-2020. **Les actions des ITI** doivent contribuer à l'accomplissement des objectifs spécifiques des axes prioritaires du programme et **s'inscrivent dans une stratégie urbaine intégrée** répondant aux exigences posées par les règlements européens.

Afin d'assurer une cohérence dans le programme et en particulier les principes de transparence, les critères de sélection intégrés à ITI sont déclinés selon le même format que les autres actions du POE FEDER 2014-2020.



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS

1. Descriptif de l'objectif de l'action

À La Réunion, l'organisation des déplacements interurbains autour d'un seul axe circulaire, l'étalement urbain, l'augmentation de la population et du nombre de véhicules, l'augmentation des besoins de mobilité, contribuent toujours plus à la saturation du trafic.

Cette saturation se manifeste sur les routes nationales au niveau des entrées d'agglomérations mais aussi aux principaux points de rabattement des populations des mi-pentes sur le littoral.

Les transports collectifs (TC), qu'ils soient interurbains ou urbains, assurent une desserte du territoire satisfaisante en matière de couverture géographique mais souvent insuffisante en matière de service de transports (fréquence des lignes, temps de parcours, régularité, etc.).

Dans ces conditions, il est nécessaire de revaloriser et d'améliorer l'offre de transport en commun, d'une part, et d'autre part de favoriser l'intermodalité par la création de pôles d'échanges entre les lignes de TC urbaines et interurbaines.

Par ailleurs, la mise en œuvre du transport par câble sur le territoire constitue une véritable alternative qui permettra un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun. Le transport par câble présente des atouts puisqu'il s'agit d'un mode de transport respectueux de l'environnement, cadencé et répondant aux contraintes topographiques de l'île. En effet, il s'inscrit dans une logique de désenclavement des populations des hauts vers le littoral à l'intérieur de zones intra-urbaines et remplace le site propre terrestre (voie bus) lorsque celui-ci ne peut être réalisé dans le cas d'un relief trop contraint.

2. Contribution à l'objectif spécifique

La configuration topographique de l'île, combinée à un étalement urbain, complexifie le maillage complet du territoire par des lignes régulières de TC.

L'intermodalité, facteur de mobilité durable, doit ainsi être favorisée par la création de pôles d'échanges, permettant le raccordement entre les lignes de TC urbaines et interurbaines, mais aussi avec d'autres modes de déplacements (voitures, vélos, marche, etc.).

La réalisation de transports par câble s'inscrit dans cette même logique de désenclavement permettant un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et constitue un facteur d'intermodalité (maillon de la chaîne de transport).

3. Résultats escomptés

Les résultats attendus sont la réalisation de projets de pôles d'échanges et de gares routières afin de participer à l'augmentation du nombre de voyageurs et de la part modale des TC dans les déplacements.



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

Cette mesure permettra également de réaliser des études de faisabilité de transport par câble afin de réduire de la consommation énergétique des transports grâce au report modal engendré par ce mode de transport propre et innovant et une réduction de la congestion.

II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

La réalisation des projets de pôles d'échanges, de superstructures de transport et d'études de transport par câble devra permettre une amélioration de l'offre de TC et des conditions d'utilisation de ceux-ci par la population.

Les projets devront également participer au développement de l'intermodalité afin de permettre aux réunionnais d'associer pour un même déplacement plusieurs modes de transports.

1. Descriptif technique

À travers cette mesure, il est prévu de soutenir l'aménagement (construction et rénovation) de pôles d'échanges, gares routières et parkings relais connectés à une ligne de TC.

Le cadre formalisera donc ses actions et les hiérarchisera dans le temps en fonction de leurs réponses aux deux objectifs essentiels qui sont :

- l'utilité : répondre au mieux à la demande de déplacements en priorisant les zones non équipées ou nécessitant une augmentation de la capacité des structures existantes (en fonction de l'augmentation du trafic ou de l'urbanisation) ;
- l'efficacité : agir en premier là où les projets auront le plus d'effet sur les services apportés à l'utilisateur.

Sans chercher l'exhaustivité, les principaux aménagements concernés sont présentés ci-après :

- les pôles d'échanges multimodaux
- les gares routières urbaines et interurbaines
- les parkings relais connectés à une ligne de TC

Les études de transport par câble permettront de répondre à plusieurs objectifs :

- l'opportunité du projet : répondre au mieux à un besoin de déplacements (territoire enclavé ou indisponibilité foncière pour la réalisation d'un site propre terrestre) ;
- l'efficacité : prendre en compte les projets ayant un impact fort sur les services apportés à l'utilisateur ;
- la connexion aux réseaux de transports en commun existants, le transport par câble étant un maillon de la chaîne de transport.



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

2. Sélection des opérations

- Rappel des principes de sélection du programme :
 - Contribution du projet aux objectifs UE 2020
 - Contribution du projet à la stratégie du PO
 - Cohérence avec les orientations du SRIT, le plan vélo régional et autres plans fixés par les autorités organisatrices de transport

La sélection des projets s'établira au regard de leur caractère structurant au sein des communautés urbaines.

- Statut du demandeur :
Collectivités Territoriales, établissements publics de coopération intercommunale, syndicats mixtes ayant compétence en matière de transports
- Critères de sélection des opérations :
Seront pris en compte les éléments suivants :
 - la cohérence avec la stratégie intégrée de développement urbain durable de l'autorité urbaine et de son périmètre urbain
 - les projets retenus devront répondre à un besoin de déplacements, d'intermodalité et d'accueil des usagers des transports en commun
 - pour le transport par câble, les équipements devront être connectés à des réseaux publics urbains aux gares d'arrivée et de départ
 - un engagement du porteur de projet à démarrer les travaux avant le 31/12/2020
- Rappel des prescriptions environnementales spécifiques :
Sans objet

3. Quantification des objectifs (indicateurs)

Indicateur de réalisation		Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
			Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
IS07	Nombre de gares TCSP construites ou réhabilitées	unités		4		<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action¹

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire²

Pour le transport par câble, seules les études seront cofinancées (diagnostic, faisabilité, procédures réglementaires, topographie, assistance à maîtrise d'ouvrage, avant projet).

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire

III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

1. Critères de recevabilité

- Concentration géographique de l'intervention :

Zone urbaine³

- Pièces constitutives du dossier :

Se conformer à la liste de pièces pour le dépôt d'un dossier de demande⁴

2. Critères d'analyse de la demande

Les projets seront analysés au cas par cas en fonction des besoins en équipements dans la zone géographique d'influence de l'aménagement.

¹ Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et des décret et arrêté interfonds d'éligibilité des dépenses du 08 mars 2016

² Document prochainement disponible sur le site www.regionreunion.com

³ Zone urbaine telle que définie dans la stratégie urbaine intégrée de développement durable de l'autorité urbaine du territoire concerné, pour la période 2014 2020

⁴ Document disponible sur le site www.regionreunion.com



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)

Engagement à procéder à un état d'avancement régulier des projets conventionnés à la demande du service instructeur (points d'étape).

- Pour les projets générateurs de recettes supérieurs à 1 million d'euros : (au sens de l'article 61 du Règ. Général)
 - Indiquer le planning détaillé (études réalisées, contraintes réglementaires levées, et phase de réalisation)
 - Préciser les modalités de détermination des recettes nettes par une méthode cohérente

V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes (art 61 Reg. Général) :	<input checked="" type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non (éventuellement – A vérifier suivant la typologie des projets)

- Taux de subvention au bénéficiaire :
80 %
- Plafond éventuel des subventions publiques :
Pour les projets de pôles d'échanges/superstructures, le montant de la subvention FEDER sera plafonnée à 1,4 M€ par opération.
Pour les études de transport par câble, le montant de la subvention FEDER sera plafonnée à 0,77 M€ par opération.



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

- Plan de financement de l'action :

Dépenses éligibles	Subvention		Maître d'ouvrage (%)
	FEDER (%)	Région (%)	
100	70	10	20

Le plan de financement de l'action est à calculer net de recettes, au sens de l'article 61 du Règ. Général.

- Services consultés :
Néant

VI. INFORMATIONS PRATIQUES

- Lieu de dépôt des dossiers :
Région Réunion – Pôle d'Appui FEDER
Hôtel de Région Pierre Lagourgue
Avenue René Cassin - BP 67190 - 97801 Saint-Denis Cedex 9
- Où se renseigner ?

RÉGION RÉUNION

Guichet d'accueil FEDER

Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis

Tél : 02 62 48 70 87 / Mail : accueil_feder@cr-reunion.fr / Site : www.regionreunion.com

Guichet Unique « Infrastructures de Développement Durable et Énergie »

Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)

Tél : 02.62.67.14.49

AUTORITÉ URBAINE du territoire concerné

Autorité urbaine : **Communauté d'Agglomération du Sud (CASUD)**

Direction Aménagement et Développement Économique.

Coordonnées: 379, rue Hubert Delisle- BP 437 - 97 430 Le Tampon

Tél : 0262 57 97 77 / Mobile : 06 92 85 77 90 / Mail : avalys@casud.re



INVESTISSEMENT TERRITORIAL INTÉGRÉ		
Intitulé de l'action	4.08	Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble

Autorité urbaine : **Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR)**

Direction Développement Durable et Stratégique du Territoire

Coordonnées : 3 rue de la Solidarité - CS 61025 - 97495 Sainte Clotilde CEDEX

Tél : 0262 92 49 46 / Mobile 06 92 34 49 43 / Mail : olivier.colin@cinor.org

Autorité urbaine: **Communauté Intercommunale Réunion Est (CIREST)**

Direction du Développement Économique et des Affaires européennes

Coordonnées: 28 rue des Tamarins - Pôle Bois BP 124 - 97470 Saint-Benoit

Tél : 02 62 94 70 00 / Mobile 06 92 00 27 / Fax: 02 62 58 22 94 / Mail: d.berthe@cirest.fr

Autorité urbaine: **Communauté Intercommunale des Villes Solidaires (CIVIS)**

Coordonnées : 29 CD 26 – Pierrefonds – 97410 SAINT-PIERRE

Tél : 02 62 49 96 00 / Fax : 02 62 49 96 99 / Mail : stephane.babonneau@civis.re

Autorité urbaine : **Territoires de la Côte Ouest (TCO)**

Coordonnées : 1, rue Eliard Laude – BP 49 – 97 822 Le Port Cedex

Tél : 02 62 32 20 55 / Mobile 06 92 25 66 04 / Mail : sabir.vally@tco.re

- Service instructeur :

Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie

VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTAUX ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 « Cadre stratégique commun » du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

L'amélioration de l'offre de TC s'inscrit dans les objectifs de mobilité durable et réduction de l'empreinte carbone des transports.

Le développement de pôles d'échanges, gares routières ou encore de parkings relais améliorera sensiblement la qualité de l'offre de TC et favorisera le report modal de l'automobile vers les TC. Ceci contribuera à une diminution de la consommation de carburants et des émissions de gaz à effet de serre.

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

La mise en oeuvre de cette action vise à assurer une meilleure égalité d'accès aux différents services de transport en commun pour toutes les populations, afin de maintenir et préserver la stabilité sociale.

- Respect de l'accessibilité (art 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

Les projets réalisés seront accessibles à toute personne y compris les personnes à mobilité réduite, conformément à la réglementation

Intitulé de l'action	5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels
Axe	Axe 5 – Renforcer la prévention des risques, la gestion rationnelle des ressources et la valorisation du patrimoine
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ. FEDER)	OT 5 – Promouvoir l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques
Objectif Spécifique	OS 11 – Améliorer la sécurité des personnes exposées aux risques d'inondation
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	Fed 5,b : Favoriser l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques : en favorisant des investissements destinés à prendre en compte des risques spécifiques, en garantissant la résilience aux catastrophes et en développant des systèmes de gestion des situations de catastrophe
Intitulé de l'action	5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels
Guichet unique / Rédacteur	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie GU IDDE
Date de mise à jour / Version	V3 du 04/10/19

POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

Poursuite de la mesure 4,11 du PO FEDER CONVERGENCE 2007-2013. Sécurisation du réseau

I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS

1. Descriptif de l'objectif de l'action

Le territoire réunionnais est très contraint par la jeunesse de son relief et son climat tropical.

En effet :

Les sols sont très sensibles à l'érosion avec des reliefs escarpés et des pentes fortes.

Le territoire est marqué par une période de précipitations très abondantes et intenses durant l'été austral accompagnée d'épisodes cycloniques.

La combinaison de ces phénomènes provoque régulièrement sur des sols gorgés d'eau, le débordement de rivières, ravines et fossés, des glissements de terrain et des éboulements rendant fragiles et souvent impraticable une bonne partie du réseau routier de l'île.

Ces contraintes naturelles imposent des investissements supplémentaires, en comparaison des régions continentales, afin d'assurer le maintien des infrastructures routières.

L'objectif est de renforcer la résilience du territoire face aux risques d'inondation, en réalisant ou modernisant/ renforçant les voies et les infrastructures routières.



Intitulé de l'action

5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels

2. Contribution à l'objectif spécifique

La suppression des points noirs dans les réseaux essentiels a pour objectif d'améliorer la sécurité des personnes en diminuant la vulnérabilité des réseaux existants par le biais de dispositifs de sécurisation adéquats.

Cette action contribue donc directement à l'objectif spécifique qui est d'améliorer la sécurité des biens et des personnes exposées, que celles-ci soient situées à proximité ou qu'elles empruntent ces réseaux.

3. Résultats escomptés

Les résultats attendus sont l'anticipation et la diminution du risque afférant :

- aux zones inondables, par le biais notamment de la réalisation de travaux de résorption des radiers ou de redimensionnement d'ouvrages hydrauliques,
- aux sections de routes soumises à des mouvements de terrains/chutes de blocs par la réalisation soit de protection en falaise (filets, écrans ...), soit de système d'évitement sur la route (paroi pare-blocs ou autres).

II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

Justification du rattachement à la priorité d'investissement et à l'objectif thématique

(conformément à l'article du 9 du Règ. Général et à l'art 5 du Règ. FEDER)

Les actions de prévention et de gestion des risques liés aux climats constituent une priorité spécifique aux DROM.

Avec des records mondiaux de précipitation, associés à une topographie particulière, le risque d'inondation connaît une ampleur particulière sur l'île de La Réunion, entraînant des mouvements de terrain qui exposent particulièrement les populations.

1. Descriptif technique

Il s'agit d'études et de travaux de voirie nécessaires à la sécurisation des réseaux routiers les plus vulnérables aux risques d'érosion, de glissements de terrains et d'inondation.

Il s'agit de financer notamment :

- les prestations géotechniques (sondages, piézomètres, qualification des matériaux en place, sensibilité des sols à l'eau...) indispensables à la recherche du meilleur tracé routier,
- les travaux d'infrastructure routière comprenant tous les dispositifs permettant de s'affranchir des risques d'inondation, d'éboulement, de glissement de terrain...),
- les travaux de sécurisation (filets, gabions),

Intitulé de l'action

5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels

- le remplacement des radiers submersibles par des ouvrages appropriés (dalots, ponts-cadre, ouvrages à plusieurs travées...).

2. Sélection des opérations

- Rappel des principes de sélection du programme : (cf PO FEDER 2014-2020)

- Contribution du projet aux objectifs UE 2020
- Contribution du projet à la stratégie du PO
- Pour les actions de prévention des inondations :

- Statut du demandeur : (« types de bénéficiaires » au sens du PO FEDER 2014-2020)

Conseil Départemental, Conseil Régional de La Réunion

- Critères de sélection des opérations :

Les projets seront étudiés en fonction de leur maturité sous l'angle de la faisabilité temporelle et du plan de financement, notamment :

- les projets retenus concerneront un axe structurant dans une zone exposée à un risque naturel,
- les projets seront priorisés en fonction de l'avancement des procédures réglementaires nécessaires à leur réalisation,
- engagement du porteur de projet à démarrer les travaux avant le 31/12/2020.

- Rappel des prescriptions environnementales spécifiques :
(cf PO FEDER 2014-2020, évaluation environnementale stratégique)

Sans objet.

3. Quantification des objectifs (indicateurs)

Lister les indicateurs de réalisation qui seront en lien avec l'action :
(conformément à l'art 27 b) et c) du Règ. général et à l'art 6 paragraphe 2 du Règ. FEDER)

Indicateur de Réalisation	Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
		Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
Nombre de radiers supprimés ou sécurisés	Radiers	-	7		<input checked="" type="checkbox"/> Non

4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action¹

¹ Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et du Décret d'éligibilité inter-fonds XXX



Intitulé de l'action

5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer aux manuels de gestion 2014/2020.

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer aux manuels de gestion 2014/2020.

III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

1. Critères de recevabilité

- Concentration géographique de l'intervention (toute l'île, zone des Hauts, zone urbaine, autres) :
L'ensemble du territoire
- Pièces constitutives du dossier :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la liste des pièces du manuel de gestion 2014/2020.

2. Critères d'analyse de la demande

Sans objet.

IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)

- Pour les projets générateurs de recettes supérieurs à 1 million d'euros : (au sens de l'article 61 du Règ. Général)

Sans objet.

- Pour les projets supérieurs à 50 millions d'euros : («grands projets » au sens de l'article 100 du Règ. Général). Conformément à l'article 101 du Règ. Général :

Sans objet.

V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Régime d'aide :

Oui

Non



Intitulé de l'action	5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels
----------------------	---

Si oui, base juridique :	
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes (<i>art 61 Reg. Général</i>) :	<input type="checkbox"/> Oui <input checked="" type="checkbox"/> Non

- Taux de subvention au bénéficiaire :
70 % de FEDER
- Plafond éventuel des subventions publiques :
Néant.
- Plan de financement de l'action :

Dépenses totales	Publics						Privés (%)
	FEDER (%)	Région (%)	État (%)	Département (%)	EPCI (%)	Autre Public (%)	
100 = coût total éligible	70 %	30 %					
100 = coût total éligible	70 %			30 %			

Le plan de financement de l'action est à calculer net de recettes, au sens de l'article 61 du Règ. Général.

- Services consultés :
Néant.
- Comité technique :
Néant.

VI. INFORMATIONS PRATIQUES

- Lieu de dépôt des dossiers :

Pôle d'Appui FEDER -
Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin - BP 67190 -
97801 Saint-Denis Cedex 9
- Où se renseigner ?
 - Guichet d'accueil FEDER
Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis
Tél : 02 62.48 70 87



Intitulé de l'action

5.01 Suppression des points noirs dans les réseaux routiers essentiels

Courriel : accueil_feder@cr-reunion.fr
www.regionreunion.com

○ Guichet Unique : Infrastructures de Développement Durable et Énergie
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)
Tél : 02.62.67.14.49

- Service instructeur :

Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie

VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTAUX ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 (Cadre stratégique commun) du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

Sans objet.

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

Neutre

- Respect de l'accessibilité (article 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

Impact fort puisque les actions prévues permettent de rendre accessible une partie du territoire à la population et notamment aux habitants des zones désenclavées y compris les personnes les plus vulnérables.

- Effet sur le changement démographique (point 5.5 du CSC)

Neutre

Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 FICHE ACTION



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

Axe	6 - Renforcer l'ouverture et les performances du territoire en investissant dans les infrastructures d'échanges
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ. FEDER)	OT 7-Promouvoir le transport durable et supprimer les goulets d'étranglement dans le réseau principal d'infrastructures
Objectif Spécifique	OS 16 - Assurer la fluidité du transport routier en mode sécurisé et en augmentant le réseau de TCSP
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	FED 7,c - Encourager le transport durable et supprimer les obstacles dans les infrastructures de réseau essentielles : en élaborant et en améliorant des systèmes de transport respectueux de l'environnement, y compris les systèmes peu bruyants, et à faible émission de carbone, y compris le transport maritime et sur les voies navigables, les ports, les liens multimodaux et les infrastructures aéroportuaires, de façon à promouvoir une mobilité locale et régionale durable
Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
Guichet unique / Rédacteur	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie GU IDDE
Date de mise à jour / Version	V3 du 04/10/19

POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

Si oui, indiquer les références (programme, intitulé, nomenclature) et la motivation de la poursuite (argumenter) :

Programme opérationnel Européen 2007-2013
Axe 3 – la compétitivité du territoire : organiser le territoire sur de nouveaux paramètres de performance
Mesure 3.01 TRANS ECO EXPRESS

I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS

1. Descriptif de l'objectif de l'action

À La Réunion, la mobilité des personnes et des marchandises est exclusivement assurée par la route. L'organisation des déplacements interurbains autour d'un seul axe circulaire, l'étalement urbain, l'augmentation de la population et du nombre de véhicules, l'augmentation des besoins de mobilité, contribuent toujours plus à la saturation du trafic. Cette saturation se manifeste sur les routes nationales au niveau des entrées d'agglomérations mais aussi aux principaux points de rabattement des populations des mi-pentes sur le littoral. Les transports collectifs (TC), qu'ils soient interurbains ou urbains, assurent une desserte du territoire satisfaisante en matière de couverture géographique mais souvent insuffisante en matière de service de transports (fréquence des lignes, temps de parcours, régularité, etc.). Dans ces conditions, il est



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

nécessaire de revaloriser et d'améliorer l'offre de transport en commun, victime de la saturation, et de proposer des solutions permettant de prioriser les lignes de TC par rapport à la circulation générale avec la mise en place de T.C.S.P., en alternative au « tout automobile », et comme levier d'un aménagement du territoire moins consommateur d'espaces et de ressources, privilégiant des centralités urbaines fortes.

2. Contribution à l'objectif spécifique

Dans l'île, les TC sont tributaires des aléas du trafic routier. L'élaboration d'un programme de maillage du territoire par des T.C.S.P. contribuera à garantir les temps de parcours des TC et plus globalement d'améliorer leur qualité de service, et ainsi, favoriser le report modal de la voiture particulière aux TC.

3. Résultats escomptés

Les résultats attendus sont la réalisation de projets de T.C.S.P. structurants et l'augmentation du nombre de kilomètres de voies en site propre permettant de fluidifier la circulation des TC.

II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

Justification du rattachement à la priorité d'investissement et à l'objectif thématique

À travers le programme Trans Eco Express, la Région Réunion souhaite insuffler une nouvelle dynamique aux réseaux de TC et doter progressivement La Réunion d'un réseau de transport à haut niveau de service à l'échelle de l'île. L'objectif est à la fois d'améliorer les liaisons interurbaines par la résorption des points sensibles de circulation situés principalement aux entrées des grandes zones agglomérées, et d'accompagner les projets de T.C.S.P. portés par les Autorités Organisatrices de Transport (A.O.T.) visant à résoudre des problématiques internes aux communautés d'agglomération.

1. Descriptif technique

À travers le Programme Trans Eco Express, il est prévu de réaliser des aménagements permettant d'optimiser les circulations de tous les transports collectifs routiers, sur l'ensemble du territoire, pour répondre à la demande actuelle et future de déplacements. Le programme donnera priorité au traitement des principaux points noirs qui pénalisent les circulations actuelles. Il s'attachera aussi à mettre en cohérence au niveau régional, les T.C.S.P. locaux et le Réseau Régional de Transport Guidé.

Le Trans Eco Express formalisera donc ses actions et les hiérarchisera dans le temps en fonction de leurs réponses aux deux objectifs essentiels qui sont :



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

- l'utilité : répondre aux mieux à la demande de déplacement en concentrant les mesures sur les corridors les plus fréquentés en priorité ;
- l'efficacité : agir en premier là où les mesures constructives ont le plus d'effet sur les services apportés à l'utilisateur.

Les mesures techniques pour améliorer la circulation des bus sont nombreuses. Sans chercher l'exhaustivité, les principales mesures types envisagées dans le cadre de la mise en œuvre des aménagements du Trans Eco Express sont présentées ci-après :

- le site propre (voies de circulation exclusivement réservées aux transports en commun) ;
- le contre sens bus (aménagement d'une voie réservée aux bus dans une rue à sens unique) ;
- le couloir d'approche à un carrefour (voie réservée aux bus jusqu'à un carrefour à feux ou giratoire) ;
- la voie réservée sur bande d'arrêt d'urgence.

La création d'un observatoire de la mobilité et des déplacements ainsi que les actions de suivi et de mise à jour de cet outil transversal seront également soutenus.

2. Sélection des opérations

- Rappel des principes de sélection du programme : (cf PO FEDER 2014-2020)

Le programme concerne l'ensemble des projets de T.C.S.P. réalisés sur le territoire réunionnais.

- Contribution du projet aux objectifs UE 2020
- Contribution du projet à la stratégie du PO
- Principe de sélection des projets au regard du protocole d'accord signé entre l'État et la Région « Matignon 2 » et de leur cohérence avec le SRIT, le plan vélo régional et les plans de déplacement fixés par les autorités organisatrices de transport

- Statut du demandeur : (« types de bénéficiaires » au sens du PO FEDER 2014-2020)

Les collectivités territoriales et les établissements publics de coopération intercommunale ayant compétences en matière d'organisation de transports, les associations.

- Critères de sélection des opérations : (« types d'action » au sens du PO FEDER 2014-2020)

- Sélection des projets en fonction de leur contribution à l'atteinte des objectifs de réalisation
- Sélection des projets au regard de leur maturité sous l'angle de la faisabilité temporelle et du plan de financement. Les projets retenus dont la mise en service est prévue avant la fin 2020 seront priorités dans la programmation.

3. Quantification des objectifs (indicateurs)

Lister les indicateurs de réalisation qui seront en lien avec l'action :



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

(conformément à l'art 27 b) et c) du Règ. général et à l'art 6 paragraphe 2 du Règ. FEDER)

Indicateur de Réalisation	Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
		Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
Longueur de T.C.S.P. réalisée	Km		14,4		<input checked="" type="checkbox"/> Non

4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action ¹

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer au manuel de gestion « investissement public » 2014/2020.

Si le projet comprend l'aménagement complet du profil en travers, les dépenses éligibles retenues seront calculées au prorata de la surface réservée au T.C.S.P et à ses aménagements connexes (voiries déviées, trottoirs, espaces verts,...).

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer au manuel de gestion « investissement public » 2014/2020.

Les dépenses de construction et de renforcement des réseaux ne seront pas retenues. Seules les dépenses de déviation de réseaux existants rendues nécessaires par la réalisation des travaux de TCSP seront éligibles.

III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

1. Critères de recevabilité

- Concentration géographique de l'intervention :

L'ensemble du territoire (réseaux routiers urbains et interurbains)

- Pièces constitutives du dossier :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la « liste des pièces » du manuel de gestion « infrastructures à maîtrise d'ouvrage publique » du livre de procédures 2014-2020.

¹ Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et du Décret d'éligibilité inter-fonds XXX



Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 FICHE ACTION

Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0761-DE



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

Ce document sera disponible sur le site www.region-reunion.fr – rubrique « 2014- 2020 : les procédures de gestion.

2 . Critères d'analyse de la demande

Les projets seront analysés au cas par cas en fonction du gain en termes de temps de parcours pour les transports en commun et du linéaire de TCSP,

IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)

Engagement à procéder à un état d'avancement régulier des projets conventionnés à la demande du service instructeur (points d'étape).

- Pour les projets supérieurs à 50 millions d'euros : («grands projets » au sens de l'article 100 du Règ. Général). Conformément à l'article 101 du Règ. Général :

- Joindre les études de faisabilité effectuées (y compris l'analyse des différentes interventions possibles et les résultats)
- Joindre une analyse coûts-avantages (comprenant une analyse économique et financière et une évaluation des risques)
- Indiquer le calendrier d'exécution du grand projet.

V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes (<i>art 61 Reg. Général</i>) :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non

- Taux de subvention au bénéficiaire :
80 % dont 60 % de FEDER et 20 % de contrepartie nationale.
- Plafond éventuel des subventions publiques :

Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 FICHE ACTION



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

Le montant de la subvention FEDER sera plafonné à 3 M€/km de T.C.S.P. (hors ouvrage) et à 10,5 M€/ km de TCSP (si ouvrage).

- Plan de financement de l'action :

Dépenses totales	Publics		
	FEDER (%)	Région (%) et/ou État (%)	Bénéficiaire
100 = coût total éligible	60	20	20

Le plan de financement de l'action est à calculer net de recettes, au sens de l'article 61 du Règ. Général.

VI. INFORMATIONS PRATIQUES

- Lieu de dépôt des dossiers :

Pôle d'Appui FEDER
Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin - BP 67190 -
97 801 Saint-Denis Cedex 9

- Où se renseigner ?

- Guichet d'accueil FEDER
Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis
Tél : 02 62.48 70 87
Courriel : accueil_feder@cr-reunion.fr www.regionreunion.com

- Guichet Unique : Infrastructures de Développement Durable et Énergie
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)
Tél : 02.62.67.14.49

- Service instructeur :

Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie



Programmes Opérationnels Européens 2014-2020 FICHE ACTION

Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0761-DE

SLOW



Intitulé de l'action	6.01 TRANS ECO EXPRESS
----------------------	-------------------------------

VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTALS ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 (Cadre stratégique commun) du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

Le développement des T.C.S.P. et le maillage du territoire par un réseau efficace de TC s'inscrivent dans les objectifs de mobilité durable et réduction de l'empreinte carbone des transports.

Le développement des T.C.S.P. améliorera sensiblement la qualité de l'offre de TC et favorisera le report modal de l'automobile vers les TC. Ceci contribuera à une diminution de la consommation de carburants et des émissions de gaz à effet de serre.

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

Expliquer en quoi les projets au sein des actions permettront de prévenir toute discrimination :

Les transports en commun étant accessibles à tous, ils sont facteurs de non discrimination.

- Respect de l'accessibilité (article 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

Expliquer comment les projets au sein des actions permettront une accessibilité à l'ensemble des citoyens, y compris aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées :

L'infrastructure de transport sera accessible à toute personne y compris les personnes à mobilité réduite, conformément à la réglementation.



Intitulé de l'action	8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection
----------------------	---

Axe	8 – Compenser les surcoûts liés à l'ultra-périphérie
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ. FEDER)	OT5 - Promouvoir l'adaptation au changement climatique ainsi que la prévention et la gestion des risques
Objectif Spécifique	OS11 – Améliorer la sécurité des biens et des personnes exposés aux risques naturels dans un contexte de changement climatique
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	5b – Favoriser les investissements qui prennent en compte les risques, qui garantissent la résilience aux catastrophes et qui développent des systèmes de gestion de ces catastrophes
Intitulé de l'action	8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection
Guichet unique / Rédacteur	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie GU IDDE
Date de mise à jour / Version	V3 du 04/10/19

POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT

Non Oui, partiellement Oui, en totalité

Si oui, indiquer les références (programme, intitulé, nomenclature) et la motivation de la poursuite (argumenter) :

Poursuite du PGRI Mesure 3.19 du PO FEDER CONVERGENCE 2007-2013. Mise en œuvre des Plans d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI) engagés lors du précédent programme, en lien avec la mise en œuvre de la Directive Inondation.

I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS

1. Descriptif de l'objectif de l'action

Indiquer pourquoi cette action est envisagée :

La directive « inondation » fixe des objectifs de moyens, un calendrier.

Le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) garanti une cohérence globale du dispositif et affiche les priorités. La déclinaison territoriale est assurée par les stratégies locales (SLGRI) sur chaque territoire à risques important (TRI) et / ou par des Programmes d'Action et de Prévention des Inondations (PAPI) sur le reste du territoire Réunionnais.

L'objectif est de protéger les personnes et les biens et de favoriser la compétitivité et l'attractivité des territoires par la prévention :

- en réduisant leur vulnérabilité aux inondations ;
 - en les préparant à gérer mieux la crise pour éviter la catastrophe ;
- en organisant le retour à la normale.



Intitulé de l'action

8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection

2. Contribution à l'objectif spécifique

Préciser en quoi l'action contribue à l'objectif spécifique :

La mise en œuvre des actions concourant à l'atteinte des objectifs de PGRI permettra la sécurisation des personnes face aux risques d'inondations

Les priorités d'actions définies par les parties prenantes offrent une vision stratégique des actions pour réduire les conséquences négatives des inondations pour la Réunion en orchestrant à l'échelle de chaque bassin hydrographique les différentes composantes de la gestion des risques d'inondations.

3. Résultats escomptés

Résultats à atteindre avec le soutien de l'Union :

Pourcentage de la population de l'enveloppe approchée d'inondation potentielle (EAIP) couverte par :

- un programme d'action de prévention des inondations (PAPI) complet ou d'intention labellisé ;
- et/ou une stratégie locale de gestion du risque inondation (SLGRI) arrêtée par le préfet.

II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

Justification du rattachement à la priorité d'investissement et à l'objectif thématique

*Vérifier que cette action s'inscrit bien dans le cadre réglementaire :
(conformément à l'article du 9 du Règ. Général et à l'art 5 du Règ. FEDER)*

- Le niveau d'exposition aux risques à la Réunion est particulièrement élevé, notamment en matière d'inondations. Dans le cadre du plan de gestion du risque inondation de l'île (PGRI), des bassins versants prioritaires font l'objet de plans d'actions de prévention des inondations (PAPI). Deux d'entre eux ont été mis en œuvre au cours de la programmation 2007- 2013, les trois suivants seront soutenus sur la période 2014-2020. Par ailleurs, la plupart des risques pouvant être renforcés par le changement climatique, la compréhension de ces phénomènes constitue une première étape d'adaptation à ce changement global.

- L'accord de partenariat précise que dans les RUP, les fonds européens permettront de construire ou d'adapter les bâtiments et les infrastructures aux risques naturels.



Intitulé de l'action

8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection

1. Descriptif technique

L'objectif est de permettre la mise en œuvre d'un ensemble cohérent d'actions permettant une réduction des impacts des inondations dans le cadre de la mise en œuvre de la Directive Inondation.

Le programme d'actions retenu donnera une vision stratégique des actions à conjuguer pour réduire les conséquences négatives des inondations sur un territoire donné, il orchestrera toutes les composantes de la gestion des risques d'inondations : information préventive, connaissance, surveillance, prévision, prévention, réduction de la vulnérabilité, protection, organisation du territoire, gestion de crise, retour d'expérience.

Outre ces actions de prévention/prévisions, les actions de protection suivantes seront mises en œuvre :

- les travaux d'aménagement de réduction de la vulnérabilité du bâti et du territoire (ouvrages de protection)
- les actions/travaux de rétention hydraulique à l'amont des cours d'eau
- la mise aux normes des ouvrages particuliers identifiés dans le cadre des SLGRI et essentiels à la gestion de crise.

La création d'un observatoire des risques ainsi que les actions de suivi et de mise à jour de cet outil transversal seront également soutenus.

2. Sélection des opérations

- Rappel des principes de sélection du programme : (cf PO FEDER 2014-2020)

Contribution du projet aux objectifs 2020
Contribution du projet à la stratégie du PO
Contribution aux objectifs du SRCAE

Pour les actions de prévention des inondations :

- pour l'ensemble du territoire réunionnais : actions prévues dans le PGRI
- pour les Territoires à risques importants (TRI) identifiés dans le PGRI : objectifs contenus dans les stratégies locales (SLGRI) et traduite dans les Plans d'action (PAPI)
- pour les autres territoires : Actions inscrites dans les PAPI

- Statut du demandeur : (« types de bénéficiaires » au sens du PO FEDER 2014-2020)

Collectivités territoriales, EPCI, établissements publics, associations

- Critères de sélection des opérations :



Intitulé de l'action	8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection
----------------------	---

- maturité des projets.
- engagement du porteur de projet à démarrer les travaux avant le 31/12/2020.

- Rappel des prescriptions environnementales spécifiques : (cf PO FEDER 2014-2020, évaluation environnementale stratégique)

Encourager les démarches de coordination environnementale des travaux.

3. Quantification des objectifs (indicateurs)

Lister les indicateurs de réalisation qui seront en lien avec l'action :
(conformément à l'art 27 b) et c) du Règ. général et à l'art 6 paragraphe 2 du Règ. FEDER)

Indicateur de Réalisation	Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
		Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
IS09 - Nombre de bâtis protégés du fait des endiguements	Bâtis		1940	200	<input checked="" type="checkbox"/> Oui
CO20 – Population bénéficiant de mesures de protection contre les inondations	Personnes		4000		<input checked="" type="checkbox"/> Non

4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action¹

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer au manuel de gestion « investissement public » 2014/2020.

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer au manuel de gestion « investissement public » 2014/2020

III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

1. Critères de recevabilité

¹ Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et du Décret d'éligibilité inter-fonds XXX



Intitulé de l'action

8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection

- Concentration géographique de l'intervention (toute l'île, zone des Hauts, zone urbaine, autres) :

Bassins versants et/ou zones à risques forts pour les biens et les personnes ayant fait l'objet d'une SLGRI ou d'un PAPI.

- Pièces constitutives du dossier :

La liste des pièces constitutives du dossier de demande de subvention devra être conforme à la « liste des pièces » du manuel de gestion « infrastructures à maîtrise d'ouvrage publique » du livre de procédures 2014-2020.

Ce document sera disponible sur le site www.region-reunion.fr – rubrique « 2014- 2020 : les procédures de gestion

2. Critères d'analyse de la demande

Critères d'éligibilité

- Intégration dans un plan d'actions contractualisés de type PAPI et en cohérence avec les PGRI et les SLGRI définies
- Respect du SDAGE et des SAGE
- Respect du SAR et du PPR prescrit ou approuvé
- Plan communal de sauvegarde (PCS) approuvé ou en cours

Critères de priorisation

Les dossiers seront analysés en fonction des éléments suivants :

Pour les actions d'information préventive

- Population concernée
- Intégration dans un dispositif partenarial

Pour les actions de prévision

Cohérence avec la cellule de veille hydrologique

Pour les actions de prévention et de protection

- Aléa de la zone
- Vulnérabilité des biens et des personnes face au risque d'inondation
- Coût de l'opération / nombre de bâtis protégés
- Nombre de personnes protégées
- Impact sur l'environnement



Intitulé de l'action	8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection
----------------------	---

IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)

- Pour les projets générateurs de recettes supérieurs à 1 million d'euros : (au sens de l'article 61 du Règ. Général)
Sans objet.
- Pour les projets supérieurs à 50 millions d'euros : («grands projets » au sens de l'article 100 du Règ. Général). Conformément à l'article 101 du Règ. Général :
Sans objet.

V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Régime d'aide : Si oui, base juridique :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes (<i>art 61 Reg. Général</i>) :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non

- Taux de subvention au bénéficiaire : 80 % au total dont 70 % de FEDER (*préciser FEDER et contrepartie nationale*)
- Plafond éventuel des subventions publiques : Néant.
- Plan de financement de l'action :

Dépenses totales 100= coût total éligible	Publics						Privés (%)
	FEDER (%)	Région (%)	État (%)	Département (%)	EPCI (%)	Bénéficiaire	
100	70 %	5 %	5 %		20 %		

- Services consultés : Néant.
- Comité technique : (éventuellement)
Comité technique PGRI.



Intitulé de l'action

8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection

VI. INFORMATIONS PRATIQUES

- Lieu de dépôt des dossiers :

Pôle d'Appui FEDER -
Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin - BP 67190 -
97801 Saint-Denis Cedex 9

- Où se renseigner ?

- Guichet d'accueil FEDER
Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis
Tél : 02 62.48 70 87
Courriel : accueil_feder@cr-reunion.fr
www.regionreunion.com

- Guichet Unique : Infrastructures de Développement Durable et Énergie
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)
Tél : 02.62.67.14.49

- Service instructeur :

Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie

VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTALS ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 (Cadre stratégique commun) du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

Les aléas naturels vont évoluer, et pour certains se renforcer en fonctions des effets du changement climatique. Augmenter la résilience du territoire vis-à-vis de ces aléas, constitue donc une adaptation aux effets du changement climatique.

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

Expliquer en quoi les projets au sein des actions permettront de prévenir toute discrimination :

Neutre



Intitulé de l'action	8.03 Programme de gestion des risques d'inondation (PGRI) : actions de prévision, prévention et protection
----------------------	---

- Respect de l'accessibilité (article 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

Expliquer comment les projets au sein des actions permettront une accessibilité à l'ensemble des citoyens, y compris aux personnes en situation de handicap et aux personnes âgées :

Neutre

- Effet sur le changement démographique (point 5.5 du CSC)

Expliquer en quoi, si l'action a un impact sur ce item, les projets faciliteront l'inclusion de toutes les catégories de personnes (amélioration de l'accès à l'éducation, aux structures d'aide sociale, multiplication des possibilités d'emploi pour les jeunes et les personnes âgées, investissement dans les infrastructures de santé, autres) :

Neutre

**DELIBERATION N°DCP2019_0762****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GIDDE / N°107115

POE FEDER 2014-2020 - FA 4.08 - EXAMEN DE LA DEMANDE DU TCO (SYNERGIE RE0023173)

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0762
Rapport /GIDDE / N°107115

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

POE FEDER 2014-2020 - FA 4.08 - EXAMEN DE LA DEMANDE DU TCO (SYNERGIE RE0023173)

- Vu** la décision N°C(2014)9743 du 11 décembre 2014 de la Commission européenne relative au programme opérationnel FEDER RÉUNION,
- Vu** la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,
- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,
- Vu** la délibération de l'Assemblée plénière du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget autonome FEDER (rapport DAF n°20140022),
- Vu** la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n°2014-580 du 03 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,
- Vu** les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi,
- Vu** la Fiche Action 4.08 : « Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble » validée par la Commission Permanente du 27 octobre 2015 et du 17 octobre 2017,
- Vu** le budget de l'exercice 2019,
- Vu** le rapport n° GIDDE / 107115 de Monsieur le Président du Conseil Régional,
- Vu** le rapport d'instruction du GU « Infrastructures de Développement Durable et Énergies » en date du 26 août 2019,
- Vu** l'avis du Comité d'Investissement Territorial Intégré (ITI) par procédure écrite,
- Vu** l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 08 octobre 2019,

Considérant,

- la demande de financement du **Territoire de la Côte Ouest (TCO)** relative à la réalisation du projet :
 - Travaux du Pôle d'Échanges de La Saline Prisami,
- que ce projet respecte les dispositions de la fiche action 4.08 « Pôles d'échanges et superstructures de transport – Études transport par câble » du PO FEDER 2014-2020 et qu'il concourt à l'objectif spécifique « Limiter la consommation énergétique en augmentant l'usage des transports en commun », et à l'atteinte des indicateurs de réalisation déclinés dans la fiche action,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte du rapport d'instruction du Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie en date du 26 août 2019,

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement de l'opération :
 - n° SYNERGIE : RE 0023173,
 - portée par le bénéficiaire : TCO,
 - intitulée : Travaux du Pôle d'Échanges de La Saline Prisami,
 - Comme suit :

Coût total éligible	Taux de subvention	Montant FEDER	Montant CPN Région	Montant CPN hors Région
685 350,29 € HT	80 %	479 745,20 €	68 535,03 €	0,00 €

- d'affecter les crédits FEDER pour un montant de **479 745,20 €** au Chapitre 900-5 – article fonctionnel 052 du budget Annexe FEDER ;
- d'engager les crédits de la contrepartie nationale Région pour un montant de **68 535,03 €** sur l'Autorisation de Programme « TEE Subventions Infrastructures EPCI » (P165-0001) votée au chapitre 908 du Budget principal ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants au chapitre 908 article fonctionnel 821 du budget principal de la région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs et démarches y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0763****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107072
CADRE D'INTERVENTION RELATIF À LA GESTION DU RISQUE REQUIN

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0763
Rapport /DEECB / N°107072

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CADRE D'INTERVENTION RELATIF À LA GESTION DU RISQUE REQUIN

Vu le règlement (UE) n°1407/2013 du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le Contrat de Convergence et de Transformation de La Réunion 2019-2022,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107072 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion en matière de gestion du risque requin,
- le programme opérationnel européen (2014-2020) relatif aux aménagements et équipements de sites touristiques publics,
- la volonté régionale de pouvoir accompagner les acteurs du territoire,
- la volonté de la Région Réunion d'uniformiser l'ensemble des procédures hors Fonds européens et contreparties nationales,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'approuver le cadre d'intervention relatif à la gestion du risque requin, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	4 Libérer la Terre Réunionnaise
Intitulé du dispositif :	Gestion du risque requin
Codification :	
Service instructeur :	
Direction :	Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité
Date(s) d'approbation en CPERMA :	

Les projets éligibles dans le cadre d'un financement par les Fond Européen de Développement Économique et Régional (FEDER) ou Fond Européen Agricole de Développement Économique et Régional (FEADER), ou encore par les Programmes d'investissement avenir (PIA 3) ne sont pas éligibles au présent cadre d'intervention.

La fiche action FEDER 5.09 « Aménagements et équipements de sites touristiques publics » permet de soutenir l'installation de filets anti-requins à hauteur de 5 M€ pour des études de plus de 100 K€ et des travaux de plus de 350 K€. Il a donc lieu de disposer d'un dispositif d'aide pour les projets inférieurs à ces montants.

Les aides éligibles au présent cadre d'intervention de la Région Réunion ne constituent pas un droit à délivrance et n'ont pas de caractère systématique. Leur attribution ou la modulation de leur montant peut-être fonction des priorités définies au niveau régional ainsi que des budgets disponibles.

1. Rappel des orientations de la Collectivité

La gestion du risque requin est une problématique importante pour La Réunion depuis 2011 liée à la recrudescence des attaques mortelles. Les pertes humaines, notamment, ont été lourdes. La récurrence de ces attaques a également impacté d'autres domaines. La baignade et les activités nautiques ont été interdites sur les plages de l'Ouest. Le système économique afférent à ces zones littorales, s'est retrouvé en crise. Au plan social, la situation se caractérise par la persistance de tensions entre tous les acteurs et les usagers de la mer (pratiquants d'activités nautiques, scientifiques, acteurs associatifs, acteurs économiques, élus...).

La Région Réunion a dès le début de la crise, affiché sa solidarité en s'impliquant de manière volontariste dans ce domaine se trouvant hors de son champ de compétences, en apportant un soutien financier à des études et des actions liées à la gestion du risque requin.

2. Objet et objectifs du dispositif (résultats escomptés,...)

Le résultats escomptés sont les suivants :

- assurer la sécurité de la population ainsi que celle des usagers de la mer,
- restituer aux usagers de la mer la pleine possibilité de leurs activités respectives dans un climat de sécurité suffisante,
- restaurer l'économie de la mer et du tourisme littoral
- respecter au mieux l'environnement, l'équilibre des écosystèmes et la mise en valeur de la biodiversité,
- s'assurer du maintien de la ressource halieutique,
- rétablir une image valorisée de La Réunion et de son accueil touristique.

Ce cadre d'intervention a pour objet de permettre aux acteurs du territoire de mettre en œuvre des actions et des projets permettant de contribuer à l'atteinte de ces objectifs.

3. Indicateurs du dispositif

Intitulé de l'indicateur (a)	Valeur cible 2020	Indicateur Priorités de la mandature	Indicateur spécifique
Nombre de personnes sensibilisées	2 000	non	X
Nombre de projets soutenus	10	non	X

a= Indicateurs de réalisation

4. Références et dispositions réglementaires spécifiques

La gestion du risque requin concerne des acteurs publics, économiques et non économiques.

Nom du dispositif	Règlement
Gestion du risque requin	Pour les opérateurs économiques : Règlement UE n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis
	Pour les opérateurs non économiques : Dispositif ne relevant pas d'une aide d'Etat

5. Descriptif technique du dispositif

L'intervention de la Collectivité régionale en matière de gestion du risque requin est destinée à des actions en lien avec les modules suivant :

- surveillance et secours,
- protection des usagers (y compris les protections individuelles),
- coordination et gouvernance,
- prévention, communication et éducation,
- connaissances scientifiques,
- innovation et technologie.

Le projet doit permettre le développement de dispositifs et d'actions contribuant à la diminution du risque requin et de favoriser le retour des activités liées à la mer :

1° par le développement d'actions en faveur de la surveillance et de la protection des usagers :

- mise en œuvre d'opérations de mutualisation des moyens des différentes activités nautiques pour surveiller et prévenir du risque requin
- développement de moyens technologiques innovants de surveillance des sites sensibles
- mise en place de moyens de protection pour assurer la sécurité des baigneurs au niveau des sites à risque (filets...),
- mise en place, suivi et optimisation de dispositifs de protection sur les sites à risque,
- acquisition et maintenance des dispositifs de protection des usagers,

2° par le développement d'activités de prévention et de sensibilisation :

- organisation ou participation à des événements liés aux activités nautiques et au risque requin,
- création et production d'outils de sensibilisation des publics scolaires, des particuliers et des professionnels,

- animation en classes, en centres aérés, lors de rencontres org

3° par le partage d'expériences et la participation à des colloques ou séminaires sur le risque requin se déroulant à La Réunion ou hors du territoire.

6. Critères de sélection sur le dispositif

6.1 Public éligible

L'aide est destinée aux organismes publics ou privés (associations existantes depuis plus de 6 mois, communes, EPCI...) et aux entreprises.

6.2 Projet éligible

Le projet (objet de la demande) doit concerner directement ou indirectement le territoire de La Réunion.

Tous les secteurs en lien avec l'objet du présent dispositif sont éligibles.

Un intérêt particulier sera accordé :

- aux projets pérennes présentant un caractère technologique innovant avec un faible impact sur l'environnement et pouvant être lancés à court terme. Ceux-ci devront faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation en continu par le Centre de Ressources et d'Appui pour la réduction du risque requin (CRA) ;
- aux projets permettant la création ou le confortement d'emplois locaux.

La zone littorale ouest à sud est privilégiée.

7. Autres conditions d'éligibilité

Tout nouveau projet technique ou technologique devra obligatoirement, au préalable, être soumis pour avis au CRA qui se prononcera sur sa faisabilité, son efficacité et sur l'opportunité de sa mise en œuvre, notamment par des tests *in situ*.

8. Nature des dépenses retenues/non retenues sur le dispositif

8.1 Dépenses éligibles

Les dépenses éligibles concernent les actions menées dans le cadre de la prévention, de la communication, de l'éducation, de la surveillance, de la protection des usagers, de la recherche et de l'innovation.

- acquisition et à entretien de moyens technologiques et innovants (caméras, sonars, drones, ...),
- acquisition et entretien d'équipement neuf ou d'occasion courant afin d'assurer des missions de surveillance, d'assistance ou de secours (jet ski, zodiac, autres formes d'embarcation et leurs équipements annexes, bouées, postes de surveillance, matériel informatique et de communication, ...),
- mise en place et entretien de moyens de protection collective pour assurer la sécurité des baigneurs (filets, balisages, embarcations et équipements divers, équipements électromagnétiques, ...) hors projets éligibles aux fonds européens¹,
- acquisition et entretien de dispositifs de protection individuel des baigneurs (sharkfield...) et autres usagers de la mer,
- accompagnements de projet (formation, animation ...) pour la mise en œuvre d'actions à finalité de prévention du risque requin, surveillance, protection collective ou individuelle des

¹ Pour mémoire, l'aménagement et l'entretien de moyens de protection collectifs peuvent être éligible à la fiche action 5.09 du POE FEDER 2014-2020 : études d'un montant supérieur à 100 000 € et aménagements d'un montant supérieur à 350 000 €.

usagers de la mer. Cet accompagnement devra être motivé et justifié par la nécessité d'une compétence pointue ou par un accompagnement récurrent et régulier durant toute la durée du projet,

- études de faisabilité, diagnostic ou dimensionnement en vue d'opération dont la finalité est la prévention, la surveillance, la protection collective ou individuelle des usagers de la mer,
- achats de prestations pour l'organisation d'évènements sportifs, culturels ou éducatifs en lien avec la gestion du risque requin,
- supports de communication (affiches, banderoles, kakemonos...) leurs usages doit pouvoir satisfaire à plusieurs manifestations et à minima sur deux années, conception et à la réalisation de support de communication en vue de sensibiliser les usagers,
- gestion de site internet ou d'applications mobiles,
- rémunération du personnel permanent et non permanent lié au projet,
- coûts connexes à l'opération (transport, livraison, fret des matériels d'investissement éligibles...),
- frais liés au déplacement (frais de transport, d'hébergement et de repas) hors de La Réunion pour des actions d'information ou de sensibilisation sur présentation des factures.

8.2 Dépenses inéligibles

- acquisition foncière et immobilière ;
- constructions immobilières, rénovations et travaux de bâtiments autres que ceux des bâtiments techniques liés à l'activité ou au projet ;
- frais de location d'immeuble ;
- intérêts financiers ;
- dépenses non liées au projet ;
- études liées à l'obtention d'autorisation réglementaire ;
- investissements réalisés en crédit-bail ;
- matériels d'occasion non garantis ;
- investissements et études destinés au respect d'une obligation réglementaire ;
- équipements, matériels roulant ou non, non spécifiques au projet ou à l'opération.

9. Pièces minimales d'une demande de subvention

Le dossier de demande doit comprendre :

9.1 Pour le demandeur

1. une lettre de demande de la subvention adressée (du porteur de projet ou de son représentant légal) à l'attention de Monsieur Le Président du Conseil régional ;
2. s'il y a lieu, le pouvoir habilitant le signataire à engager l'organisme demandeur ;
3. pour les entreprises : la preuve de l'existence légale (extrait de Kbis, inscription au registre ou répertoire concerné...) ;
4. pour les associations ou les fondations : les statuts avec copie de la publication au journal officiel ou le récépissé de la déclaration en Préfecture et la liste des membres du conseil d'administration, le formulaire CERFA 12.156 dûment complété ;
5. pour les opérateurs économiques : une attestation de l'intégralité des aides de minimis sur les trois derniers exercices à la date de la demande. Cette attestation devra être mise à jour et signée à la date de la signature de l'acte entre les parties ;
6. le certificat d'identification au répertoire national des entreprises (SIREN / SIRET) ;
7. une attestation du demandeur ou de son représentant légal de la régularité de la situation au regard des obligations fiscales et sociales, de l'État et de la Région Réunion.

9.2 Pour le projet ou l'opération

1. une note ou dossier technique détaillant l'opération, précisant l'objet, les objectifs poursuivis, les résultats attendus (précisant le délai du retour des résultats) et le public visé ;
2. la durée du projet, un échéancier prévisionnel de réalisation et de mise en œuvre ;

3. le budget prévisionnel de l'opération ;
4. le ou les devis, ainsi que les justificatifs de frais de fonctionnement justifiant des montants de l'opération ;
5. pour les opérateurs non économiques : le ou les justificatifs permettant de démontrer que le projet ou l'opération entre dans le cadre d'une activité non économique ;
6. les dispositions prises pour répondre à l'hygiène et à la sécurité et à la protection de l'environnement dans le cadre du projet (à minima attestation de la personne disposant du pouvoir de signature) ;
7. s'il y a lieu, les autorisations préalables requises par la réglementation en vigueur et nécessaires à l'instruction du dossier ;
8. en cas d'acquisition de matériels, les prévisions d'utilisation dudit matériel et une attestation sur l'honneur précisant qu'il ne s'agit pas d'un renouvellement à l'identique ou similaire.

Les opérateurs « non économique » doivent transmettre les pièces permettant de montrer :

- qu'il ne participe pas à une activité économique par ce projet,
- que l'aide demandée dans le cadre de la gestion du risque requin ne lui procure pas un avantage dans le cadre du projet,
- que l'aide demandée dans le cadre de la gestion du risque requin ne procure pas un avantage sélectif, favorisant certaines entreprises (sens communautaire du terme, annexe 1 du règlement (CE) n°651/2014 modifié), certaines productions ou certains territoires,
- que l'aide demandée dans le cadre de la gestion du risque requin n'affecte pas les échanges entre Etats membres et la concurrence (existante ou potentielle).

9.3 Pour le financement du projet ou de l'opération

1. un plan de financement prévisionnel du projet ou de l'opération précisant l'origine et le montant des moyens financiers (auto-financement, emprunt, subvention y compris l'aide sollicitée) ainsi que s'il y a lieu un échéancier des dépenses prévues ;
2. pour les aides déjà obtenues, la copie de la décision et l'indication des aides publiques directes ou indirectes s'il y a lieu ;
3. une attestation du porteur de projet précisant s'il est ou non assujetti et s'il récupère ou non la taxe sur la valeur ajoutée ;
4. un relevé d'identité bancaire ou postal.

Les pièces nécessaires au paiement seront précisées dans la convention.

10. Modalités techniques et financières

a- Dispositif relevant d'une aide d'État :

OUI :	X	NON :	
Si oui, nom et référence du régime d'aide applicable :			
Gestion du risque requin	Pour les opérateurs économiques : Règlement UE n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis		
OUI :		NON	X
Gestion du risque requin	Pour les opérateurs non économiques Dispositif ne relevant pas des aides d'État		

b- Modalités de subventionnement (taux, plafond ou barème de subvention ...) :

Les dépenses éligibles sont des dépenses d'investissement et des dépenses de fonctionnement, donnant lieu à une facturation ou faisant l'objet d'une justification de paiement (extrait certifié du grand livre ou équivalent).

Les dépenses doivent être facturées et acquittées après la date de notification de l'acte et avant la

date de fin de la période de soutien prévue au titre du même acte signé entre les parties

Le versement de la subvention sera effectué conformément aux modalités prévues dans l'acte signé par chacune des parties.

c- Plafond éventuel des subventions publiques :

Les aides à la gestion du risque requin seront accordées selon le dispositif suivant :

Pour les opérateurs économiques	Règlement UE n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis
Pour les opérateurs justifiant du caractère non économique	Dispositif ne relevant pas des aides d'État : Les aides pour la gestion du risque requin seront plafonnées à 800 000 euros par an par opération, avec une participation maximale de la Région Réunion de 75 % du montant des dépenses éligibles.

d- Dispositif intervenant dans le cadre d'une intervention contractuelle

Ce dispositif intervient pour partie dans le cadre d'une intervention contractuelle ou du Contrat de Convergence et de Transformation État-Région de La Réunion 2019-2022.

11. Nom et point de contact du service instructeur

L'instruction de la demande sera effectuée par la Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB) :

• Tél : 0262 48 70 20

• Mél : secretariat.dee@cr-reunion.fr

12. Lieu où peut être déposée la demande de subvention

Les demandes devront être transmises par voie postale et adressées à :

**Monsieur Le Président
du Conseil Régional de La Réunion
Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)
Avenue René Cassin - Moufia _ BP 67 190
97 801 Saint-Denis Messag Cedex 9**

ANNEXE / SYNTHÈSE DE LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION

Étape 1	Dépôt de la demande de subvention	
Étape 2	Enregistrement de la demande	Vérification de la bonne orientation (DEECB)
Étape 3	Instruction de la demande	Vérification de l'éligibilité du projet au cadre d'intervention
		Vérification des pièces fournies
		Demande d'information complémentaire (si nécessaire)
Étape 4	Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie	Présentation du rapport pour avis Avis de la Commission
		<table border="1"> <tr> <td>En cas d'avis favorable : étape 5</td> <td>En cas d'avis défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)</td> </tr> </table>
En cas d'avis favorable : étape 5	En cas d'avis défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)	
Étape 5	Commission Permanente du Conseil Régional	Présentation du rapport pour décision
		<table border="1"> <tr> <td>En cas de décision favorable : étape 6</td> <td>En cas de décision défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)</td> </tr> </table>
En cas de décision favorable : étape 6	En cas de décision défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)	
Étape 6	Notification au porteur de projet de la décision de la Commission Permanente	Édition de l'acte par la Région Réunion Signature de l'acte par les deux parties
Étape 7	Versement de la subvention	Selon les modalités précisées dans l'acte Suivi administratif et comptable du dossier
Étape 8	Clôture de l'acte et demande de solde	Contrôle du service fait Vérification des pièces fournies Règlement du solde selon les modalités précisées dans l'acte

**DELIBERATION N°DCP2019_0764****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°106895
CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'OBSERVATION, L'ANIMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES
FILIÈRES DÉCHETS ET DE LA SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0764
Rapport /DEECB / N°106895

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'OBSERVATION, L'ANIMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES FILIÈRES DÉCHETS ET DE LA SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n°2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 106895 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 16 octobre 2019,

Considérant,

- le Contrat d'Objectifs pour une Dynamique Régionale déchets et Économie Circulaire (CODREC) entre la Région et l'ADEME, notifié le 13 décembre 2017,
- la volonté de la Région Réunion d'uniformiser les procédures de subventions et d'aides individuelles hors fonds européens et contreparties nationales,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le cadre d'intervention relatif à « l'observation, l'animation et le développement des filières déchets et de la surveillance de la qualité de l'air », ci-joint ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	4 : LIBÉRER LA TERRE REUNIONNAISE
Intitulé du dispositif :	ACCOMPAGNEMENT POUR L'OBSERVATION, L'ANIMATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES FILIÈRES DÉCHETS ET DE LA SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR
Codification :	
Service instructeur :	
Direction :	Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)
Date(s) d'approbation en CPERMA :	

Les projets éligibles dans le cadre d'un financement par les Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) ou Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER), ou par les Programmes d'investissement avenir (PIA 3) ou encore à une aide d'État ne sont pas éligibles au présent cadre d'intervention.

Les aides éligibles au présent cadre d'intervention de la Région Réunion ne constituent pas un droit à délivrance et n'ont pas de caractère systématique. Leur attribution ou la modulation de leur montant peut-être fonction des priorités définies au niveau régional ainsi que des budgets disponibles.

1 Rappel des orientations de la Collectivité

Depuis la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe du 7 août 2015, la compétence de planification de la prévention et de la gestion des déchets a été transférée aux conseils régionaux. Dans ce cadre, la Région Réunion accompagne les observatoires et organismes en charge des actions d'animation et d'observation et de développement des filières déchets et de l'air, qui se traduisent notamment par le soutien :

- à l'animation et l'observation de la filière gestion des déchets du Bâtiment et Travaux Publics (BTP),
- au déploiement de la filière gestion des déchets agricoles non organiques à La Réunion,
- au Service d'Appui Technique à la Gestion des Épandages (SATEGE) pour l'animation et le suivi des matières fertilisantes d'origine résiduaire, agricole, industrielle et urbaine,
- à la surveillance et la sensibilisation de la population sur la qualité de l'air.

2 Objet et objectifs du dispositif

Ce dispositif a pour objet de permettre la mise en œuvre des projets ou actions permettant l'animation, l'observation, le développement notamment des filières déchets ou relatives à la surveillance de la qualité de l'air.

3 Indicateurs du dispositif

Intitulé de l'indicateur (a)	Valeur 2017	Valeurs cibles		Indicateurs	
		2018	2020	Priorité de la mandature	Spécifiques
Nombre de structure ou projet soutenu	3	7	15	oui	X

a= Indicateurs de réalisation

4 Références et dispositions réglementaires spécifiques

Les subventions accordées conformément à ce cadre d'intervention ne relèvent pas d'une aide d'État.

Les subventions délivrées répondant aux critères d'éligibilité de ce cadre d'intervention ne sont pas des aides d'État. Les éventuels organismes ou structures bénéficiaires de cette aide ne doivent pas :

- par le développement de leur projet participer à une activité économique,
- se voir procurer un avantage par l'attribution de cette aide.

5 Descriptif technique du dispositif

Ce dispositif doit permettre le soutien des organismes et structures intervenant sur le territoire de La Réunion, dans l'animation, l'observation et le développement des filières déchets, notamment, du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP), des déchets agricoles non organiques, des matières fertilisantes d'origine résiduaire, et de surveillance de la qualité de l'air.

Ce dispositif permet aux organismes bénéficiaires de réaliser les actions suivantes :

- Animation et observation de la filière déchets du Bâtiment et des Travaux Publics (BTP), par notamment :
 - la mise en œuvre de l'observatoire des déchets du BTP,
 - l'accompagnement technique des porteurs de projet pour le développement des actions en faveur de l'économie circulaire dans le secteur du BTP,
 - l'accompagnement des filières et le soutien à la communication et à la sensibilisation.
- Animation et mise en place de systèmes pérennes de gestion des déchets agricoles non organiques à La Réunion, par notamment :

- la mise en œuvre des recommandations et des actions proposées par la ADIVALOR (Agriculteurs, Distributeurs, Industriels pour la VALORisation des déchets agricoles),
 - la mise en réseau et fédération d'acteurs privés (distributeurs et importateurs d'intrants agricoles, organisation de producteurs) et de partenaires techniques de l'éco-organisme local,
 - le montage et le suivi d'éventuels dossiers d'appel à projets en matière de traitement des déchets agricoles inorganiques,
 - l'organisation et l'animation des séances de sensibilisation et de formation auprès des conseillers agricoles et agents de collectes,
 - la préparation et la mise en œuvre des opérations de collectes des déchets agricoles inorganiques.
- Animation et observation des filières de Valorisation des Matières Fertilisantes d'Origine Résiduaire (MAFOR), par notamment :
 - le suivi de l'ensemble des matières fertilisantes d'origine résiduaire, agricole, industrielle, faisant l'objet d'une valorisation agronomique,
 - le suivi des surfaces d'épandage des boues urbaines, faisant l'objet d'une valorisation agronomique,
 - la centralisation des données d'épandages au moyen d'une base de données permettant de leur géolocalisation,
 - l'animation et le suivi global des filières de gestion des MAFOR ;
 - Observation et surveillance de la qualité de l'air de La Réunion, par notamment :
 - la surveillance de la qualité de l'air (niveaux de pollution, intensité et durée) grâce à un réseau de stations fixes et mobiles,
 - la réalisation d'étude spécifiques permettant d'accroître les connaissances relatives à la surveillance, aux variations, évolutions de la qualité de l'air,
 - l'information des institutions et du public au quotidien, la participation à des manifestations, des actions de sensibilisation, notamment dans des établissements scolaires.

6 Critères de sélection sur le dispositif

6.1 Public éligible

Le porteur de projet doit disposer d'établissement domicilié à La Réunion et doit-être, soit une association ou une chambre consulaire dont l'objet est en lien ou intervenant dans l'observation, la prévention et à la gestion des déchets, de la biomasse ou la surveillance de la qualité de l'air.

6.2 Projet éligible

La nature des actions réalisées par les bénéficiaires de l'aide doivent se dérouler sur le territoire de l'île de La Réunion et permettre la mise en œuvre et la réalisation des actions objets du présent dispositif (paragraphe 5). **Seuls les projets ne relevant pas d'une aide d'État sont éligibles à ce présent dispositif.**

7 Autres conditions d'éligibilité - conditions de recevabilité d'une demande

Le demandeur doit être à jour de ses dettes et de ses déclarations vis-à-vis de l'État et de la Région Réunion. Le demandeur ne doit pas faire l'objet d'une procédure collective (ex : redressement, liquidation...) liée à des difficultés économiques et ne doit pas être considéré comme une entreprise en difficulté au regard de la réglementation européenne des aides d'État.

8 Nature des dépenses retenues/non retenues sur le dispositif

8.1 Dépenses éligibles

Seules les dépenses affectées aux missions décrites dans paragraphe 5, et initialement présentées lors de la demande, considérées comme éligibles lors de l'établissement de l'acte peuvent être prises en compte dans le calcul de l'assiette définitivement éligible. Les dépenses éligibles pour l'établissement de la subvention sont comptabilisées hors TVA, sauf pour les structures non assujetties à la TVA.

Nature de l'aide	Dépenses éligibles
Aides au fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> • Charges de personnels (chargé de mission, de projet, d'études, ingénieur, technicien) • Frais de matériels liés aux personnels (mobiliers, matériels bureautiques..., (dont les charges salariales sont partiellement prises en charge par ce présent cadre d'intervention) • Participation à la gratification de stagiaires • Dépenses directes annexes des personnels (dont les charges salariales sont partiellement prises en charge par ce présent cadre d'intervention) • Charges de structures • Frais de déplacement (voyage, hébergement et restauration) et de formation (coût pédagogique), pour les personnels dont les charges salariales sont partiellement prises en charge par ce présent cadre d'intervention • Frais de services (assistances techniques, informatiques) • Frais d'animation et /ou de communication • Dépenses liées à la diffusion d'outils de communication, information, sensibilisation, encart publicitaire, etc

Nature de l'aide	Dépenses éligibles
Aides à l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Matériels : équipements roulant ou non roulant spécifiques • Étude (les dépenses éligibles correspondent aux montants devant être confiés à un prestataire extérieur) • Travaux et rénovations de bâtiments techniques • Acquisition et installation de matériels spécifiques sur véhicule • Dépenses liées à la création matérielles ou immatérielles de support de communication, information ou sensibilisation (type site web, kakemonos, etc)

8.2 Dépenses inéligibles

Toutes les dépenses non spécifiquement allouées et nécessaires aux missions décrites dans le paragraphe 5 sont inéligibles.

Nature de l'aide	Dépenses inéligibles
Aides à l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements réalisés en crédit-bail • Matériels d'occasion non garantis • Investissements et études destinés au respect d'une obligation réglementaire • Acquisition de terrain et d'immeuble • Équipements, matériels roulant ou non, non spécifiques au projet ou à l'opération ; • Rénovations et travaux de bâtiments autres que ceux des bâtiments techniques liés à l'activité ou au projet • Matériels de remplacement renouvelés à l'identique ou similaire
Aides au fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> • Toutes dépenses non spécifiquement nécessaires ou œuvrant pour la réalisation des missions décrites dans le paragraphe 5

9 Pièces minimales d'une demande de subvention:

Le dossier de demande doit comprendre :

9.1 Pour le demandeur

1. une lettre de demande de la subvention (du porteur de projet ou de son représentant légal) adressée à l'attention de Monsieur Le Président du Conseil Régional ;
2. s'il y a lieu, le pouvoir habilitant le signataire à engager l'organisme demandeur ;
3. pour les associations : les statuts avec copie de la publication au journal officiel ou le récépissé de la déclaration en Préfecture et la liste des membres du conseil d'administration et le CERFA n°12 - 156 dûment complété et signé (ou tout autre document le remplaçant à la date de la demande) ;
4. le certificat d'identification au répertoire national des entreprises (SIREN / SIRET) ;

5. une attestation du demandeur ou de son représentant au regard de la régularité de la situation au regard des obligations fiscales et sociales, de l'État et de la Région Réunion ;

9.2 Pour le projet ou l'opération

1. une note ou dossier technique détaillant l'opération, précisant l'objet, les objectifs poursuivis, les résultats attendus (précisant le délai du retour des résultats) et le public visé ;
2. la durée du projet, un échéancier prévisionnel de réalisation et de mise en œuvre ;
3. le budget prévisionnel de l'opération ;
4. le ou les devis justifiant des montants de l'opération ou tout justificatif relatif aux dépenses de fonctionnement ;
5. s'il y a lieu une estimation du coût de fonctionnement éventuel après mise en service du projet ;
6. les dispositions prises pour répondre à l'hygiène et à la sécurité et à la protection de l'environnement dans le cadre du projet (à minima attestation de la personne disposant du pouvoir de signature) ;
7. s'il y a lieu, les autorisations préalables requises par la réglementation en vigueur et nécessaires à l'instruction du dossier ;
8. en cas de travaux ou de rénovations, toutes pièces justificatives précisant la situation juridique des terrains ou locaux et l'autorisation du propriétaire d'effectuer lesdits travaux ;
9. le programme des travaux, les devis et plans de situation.

9.3 Pour le financement du projet ou de l'opération

1. un plan de financement prévisionnel du projet ou de l'opération précisant l'origine et le montant des moyens financiers (auto-financement, emprunt, subvention y compris l'aide sollicitée) ainsi que s'il y a lieu un échéancier des dépenses prévues ;
2. pour les aides déjà obtenues la copie de la décision et l'indication des aides publiques directes ou indirectes s'il y a lieu ;
3. une attestation du porteur de projet précisant s'il est ou non assujetti et s'il récupère ou non la taxe sur la valeur ajoutée ;
4. un relevé d'identité bancaire ou postal.

10 Modalités techniques et financières

10.1 Dispositif relevant d'une aide d'État

OUI :		NON :	X
-------	--	-----------------	----------

10.2 Modalités de subventionnement

Les dépenses éligibles sont des dépenses d'investissement ~~ou des dépenses de fonctionnement~~, donnant lieu à une facturation ou faisant l'objet d'une justification de paiement (extrait certifié du grand livre ou équivalent).

Les dépenses doivent être facturées et acquittées après la date de notification de l'acte et avant la date de fin de la période de soutien prévue au titre du même acte signé entre les parties.

Le versement de la subvention sera effectué conformément aux modalités prévues dans l'acte signé par chacune des parties.

10.3 Plafond des aides publiques

Le montant de la subvention de la Région Réunion pour chacun des projets est plafonné à 100 000 euros avec une participation maximale de la Région Réunion de 75 % du montant des dépenses éligibles.

10.4 Dispositif intervenant dans le cadre d'une intervention contractuelle

Ce dispositif intervient dans le cadre du Contrat de Convergence et de transformation 2019-2022.

Pour information un Contrat d'Objectifs pour une Dynamique Régionale déchets et Économie Circulaire (CODREC) entre la Région et l'ADEME a été notifié le 13/12/2017.

11 Nom et point de contact du service instructeur

L'instruction de la demande sera effectuée par la Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)

- Tél : 02 62 48 70 20 secretariat.dee@cr-reunion.fr

Lieu où peut être déposée la demande de subvention

Les demandes devront être transmises par voie postale et adressées à :

**Monsieur Le Président
du Conseil Régional de La Réunion
Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)
Avenue René Cassin - Moufia _ BP 67 190
97 801 Saint-Denis Messag Cedex 9**

ANNEXE / SYNTHÈSE DE LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION DE LA DEMANDE

Étape 1	Dépôt de la demande de subvention	
Étape 2	Enregistrement de la demande	Vérification de la bonne orientation (DEECB)
Étape 3	Instruction de la demande	Vérification de l'éligibilité du projet au cadre d'intervention
		Vérification des pièces fournies
		Demande d'information complémentaire (si nécessaire)
Étape 4	Examen du dossier lors du Comité de gestion « PRME » (ADEME / Région)	Présentation du rapport pour avis Avis consultatif des partenaires de la Commission
Étape 5	Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie	Présentation du rapport pour avis Avis de la Commission
		<table border="1"> <tr> <td>En cas d'avis favorable : étape 6</td> <td>En cas d'avis défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)</td> </tr> </table>
En cas d'avis favorable : étape 6	En cas d'avis défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)	
Étape 6	Commission Permanente du Conseil Régional	Présentation du rapport pour décision
		<table border="1"> <tr> <td>En cas de décision favorable : étape 7</td> <td>En cas de décision défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)</td> </tr> </table>
En cas de décision favorable : étape 7	En cas de décision défavorable : notification au porteur de projet (arrêt de la procédure)	
Étape 7	Notification au porteur de projet de la décision de la Commission Permanente	Édition de l'acte par la Région Réunion Signature de l'acte par les deux parties
Étape 8	Versement de la subvention	Selon les modalités précisées dans l'acte Suivi administratif et comptable du dossier
Étape 9	Clôture de l'acte et demande de solde	Contrôle du service fait Vérification des pièces fournies Règlement du solde selon les modalités précisées dans l'acte

**DELIBERATION N°DCP2019_0765****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°106903
MISE EN PLACE D'UN SERVICE D'APPUI TECHNIQUE A LA GESTION DES ÉPANDAGES (SATEGE) AU
SEIN DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0765
Rapport /DEECB / N°106903

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

MISE EN PLACE D'UN SERVICE D'APPUI TECHNIQUE A LA GESTION DES ÉPANDAGES (SATEGE) AU SEIN DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République ayant transféré à la Région la compétence pour élaborer un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) qui se substitue aux plans déchets existants,

Vu le décret n°2016-811 du 17 juin 2016 relatif au plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu l'avis du comité de gestion Ademe/ Région Réunion « Programme de la maîtrise de l'énergie des déchets des entreprises et des filières de valorisation » réuni le 28 juin 2019,

Vu le cadre d'intervention relatif à « l'observation, l'animation et le développement des filières déchets et de la surveillance de la qualité de l'air » validé en date du 12 novembre 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 106903 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- la compétence de la Région pour élaborer un Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) qui intègre un plan régional d'action en faveur de l'économie circulaire (PRAEC),
- la demande d'aide financière de la chambre d'agriculture du 4 avril 2019, actualisée et validée par le comité de gestion Ademe/ Région Réunion « Programme de la maîtrise de l'énergie des déchets des entreprises et des filières de valorisation » réuni le 28 juin 2019,
- la conformité de la demande de la chambre d'agriculture au cadre d'intervention relatif à « l'observation, l'animation et le développement des filières déchets et de la surveillance de la qualité de l'air »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'attribution d'une subvention de **24 773 €** en faveur de la chambre d'agriculture pour la réalisation de son projet mise en place d'un service d'Appui Technique à la Gestion des Epanrages (SATEGE) ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **640 €** sur l'Autorisation de Programme P126-0003 «Déchets » votée au Chapitre 907 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **24 133 €** sur l'Autorisation d' Engagement A126-0003 «Déchets » votée au Chapitre 937 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiements correspondants sur l'article fonctionnel 907-7211 ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiements correspondants sur l'article fonctionnel 937-7211 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0766****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107077

CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'ACCOMPAGNEMENT DES PROJETS CONTRIBUANT A
L'ANIMATION, AU DÉVELOPPEMENT ET A LA CONNAISSANCE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE
LA MAITRISE DE L'ÉNERGIE



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0766
Rapport /DEECB / N°107077

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CADRE D'INTERVENTION RELATIF A L'ACCOMPAGNEMENT DES PROJETS CONTRIBUANT A L'ANIMATION, AU DÉVELOPPEMENT ET A LA CONNAISSANCE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE LA MAÎTRISE DE L'ÉNERGIE

Vu le règlement (UE) n°1407/2013 du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne aux aides de minimis,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107077 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion, arrêtée le 29/03/19,
- la nécessité de mettre en œuvre des actions d'accompagnement (amélioration de la connaissance, communication, sensibilisation, développement...) pour amplifier le déploiement des énergies renouvelables et de la maîtrise de l'énergie à La Réunion,
- la volonté de la Région Réunion d'uniformiser l'ensemble des procédures des subventions et d'aides individuelles hors Fonds Européens et Contreparties Nationales,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le cadre d'intervention pour l'accompagnement des projets contribuant à l'animation, au développement et à la connaissance des énergies renouvelables et de la maîtrise de l'énergie, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

Pilier :	4 : LIBÉRER LA TERRE RÉUNIONNAISE
Intitulé du dispositif :	Accompagnement des projets contribuant à l’animation, au développement et à la connaissance des énergies renouvelables et de la maîtrise de l’énergie
Codification :	
Service instructeur :	Changement Climatique Énergie
Direction :	Direction de l’Énergie, de l’Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)
Date(s) d'approbation en CPERMA :	

Les projets éligibles dans le cadre d’un financement par les Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) ne sont pas éligibles au présent cadre d’intervention.

Les aides éligibles au présent cadre d’intervention de la Région Réunion ne constituent pas un droit à délivrance et n’ont pas de caractère systématique. Leur attribution ou la modulation de leur montant peut-être fonction des priorités définies au niveau régional ainsi que des budgets disponibles.

1 Rappel des orientations de la Collectivité

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) a été approuvé par l’Assemblée plénière de la Région le 07 novembre 2013, et arrêté par le Préfet, le 18 décembre 2013. Il s’agit d’un document d’orientations, qui traduit les engagements nationaux et européens sur le climat, l’énergie et la qualité de l’air à l’échelle régionale.

La déclinaison opérationnelle du SRCAE sur le volet énergie, est traitée à travers la **Programmation Pluriannuelle de l’Énergie (PPE)**, qui reprend ses orientations et les précise pour les deux périodes : 2016-2018 puis 2019-2023. Instituée par la loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, la PPE a fait l’objet d’un décret interministériel en date du 12 avril 2017. Une version révisée de la PPE, pour les périodes 2019-2023 et 2023-2028 a été co-écrite avec les services de l’Etat et de la SPL Horizon Réunion (anciennement SPL Énergies Réunion). Elle a été arrêtée par l’Assemblée Plénière du 29 mars 2019 et doit faire l’objet de plusieurs consultations et d’une mise à disposition du public avant d’être publiée par décret.

Cette nouvelle PPE s’inscrit dans une perspective de mix électrique 100 % énergies renouvelables à l’horizon 2030 en visant 79 % dès 2023. Les objectifs de la PPE s’appuient notamment sur :

- Des ambitions amplifiées de **réduction de la consommation d’énergie** par rapport à ceux de la précédente PPE. Les objectifs visés sont ainsi de -290 GWh évités en cumulé en 2028
- Des objectifs de **développement** de la production électrique à partir **d’énergies renouvelables** très ambitieux notamment en photovoltaïque et biomasse.

Dans ce cadre la Région s’attache à mettre en œuvre une politique d’accompagnement des énergies renouvelables en promouvant notamment la recherche, la diffusion de la connaissance et la communication sur les énergies renouvelables et la maîtrise de l’énergie.

2 **Objet et objectifs du dispositif (résultats escomptés,...) :**

Ce dispositif a pour objet de soutenir, auprès de tous les publics ou opérateurs, les initiatives visant à améliorer la connaissance des énergies renouvelables et de la maîtrise de l'énergie à La Réunion, ainsi que les actions de diffusion de la connaissance et de communication autour de ces thématiques.

3 **Indicateurs du dispositif**

Intitulé de l'indicateur (a)	Valeur 2018	Valeurs cibles		Indicateurs	
		2019	2020	Priorité de la mandature	Spécifiques
Nombre de structures ou projets soutenus	2	4	7	X	

a= Indicateurs de réalisation

4 **Références et dispositions réglementaires spécifiques**

Pour les opérateurs économiques :

- **Règlement UE n° 1407/2013** de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, **aux aides de *minimis***

Pour les opérateurs non économiques :

- Dispositif ne relevant pas d'une aide d'État

5 **Descriptif technique du dispositif**

Le présent cadre d'intervention concerne les acteurs publics, les acteurs privés économiques et non économiques. Il a pour objet de définir les modalités de soutien de la Collectivité à l'accompagnement du déploiement des énergies renouvelables et des actions de maîtrise de l'énergie en permettant notamment :

- une amélioration de la connaissance (recherche ,...),
- une diffusion de cette connaissance,
- une animation et une communication.

Ces actions visent à atteindre les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) dont le projet de révision pour la période 2019-2028 a été arrêté par le Conseil Régional, le 29 mars 2019.

6 **Critères de sélection sur le dispositif**

6.1 *Public éligible*

Le porteur de projet doit être une entreprise, une association, un établissement public, une collectivité territoriale ou un regroupement de collectivités territoriales et doit disposer d'un établissement domicilié à La Réunion.

6.2 *Projet éligible*

La nature des actions réalisées par les bénéficiaires de l'aide doivent se dérouler sur le territoire de l'île de La Réunion et permettre la mise en œuvre des actions suivantes :

- l'accompagnement technique des porteurs de projet (notamment système de management de l'énergie),
- la réalisation d'études de marchés et d'études sur les résultats des actions mises en œuvre,
- l'accompagnement des filières et le soutien à la communication et à la sensibilisation,
- la mise en réseau et fédération des acteurs,
- le montage et le suivi d'éventuels dossiers d'appel relatifs aux projets en matière d'énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie,
- l'organisation et l'animation des séances de sensibilisation et de formation,
- la réalisation d'études spécifiques ou d'outils méthodologiques permettant d'accroître les connaissances relatives aux énergies renouvelables et à la maîtrise de l'énergie,
- l'information des institutions et du public au quotidien, la participation à des manifestations, des actions de sensibilisation, notamment dans des établissements scolaires,
- la diffusion des connaissances auprès du grand public et de publics spécifiques (institutionnels, professionnels ,...)

7 Autres conditions d'éligibilité - conditions de recevabilité d'une demande

Le demandeur doit être à jour de ses dettes et de ses déclarations vis-à-vis de l'État et de la Région Réunion. Le demandeur ne doit pas faire l'objet d'une procédure collective (ex : redressement, liquidation...) liée à des difficultés économiques et ne doit pas être considéré comme une entreprise en difficulté au regard de la réglementation européenne des aides d'État.

8 Nature des dépenses retenues/non retenues sur le dispositif

8.1 *Dépenses éligibles*

Les dépenses éligibles sont des dépenses d'investissement ou des dépenses de fonctionnement, donnant lieu à une facturation ou faisant l'objet d'une justification de paiement (extrait certifié du grand livre ou équivalent). Les dépenses doivent être facturées et acquittées après la date d'accusé réception de dossier complet et avant la date de fin de la période de soutien prévue au titre de l'acte signé entre les parties.

Seules les dépenses initialement présentées lors de la demande, considérées comme éligibles lors de l'établissement de l'acte peuvent être prises en compte dans le calcul de l'assiette définitivement éligible. Les dépenses éligibles pour l'établissement de la subvention sont comptabilisées hors TVA, sauf pour les structures non assujetties à la TVA.

Les dépenses éligibles concernent les actions menées dans le cadre de l'accompagnement à l'animation, au développement et à la connaissance des énergies renouvelables et de la maîtrise de l'énergie

Nature de l'aide	Dépenses éligibles sous réserve de leur affectation aux missions décrites dans le paragraphe 6.2
Aides au fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> • Charges de personnels (chargé de mission, de projet, d'études, ingénieur, technicien) • Frais de matériels liés aux personnels (mobilier, matériels bureautiques..., (dont les charges salariales sont partiellement prises en charge par ce présent cadre d'intervention) • Participation à la gratification de stagiaires, • Participation aux charges de structures et dépenses annexes directes des personnels directement liées au projet (sur justificatif) • Frais de déplacement (voyage, hébergement et restauration) et de formation (coût pédagogique), pour les personnels dont les charges salariales sont partiellement prises en charge par ce présent cadre d'intervention • Frais de services (assistances techniques, informatiques) directement liés au projet
Aides à l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Frais d'animation, de communication pour la mise en œuvre des missions • Support de communication et d'information • Réservation d'espaces de communication • Élaboration d'outils (conception, impression, diffusion de documents, kakemonos ...) • Matériels : équipements non roulant spécifiques • Études nécessaires (les dépenses éligibles correspondent aux montants devant être confiés à un prestataire extérieur)

8.2 Dépenses inéligibles

Toutes les dépenses non spécifiquement allouées et nécessaires aux missions décrites dans le paragraphe 6.2 sont inéligibles.

Nature de l'aide	Dépenses inéligibles
Aides à l'investissement	<ul style="list-style-type: none"> • Investissements réalisés en crédit-bail • Matériels d'occasion non garantis • Investissements et études destinés au respect d'une obligation réglementaire • Acquisition de terrain et d'immeuble • Équipements, matériels roulant non spécifiques au projet ou à l'opération ; • Matériels de remplacement renouvelés à l'identique ou similaire
Aides au fonctionnement	<ul style="list-style-type: none"> • Dépenses de personnel imputées au budget de la fonction publique de l'Etat, des collectivités territoriales et hospitalière • Toutes dépenses non spécifiquement nécessaires ou n'œuvrant pas à la réalisation des missions • Frais d'établissement, amortissement...

9 Pièces minimales d'une demande de subvention:

Le dossier de demande doit comprendre :

9.1 Pour le demandeur

1. une lettre de demande de la subvention (du porteur de projet ou de son représentant légal) adressée à l'attention de Monsieur Le Président du Conseil Régional et de Monsieur le Directeur Régional de l'ADEME ;
2. s'il y a lieu, le pouvoir habilitant le signataire à engager l'organisme demandeur ;
3. pour les associations : les statuts avec copie de la publication au journal officiel ou le récépissé de la déclaration en Préfecture et la liste des membres du conseil d'administration et le CERFA n°12 - 156 dûment complété et signé (ou tout autre document le remplaçant à la date de la demande) ;
4. le k/bis et/ou le certificat d'identification au répertoire national des entreprises (SIREN / SIRET) ;
5. une attestation de la régularité de la situation au regard des obligations fiscales et sociales;

9.2 Pour le projet ou l'opération

1. une note ou dossier technique détaillant l'opération, précisant l'objet, les objectifs poursuivis, les résultats attendus (précisant le délai du retour des résultats) et le public visé. Ce dossier doit notamment faire apparaître :
 - le nom et la taille du demandeur ;
 - une description du projet ;
 - la localisation du projet ;
 - le montant de l'aide sollicitée.
 - la durée du projet, un échéancier prévisionnel de réalisation et de mise en œuvre ;
2. les dispositions prises pour répondre à l'hygiène, à la sécurité et à la protection de l'environnement dans le cadre du projet (à minima attestation de la personne disposant du pouvoir de signature) ;
3. s'il y a lieu, les autorisations préalables requises par la réglementation en vigueur et nécessaires à l'instruction du dossier ;
4. le budget prévisionnel de l'opération ;
5. un plan de financement prévisionnel du projet ou de l'opération précisant l'origine et le montant des moyens financiers (auto-financement, emprunt, subvention y compris l'aide sollicitée) ainsi que s'il y a lieu un échéancier des dépenses prévues ;
6. le ou les devis justifiant des montants de l'opération ou tout justificatif relatif aux dépenses de fonctionnement ;
7. s'il y a lieu une estimation du coût de fonctionnement éventuel après mise en service du projet ;
8. pour les aides déjà obtenues la copie de la décision et l'indication des aides publiques directes ou indirectes s'il y a lieu ;
9. une attestation du porteur de projet précisant s'il est ou non assujetti et s'il récupère ou non la taxe sur la valeur ajoutée ;
10. un relevé d'identité bancaire ou postal.
11. détail, modalités de calculs et justificatif des frais ou charges de personnels ou de structures affectés au projet

10 Modalités techniques et financières

10.1 Dispositif relevant d'une aide d'État

OUI	NON
<p>Pour les opérateurs économiques : Règlement UE n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne relatif aux aides de minimis</p>	<p>Pour les opérateurs non économiques Dispositif ne relevant pas des aides d'État</p>

10.2 Modalités de subventionnement

Le versement de la subvention sera effectué conformément aux modalités prévues dans l'acte signé par chacune des parties.

10.3 Plafond des aides publiques

L'aide publique ne peut être supérieure au montant du projet proposé. Elle peut-être apportée par la Région, l'ADEME ou la Région et l'ADEME.

Le montant de la subvention de la Région Réunion pour chacun des projets est plafonné à 50 000 €.

Pour les acteurs non économiques :

La participation maximale de la Région Réunion est de 95 % du montant des dépenses éligibles.

Pour les acteurs économiques :

Le taux plafond des subventions publiques est de 70 % du montant éligible dans le respect du règlement UE n° 1407/2013 de la Commission européenne du 18 décembre 2013, relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne relatif aux aides de *minimis*. Au titre de ce règlement, le cumul des aides publiques accordées à une entreprise ne doit pas excéder 200 000 € sur une période de 3 ans.

10.4 Dispositif intervenant dans le cadre d'une intervention contractuelle

Ce dispositif intervient dans le cadre du Contrat de Convergence et de transformation 2019-2022.

Pour information une convention cadre pluriannuelle 2015/2020 n°1546E0001 cosignée par Région, ADEME, Etat et EDF a été annexée au CPER pour la période 2014-2020. Elle fait l'objet d'avenant annuel dont celui de 2019 la remplace dans le cadre du contrat de Convergence pour la période 2019-2022.

11 Nom et point de contact du service instructeur

L'instruction de la demande sera effectuée par la Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)

• Tél : 02 62 48 70 20

secretariat.dee@cr-reunion.fr

12 Lieu où peut être déposée la demande de subvention

Les demandes devront être transmises par voie postale et adressée à :

**Monsieur Le Président
du Conseil Régional de La Réunion
Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité (DEECB)
Avenue René Cassin - Moufia _ BP 67 190
97 801 Saint-Denis Messag Cedex 9**

ANNEXE

SYNTHÈSE DE LA PROCÉDURE D'INSTRUCTION DE LA DEMANDE A LA RÉGION RÉUNION

Étape 1	Dépôt de la demande de subvention	
Étape 2	Enregistrement de la demande	Vérification de la bonne orientation (DEECB) et à l' ADEME
Étape 3	Instruction de la demande	Vérification de l'éligibilité du projet au cadre d'intervention
		Vérification des pièces fournies
		Demande d'information complémentaire (si nécessaire)
Étape 4	Examen du dossier lors du Comité de gestion « PRME » (ADEME / Région)	Présentation du rapport pour avis Avis consultatif des partenaires de la Commission
Étape 5	Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie	Présentation du rapport pour avis avis de la Commission
		En cas d'avis favorable : étape 6
Étape 6	Commission Permanente du Conseil Régional	Présentation du rapport pour décision
		En cas de décision favorable : étape 7
Étape 7	Notification au porteur de projet de la décision de la Commission Permanente	Édition de l'acte par la Région Réunion Signature de l'acte
Étape 8	Versement de la subvention	Selon les modalités précisées dans l'acte Suivi administratif et comptable du dossier
Étape 9	Clôture de l'acte et demande de solde	Contrôle du service fait Vérification des pièces fournies Règlement du solde selon les modalités précisées dans l'acte

**DELIBERATION N°DCP2019_0767****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107056
INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE
BÂTIMENT DE LA SCCV DELISLE AU PORT

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0767
Rapport /DEECB / N°107056

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE BÂTIMENT DE LA SCCV DELISLE AU PORT

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 201980643 en date du 15 octobre 2019 validant le cadre d'intervention relatif aux aides régionales en faveur des installations photovoltaïques en autoconsommation de moins de 50 kWc,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020,

Vu la demande de la SCCV Delisle en date du 18 juin 2019,

Vu l'avis du Comité de Programmation du Programme Régional de Maîtrise de l'Énergie réuni le 28 juin 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107056 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion,
- la volonté régionale de favoriser le développement de la filière photovoltaïque et notamment l'autoconsommation,
- l'inéligibilité du projet à la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020 en raison de sa puissance inférieure à 50 kWc,
- la cohérence du projet porté par la SCCV Delisle avec les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) sur le photovoltaïque et sa conformité avec le cadre d'intervention régional,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'opportunité de participer au financement du projet de centrale photovoltaïque en autoconsommation de la SCCV Delisle sur son bâtiment du Port selon le plan de financement suivant :

<i>€ HT</i>	Delisle
dépenses prévisionnelles	108 697,60 €
montant de subvention	37 319,66 €
Participation Région	18 659,83 €
Participation ADEME	18 659,83 €
Reste à la charge du maître d'ouvrage	71 377,94 €

- d'approuver l'attribution d'une subvention de **18 659,83 €** en faveur de la SCCV Delisle pour la réalisation de ce projet ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **18 659,83 €** sur l'Autorisation de Programme P208-0002 « Énergie » votée au Chapitre 907 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 907-752 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur ;

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0768****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°106794
INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE
BÂTIMENT DE LA SARL ATELIER DE NORMANDIE À L'ÉTANG-SALÉ

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0768
Rapport /DEECB / N°106794

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE BÂTIMENT DE LA SARL ATELIER DE NORMANDIE À L'ÉTANG-SALÉ

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2019_0643 en date du 15 octobre 2019 validant le cadre d'intervention relatif aux aides régionales en faveur des installations photovoltaïques en autoconsommation de moins de 50 kWc,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020,

Vu la demande de la SARL Atelier de Normandie en date du 15 mars 2019,

Vu l'avis du Comité de Programmation du Programme Régional de Maîtrise de l'Énergie réuni le 22 mars 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 106794 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion,
- la volonté régionale de favoriser le développement de la filière photovoltaïque et notamment l'autoconsommation,
- l'inéligibilité du projet à la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020 en raison de sa puissance inférieure à 50 kWc,
- la cohérence du projet porté par la SARL Atelier de Normandie avec les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) sur le photovoltaïque et sa conformité avec le cadre d'intervention régional,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'opportunité de participer au financement du projet de centrale photovoltaïque en autoconsommation de la SARL Atelier de Normandie sur son bâtiment de l'Étang-Salé selon le plan de financement suivant :

<i>€ HT</i>	Atelier de Normandie
dépenses prévisionnelles	73 900,00 €
montant de subvention	24 815,00 €
Participation Région	24 815,00 €
Participation ADEME	0
Reste à la charge du maître d'ouvrage	49 085,00 €

- d'approuver l'attribution d'une subvention de **24 815 €** en faveur de la SARL Atelier de Normandie pour la réalisation de ce projet ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **24 815 €** sur l'Autorisation de Programme P208-0002 « Énergie » votée au Chapitre 907 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 907-752 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur ;

**Le Président,
Didier ROBERT**



DELIBERATION N°DCP2019_0769

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107055
INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE
COMPLEXE TOURISTIQUE GADIAMB CITY DE LA SARL GAD À SAINT-PIERRE

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0769
Rapport /DEECB / N°107055

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INSTALLATION D'UNE CENTRALE SOLAIRE PHOTOVOLTAÏQUE EN AUTOCONSOMMATION SUR LE COMPLEXE TOURISTIQUE GADIAMB CITY DE LA SARL GAD À SAINT-PIERRE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2019_0643 en date du 15 octobre 2019 validant le cadre d'intervention relatif aux aides régionales en faveur des installations photovoltaïques en autoconsommation de moins de 50 kWc,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020,

Vu la demande de la SARL GAD en date du 13 mars 2019,

Vu l'avis du Comité de Programmation du Programme Régional de Maîtrise de l'Énergie réuni le 28 juin 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107055 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion,
- la volonté régionale de favoriser le développement de la filière photovoltaïque et notamment l'autoconsommation,
- l'inéligibilité du projet à la fiche action 4.14 « *Installations photovoltaïques en autoconsommation tertiaires et industrielles* » du Programme Opérationnel FEDER 2014-2020 en raison de sa puissance inférieure à 50 kWc,
- la cohérence du projet porté par la SARL GAD avec les objectifs de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) sur le photovoltaïque et sa conformité avec le cadre d'intervention régional,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'opportunité de participer au financement du projet de centrale photovoltaïque en autoconsommation de la SARL GAD sur ses bâtiments de Saint-Pierre selon le plan de financement suivant :

<i>€ HT</i>	Gadiamb
dépenses prévisionnelles	64 288,00 €
montant de subvention	19 875,80 €
Participation Région	9 937,90 €
Participation ADEME	9 937,90 €
Reste à la charge du maître d'ouvrage	44 412,20 €

- d'approuver l'attribution d'une subvention de **9 937,90 €** en faveur de la SARL GAD pour la réalisation de ce projet ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **9 937,90 €** sur l'Autorisation de Programme P208-0002 « Énergie » votée au Chapitre 907 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 907-752 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0770****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107073
HYDROMARÉTHERMIE - ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0770
Rapport /DEECB / N°107073

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

HYDROMARÉTHERMIE - ÉTUDE DE FAISABILITÉ

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107073 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 16 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion en matière de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par le projet de Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion arrêté par l'Assemblée Plénière le 29 mars 2019,
- les orientations données en matière de développement des énergies marines dans le Schéma Régional Des Énergies Marines (SREMER) et en particulier s'agissant des énergies thermiques de la mer,
- la volonté d'accompagner le développement du projet PEMER [Plate-forme d'Expérimentation et de Recherche-Formation-Innovation sur les valorisations durables de la Mer] inscrit au Contrat de Transition Écologique [CTE Écocité, État-TCO-Département-Région],

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'opportunité de réaliser une étude de faisabilité d'implantation de systèmes d'hydromaréthermie de type Nérée2 à La Réunion, sur la base d'un prix estimatif de **50 000 €** ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **50 000 €** sur l'Autorisation de Programme P208-0002 « Énergie » votée au Chapitre 907 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 907-758 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0771****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

COSTES YOLAINE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°106958
RETRAIT DE LA RÉGION RÉUNION DU SYNDICAT D'EXPLOITATION D'EAU OCÉANIQUE (SIDE0)

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0771
Rapport /DEECB / N°106958

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RETRAIT DE LA RÉGION RÉUNION DU SYNDICAT D'EXPLOITATION D'EAU OCÉANIQUE (SIDEO)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DEE / 20140032 du 17 octobre 2014 de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional se prononçant favorable sur le principe d'adhésion de la Région au SIDEO,

Vu la délibération N°DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N°DAP2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DEE / 20150070 du 03 mars 2015 de la Commission Permanente du Conseil Régional approuvant l'adhésion de la Région au SIDEO et le courrier D2015017156 du 24 juin 2015 adressé par la Région au SIDEO,

Vu l'Arrêté Préfectoral n°1404/SG/DRCT/1 du 04 août 2015 portant transformation du syndicat intercommunal à vocation unique dénommé « Syndicat intercommunal d'Exploitation d'Eau Océanique » en syndicat mixte dénommé « Syndicat D'Exploitation d'Eau Océanique » et modifiant ses statuts,

Vu le rapport N° DEECB / 106958 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 16 octobre 2019,

Considérant,

- que l'objet du SIDEO consistant en l'étude, la réalisation, l'exploitation et l'entretien/maintenance/renouvellement d'un réseau de production et de distribution de froide destiné à la climatisation d'immeubles implantés sur Saint-Denis et Sainte-Marie ainsi que toutes les activités dérivées potentielles liées à l'utilisation de l'eau froide profonde, n'a plus lieu d'être en l'absence de porteur de projet public de SWAC sur le territoire des communes de Saint-Denis et de Sainte-Marie,
- que le délégataire a qui a été confié la Délégation de Service Public de réalisation et d'exploitation du SWAC Nord a souhaité résilier son contrat,
- que la participation de la Région Réunion au SIDEO est devenue sans objet depuis l'arrêt du projet de SWAC Nord,
- le courrier n° D2019/2876 adressé par la Région au SIDEO du 16 juillet 2019 sollicitant le retrait de la Région du Syndicat Mixte,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- de mettre en œuvre la procédure afin de sortir du Syndicat Mixte SIDE0 dès lors que sa participation au Syndicat Mixte est devenue sans objet ;
- de solliciter le SIDE0 dans un premier temps puis le représentant de l'État dans le département en cas de refus du SIDE0, aux fins qu'il prononce le retrait dérogatoire de la Région Réunion dans les conditions prévues par l'article L. 5721-6-3 du Code général des collectivités territoriales ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0772****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

COSTES YOLAINE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107097
RÉALISATION DU BILAN CARBONE® DE LA RÉGION RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0772
Rapport /DEECB / N°107097

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RÉALISATION DU BILAN CARBONE® DE LA RÉGION RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107097 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 16 octobre 2019,

Considérant,

- l'obligation de réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre que l'article L229-25 du code de l'Environnement donne aux collectivités de plus de 50 000 habitants,
- les actions que le *Bilan Carbone*® sera susceptible d'identifier pour limiter les émissions de la collectivité et lui permettre ainsi de s'inscrire dans sa volonté de limiter son impact carbone,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'opportunité de réaliser le *Bilan Carbone*® sur le patrimoine et les compétences de la Collectivité ;
- de confier à la SPL Horizon Réunion la mission de réaliser le *Bilan Carbone*® de la Région Réunion, dont le projet de Contrat de Prestation Intégrée figure en annexe ;
- d'approuver l'engagement d'une enveloppe de **46 546,50 € TTC** pour la réalisation de cette mission ;
- de donner délégation au Président pour apporter des modifications à la marge au Contrat de Prestation Intégrée annexé ;
- d'approuver l'engagement d'un montant de **46 546,50 € TTC** sur l'Autorisation de **Programme P208-0002** « Énergie » votée au Chapitre **907** du budget 2019 de la Région ;

- d'approuver le prélèvement des crédits de paiements correspondants sur l'article fonctionnel ~~757~~ **758** ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



Contrat de prestation intégrée

N° Région Réunion/.....

Montant global et forfaitaire de la prestation : 46 546,50 € TTC

MISE À JOUR DU BILAN CARBONE PATRIMOINE ET COMPETENCES DE LA REGION REUNION

- VU Le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment ses articles L.1521-1 et suivants et L1531-1 ;
- VU Les articles L.2511-1 à 5 du Nouveau Code de la Commande Publique ;
- VU La délibération n°20160033 de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional en date du 23 juin 2016 et relative à la structuration de la SPL HORIZON REUNION en Agence Régionale de l'Énergie et de l'Environnement ;
- VU Les crédits enregistrés aux chapitres 907 et 937 du budget 2019 de la Région Réunion ;
- VU La délibération de la Commission Permanente du 16/04/2019 (rapport n°20190445) ;
- SUR Proposition de Monsieur le Directeur Général des Services de la Collectivité ;

ENTRE

- La **Région Réunion** dont le siège social est situé à l'Hotel de Région Pierre Lagourgue – Moufia – Avenue René Cassin – BP 67190 97 490 Sainte Clotilde et dont le numéro SIRET est : 239 740 012 00012 représentée par M. Didier ROBERT agissant en qualité de Président du Conseil Régional,

ci-après désignée par le terme « la Collectivité » ou « la Région », D'UNE PART,

ET

- La **SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE HORIZON RÉUNION**, dont le siège social est situé 1 rue Galabé – ZAC Portail – Bât A, 2^{ème} étage – 97424 Piton Saint-Leu, au capital de 3 739 167 euros, inscrite au Registre du Commerce de Saint-Pierre sous le numéro SIRET : 795 064 658 000 45– Code APE : 7490 B, représentée par M. Alin GUEZELLO en qualité de Président Directeur Général,

ci-après dénommée « le contractant » ou « SPL HORIZON REUNION », D'AUTRE PART,

PRÉAMBULE

En tant que collectivité actionnaire de la SPL HORIZON REUNION, Région Réunion exerce sur cette dernière un contrôle conjoint analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services, au sens de l'article L.2511-4 du Nouveau Code de la Commande Publique.

La Région Réunion exerce en effet une influence décisive à la fois sur les objectifs stratégiques et sur les décisions importantes de la SPL HORIZON REUNION, en participant notamment aux organes décisionnels de cette dernière.

La SPL HORIZON REUNION exerce par ailleurs ses activités exclusivement pour le compte de ses actionnaires qui détiennent la totalité de son capital.

En conséquence, conformément à l'article L.2500-1 du Nouveau Code de la Commande Publique, le présent contrat, qualifié de marché de « quasi-régie », autrement appelé « contrat de prestations intégrées » ou contrat « in-house », n'est soumis qu'aux règles particulières définies au titre II du livre V du Code précité.

La Région Réunion souhaite ainsi faire appel aux compétences de la SPL HORIZON REUNION en matière de production d'énergie et de maîtrise de la consommation en énergie, par le biais d'un marché de quasi-régie passé sans publicité ni mise en concurrence préalable, conformément à l'article L.1531-1 du CGCT et L.2511-4 du Code précité.

La Région Réunion souhaite ainsi faire appel aux compétences de la SPL Horizon Réunion en matière de réalisation de Bilan Carbone®, par le biais d'un marché de quasi-régie passé sans publicité ni mise en concurrence préalable, conformément à l'article L.1531-1 du CGCT et L.2511-4 du Code précité.

La Loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 a posé le principe d'une généralisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre pour un certain nombre d'acteurs publics et privés. Les bilans d'émissions de GES ont pour objectif de réaliser un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre en vue d'identifier et de mobiliser les gisements de réduction de ces émissions.

Ainsi, toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants doivent réaliser leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre tous les trois ans. Le bilan doit porter a minima sur le patrimoine et les compétences de la collectivité : il s'agit de prendre en compte les émissions générées par le fonctionnement des activités et services de la collectivité et la mise en œuvre des compétences (obligatoires ou facultatives) comme le ferait une entreprise. Les émissions directes et indirectes liées à la consommation d'électricité, chaleur ou vapeur nécessaires aux activités de la personne morale (Scopes 1 et 2) constituent le périmètre minimum obligatoire.

La méthode Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences est adaptée pour répondre à la réponse réglementaire.

Le dernier Bilan Carbone® de la Région Réunion a été réalisé en 2009 à partir des données de l'année 2007 et nécessite donc une mise à jour afin de répondre à la demande réglementaire.

La SPL Horizon Réunion dispose de la licence Bilan Carbone® et de plusieurs collaborateurs formés en 2018 sur la dernière version de l'outil.

IL EST CONVENU :

Article 1 Objet du contrat

Le présent contrat a pour objet de confier au contractant, qui l'accepte, la mission « **Mise à jour du Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences** »

Article 2 Descriptif de l'action

Le détail de la prestation est défini en annexe 1.

La mission sera composée de trois phases.

- Phase 1 : Prise de connaissance du Bilan Carbone® existant et lancement de la démarche

Objectifs : Sensibiliser la collectivité et prendre connaissance du Bilan Carbone® existant et définir le périmètre et la cartographie des flux

Missions :

- Réunion de lancement et de sensibilisation auprès des responsables et des directions de la Région
- Prendre connaissance du Bilan Carbone® existant (données, fournisseurs de données, méthodologie de calcul, adaptations réalisées)

- Phase 2 : Réalisation Collecte des données pour la réalisation du Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences

Objectifs : Définir le périmètre, la cartographie des flux et collecter les données nécessaires à la réalisation du bilan carbone

Missions :

- Définition du périmètre et cartographie des flux
- Support de collecte : établissement de la liste des données et documents à récupérer.
- Support de saisie des données : Elaboration de questionnaires de collecte des données
- Collecte des données auprès des services compétents et des prestataires. Il sera également nécessaire d'animer une réunion de validation du périmètre et des données à collecter : la réunion aura notamment pour objet de définir les données et documents devant être fournis spontanément par la Collectivité et ceux devant éventuellement faire l'objet d'une démarche de collecte par la SPL HORIZON REUNION
- Exploitation des données dans l'outil Bilan Carbone®
- Sensibilisation et restitution à mi-parcours
- Elaboration du plan d'actions et des indicateurs de suivi

- Phase 3 : Synthèse et restitution

Objectifs : Faire connaître les résultats

Missions :

- Comparer les résultats obtenus avec les résultats du précédent Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences (données 2007 ; réalisation 2009)
- Rédiger le rapport final
- Animer une réunion de restitution et communication des résultats

Livrables attendus

- Livrables phase 1 :
 - Supports de présentation et compte rendu réunion

- Livrables phase 2 :
 - Cartographie des flux (format informatique et papier)
 - Support de collecte des données (format informatique)
 - Support de saisie des données (format informatique)
 - Support de présentation et compte-rendu de réunion de validation du périmètre et des données à collecter
 - Support de saisie des données complété avec les informations transmises spontanément par la collectivité pendant le délai défini à l'article 3.2.3 et celles obtenues le cas échéant par la SPL HORIZON REUNION (format informatique).

Il est d'ores et déjà prévu qu'en cas de non-transmission des données par les services compétents et/ou les prestataires à la SPL HORIZON REUNION, le support ne sera que partiellement rempli et transmis dans les conditions définies à l'article 3.1.3.

- Livrables phase 3 :
 - Profil GES de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier)
 - Support de présentation et compte-rendu de la restitution à mi-parcours et des réunions techniques pour l'élaboration du plan d'actions
 - Rapport final Bilan Carbone® 2018 de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier)
 - Support de présentation et compte-rendu de la réunion de restitution des résultats

Les livrables cités ci-dessus devront être transmis à la Collectivité et validés dans les conditions définies aux articles 3.1.4 et 3.1.5 du présent contrat.

Article 3. Engagements des Parties

3.1. Engagements de la SPL

3.1.1 Garantie

Le contractant déclare être en capacité de pouvoir réaliser les prestations définies dans le présent contrat. Il affirme disposer des moyens matériels et humains lui permettant de mener à bien ses engagements ou le cas échéant, s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires.

Le contractant est responsable de la bonne exécution de la réalisation des missions qui lui sont confiées et des obligations qui lui incombent. Il garantit la Collectivité contre tout trouble de fait ou de droit relatifs à l'exécution de ses obligations.

3.1.2 Respect des lois et règlements

La SPL Horizon Réunion respectera les lois et règlements applicables au contrat. Elle exécutera ses prestations en conformité avec les règles applicables à sa profession et celles afférentes à une personne publique.

3.1.3 Exécution des prestations

La SPL Horizon Réunion s'engage à consacrer toute son attention et ses compétences à la bonne exécution de ses missions dans le cadre du contrat. Elle y consacrera son savoir-faire et les moyens humains nécessaires à la bonne exécution de sa mission.

A raison du caractère « in-house » des présentes, sauf accord exprès écrit de la Collectivité, les prestations ne pourront pas être déléguées et/ou sous-traitées à un tiers dès lors que la SPL Horizon Réunion s'est engagée à les réaliser personnellement.

Si en cours d'exécution du présent contrat, des missions complémentaires non prévues dans le contrat initial deviennent nécessaires et ne peuvent être réalisées personnellement par la SPL HORIZON REUNION, la Collectivité pourra au choix décider d'inclure une ligne de dépenses externes par voie d'avenant, ou réaliser ou faire réaliser elle-même lesdites missions.

En cas de dépenses externes intégrées par voie d'avenant, La SPL HORIZON REUNION conclura pour cela un ou plusieurs marché(s) avec un ou des opérateur(s) économique(s) dans le respect des dispositions du Nouveau Code de la Commande Publique.

La SPL HORIZON REUNION informera alors la Collectivité par courrier électronique, à l'attention de la personne publique dont les coordonnées seront transmises ultérieurement, du Titulaire retenu pour l'exécution des prestations externes dès notification du marché. Le Titulaire sera réputé agréé tacitement par la Collectivité dans un délai d'une semaine à compter de l'information transmise par la SPL HORIZON REUNION, conformément à l'article L.2521-2 du Nouveau Code de la Commande Publique et 3 de la loi du 31 décembre 1975 relative à la sous-traitance.

Il est précisé que la SPL HORIZON REUNION est tenue à une obligation de moyen pour la réalisation de la phase 2. Elle mettra tous les moyens en œuvre pour collecter les données telles que définies en phase 1 et effectuera notamment les relances jugées nécessaires et raisonnables (téléphone, courriel, courrier...).

Sous réserve d'avoir rempli son obligation de moyens, en cas de non-transmission des données par les services compétents et/ou les prestataires à la SPL HORIZON REUNION, celle-ci transmettra un support de données partiellement complétées avec les données disponibles au jour de l'expiration du délai d'exécution technique de la phase 2 prévu à l'article 6 du présent contrat, sans que cela n'impacte sa rémunération globale et forfaitaire.

3.1.4 Modalités de rendu des livrables

Les prestations livrables seront remises :

- par courrier électronique avec récépissé d'envoi, sous format informatique standard, au fur et à mesure de leur réalisation, à l'attention de la personne publique dont les coordonnées seront transmises ultérieurement.

Les archives de la SPL Horizon Réunion conserveront les pièces afférentes à ladite mission pendant 6 ans à compter de la fin de l'opération.

3.1.5 Information de la Collectivité et validation des prestations

La SPL Horizon Réunion devra tenir compte pour chacun des livrables d'une étape de validation par la Collectivité. Celle-ci interviendra après envoi des documents justificatifs par voie électronique ou après présentation en commission.

La réception, avec ou sans réserves, ou le rejet des prestations exécutées, sera notifiée à la SPL Horizon Réunion par voie électronique à l'adresse Horizon dont les coordonnées seront transmises ultérieurement :

- En cas de validation simple par le référent mentionné à l'article 3.1.4 du présent contrat : dans un délai maximum de quinze jours à partir de la date de transmission par voie électronique de l'ensemble des livrables correspondant
- En cas de validation par commission : dans un délai maximum d'une semaine à compter de la date de réunion de la commission.

La Collectivité informera la SPL Horizon Réunion du mode de validation, simple ou par commission, dès réception des livrables par voie électronique. A défaut d'indication, les délais d'une validation simple seront applicables.

L'absence de réponse dans les délais précités vaut validation et ouvre droit au paiement dans les conditions définies à l'article 5 de la présente convention. En cas de changement d'adresse et/ou de correspondant au sein de ses services, la Collectivité en informera sans délai la SPL Horizon Réunion.

3.2. Engagements de la Collectivité

3.2.1 Moyens d'exécution des prestations

La Collectivité s'engage à mettre à disposition de la SPL Horizon Réunion les informations dont elle dispose et les moyens techniques disponibles pour la mise en œuvre de ce contrat, afin de faciliter la réalisation de la mission qui lui a été confiée dans les délais impartis.

3.2.2 Paiement de la rémunération

La Collectivité s'engage à respecter l'ensemble des clauses relatives aux prix et aux modalités de paiements exposées dans le présent contrat.

3.2.3 Transmission des données nécessaires à la réalisation de la mission

La Collectivité s'engage à transmettre l'ensemble des données qui auront été définies en phase 2, nécessaires pour la réalisation du livrable de la phase 2, au plus tard dans un délai de 80 jours calendaires à compter de la réunion de validation du périmètre et des données à collecter prévue en phase 2.

En cas d'impossibilité ou de transmission partielle à cette date, les parties pourront se rapprocher afin de redéfinir par voie d'avenant le périmètre ainsi que les délais d'exécution des missions de la SPL HORIZON REUNION, au vu des seules données disponibles ou décider de poursuivre l'exécution de la convention sans modification.

Dans ce dernier cas, il est d'ores et déjà précisé qu'en l'absence de complétude des données nécessaires à la finalisation de la phase 2 et à la réalisation des phases suivantes, la fiabilité des résultats produits par la SPL HORIZON REUNION pourra en être impactée.

Article 4. Montant de la prestation

Le prix total de la prestation est forfaitairement fixé à **46 546.50 euros TTC** :

Ce montant est global et forfaitaire pour la réalisation des prestations décrites en annexe 1 au présent contrat.

Montant (TTC) arrêté en lettres à : **quarante-six mille cinq quarante-six euros et cinquante cents.**

Pour information, un détail estimatif de ce montant est précisé dans l'annexe 3 au présent contrat : « fiche de rémunération »

Article 5. Modalités de paiement

Le calendrier des paiements est le suivant :

- Une avance de 30 %, soit 13 963.95 €TTC versée à la notification du présent contrat ;
- Le solde, 70 %, soit 32 582.55 €TTC sur présentation des pièces justificatives citées en annexe 2

Les factures seront adressées via le portail de facturation Chorus Pro, conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014, du décret n°2016-1478 du 02 novembre 2016 et de l'arrêté du 09 décembre 2016 relatif au développement de la facturation électronique :

La Collectivité s'engage à transmettre à la SPL Horizon Réunion toutes les informations nécessaires à cette dernière pour la transmission des factures électroniques et l'utilisation du portail Chorus Pro.

Dans le cas où le compte Chorus Pro de la Collectivité ne serait pas activé ou rencontrerait des difficultés, les factures seront adressées par voie postale à l'adresse indiquée en première page des présentes.

La Collectivité devra s'acquitter des sommes dues au titre des prestations réalisées dans un délai maximum de 30 jours à compter de la notification de la facture par la SPL Horizon Réunion via Chorus Pro (ou via voie postale en l'absence de fonctionnement du Portail Chorus pro).

Outre les mentions légales et celles relatives aux parties, les factures devront comporter :

- La référence de la présente convention
- Les références du compte bancaire à créditer
- Le montant dû en adéquation avec les modalités de versement fixées
- La date de remise des livrables cités dans l'annexe 2 (faisant courir le délai de validation mentionné à l'article 3.1.5)
- Le cas échéant, la date de validation expresse des livrables par la RÉGION RÉUNION dans les conditions définies aux articles 3.1.4 et 3.1.5 de la présente convention.

Article 6. Entrée en vigueur et Durée du contrat – Délai d'exécution des prestations

Le présent contrat prend effet, sous réserve de sa signature par les deux parties, à compter de sa notification par la Collectivité à la SPL Horizon Réunion.

La durée d'exécution technique des prestations définies dans le cahier des charges en annexe 1, s'entendant hors période de validation de la Collectivité définie à l'article 3.1.5 et de modification, est de :

- Pour la réalisation de la phase 1 : 3 (trois) mois à compter de la notification du contrat à la SPL Horizon Réunion ;
- Pour la réalisation de la phase 2 : 5 (cinq) mois à compter de la réunion de lancement et de sensibilisation ;
- Pour la réalisation de la phase 3 : 3 (trois) mois à compter de la validation expresse ou tacite des livrables de la phase 2.

Sauf en cas de résiliation, le contrat expirera à l'achèvement (technique, administratif et financier) de la mission à la validation totale des phases par la Collectivité.

Le paiement du solde de la prestation vaut achèvement et validation de la totalité des phases par la Collectivité.

Article 7. Contrôle analogue

La SPL Horizon Réunion s'engage à se soumettre à tout contrôle technique, administratif et financier sur pièces et sur place, y compris au sein de sa comptabilité, effectué par toute autorité mandatée par Monsieur le Président de La Région Réunion. Ce contrôle est effectué aux frais de la Collectivité lorsqu'il est fait appel à un expert extérieur à l'administration.

La Collectivité exerce un contrôle sur la SPL Horizon Réunion analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services.

En plus du contrôle technique, administratif et financier mentionné ci-dessus, la Collectivité exercera son obligation de contrôle par le biais de son ou ses Représentant(s) siégeant dans les organes décisionnels de la SPL Horizon Réunion dont elle fait partie en tant qu'actionnaire, notamment le Conseil d'administration et l'Assemblée spéciale.

Afin de permettre à la Collectivité d'exercer pleinement son contrôle analogue, la SPL Horizon Réunion transmettra par ailleurs, par tout moyen permettant de donner date certaine, le présent contrat notifié au ou l'un des Représentant(s) de la Collectivité.

La SPL Horizon Réunion informera également périodiquement ledit Représentant de l'état d'avancement des missions décrites dans le présent contrat.

L'information sera transmise au Représentant de la Collectivité par courriel ou par courrier adressé à la Collectivité à son attention.

La SPL Horizon Réunion transmettra également audit Représentant et à sa demande tout document approprié permettant de justifier de l'état d'avancement des missions précitées.

En tout état de cause, le Représentant de la Collectivité siégeant au sein des organes décisionnels de la SPL Horizon Réunion sera informé par tout moyen permettant de donner date certaine de l'achèvement des missions décrites au présent contrat.

Article 8 – Confidentialité des données et propriété des résultats

8.1 Confidentialité

La SPL Horizon Réunion est tenue au secret professionnel pour tout ce qui a trait aux renseignements, documents recueillis ainsi qu'aux faits, informations, études et décisions dont elle aura eu connaissance au cours de la mission y compris ceux n'étant pas signalés comme présentant un caractère confidentiel.

Ces documents ou renseignements ne peuvent, sans autorisation, être communiqués à d'autres personnes que celles qui ont été expressément désignées comme ayant qualité pour en connaître.

Elle s'interdira de toute publication partielle ou totale de tous documents et informations dont elle aura eu connaissance dans le cadre de sa mission. Les opérations de communications éventuelles seront soumises à l'accord des deux parties.

8.2 Propriétés des résultats

L'intégralité de la donnée produite ainsi que les rapports rendus au cours de ces différentes missions et pour les besoins de celles-ci, seront la propriété unique et exclusive de la

Collectivité, qui se réservera les droits de diffusion et d'exploitation.

Toute publication qui pourrait en être faite sera donc sous la mention exclusive de la Collectivité, la SPL Horizon Réunion intervenant exclusivement pour le compte de la maîtrise d'ouvrage, et non en son nom propre.

Les logotypes et charte graphique utilisée seront ceux de la Collectivité.

Les outils et/ou logiciels éventuellement développés en interne par la SPL Horizon Réunion pour la réalisation du présent contrat sont et restent en revanche la propriété matérielle et/ou immatérielle de la SPL Horizon Réunion.

Article 9. Résiliation

9.1 Résiliation simple

Moyennant le respect d'un préavis de 3 mois, chaque partie pourra notifier à son cocontractant, par lettre recommandée avec accusé réception, sa décision de résilier la présente convention.

La partie sollicitant la résiliation de la convention, sans qu'il y ait faute de l'autre partie, versera à cette dernière à titre d'indemnisation, sauf accord amiable des parties, une somme forfaitaire égale à 5% du montant HT des prestations non encore réalisées par la SPL Horizon Réunion.

La présente convention peut également être résiliée d'un commun accord entre les parties sans droit à indemnisation.

En tout état de cause, la fraction des prestations déjà réalisées par la SPL Horizon Réunion et validées par la Collectivité sera réglée sans abattement.

9.2 Résiliation pour faute

En cas de manquement grave par l'une ou l'autre des parties dans l'exécution du présent contrat, chacune d'elle pourra prononcer la résiliation pour faute aux torts et griefs de l'autre, après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée infructueuse pendant un délai de 1 mois.

L'exercice de cette faculté de résiliation ne dispense pas la partie défaillante de remplir les obligations contractées jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation et ce, sous réserve des dommages éventuellement subis par la partie plaignante du fait de la résiliation anticipée du contrat.

Dans le cas où la résiliation est prononcée aux torts de la SPL Horizon Réunion, la fraction des prestations déjà réalisées par cette dernière et validées par la Collectivité sera réglée avec un abattement de 5% de la part de rémunération en valeur de base correspondant à l'ensemble des missions déjà réalisées par la SPL Énergies Réunion.

Dans le cas où la résiliation est prononcée aux torts de la Collectivité, le règlement de la SPL Horizon Réunion se fera sans abattement.

Dans les deux cas, aucune indemnité compensatoire ne sera versée à l'une ou l'autre des parties.

Article 10. Règlement des différends

Le présent contrat est soumis au droit français. Tout litige qui pourrait s'élever à l'occasion de l'exécution et/ou de l'interprétation du présent contrat sera, à défaut de règlement amiable, porté devant le tribunal administratif de Saint-Denis de La Réunion.

Article 11. Pièces contractuelles

Les pièces constitutives du présent contrat sont :

- Le présent contrat de prestations intégrées
- Annexe 1 : Cahier des Charges – Missions SPL Horizon Réunion
- Annexe 2 : Livrables validés préalablement au paiement du solde de la prestation
- Annexe 3 : Fiche de rémunération globale et forfaitaire

En cas d'incohérence ou de contradictions entre les pièces constitutives du présent contrat, les dispositions contenues dans le contrat de prestations intégrées prévaudront.

Article 12. Intégralité du contrat

Le présent contrat exprime l'intégralité des obligations contractuelles liant la Collectivité et le contractant à la date de sa notification.

Si l'une quelconque des clauses du présent contrat ou de ses annexes se révélait nulle et non-susceptible d'exécution, les autres clauses n'en seraient en aucune manière affectées. Les Parties remplaceront, de bonne foi, les clauses nulles ou non-susceptibles d'exécution par des clauses valables et susceptibles d'exécution, par voie d'avenant écrit et signé des deux Parties.

Fait en 3 exemplaires originaux

Le Président Directeur Général
de la SPL Horizon Réunion

Le Président de la Région Réunion

A Saint-Leu, le

A Saint Denis, le

ANNEXE 1

CAHIER DES CHARGES – MISSIONS SPL HORIZON REUNION

CONTEXTE

La Loi portant Engagement National pour l'Environnement du 12 juillet 2010 a posé le principe d'une généralisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre pour un certain nombre d'acteurs publics et privés. Les bilans d'émissions de GES ont pour objectif de réaliser un diagnostic des émissions de gaz à effet de serre en vue d'identifier et de mobiliser les gisements de réduction de ces émissions.

Ainsi, toutes les collectivités de plus de 50 000 habitants doivent réaliser leur bilan d'émissions de gaz à effet de serre tous les trois ans. Le bilan doit porter a minima sur le patrimoine et les compétences de la collectivité : il s'agit de prendre en compte les émissions générées par le fonctionnement des activités et services de la collectivité et la mise en œuvre des compétences (obligatoires ou facultatives) comme le ferait une entreprise. Les émissions directes et indirectes liées à la consommation d'électricité, chaleur ou vapeur nécessaires aux activités de la personne morale (Scopes 1 et 2) constituent le périmètre minimum obligatoire.

Dans le contexte actuel du changement climatique et des efforts à réaliser, l'Association Bilan Carbone souhaite inciter un maximum d'acteurs à réduire leurs émissions de Gaz à Effet de Serre (GES). Pour cela, l'Association Bilan Carbone (ABC) développe et met à jour la méthodologie du Bilan Carbone® pour permettre à ses utilisateurs de disposer d'une démarche efficace pour établir un bilan quantifié des émissions de GES engendrées par leur activité et de connaître leurs marges de manœuvre pour les diminuer à court et long terme. La méthode Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences est adaptée pour répondre à l'obligation réglementaire pour les collectivités.

Le Bilan Carbone® est :

- Un standard d'excellence en matière de comptabilité GES : il a pour objectif de réaliser une photographie exhaustive de l'ensemble des émissions de GES d'une organisation ou d'un territoire.
- Un outil de management environnemental, remplissant un rôle de guide et de support des organisations dans le cadre de leurs démarches de transition climat-énergie.

Une fois l'évaluation réalisée, l'organisation dispose des informations nécessaires à son reporting environnemental, et peut construire sa vision de transition bas carbone.

Le dernier Bilan Carbone® de la RÉGION RÉUNION a été réalisé en 2009 à partir des données de l'année 2007 et nécessite donc une mise à jour afin de répondre à la demande réglementaire.

La SPL Horizon Réunion dispose de la licence Bilan Carbone® et de plusieurs collaborateurs formés en 2018 sur la dernière version de l'outil.

OBJECTIFS DE LA MISSION

L'objectif du présent document est de décrire les missions attendues pour la réalisation de la mission « Mise à jour du Bilan Carbone® Patrimoine et Services ».

PHASES DE LA MISSION

Cette mission se décompose en plusieurs phases :

- **Phase 1 : Prise de connaissance du Bilan Carbone® existant et lancement de la démarche**
- **Phase 2 : Réalisation du Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences – année de référence 2018**
- **Phase 3 : Synthèse et restitution**

OBLIGATIONS DU MAITRE D'OUVRAGE ET DE LA SPL HORIZON REUNION

La qualité du pilotage du projet et de ses résultats dépend fortement de la légitimité donnée à la démarche Bilan Carbone® au sein de l'organisation. Pour que cette légitimité soit forte, il est indispensable que le projet soit porté au plus haut

niveau de la RÉGION RÉUNION tant pour faciliter la réalisation du diagnostic lui-même que pour pérenniser la mise en œuvre du plan d'actions qui en découlera.

Pour le bon déroulement du projet, et en particulier de la phase de diagnostic, la RÉGION RÉUNION désignera une personne compétente, chargée de suivre la prestation et de servir d'interlocuteur à la SPL Horizon Réunion. Ce pilote interne devra disposer de moyens suffisants (formation, disponibilité, documentation, autorité, etc.) pour mener à bien sa mission, faciliter les investigations de la SPL Horizon Réunion et assurer la correcte transmission des informations. Ce pilote interne animera un comité de pilotage chargé de la coopération et de la transversalité entre les services.

Le maître d'ouvrage devra définir le champ d'investigation de son Bilan Carbone® et s'assurer de la disponibilité des données afférentes voire de l'existence d'études déjà effectuées pouvant servir de sources.

La définition du champ d'investigation est déterminante pour la qualité des enseignements apportés par le Bilan Carbone® car l'exhaustivité et la richesse des résultats nécessitent la prise en compte la plus globale possible des émissions de l'organisation.

Les données nécessaires à la réalisation du livrable de la phase 2 par la SPL Horizon Réunion seront fournies par la Collectivité et/ou la SPL Horizon Réunion dans les conditions définies aux articles 3.1.3 et 3.2.3 du présent contrat. Les données nécessaires seront précisées lors de la réunion de validation du périmètre et des données à collecter prévue en phase 2. Elles pourront concerner, à titre indicatif et non exhaustif :

- La quantité d'énergie consommée (kWh, m³, tonnes, litres...) et caractéristiques des équipements ;
- La nature et quantité des produits, matières premières consommées, emballages, et consommables ;
- La consommation d'énergie liées au transport domicile travail, déplacements professionnels, transport des visiteurs et caractéristiques des modes de déplacement (voiture, vélo, grosse cylindrée, ...) ;
- La nature et quantité de déchets et filière de traitement utilisée ;
- La quantité et qualité des biens immobilisés (surface de bâtiments, nombre d'appareils informatiques ...).

La SPL Horizon Réunion s'engage à transmettre à la RÉGION RÉUNION sa licence d'utilisation Bilan Carbone® lui permettant de proposer des prestations Bilan Carbone®.

NATURE DES PRESTATIONS

Il s'agit d'évaluer les émissions de GES associées aux activités de l'organisation dans son mode d'organisation actuel, directement ou indirectement, qu'elles aient lieu dans ses locaux, ailleurs chez ses fournisseurs ou par ses clients, et qu'elles soient émises en amont, pendant ou en aval de ces activités.

Les GES pris en compte dans la méthode Bilan Carbone® sont essentiellement ceux définis dans le Protocole de Kyoto – initiative internationale phare en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre – à savoir : le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les hydrofluorocarbures, les perfluorocarbures et l'hexafluorure de soufre (SF₆).

La démarche Bilan Carbone® consiste à :

- Lister les postes émetteurs en partant d'une approche la plus globale possible ;
- Évaluer leurs émissions respectives ;
- Proposer au maître d'ouvrage une série d'indicateurs de suivi ;
- Identifier les risques et opportunités liés à la transition de l'organisation ;
- Proposer une stratégie de transition bas carbone déclinée en un ou plusieurs plans d'actions, où chaque action dispose d'indicateurs de suivi ;
- Donner au maître d'ouvrage les moyens d'appréciation de ces propositions.

La mission se décompose en trois phases :

– Phase 1 : Prise de connaissance du Bilan Carbone® existant et lancement de la démarche

Objectifs : Sensibiliser la collectivité et prendre connaissance du Bilan Carbone® existant et définir le périmètre et la cartographie des flux

Missions :

- Réunion de lancement et de sensibilisation auprès des responsables et des directions de la Région Réunion
- Prendre connaissance du Bilan Carbone® existant (données, fournisseurs de données, méthodologie de

calcul, adaptations réalisées)

Livrables phase 1 :

- Support de présentation et compte rendu de la réunion de sensibilisation

– **Phase 2 : Réalisation Collecte des données pour la réalisation du Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences**

Objectifs : Définir le périmètre, la cartographie des flux et collecter les données nécessaires à la réalisation du bilan carbone

Missions :

- Définition du périmètre et cartographie des flux
- Support de collecte : établissement de la liste des données et documents à récupérer.
- Support de saisie des données : Elaboration de questionnaires de collecte des données
- Collecte des données auprès des services compétents et des prestataires. Il sera également nécessaire d'animer une réunion de validation du périmètre et des données à collecter : la réunion aura notamment pour objet de définir les données et documents devant être fournis spontanément par la Collectivité et ceux devant éventuellement faire l'objet d'une démarche de collecte par la SPL HORIZON REUNION lors de la phase 2.
- Exploitation des données dans l'outil Bilan Carbone®
- Sensibilisation et restitution à mi-parcours
- Elaboration du plan d'actions et des indicateurs de suivi

Livrables phase 2 :

- Cartographie des flux (format informatique et papier)
- Support de collecte des données (format informatique)
- Support de saisie des données (format informatique)
- Support de présentation et compte-rendu de réunion de validation du périmètre et des données à collecter
- Support de saisie des données complété avec les informations transmises spontanément par la collectivité et celles obtenues le cas échéant par la SPL HORIZON REUNION (format informatique).

– **Phase 3 : Synthèse et restitution**

Objectifs : Faire connaître les résultats

Missions :

- Comparer les résultats obtenus avec les résultats du précédent Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences (données 2007 ; réalisation 2009)
- Rédiger le rapport final
- Animer une réunion de restitution et communication des résultats

Livrables phase 3 :

- Profil GES de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier)
- Support de présentation et compte-rendu de la restitution à mi-parcours et des réunions techniques pour l'élaboration du plan d'actions
- Rapport final Bilan Carbone® 2018 de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier)
- Support de présentation et compte-rendu de la réunion de restitution des résultats

De manière générale la SPL Horizon Réunion devra :

- mettre en œuvre toutes actions nécessaires au bon déroulement de la mission et à l'atteinte des objectifs de la prestation ;
- assurer une remontée régulière d'informations vers les services de la Collectivité sur le déroulement des prestations ;
- organiser toutes les réunions nécessaires avec les parties concernées.

SYNTHÈSE DES LIVRABLES ET DES % D'AVANCEMENT TECHNIQUE ASSOCIÉS À CHAQUE LIVRABLE

Livrables	% d'avancement
Support de présentation et compte rendu de la réunion de sensibilisation	6%
Cartographie des flux	5%
Support de collecte des données	6%
Support de saisie des données	13%
Support de présentation et compte rendu de la réunion de validation du périmètre et des données à collecter	4%
Support de saisie des données complété	14%
Profil GES de la Région Réunion	24,5%
Support de présentation et compte-rendu de la restitution à mi-parcours	3,5%
Rapport final Bilan Carbone®	20%
Support de présentation et compte-rendu de la réunion de restitution des résultats	4%

ANNEXE 2**Livrables validés préalablement au paiement du solde**

JUSTIFICATIFS DES DÉPENSES ÉLIGIBLES (solde)	<p>La facture relative à la demande de paiement du solde devra mentionner la date de remise des livrables suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Support de présentation et compte rendu de la réunion de sensibilisation ▪ Cartographie des flux (format informatique et papier) ▪ Support de collecte des données (format informatique) ▪ Support de saisie des données (format informatique) ▪ Support de présentation et compte rendu de la réunion de validation du périmètre et des données à collecter ▪ Support de saisie des données complété (format informatique) ▪ Profil GES de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier) ▪ Support de présentation et compte-rendu de la restitution à mi-parcours et des réunions techniques pour l'élaboration du plan d'actions ▪ Rapport final Bilan Carbone® de la RÉGION RÉUNION (format informatique et papier) ▪ Support de présentation et compte-rendu de la réunion de restitution des résultats <p>Le cas échéant, la facture indiquera la date de validation expresse des livrables susvisés par la Collectivité.</p>
<p>Tous les livrables mentionnés ci-dessus sont datés et signés en original, avec mention du nom et de la qualité du signataire.</p> <p>En l'absence de validation expresse des livrables par la Collectivité, ceux-ci sont considérés comme validés et ouvrant droit à paiement à l'issu des délais mentionnés à l'article 3.1.5 de la convention.</p>	

ANNEXE 3

Fiche de rémunération globale et forfaitaire

Action	Mise à jour du Bilan Carbone® Patrimoine et Compétences de la Région Réunion
Budget TTC	46 546,50 €
Budget HT	42 900,00 €

Tâches	Intitulé	Offre financière par élément de mission
1	Phase préalable : Prise de connaissance du Bilan Carbone® existant et lancement de la démarche	
1.1	Réunion de lancement et de sensibilisation auprès des responsables et des directions de la Région Réunion	7 475,00 €
1.2	Prise de connaissance du Bilan Carbone® existant (données, fournisseurs de données, méthodologie de calcul, adaptations réalisées)	
2	Réalisation du Bilan Carbone® Patrimoine et compétences - année de référence 2018	
2.1	Définition du périmètre et cartographie des flux	26 325,00 €
2.2	Etablissement de la liste des données et documents à récupérer	
2.3	Elaboration de questionnaires de collecte des données	
2.4	Collecte des données auprès des services compétents et des prestataires	
2.5	Exploitation des données dans l'outil Bilan Carbone®	
2.6	Sensibilisation et restitution à mi-parcours	
2.7	Elaboration du plan d'actions et des indicateurs de suivi	
3	Synthèse et restitution	
3.1	Comparaison avec les résultats du précédent Bilan Carbone® Patrimoine et compétences	9 100,00 €
3.2	Rédaction du rapport final	
3.3	Restitution et communication des résultats	
Nombre de jours		42 900,00 €
TVA		8,50% 3 646,50 €
Total TTC		46 546,50 €

**DELIBERATION N°DCP2019_0773****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

COSTES YOLAINE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°106943
ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION AU PARC NATIONAL DE LA RÉUNION POUR L'ORGANISATION DES
ATELIERS TERRITORIAUX "TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET LUMIÈRE"

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0773
Rapport /DEECB / N°106943

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

ATTRIBUTION D'UNE SUBVENTION AU PARC NATIONAL DE LA RÉUNION POUR L'ORGANISATION DES ATELIERS TERRITORIAUX "TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET LUMIÈRE"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération n° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la demande du Parc National de La Réunion en date du 03 juillet 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 106943 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 16 octobre 2019,

Considérant,

- l'engagement de la Région en faveur de la transition écologique,
- la Programmation Pluriannuelle Énergétique et plus particulièrement ses objectifs de maîtrise de la demande en énergie,
- l'objectif de la Stratégie Réunionnaise pour la Biodiversité (SRB) d'intégration des enjeux de la biodiversité dans les politiques publiques et les projets,
- que La Réunion est un hotspot de la biodiversité,
- l'engagement de la Région en tant que chef de file en matière de biodiversité et en tant que signataire de la SRB,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'attribution d'une subvention de **30 000 €** en faveur du Parc National de La Réunion pour la réalisation de son projet d'organisation des ateliers territoriaux « transition écologique et lumière » ;
- d'approuver le plan de financement :

Financier	Montant	Part
Région	30 000 €	21,13 %
EDF - SIDELEC	20 000 €	14,08 %
Parc National (Action C4 du programme LIFE+ Pétrels)	30 000 €	21,13 %
Parc National (fonds propre)	62 000 €	43,62 %
TOTAL	142 000 €	100 %

- d'approuver l'engagement d'un montant de **30 000 €** sur l'Autorisation d'Engagement A126-0004 « *Milieux Terrestres* » votée au Chapitre 937 du budget 2019 de la Région ;
- d'approuver le prélèvement des crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 937-76 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0774****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEECB / N°107339
PROGRAMME SLIME 2019 - PROPOSITION D'AVENANT



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0774
Rapport /DEECB / N°107339

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PROGRAMME SLIME 2019 - PROPOSITION D'AVENANT

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération n° DCP 2019_0088 en date du 16 avril 2019 relative aux dispositifs SLIME 2019,

Vu le contrat de prestations intégrées n° DEECB/20190453 notifié le 26 avril 2019,

Vu le rapport n° DEECB / 107339 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les objectifs de la Région Réunion de développement des énergies renouvelables et de maîtrise de l'énergie définis par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie de La Réunion,
- les résultats des programmes SLIME Réunion mis en œuvre depuis 2014,
- la volonté affichée de la Région Réunion de lutter contre la précarité énergétique et pour la maîtrise de l'énergie,
- le programme SLIME inscrit au dispositif de Certificats d'Économies d'Énergie,
- le conventionnement sur le programme SLIME pour les deux années 2019 et 2020 portant sur 11 000 foyers à diagnostiquer,
- le Contrat de Prestations Intégrées N°DEECB / 20190453, notifié à la SPL Horizon Réunion par la Région le 26 avril 2019,
- la mise en œuvre du programme SLIME 2019,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'approuver la mise en œuvre par la SPL Horizon Réunion, dans le cadre d'un contrat de prestations intégrées, du programme SLIME « précarité » 2019 pour un volume de **6 100** visites au lieu de 5 500 initialement prévues pour un montant global à hauteur de 3 060 000 €, représentant 600 visites supplémentaires, soit une augmentation de **300 000 €**, répartis comme suit :
 - un préfinancement à hauteur de 210 000 € (part CLER 70%)
 - une contribution de la Région à hauteur de 90 000 € (part 30%)

- d'approuver le plan de financement prévisionnel du dispositif suivant intégrant un taux de cofinancement du CLER au titre des Certificats d'Économie d'Énergies à hauteur de 70 % :

Postes de dépenses	Coût	Part Région 30%	Part CLER 70%
Visite/Diagnostic (387 € unitaire)	2 360 700 €	708 210 €	1 652 490 €
Animation (113 €/visite)	689 300 €	206 790 €	482 510 €
Frais annexes : missions, petits Matériels, autres	10 000 €	10 000 €	0 €
Total	3 060 000 €	925 000 €	2 135 000 €

- d'approuver la participation financière de la Région à hauteur de 30 % du montant des visites/animation + les frais annexes du programme SLIME « précarité » 2019, soit **925 000 €** ;
- d'approuver le préfinancement, par la Région, de la totalité du programme SLIME « précarité » 2019 soit **3 060 000 €** ;
- de confier la réalisation de cette mission à la SPL Horizon Réunion pour un montant total de **3 060 000 €**, dont 2 760 000 € ont déjà fait l'objet d'un Contrat de Prestations Intégrées (CPI), et dont **300 000 €** feront l'objet d'un avenant à ce même CPI ;
- d'approuver le projet d'avenant n°1 au contrat de prestations Intégrées n°20190453 ;
- d'autoriser le Président à apporter des modifications à la marge au projet d'acte annexé au rapport ;
- d'engager pour la réalisation de cette mission proposée à la SPL Horizon Réunion un montant de **300 000 €** ;
- de prélever ces crédits soit **300 000 €** sur l'Autorisation de Programme « Énergie » votée au chapitre 907 du budget 2019 ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur les articles fonctionnels 907.5 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



**AVENANT N°01 AU CONTRAT DE PRESTATIONS INTEGREES /
N°DEECB /20190453
SLIME 2019
Rémunération globale et forfaitaire de la SPL HORIZON REUNION :
3 050 000 €TTC
Dépenses externes maximales : 10 000 €TTC**

- VU Le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment ses articles L.1521-1 et suivants et L1531-1 ;
- VU Les articles L.2511-1 à 5 du Nouveau Code de la Commande Publique ;
- VU La délibération n°20160033 de l'Assemblée Plénière du Conseil Régional en date du 23 juin 2016 et relative à la structuration de la SPL HORIZON RÉUNION en Agence Régionale de l'Énergie et de l'Environnement
- VU Le contrat de prestations intégrées n°DEECB/20190453 notifié à la SPL HORIZON RÉUNION le 26 avril 2019
- SUR Proposition de Monsieur le Directeur Général des Services de la Collectivité

ENTRE

- La Région Réunion dont le siège social est situé à l'Hôtel de Région Pierre Lagourgue – Moufia – Avenue René Cassin – BP 67190 97 490 Sainte Clotilde et dont le numéro SIRET est :239 740 012 00012 représentée par M. Didier ROBERT agissant en qualité de Président du Conseil Régional,
ci-après désignée par le terme « la Collectivité » ou « la Région », D'UNE PART,

ET

- La **SOCIÉTÉ PUBLIQUE LOCALE HORIZON RÉUNION**, dont le siège social est situé 1 rue Galabé – ZAC Portail – Bât A, 2^{ème} étage – 97424 Piton Saint-Leu, au capital de 3 739 167 euros, inscrite au Registre du Commerce de Saint-Pierre sous le numéro *SIRET : 795 064 658 000 45* – *Code APE : 7490 B*, représentée par M. Alin GUEZELLO en qualité de Président Directeur Général,
ci-après dénommée « le contractant » ou « SPL HORIZON REUNION», D'AUTRE PART,

PRÉAMBULE

Le contrat de prestations intégrées relatif à la réalisation du SLIME 2019 prévoit 5500 diagnostics SLIME à réaliser en 2019, selon le CPI n°DEECB/20190453, validé en commission permanente du 16 avril 2019 et signé des deux parties le 26 avril 2019.

Les objectifs de réalisation de diagnostics seront réalisés au 30 novembre 2019.

Dans le cadre de la convention entre la Région et le CLER pour la réalisation de 11 000 diagnostics SLIME sur la période 2019-2020, le nombre de diagnostics prévu au titre du présent Contrat de Prestations intégrées est porté à 6 100. La date de réalisation reste fixée au 30 avril 2020.

Le présent avenant modifie le contrat n°DEECB/20190453 pour tenir compte de ce nouvel objectif.

IL EST CONVENU :

Article 1 - Modification du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

Le présent avenant modifie les articles ou annexes suivants du contrat de prestations intégrées n°20190453 :

- Article 1 « Objet du contrat »
- Article 2 « Descriptif de l'action » ;
- Article 4 « Montant de la prestation »
- Article 5 « Modalités de paiement »
- Annexe 4 « livrables validés préalablement au paiement du solde »
- Annexe 5 « fiche de rémunération globale et forfaitaire »

Le contrat était basé sur la réalisation de 5 500 diagnostics SLIME, ainsi tous les articles et les annexes sont modifiées en conséquence pour la réalisation de 6 100 diagnostics SLIME.

Les autres articles et annexes demeurent inchangés.

Article 2 - Modification de l'article 1 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

L'article 1 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« Article 1 Objet du contrat

Le présent contrat a pour objet de confier au contractant, qui l'accepte, la mission « **animation et mise en œuvre du dispositif SLIME Réunion pour 6 100 visites**»

Article 3 - Modification de l'article 2 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190448

L'article 2 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« Article 2 Descriptif de l'action

La mission sera composée de 2 phases.

- **Phase 1 : Animation du dispositif SLIME Réunion**
L'une des clés de la réussite du dispositif SLIME repose sur la mobilisation des partenaires, tant en amont qu'en aval des visites. Il s'agira donc d'animer le dispositif SLIME, notamment en :
 - en amont :
 - Préparer l'ensemble des pièces constitutive du dossier de demande de « labellisation « SLIME » à déposer auprès du CLER pour pouvoir prétendre à la subvention correspondante.
 - mobilisant les partenaires donneurs d'alerte afin de repérer les familles à visiter, via des réunions d'information, la mise en place de conventions...
 - enregistrant les demandes de visites émises par les donneurs d'alerte et les foyers eux-mêmes et en assurant la prise de RDV pour les visites à domicile auprès de ces foyers

Avenant n°01 au Contrat de prestations intégrées n°DEECB/20190453

- en identifiant en aval, dans la mesure du possible, le niveau de revenu du foyer permettant de l'inclure dans le dispositif SLIME Réunion ou SLIME Grand Public
- organisant en accord avec les partenaires bailleurs sociaux et services habitat des communes / EPCI les visites systématiques sur des zones identifiées comme abritant potentiellement des situations de précarité énergétiques
- o en aval :
 - traitant les résultats du diagnostic énergétique, en éditant le rapport de visite et en effectuant le reporting dans l'outil Solidiag du CLER
 - produisant une analyse statistique des économies générées dans les foyers suite à la visite et à l'installation des matériels économes (relevés d'index)
 - assurant un retour d'information auprès des partenaires donneurs d'alerte en leur transmettant le rapport de visite ainsi que les principales conclusions de celui-ci
 - orientant les familles vers une ou plusieurs solutions adaptées permettant une sortie de la situation de précarité énergétique.
 - préparer l'ensemble des pièces justificatives nécessaires pour répondre aux exigences de la labellisation « SLIME » et assurer pour à la Région l'obtention de la subvention du CLER correspondante.

- **Phase 2 :Réalisation des 6 100 visites à domicile dans le cadre du dispositif SLIME Réunion**

Il s'agira de réaliser les visites à domicile, en se conformant à la méthodologie nationale SLIME, notamment en :

- o identifiant dès le début de visite si cela n'a pu être fait lors de la phase de prise de RDV, selon la catégorie de revenus du foyer, si celle-ci doit être comptabilisée dans le dispositif SLIME Réunion ou le dispositif SLIME Grand Public
- o fournissant des conseils individualisés en matière de maîtrise de l'énergie, de suivi de consommation et de sécurité électrique selon la situation observée chez le foyer
- o réalisant un diagnostic socio technique afin de déterminer les solutions pouvant être mises en place afin de diminuer la consommation énergétique des ménages
- o fournissant des équipements économes en énergie, en fonction des besoins identifiés lors du diagnostic et selon les matériels mis à disposition par EDF.

Livrables attendus

- o Livrables Phase 1 :
 - un rapport d'analyse présentant le nombre de demandes de visites reçues, les réunions organisées avec les donneurs d'alerte, le nombre visites effectuées, les orientations des foyers, une évaluation de économies d'énergies générées,...
 - les comptes rendus de réunions
- o Livrables phase 2 :
 - Un tableau d'avancement permettant de justifier la réalisation de 1650 visites
 - Un tableau d'avancement permettant de justifier la réalisation de 3 300 visites (incluant les 1 650 précédentes)
 - Un tableau d'avancement permettant de justifier la réalisation de 5 500 visites (incluant les 3 300 précédentes)
 - un tableau récapitulatif des familles ayant bénéficié du dispositif

De plus, il pourra être demandé à la SPL HORIZON REUNION de produire, à la demande de la Région et sous deux jours ouvrés maximum, des documents d'aide à la décision et de suivi relatif à la mission (notes, présentations, bilans, etc.)

Les livrables cités ci-dessus devront être transmis à la Collectivité et validés dans les conditions définies aux articles 3.1.4 et 3.1.5 du présent contrat. »

Article 4 - Modification de l'article 4 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

L'article 4 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« Article 4 Montant de la prestation »

Le prix total de la prestation est fixé à **3 060 000 Euros TTC** :

Ce montant se décompose en :

- Pour la partie globale et forfaitaire :

Un montant de 3 050 000 €TTC (trois millions cinquante mille euros toutes taxes comprises) pour la réalisation totale des missions décrites à l'article 3 du présent contrat.

- Pour la partie dépenses externes :

Un montant maximal de 10 000 €TTC (dix mille euros toutes taxes comprises) pour les postes :

- Formation
- Matériel
- Missions

payés sur présentation des factures et des justificatifs correspondant.

Les matériels acquis dans le cadre des dépenses externes seront la propriété de la SPL HORIZON RÉUNION et le resteront à l'issue de la convention.

Montant total (TTC) arrêté en lettres à : trois millions soixante mille euros.

Pour information, un détail estimatif de ce montant est précisé dans l'article 6 au présent contrat : « fiche de rémunération »

Article 5 - Modification de l'article 5 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

L'article 5 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« Article 5. Modalités de paiement »

Le calendrier des paiements est le suivant :

Pour la partie forfaitaire de 3 050 000 € TTC:

- Un montant de 2 475 000 €TTC a déjà été versé dans le cadre de la réalisation du contrat initial pour les missions déjà réalisées ;
- Une avance supplémentaire de 292 800 €TTC, soit 9,6% à notification du présent avenant ;
- Le solde, soit 282 200 €TTC sur présentation de la facture correspondante après validation des livrables cités en annexe 4.

Pour la partie sur justificatif de dépenses de 10 000 €TTC :

- Un versement unique sur présentation des factures et des justificatifs de dépenses dans la limite de 10 000 €TTC.

Les factures seront adressées via le portail de facturation Chorus Pro, conformément aux dispositions de l'ordonnance n°2014-697 du 26 juin 2014, du décret n°2016-1478 du 02 novembre 2016 et de l'arrêté du 09 décembre 2016 relatif au développement de la facturation électronique :

La Collectivité s'engage à transmettre à la SPL HORIZON REUNION toutes les informations nécessaires à cette dernière pour la transmission des factures électroniques et l'utilisation du portail Chorus Pro.

Dans le cas où le compte Chorus Pro de la Collectivité ne serait pas activé ou rencontrerait des difficultés, les factures seront adressées par voie postale à l'adresse indiquée en première page des présentes.

La Collectivité devra s'acquitter des sommes dues au titre des prestations réalisées dans un délai maximum de 30 jours à compter de la notification de la facture par la SPL HORIZON REUNION via Chorus Pro (ou via voie postale en l'absence de fonctionnement du Portail Chorus pro).

Outre les mentions légales et celles relatives aux parties, les factures devront comporter :

- La référence de la présente convention
- Les références du compte bancaire à créditer
- Le montant dû en adéquation avec les modalités de versement fixées
- La date de remise des livrables cités dans l'annexe correspondante (faisant courir le délai de validation mentionné à l'article 3.1.5)
- Le cas échéant, la date de validation expresse des livrables par la Collectivité dans les conditions définies aux articles 3.1.4 et 3.1.5 de la présente convention.

Article 6 - Modification de l'annexe 4 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

L'annexe 4 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« ANNEXE 4 Livrables validés préalablement au paiement du solde

JUSTIFICATIFS DES DÉPENSES ÉLIGIBLES (solde)	La facture relative à la demande de paiement du solde devra mentionner la date de remise des livrables suivants : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Un rapport d'analyse présentant le nombre de demandes de visites reçues, les réunions organisées avec les donneurs d'alerte, le nombre visites effectuées, les orientations des foyers, une évaluation de économies d'énergies générées,... ▪ Les comptes rendus de réunions ▪ un tableau récapitulatif des familles ayant bénéficié du dispositif (6 100) Le cas échéant, la facture indiquera la date de validation expresse des livrables susvisés par la Collectivité.
<p>Tous les livrables mentionnés ci-dessus sont datés et signés en original, avec mention du nom et de la qualité du signataire</p> <p>En l'absence de validation expresse des livrables par la Collectivité, ceux-ci sont considérés comme validés et ouvrant droit à paiement à l'issu des délais mentionnés à l'article 3.1.5 de la convention.</p> <p>Il est précisé ici que lors de la demande de solde l'ensemble des livrables du contrat sera rassemblé en un point unique de téléchargement dont le lien sera fourni à la Région. Cela inclus les livrables qui auront été transmise à la Collectivité lors des avances précédentes.</p>	

Article 6 – Modification de l’annexe 5 du contrat de prestations intégrées n°Région Réunion/20190453

L’annexe 5 du contrat de prestations intégrées est modifié comme suit :

« ANNEXE 5 Fiche de rémunération globale et forfaitaire »

Tâches	intitulé	étapes intermédiaires	méthodologie	Offre financière par élément de mission au forfait (500€ / visite)
1	Mise en œuvre et suivi du dispositif SLIME Réunion 2019			2 811 059,91 €
1.1	Animation du dispositif SLIME Réunion 2019	Mobilisation des partenaires donneurs d’alerte afin d’identifier les foyers en situation de précarité énergétique Mobilisation des partenaires et dispositifs permettant l’orientation des ménages, vers les Suivi du dispositif en interne, avec les partenaires techniques et financeurs	en communiquant sur le dispositif auprès des donneurs d’alerte actuels ou potentiels par voie de mail, Web ou téléphone en informant les donneurs d’alerte via des sessions d’information en assurant l’orientation des ménages à prendre en charge au sein des dispositifs aux partenaires concernés et suivi de leur prise en charge en suivant avec les chargés de visites la réalisation, l’orientation des ménages en éditant et en transmettant aux partenaires les indicateurs de suivi du dispositif et les bilans en organisant des réunions avec les partenaires techniques afin de transmettre un reporting des solutions identifiées à l’issue des visites à domicile et en organisant un comité de pilotage avec les partenaires financeurs	forfait animation 113€ TTC par visite
1.2	6 100 diagnostics/visites dans le cadre du SLIME Réunion 2019	Réalisation de 6 100 visites auprès de foyers identifiés par des partenaires donneurs d’alerte	en assurant la prise en charge des demandes de visites et leur organisation en réalisant les visites à domicile conformément au programme SLIME en éditant un rapport de visite présentant la situation du foyer, les causes de ses difficultés de maîtrise de ses consommations énergétiques, ainsi que les pistes principales de réduction de la facture énergétique du foyer.	forfait réalisation à 387€ TTC par visite
TOTAL MANPOWER HT				2 811 059,91 €
2	dépenses d’investissement		détail prestations externes	
2.1	formation		formation des équipes pour la réalisation de diagnostics socio techniques	9 216,59 €
2.2	matériels		acquisition de matériels pour les visites à domicile (wattmètres, débutmètre, thermomètres...)	
2.3	mission		participation au séminaire SLIME et à la journée nationale précarité énergétique	
			TOTAL DEPENSES D’INVESTISSEMENT	9 216,59 €
TVA	8,50%			239 723,50 €
Total TTC				3 060 000,00 €
Total HT Prestation Intégrée				2 820 276,50 €
Total TTC Prestation Intégrée				3 060 000,00 €

Article 7 – Entrée en vigueur de l’avenant

Le présent avenant entre en vigueur, sous réserve de sa signature par les deux parties, à compter de sa notification à la SPL HORIZON RÉUNION, avec effet rétroactif à la date de notification du contrat initial.

Article 8 – Autres dispositions

Toutes les clauses du contrat de prestations intégrées initial demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions contenues dans le présent avenant, lesquelles prévalent en cas de différence.

Fait en 3 exemplaires originaux,

Pour la SPL HORIZON REUNION
A Saint-Leu, Le

Pour la Région Réunion
A Saint-Denis, le

Le Président Directeur Général
Alin GUEZELLO

Le Président
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0775****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

FOURNEL DOMINIQUE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DADT / N°107259
FONDS DE GARANTIE LEADER - AVENANT A LA CONVENTION TRIPARTITE
RÉGION/DÉPARTEMENT/SOFIDER



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0775
Rapport /DADT / N°107259

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

FONDS DE GARANTIE LEADER - AVENANT A LA CONVENTION TRIPARTITE RÉGION/DÉPARTEMENT/SOFIDER

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Programme de Développement Rural de La Réunion 2014-2020 adopté par la Commission Européenne le 25 août 2015,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2017_1063 en date du 12 décembre 2017 concernant le choix de retenir l'offre de la SOFIDER pour créer et gérer le fonds de garantie leader 2014/2020,

Vu la délibération N° DCP 2018_0139 en date du 10 avril 2018 concernant l'examen du financement des frais de gestion de fonds et des frais d'expertise comptable du Fonds de Garantie Leader,

Vu la délibération N° DCP 2019_0128 en date du 30 avril 2019 concernant l'examen de la modification du financement des frais de gestion de fonds et des frais d'expertise comptable du Fonds de Garantie Leader,

Vu la convention tripartite Région/Département/SOFIDER signée le 27 février 2018,

Vu le rapport n° DADT / 107259 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- les actions volontaristes de la collectivité régionale en faveur de l'aménagement et du développement des Hauts,
- les évaluations du programme FEADER 2017/2013 qui ont mis en lumière comme difficultés pour la réalisation des objectifs, les problèmes de trésorerie des porteurs de projets associés au manque d'accompagnement des organismes financiers,
- qu'une des préconisations des conclusions du programme FEADER 2007/2013 proposait de créer un outil financier permettant aux porteurs de projets d'amorcer et de mener leur projet,
- le PDRR 2014-2020 qui autorise, pour la mesure LEADER, le versement d'avances sur les subventions FEADER sous réserve « de la constitution d'une garantie bancaire ou d'une garantie équivalente correspondant à 100 % du montant de l'avance », conformément à l'article 63 du règlement européen n°1305/2013,

- la volonté du partenariat local réuni dans le Comité de Pilotage des Hauts de mettre en place un fonds spécifique de garantie d'un montant de 1 million d'euros,
- la participation de la Région à hauteur de 350 000 € à ce fonds de garantie,
- la préconisation de l'Agence de Service de Paiement (ASP) d'augmenter la durée de garantie de 2 ans soit une prolongation jusqu'au 31 décembre 2024,
- la nécessité de sécuriser le processus de recouvrement des sommes garanties (part UE) par le fonds en cas de défaillance du bénéficiaire,
- le projet d'avenant à la convention transmis par le Secrétariat Général des Hauts,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver l'avenant à la convention tripartite signée le 27 février 2018 entre la Région, le Département et la SOFIDER relative à la mise en place d'un fonds de garantie LEADER 2014/2020, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à finaliser les termes du projet d'avenant, notamment les modalités de recouvrement des sommes garanties en cas de défaillance du bénéficiaire ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur, sous réserve de la sécurisation du processus de recouvrement des sommes garanties.

**Le Président,
Didier ROBERT**



AVENANT n° 1
A la CONVENTION
portant attribution d'une dotation à SOFIDER
au titre de l'action
« MISE EN PLACE D'UN FONDS DE GARANTIE LEADER / 2014 – 2020 »

ENTRE

LA REGION REUNION, représentée par le Président du Conseil Régional

ET

LE DEPARTEMENT DE LA REUNION, représenté par le Président du Conseil Départemental,

Ci - après désignés ensemble par « les partenaires »

ET

LA SOCIETE FINANCIERE POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA REUNION “(SOFIDER), Société Anonyme - Etablissement de Crédit Spécialisé, au capital de 40.000.000 Euros, dont le siège social est situé à SAINT-DENIS-DE-LA-REUNION (97400) - 3, rue Labourdonnais, identifiée sous le numéro SIREN 314.539.347 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de SAINT-DENIS-DE-LA-REUNION,

ci-après désignée par « le Gestionnaire »

- VU** la convention relative à la mise en place d'un fonds de garantie LEADER 2014-2020 signée le 27 février 2018
- VU** la Délibération N° DCP2018-0139 de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 10 avril 2018
- VU** la Délibération N°124 de la Commission Permanente du Conseil Départemental en date du 06 juin 2018
- VU** la Délibération N° DCP 2019-0128 de la commission permanente du Conseil Régional en date du 30 Avril 2019 ,
- VU** la Délibération N° 105 de la Commission Permanente du Conseil Départemental en date du 15 Mai 2019 ,
- VU** les budgets de la Région et du Département

IL EST CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 : OBJET

Le présent avenant a pour objet :

- de préciser la durée prévisionnelle des différentes phases de réalisation de l'opération ;
- de proroger la durée du fonds de garantie au 31 décembre 2024
- de définir les modalités de prise en charge des frais liés à la gestion de la dotation de garantie LEADER confiée à la SOFIDER ;
- de préciser le circuit de décision et le contenu du dossier de demande de caution.

ARTICLE 2 : EFFET ET DUREE

L'article 2 de la convention sus visée « effet et durée » est modifié comme suit :

« La présente convention prend effet à compter de sa signature par les parties.

La période prévisionnelle de réalisation du projet visé à l'article 1 par le bénéficiaire s'étend de la date de notification de la décision relative à la gestion du fonds jusqu'au 31.12.2024, date de fin du fonds de garantie LEADER 2014/2020 mis en place en 2018. »

ARTICLE 3 : REMUNERATION DU GESTIONNAIRE

Les alinéas 1 et 2 de l'article 5 « rémunération du gestionnaire » de la convention du 21 février 2018 sont modifiés comme suit :

« Au titre de la gestion de la dotation, le bénéficiaire percevra une rémunération annuelle de 2,5%, soit 25 000 €, du montant du fonds pour la bonne exécution de l'opération jusqu'au 31 décembre 2022 date limite d'engagement des dossiers LEADER sur l'actuel programme PDRR. Pour la période 2023/2024 ce taux de rémunération sera réévalué (au plus tard avant la fin de l'année 2022) en fonction de la volumétrie de dossiers restant à gérer .

Pour le suivi annuel du fonds, la SOFIDER fera appel à un expert comptable privé indépendant, dont la prise en charge à hauteur de 2 000 € par an sera assurée par les partenaires.

Ces prises en charge se feront annuellement et au prorata des dotations des partenaires (65 % pour le Département et 35 % pour la Région) et se décompose comme suit :

- Rémunération : 16 250 € (Département) + 8 750 € (Région)
- Frais d'expertise comptable : 1 300 € (Département) + 700 € (Région) ».

Le reste de l'article est inchangé.

ARTICLE 4 : PAIEMENTS

Il est inséré un alinéa à l'article 6 « modalités de paiement », rédigé comme suit :

« Pour le paiement, le gestionnaire du fonds devra communiquer avant le 31 octobre de chaque année

- Un compte rendu de sa mission, incluant le nombre et le montant des garanties autorisées, la situation du fonds et le nombre de dossiers ayant fait l'objet d'un refus ;
- La facture de l'expert comptable et le compte rendu de sa mission.

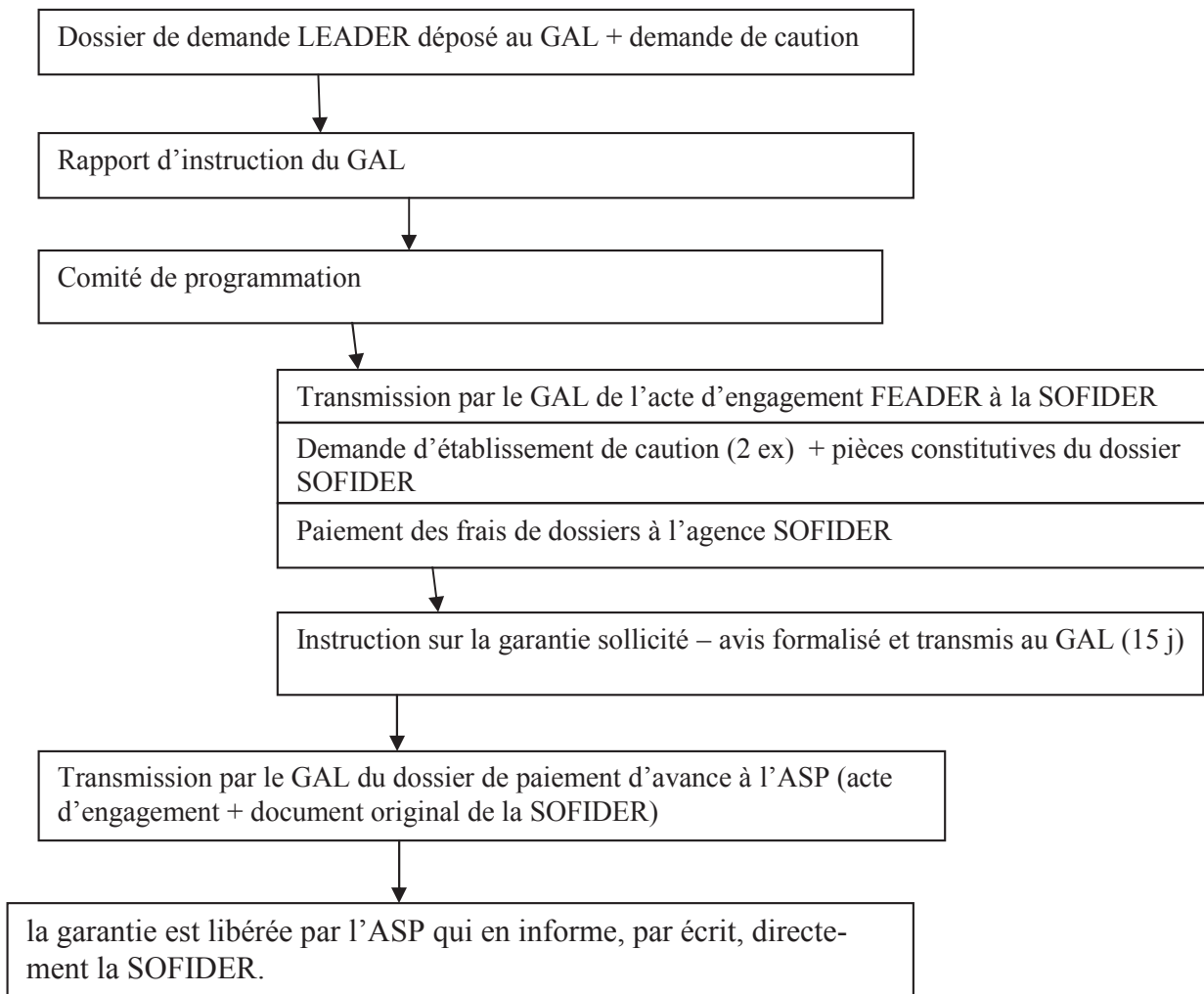
Toutes les pièces nécessaires au paiement seront transmises au Secrétariat Général des Hauts.

Les paiements correspondants se feront à la réception des justificatifs de la SOFIDER et de l'expert comptable, et de l'attestation établit par le SGH , transmis aux deux collectivités concernées . »

Le reste de l'article reste inchangé.

ARTICLE 5 : CIRCUIT DE DECISION

L'annexe 2 « règlement intérieur – circuit de décision » est modifiée comme suit



ARTICLE 6 :

L'article 5 de l'annexe 1 de la convention est modifié comme suit :

« les frais liés à la gestion de la dotation de garantie seront perçus par le gestionnaire à hauteur d'une commission de gestion de 2,5 % annuelle jusqu'au 31.12.2022. Pour la période 2023/2024 ce taux de rémunération sera réévalué (au plus tard avant la fin de l'année 2022) en fonction de la volumétrie de dossiers restant à gérer . »

Par ailleurs il est ajouté un article 7 relatif à la durée des garanties, libellé comme suit :

- Suite à la modification de la durée du fonds de garantie, les garanties émises par la SOFIDER auront pour date de fin le 31 décembre 2024 .
- S'agissant de la date limite d'émission d'actes de garantie par la SOFIDER elle sera calée sur la date limite d'engagement des fonds LEADER , à savoir le 31 décembre 2022 .

Les autres articles restent inchangés.

ARTICLE 7 : LISTE DES PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER DE CAUTION SOFIDER

L'annexe 2 « règlement intérieur – composition du dossier de demande d'aide » est modifiée comme suit :

PERSONNE MORALE	ASSOCIATION	PERSONNES PHYSIQUES
Rapport d'instruction du SI	Rapport d'instruction du SI	Rapport d'instruction du SI
Demande d'établissement d'engagement (signée)	Demande d'établissement d'engagement (signée)	Demande d'établissement d'engagement (signée)
Dernier bilan ou prévisionnel	Statuts	Fiche interne de renseignements confidentiels
	PV AG + liste nominative des membres du CA et du bureau + rapport d'activité	Dernier avis d'imposition
Statuts + K'Bis	Extrait de la déclaration en Préfecture ou JO	Justificatif de domicile (factures, EDF, ...)
Identité des actionnaires détenant plus de 25 % (documents en cours de validité)	Identité du président (document en cours de validité) et avis d'imposition	RIB
Bail commercial	Fiche INSEE	CNI ou passeport (en cours de validité)
RIB	RIB	
CNI ou passeport (en cours de validité)	CNI ou passeport (en cours de validité)	

ARTICLE 8 :

L'article 8 « intervention du fonds de garantie » de l'annexe 2 est modifié comme suit :

« La mise en jeu du dispositif sera déclenchée dès lors que l'ASP constatera que l'avance ne peut être couverte, partiellement ou totalement, par des demandes de paiement. Ce constat peut être effectué dès lors que l'opération subventionnée est censée être terminée, et au plus tard le 31/12/2023.... L'ASP émettra alors un ordre de recouvrer. La garantie sera appelée dès la prise en charge de l'OR par l'Agence Comptable

En cas d'appel de la Caution Bancaire par l'ASP, le Gestionnaire débitera le Compte des sommes nécessaires pour faire face aux engagements. Les sommes seront réglées à l'ASP. »

Les autres articles restent inchangés.

ARTICLE 9 :

L'alinéa 7 de l'annexe 3 est modifié comme suit :

« Toute demande de paiement de l'ASP devra (i) préciser le numéro de la présente caution ainsi que le montant des sommes appelées et (ii) attester que ces sommes sont dues et restées impayées par le Débitur. . »

L'alinéa 8 de l'annexe 3 est modifié comme suit :

« Le présent cautionnement entre en vigueur à compter de sa date de signature et restera valable jusqu'au 31 décembre 2024, sauf à la réception par la SOFIDER d'une mainlevée émanant des services compétents »

Les autres alinéas restent inchangés.

Fait à Saint-Denis, le
(En 3 exemplaires)

Le Gestionnaire

Le Président du Conseil Régional

Le Président du Conseil Départemental

**DELIBERATION N°DCP2019_0776****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

FOURNEL DOMINIQUE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DADT / N°107299
SIGNATURE DE LA CHARTE DU RÉSEAU RURAL DE LA RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0776
Rapport /DADT / N°107299

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

SIGNATURE DE LA CHARTE DU RÉSEAU RURAL DE LA RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi NOTRe n° 2015-991 du 07 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le Programme de Développement Rural de la Réunion adopté le 25 août 2015,

Vu la délibération n° DCP 2014_1063 en date du 16 décembre 2014 portant sur le protocole partenarial pour une gouvernance partagée des Hauts, et la mise en place du Secrétariat Général des Hauts,

Vu le rapport n° DADT / 107299 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission Aménagement, Développement Durable et Énergie du 30 octobre 2019,

Considérant,

- l'obligation réglementaire de la mise en œuvre d'un Réseau Rural à La Réunion,
- la finalité du Réseau Rural de La Réunion qui est de :
 - contribuer aux réflexions, aux échanges et débats sur les territoires ruraux et d'être force de proposition pour les politiques de développement de ces territoires,
 - viser au maillage des acteurs du territoire,
 - dynamiser les actions et en assurer leur diffusion à l'échelle locale et nationale,
 - élaborer un message commun et être une force de proposition partenariale,
 - donner aux acteurs locaux un pouvoir d'intervention, en leur donnant la parole et en valorisant leur capacité à dynamiser le milieu rural,
- la Charte qui a pour objet de :
 - présenter l'organisation et les objectifs du Réseau Rural de La Réunion,
 - énoncer les principes, dispositions et engagements attachés à la qualité de membre du Réseau Rural de La Réunion,
- la nécessité de fixer les principes et les modalités de son fonctionnement,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'autoriser le Président à signer l'acte d'adhésion à la Charte du Réseau Rural de La Réunion, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT



CHARTRE DU RESEAU RURAL DE LA REUNION

OBJET DE LA CHARTE

La présente charte a pour objet de :

- Présenter l'organisation et les objectifs du Réseau Rural de la Réunion,
- Enoncer les principes, dispositions et engagements attachés à la qualité de membre du Réseau Rural de la Réunion,
- Fixer les principes et les modalités de son fonctionnement.

Cette charte est un référentiel commun, à l'ensemble des membres (membres adhérents et permanents) du Réseau Rural Réunion, qui se doivent d'être à la fois acteurs autant que promoteurs de la ruralité.

Parler de ruralité c'est penser d'abord aux hauts et à ses limites géographiques. Définir avec précision ce qu'est la ruralité est complexe tant ce terme est polysémique, en effet l'approche est à la fois géographique, historique, sociale, économique, patrimoniale et environnementale.

Les organismes désireux d'être membres du réseau et de contribuer à ses objectifs sont invités, en signant cette charte et en renseignant l'annexe (adhésion), à affirmer leur qualité de membre actif et leur volonté d'en partager les valeurs et les travaux.

CADRE DE REFERENCE

Le Fonds Européen Agricole pour le Développement Rural (FEADER) prévoit la mise en place dans chaque région de pays (Etat-membre), d'un réseau, qui regroupe les différents acteurs impliqués dans le développement rural de son territoire. Ce réseau s'inscrit dans un cadre réglementaire régional, national et européen¹.

-2-

Les objectifs réglementaires sont définis par l'article 54 du règlement (UE) n°1305/2013 du 17 décembre 2013.

Au-delà de sa définition réglementaire, ce réseau se donne pour mission d'aller à la rencontre des enjeux auxquels sont confrontés les territoires ruraux et les acteurs de ces territoires ; porteurs de réflexions, de démarches partagées et innovantes en faveur de leur développement.

- 1)
- Règlement n° 1305/2013 du 17 décembre 2013 du parlement européen et du Conseil relatif au soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER)
 - Règlement interfonds n° 1303 /2013 du 17 décembre 2013 du parlement européen et du Conseil portant dispositions communes au FEDER, au FSE, au Fonds de Cohésion, au FEADER et au FEAMP, et dispositions générales applicables au FEDER, au FSE, au Fonds de Cohésion et au FEAMP

OBJECTIFS STRATEGIQUES ET FINALITES

Les objectifs stratégiques sont les suivants :

- **Echanger, Analyser**
 - ✓ Accroître la participation des parties prenantes à la mise en œuvre de la politique du développement rural
 - ✓ Permettre aux acteurs du monde rural d'échanger et de travailler ensemble
 - ✓ Analyser, questionner les bonnes et les mauvaises pratiques concernant le contenu des projets de développement rural et les méthodes employées pour monter ces projets et assurer leur réalisation
 - ✓ Echanger les expériences et les savoir-faire
 - ✓ Proposer des interventions auprès des groupes d'action locale LEADER et les appuyer dans leurs projets de coopération avec d'autres territoires français, voire européens
- **Valoriser les expériences, améliorer les projets**
 - ✓ Faciliter sur les territoires la réalisation d'opérations multisectorielles concernant l'agriculture, la forêt, l'artisanat, le commerce, le tourisme, l'environnement, la formation, les services, le patrimoine rural...
 - ✓ Améliorer concrètement la qualité des projets, financés par le FEADER et favoriser leur valorisation au niveau local et national
 - ✓ Promouvoir un développement territorial durable et équilibré

La finalité du Réseau Rural de la Réunion est de :

- Contribuer aux réflexions, aux échanges et débats sur les territoires ruraux et d'être force de proposition pour les politiques de développement de ces territoires ;

-3-

- Viser au maillage des acteurs du territoire, dans l'objectif de favoriser l'intelligence collective et le soutien des actions partagées ;
- Dynamiser les actions et en assurer leur diffusion à l'échelle locale et nationale ;
- Elaborer un message commun et être une force de proposition partenariale ;
- Donner aux acteurs locaux un pouvoir d'intervention (lobbying du monde rural), en leur donnant, la parole et en valorisant leur capacité à dynamiser le milieu rural.

VALEURS PARTAGEES, ENGAGEMENT, CONTREPARTIES

Valeurs partagées

- Ambition de contribuer au projet local et à la vitalité des territoires ruraux de l'île
- Respect des convictions et des idées de chacun dans un espace de libre parole : cordialité des échanges et des débats ainsi que respect des personnes et points de vue exprimés au sein du réseau. Le principe est l'échange égalitaire, les ressources du réseau sont l'information, les compétences, les moyens, les règles. Dans le réseau, il n'existe pas de liens hiérarchiques. Le réseau ne peut contraindre la participation et la contribution de ses membres (aucun acteur n'a de pouvoir de contrôle sur les autres participants). La coopération est toujours sous tendue et se fait à différents niveaux du réseau.
- Volonté de contribuer et de partager les idées, les projets et les résultats.
Face aux réalités économiques, politiques et sociales actuelles, « le travailler ensemble » est un impératif. Le réseau formalise la bonne traduction des attentes en matière de cohésion, autour du développement rural. L'efficacité du réseau permettra de réduire la distance entre « le temps politique et le temps des projets » qui pénalise souvent le porteur de projet. Les membres du réseau apportent chacun leur expériences : le réseau dispose de l'ingénierie nécessaire, pour répondre à l'accompagnement de la mise en œuvre d'un projet.

Engagements généraux liés à la qualité de membre du Réseau Rural Réunion

Chaque membre du réseau se doit de :

- ✓ Assurer au sein de son organisme et de son propre réseau une bonne circulation de l'information sur les travaux du Réseau Rural Réunion
- ✓ Participer activement à l'assemblée générale du réseau et aux différents types d'actions du réseau, dans lesquelles il souhaite s'investir (comités, groupe ou ateliers de travail)
- ✓ Contribuer aux réflexions et débats du réseau de manière à le faire vivre comme espace de dialogue et valoriser son statut particulier d'espace de confrontation indépendant des espaces de négociation

-4-

La qualité de membre actif n'est pas nominative. Chaque organisme concerné devra désigner en son sein, la ou les personnes habilitées aux instances du réseau.

L'implication dans le réseau suppose tout particulièrement de ses membres actifs, d'y consacrer temps et les compétences attendus, chacun suivant sa disponibilité. La participation aux travaux a pour corollaire impératif, un engagement d'assiduité aux réunions et particulièrement à l'assemblée générale périodique du Réseau Rural.

Contreparties

Les avantages généraux et particuliers à tirer de la mise en réseau d'acteurs, pour les territoires et acteurs, sont les suivants :

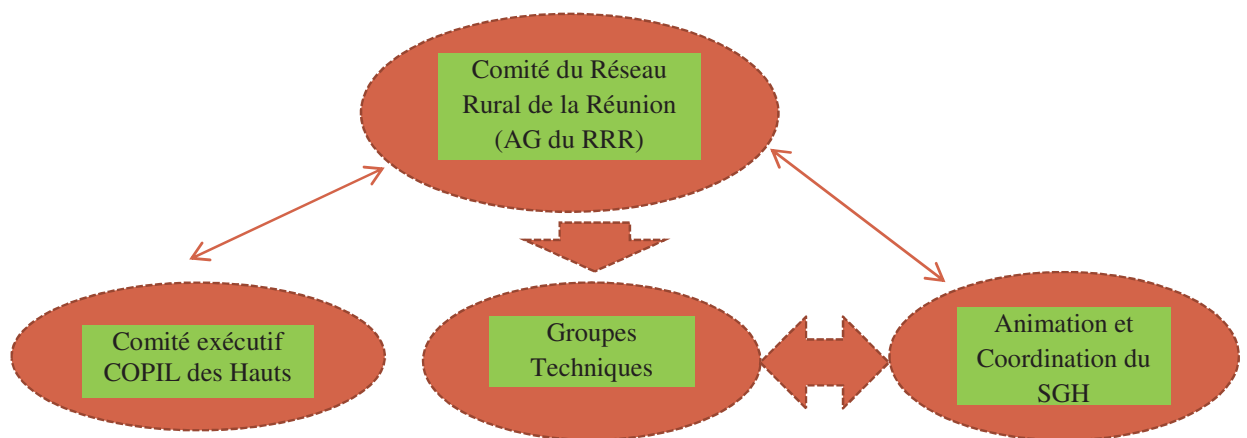
- ✓ D'accéder à des informations ainsi qu'aux supports de communication du Réseau Rural de la Réunion sur la diversité des aspects du développement rural
- ✓ De bénéficier de l'écoute, de la mise en débat des contributions proposées et de faire connaître aux autres membres les projets, actions, manifestations de son propre réseau
- ✓ De mises en relation facilitées avec d'autres acteurs du développement rural (annuaire de contacts)
- ✓ De proposer au réseau d'approfondir et de travailler un projet ou une thématique particulière

MODALITES GENERALES DE FONCTIONNEMENT

Les modalités d'action du réseau sont basées sur le principe de démarches à caractère participatif et par la recherche d'outils innovants, favorisant la concertation et la diffusion de l'information au niveau local, national ou européen.

L'articulation locale doit permettre l'émergence de questions, de bonnes pratiques et de propositions d'activités pertinentes. Le rôle essentiel de coordination du réseau doit permettre de renforcer les capacités communes d'observation, d'analyse et de réactions.

Gouvernance du Réseau Rural Réunion



↔ Proposer et rendre compte au CRR
 ↓ Instances de consultation et de concertation

-5-

Modalités et moyens d'actions du Réseau Rural Réunion

Les types et modalités d'actions divers sont possibles au sein du réseau et peuvent prendre la forme de :

- ✓ groupe de travail, d'ateliers selon différentes variantes : groupes thématiques, groupes projets, ateliers pratiques
- ✓ actions de coopération
- ✓ séminaires ou conférences
- ✓ rencontres ou voyages d'études, actions de formation ou de transferts d'expériences
- ✓ études et évaluations

Le réseau rural dispose pour la mise en œuvre d'actions et projets, de financements conférés au titre du cadre réglementaire européen (frais généraux liés à l'action correspondant aux objectifs et à la mission d'animation du réseau rural) :

- ✓ Prestations intellectuelles ou d'autres prestataires professionnels, Frais de publication et de communication
- ✓ Soutien d'actions et de projets proposés par les membres du réseau, combinant un co-financement public national et un co-financement FEADER

ANNEXE (ADHESION)

L'organisme (NOM) :

Représenté par (Prénom – Nom – Qualité de la personne habilitée à engager l'organisme) :

S'engage par son adhésion au Réseau Rural Réunion, et en qualité de membre de ce réseau à :

- **Participer activement à la réalisation des objectifs et finalités du réseau rural en particulier par son assiduité dans les instances et travaux dans lesquels il (elle) s'implique**
- **Respecter les valeurs, engagements et modalités générales de fonctionnement énoncés dans la présente charte.**

Fait le

à

Signature

CONSTITUTION DES INSTANCES DE LA GOUVERNANCE

GROUPES TECHNIQUES	ANIMATION COORDINATION SGH

GROUPES TECHNIQUES	ANIMATION COORDINATION SGH

**DELIBERATION N°DCP2019_0777****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

FOURNEL DOMINIQUE
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DTD / N°107240
PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ (PRI) - SYNTHÈSE ET INTÉGRATION DES AVIS

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0777
Rapport /DTD / N°107240

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ (PRI) - SYNTHÈSE ET INTÉGRATION DES AVIS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles, relatif au Schéma Régional de l'Intermodalité, et notamment l'article 6,

Vu l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 faisant évoluer le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) vers la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI),

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2018_0585 en date du 25 septembre 2018 autorisant le lancement de la première phase de consultation sur le projet de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI),

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) approuvé en Assemblée Plénière régionale du 17 octobre 2014,

Vu le courrier d'avis émis par la CINOR sur la PRI en date du 17 décembre 2018,

Vu le courrier d'avis émis par le Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR) sur la PRI en date du 10 janvier 2019,

Vu le courrier d'avis émis par le Conseil Départemental sur la PRI en date du 08 février 2019,

Vu l'absence d'avis de la CIREST, de la CASUD et du TCO,

Vu les avis recueillis lors de la phase de consultation du public, organisée entre le 1^{er} et 31 juillet 2019,

Vu le rapport n° DTD / 107240 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) et ses actions en faveur du développement de l'usage des transports collectifs et des mobilités alternatives dont le covoiturage,
- la nécessité de compléter le SRIT par la PRI, davantage tournée vers le développement des services et de l'intermodalité,

- la nécessité de développer les pôles d'échanges, une information multimodale et une tarification intégrée pour favoriser l'essor des transports collectifs,
- la synthèse des avis formulés sur le projet de PRI lors de la première phase de consultation,
- les propositions de prise en compte de ces avis, dans le cadre de la mise à jour de la PRI,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de prendre acte du bilan des avis issus de la consultation institutionnelle et du public, ci-joint ;
- de valider la PRI actualisée sur la base des avis formulés, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à lancer la dernière étape devant conduire à l'approbation de la PRI par le représentant de l'État, notamment en recueillant l'avis des organes délibérant des AOMD de La Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ

2017 - 2022





LE MOT DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

Didier ROBERT

Président de la Région Réunion

Insufflant ces dernières années une dynamique nouvelle en matière de transport, la Région a élaboré son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), dans le but de doter notre île d'un réseau de transport performant et structurant pour le territoire. Cette volonté régionale de viser l'excellence pour La Réunion s'exprime également par l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), document cadre visant à une meilleure coordination des offres et politiques publiques conduites en matière de transport. La PRI nous permettra ainsi en concertation avec l'ensemble des partenaires de mener des actions exemplaires et responsables au profit de l'intermodalité et au service des usagers.



© Pierre MARCHAL

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'AGORAH

Fabienne COUAPEL-SAURET

Présidente de l'AGORAH

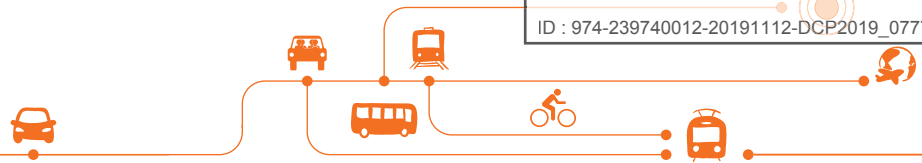
Conseillère Régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité,
RRTG Nord

L'accroissement du trafic automobile et le maintien de l'autosolisme sont deux des principaux facteurs responsables de l'augmentation de la congestion routière particulièrement aux heures de pointe. Ainsi, promouvoir l'intermodalité et l'émergence de nouveaux modes de déplacement est nécessaire pour construire un nouvel avenir pour les Réunionnais.

Pour ce faire, développer une offre de transports en commun performante, favoriser les modes doux et inciter à de nouvelles pratiques intermodales, sont autant de défis que notre territoire doit relever à l'horizon 2020-2030. Pour y parvenir, l'ambition exprimée par la collectivité régionale au travers de la Planification Régionale de l'Intermodalité, doit être corrélée à la volonté de chacune des autorités organisatrices de la mobilité, de parfaire les projets menés pour un développement durable de notre île. Ainsi, c'est ensemble que nous construirons la mobilité durable de demain.

SOMMAIRE

Introduction.....	7	de La Réunion	37
Contexte réglementaire.....	11	1.Un territoire insulaire en milieu tropical ...	37
I. Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale	11	2.Un territoire marqué par une population en forte croissance	37
II. Du développement des infrastructures et des transports...	13	3.Un territoire social difficile mais qui tend à s'améliorer	39
III. ...Au développement des intermodalités et des services	13	4.Un territoire encore préoccupante de l'habitat indigne.....	40
1.Les objectifs de la Planification Régionale de l'Intermodalité	13	II. Approche de la mobilité	42
2.Un document placé sous le signe de la concertation.....	15	1.Les approches de la notion de mobilité.	42
3.Le rôle de la PRI à La Réunion.....	17	2.La mobilité au cœur de l'urbanisme.....	44
IV. Les documents de planification en vigueur	18	III. Le développement des infrastructures routières et de la voiture individuelle	45
A.Les documents à l'échelle régionale	19	A.Le réseau routier réunionnais : entre rattrapage et particularités.....	45
1.Le Schéma d'Aménagement Régional [SAR]	19	1.Un réseau routier marqué par l'insularité	45
2.Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transport [SRIT]	21	2.Un réseau routier singulier.....	48
3.La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie [PPE].....	23	IV. Les grands projets routiers, le trafic et les usages automobiles	51
4.Le Schéma Régional Climat Air Énergie [SRCAE].....	23	1.Un développement des infrastructures marqué par un accroissement du trafic.....	53
5.Le Plan Régional Vélo [PRV]	26	2.Les grands flux automobiles.....	56
B.Les documents à l'échelle intercommunale et communale.....	26	3.La place de la voiture individuelle à La Réunion.....	61
1.Le Schéma de Cohérence Territorial [SCOT]	26	4.Les pôles générateurs de déplacements.....	64
2.Le Plan de Déplacement Urbain [PDU] ...	27	5. La motorisation des ménages et les caractéristiques des déplacements.....	65
3. Le Plan Climat Air Énergie Territorial [PCAET].....	28	V. Les transports en commun	65
4.Le Plan Local d'Urbanisme [PLU]	28	A.La desserte des transports en commun.....	65
V. Les différents acteurs du transport et de la mobilité et leurs rôles	31	B.Un réseau de transports en commun qui tend à s'harmoniser.....	68
1.Le rôle des collectivités.....	31	1.Le réseau Citalis de la CINOR.....	68
2.Les acteurs compétents.....	32	2.Le réseau Estival de la CIREST	68
PARTIE 1 : ETAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC DE L'OFFRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ	36	3.Le réseau Kar'Ouest du TCO	69
I. Profil socio-économique		4.Le réseau Alternéo de la CIVIS.....	69
		5.Le réseau CarSud de la CASUD.....	70
		6.Le réseau interurbain Car Jaune du Conseil Régional.....	70
		C.Un renouveau pour les transports en	



commun..... 71

1.Le STIR : Système de transports intelligents pour La Réunion..... 71

2.Le Réseau Régional de Transport Guidé : RRTG..... 71

3.Le RRTG Nord..... 72

4.Le Transport par câble..... 72

5.Les projets de TCSP..... 73

VI. Les mobilités douces et alternatives 78

A.Un développement du vélo encore modeste..... 78

B.Des déplacements à pied importants..... 81

PARTIE 2 : PLANIFIER L'INTERMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE RÉUNIONNAIS 86

I. Qu'est-ce que l'intermodalité ? 87

II. Les enjeux de l'Intermodalité sur le territoire réunionnais 88

III. Une pratique intermodale marginale 89

IV. Les freins au développement des pratiques intermodales 91

V. Les objectifs de l'Intermodalité à la Réunion 92

VI. Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité 93

A.Mise en œuvre d'une billettique mutualisée et interopérable..... 93

1.Organisation globale..... 94

2.Gamme tarifaire et support..... 94

3.Fonctionnalités liées à la Vente/ Distribution..... 94

4.Fonctionnalités liées à la validation..... 94

5.Equipements embarqués..... 94

6.Fonctionnalités liées aux traitements statistiques..... 94

7.La Billettique STIR..... 95

8.L'interopérabilité..... 96

B.Le Système d'Aide à l'Exploitation et l'Information Voyageurs : SAEIV..... 96

C.Le Système d'Information Multimodal : SIM..... 97

D. La mise en œuvre de l'interopérabilité REUNI'PASS..... 97

E. L'expérimentation de Zones d'Aménagements et de Transitions vers le Transports (ZATT)..... 98

F.Benchmark des solutions au service du développement des pratiques intermodales..... 98

PARTIE 3 : AMÉLIORER L'ARTICULATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT ET OPTIMISER LES POTENTIALITÉS D'INTERMODALITÉ 104

I. Un cadre réglementaire à plusieurs échelles 106

A.Le Schéma d'Aménagement Régional 106

B.Les Plans Locaux d'Urbanisme..... 107

C.Les Plans de Prévention des Risques Naturels..... 108

II. Vers une approche urbaine des pôles d'échanges 109

III. La fonction Transport 110

IV. L'identification de zones à fort potentiel d'intermodalité 117

V. Les pôles d'échanges 119

A.Les pôles d'échanges intermodaux principaux ou interurbains..... 119

B.Les pôles d'échanges secondaires ou urbains..... 121

C.Les parkings relais..... 122

Sommaire, Table des illustrations & SLO

Table des cartographies

TABLE DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : HIÉRARCHIE DES NORMES D'URBANISME EN FRANCE.....	18	FIGURE 10 : CARACTÉRISTIQUE DES DÉPLACEMENTS POUR LES HOMMES ET POUR LES FEMMES, EXPLOITATION STANDARD EDGT, SMTR, 2016, AGORAH 2017.....	64
FIGURE 2 : RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS SELON L'ÂGE ET LE MODE DE DÉPLACEMENTS, EXPLOITATIONS STANDARD EDGT SMTR, CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016, AGORAH.....	39	FIGURE 11 : INDICE ENTRE FRÉQUENTATIONS ET POPULATIONS DESSERVIES PAR LES LIGNES, ETUDE DE RESTRUCTURATION DES RÉSEAUX, CITEC, SMTR 2016	66
FIGURE 3 : LES QUATRE FORMES PRINCIPALES DE MOBILITÉ SPATIALE.....	44	FIGURE 12 : SCHÉMA EXPLICATIF DE L'INTERMODALITÉ [SOURCE : TRANSPORT MOBILITÉ EN NOUVELLE CALÉDONIE].....	87
FIGURE 4 : RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODES DE TRANSPORTS ET PAR HEURES, EXPLOITATION STANDARD EDGT SMTR, CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016	60	FIGURE 13 : PRINCIPALES FONCTIONS D'UN PÔLE D'ÉCHANGES INTERMODAL, SOURCE : PDU LILLE MÉTROPÔLE 2010-2020	117
FIGURE 5 : PART MODALE DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORTS, EXPLOITATION STANDARD EDGT SMTR 2016	61	FIGURE 14 : PRINCIPES DE CONFIGURATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES PRINCIPAL OU INTERURBAIN – AGORAH.....	120
FIGURE 6 : PART MODALE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL PAR MODE DE TRANSPORT, EXPLOITATION STANDARD EDGT SMTR 2016.....	62	FIGURE 15 : PRINCIPES DE CONFIGURATION D'UN PÔLE D'ÉCHANGES SECONDAIRE OU URBAIN - AGORAH.....	121
FIGURE 7 : TAUX DE MOTORISATION DES PERSONNES EN ÂGE DE CONDUIRE, EXPLOITATIONS STANDARD EDGT SMTR 2016 ..	62	FIGURE 16 : PRINCIPE DE CONFIGURATION D'UN PARKING RELAIS, AGORAH 2017	122
FIGURE 8 : RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MOTIFS ET PAR MODE, EDGT 2016, AGORAH 2017	63		
FIGURE 9 : MOTORISATION DES MÉNAGES, EXPLOITATION STANDARD EDGT, SMTR, 2016, AGORAH 2017	64		

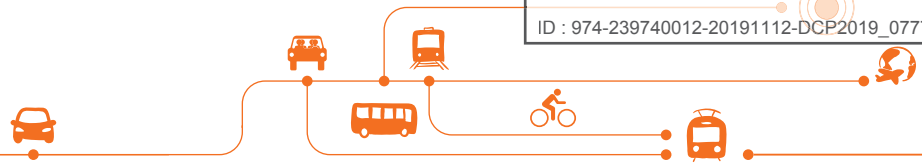


TABLE DES CARTOGRAPHIES

CARTOGRAPHIE 1 : CARTE DE SYNTHÈSE DU RÉSEAU ROUTIER, ZONES DE CONGESTION ET GRANDS PROJETS, AGORAH 2017	54
CARTOGRAPHIE 2 : COMPTAGE ROUTIER 2016, AGORAH, RÉGION RÉUNION, CRGT	55
CARTOGRAPHIE 3 : REPRÉSENTATION DES FLUX AUTOMOBILES INTER ET INTRA ZONES RÉSIDENTIELLES, EDGT SMTR 2016, AGORAH 2017	58
CARTOGRAPHIE 4 : REPRÉSENTATION DES FLUX AUTOMOBILES ENTRE LES BASSINS DE VIE, EDGT SMTR 2016, AGORAH 2017	59
CARTOGRAPHIE 5 : SCHÉMA DES GARES ROUTIÈRES, AGORAH 2017	67
CARTOGRAPHIE 6 : MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS À LA RÉUNION, SECTEUR NORD/EST, AGORAH 2017	75
CARTOGRAPHIE 7 : MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS À LA RÉUNION, SECTEUR OUEST, AGORAH 2017	76
CARTOGRAPHIE 8 : MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS À LA RÉUNION, SECTEUR SUD, AGORAH 2017	77
CARTOGRAPHIE 9 : VOIE DE VÉLO RÉGIONAL (VVR), AGORAH 2017	80
CARTOGRAPHIE 10 : REPRÉSENTATION DES SENTIERS ET CHEMINEMENTS PIÉTONS À LA RÉUNION, AGORAH 2017	82
CARTOGRAPHIE 11 : SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL, SOURCE SAR, AGORAH 2017	106
CARTOGRAPHIE 12 : PLAN D'OCCUPATION DES SOLS ET PLAN LOCAL D'URBANISME , SOURCE POS/PLU, AGORAH 2017	107
CARTOGRAPHIE 13 : PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES, SOURCE PPR, AGORAH 2017	108
CARTOGRAPHIE 14 : REPRÉSENTATION DE LA TÂCHE URBAINE, SOURCE TACHE URBAINE 2016 , AGORAH 2017	109
CARTOGRAPHIE 15 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DE LA CINOR, AGORAH 2017	111
CARTOGRAPHIE 16 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DE LA CIREST, AGORAH 2017	112
CARTOGRAPHIE 17 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DE LA CASUD, AGORAH 2017	113
CARTOGRAPHIE 18 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DE LA CIVIS, AGORAH 2017	114
CARTOGRAPHIE 19 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DU TCO, AGORAH 2017	115
CARTOGRAPHIE 20 : ARTICULATION DES PRINCIPAUX RÉSEAUX DE TRANSPORTS COLLECTIFS SUR LE TERRITOIRE DU TCO, AGORAH 2017	116
CARTOGRAPHIE 21 : LOCALISATION DES ZONES À FORT POTENTIEL D'INTERMODALITÉ	118
CARTOGRAPHIE 22 : AIRES DE COVOITURAGES ET PARKINGS RELAIS, AGORAH 2017	125

GLOSSAIRE

ADEME : Agence De l'Environnement et de Maîtrise de l'Air

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

ARS-OI : Agence Régionale de Santé de l'Océan Indien

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

CASUD : Communauté d'Agglomération du Sud de l'île de La Réunion

CCIR : Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion

CINOR : Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion

CIREST : Communauté Intercommunale de l'Est

CIVIS : Communauté Intercommunale des Villes Solidaires du Sud

COPIL : Comité de Pilotage

COTECH : Comité Technique

DEAL : Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de La Réunion

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GES : Gaz à Effet de Serre

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

IRT : Ile de La Réunion Tourisme

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs

ORA : Observatoire Réunionnais de l'Air

PDA : Plan de Déplacement d'Administration

PDE : Plan de Déplacement d'Entreprise

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PNR : Parc National de La Réunion

PNV : Plan National Vélo

POS : Plan d'Occupation des Sols

PRV : Plan Régional Vélo

RRTG : Réseau Régional de Transport Guidé

SAR : Schéma d'Aménagement Régional

SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDRIC : Schéma Directeur Régional des Itinéraires Cyclables

SMTR : Syndicat Mixte des Transports de La Réunion

SPL : Société Publique Locale

SRCAE : Schéma Régional Climat Air Energie

SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de La Réunion

TC : Transport en commun

TCO : Territoire de la Côte Ouest

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TEE : Trans Eco Express

TVB : Trame Verte et Bleue

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VVR : Voie Vélo Régionale

ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

ZAE : Zone d'Activités Economiques



BIBLIOGRAPHIE

- ▶ Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, Région Réunion, 2014
- ▶ Evaluation Environnementale du SRIT et du PRV, Région Réunion, Juillet 2015
- ▶ Etude pour la finalisation du tracé du RRTG et le positionnement des infrastructures associées, Région Réunion, Novembre 2015
- ▶ CESER, Les déplacements à La Réunion : l'urgence des choix, Décembre 1999
- ▶ CETE, Etude de l'opportunité du transport par câble aérien en milieu urbain sur l'île de La Réunion, Février 2014
- ▶ Plan Régional Vélo Phase 3, Région Réunion, Mai 2014
- ▶ Plan de déplacement urbain, TCO, Programme d'actions, Mars 2016
- ▶ Plan de déplacement urbain, CINOR, Synthèse, 2013-2023
- ▶ Enquête Déplacement Grand Territoire, SMTR, La Réunion, 2016
- ▶ Etude préalable à la mise en place d'une billettique mutualisée, d'un SAEIV commun et d'un SIM pour le SMTR couvrant la totalité des AOM, SMTR, Janvier 2016
- ▶ Etude de restructuration des réseaux, Phase 1 et 2, SMTR, 2016
- ▶ Etat généraux de la mobilité durable, 70 propositions pour la mobilité de tous les français, Mars 2017
- ▶ La pratique intermodale en question, Quelles recommandations pour le transport pratique de demain ?, Communauté de Communes du pays de Dol de Bretagne, Avril 2015
- ▶ Transport Urbain l'essentiel, Exemple du Languedoc Roussillon, Janvier 2006
- ▶ Assemblée des communes de France, Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, Juillet 2016
- ▶ HTS Consulting, La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport, Octobre 2014
- ▶ HTS Consulting, La mobilité urbaine est à réinventer, Octobre 2014
- ▶ Le monde.fr, Conjecture de ZAHAVI, effet de sas et politiques de déplacements dans le Grand Nouméa, Septembre 2015
- ▶ Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise, Mobilités professionnelles dans la région du grand est, Décembre 2016
- ▶ Insee Flash n°86, La Réunion - Mayotte, Recensement de la population, Janvier 2017
- ▶ Insee Flash n°61, La Réunion, Enquête emploi en continu, Avril 2016
- ▶ Insee Analyses n°18, La Réunion, La départementalisation de La Réunion, Octobre 2016
- ▶ SCOT Nord Meurthe et Mosellan, Synthèse de l'Enquête Déplacements Villes Moyennes, Juin 2015
- ▶ CESER Pays de la Loire, Intermodalité une nouvelle compétence régionale à préparer, Novembre 2014
- ▶ HAL, Quelles intermodalités dans les mobilités quotidiennes, Cyprien Richer, Novembre 2016
- ▶ CERTU n°125, Transport par câble aérien en milieu urbain, Juin 2012
- ▶ OptiMOD Lyon, Optimiser la mobilité durable en ville, 2016
- ▶ GART, Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs, Aout 2015
- ▶ Association Québécoise des transports, L'intermodalité : combiner efficacement les modes de transport des personnes, du point A ou point B, Juin 2012
- ▶ Pays de Saint Malo, Favoriser l'intermodalité un projet en coopération avec le pays de vannes, 2015
- ▶ Le monde.fr, L'intermodalité, ce concept que les ingénieurs adorent mais que les voyageurs détestent, Mars 2015
- ▶ Blog Senat, La multimodalité et l'intermodalité, Mai 2012

La politique des transports déplacements est un enjeu majeur de développement du territoire réunionnais et l'amélioration des conditions de vie de la population. Le processus de réforme des collectivités territoriales engagé ces dernières années par le Gouvernement, vise à moderniser l'organisation territoriale par une clarification des compétences, afin d'identifier les responsabilités de chaque acteur de la puissance publique. Pour accompagner cette évolution, de nombreux schémas à l'assise régionale interviennent, notamment en matière d'aménagement du territoire. Ces schémas sont élaborés dans une logique sectorielle, pour répondre aux grandes orientations fixées généralement par un document d'ensemblier régional, tels que les Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ou le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) pour La Réunion (SAR). En matière de transports et de mobilité, le contexte législatif est ambitieux [lois NOTRe¹, Macron², Transition énergétique³ ...], plaçant ainsi l'intermodalité au cœur des nouveaux défis des collectivités territoriales. Ces dernières ont acquis, avec les récentes réformes territoriales, de nouvelles compétences en matière de transports et de mobilité [régionalisation des transports urbains, nouvelles prérogatives des autorités organisatrices de la mobilité (AOM)...].

En ce sens, la collectivité régionale devient avec la loi NOTRe, la seule compétente pour l'organisation des transports interurbains. Elle est ainsi en charge de l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité, appelée PRI, qui est un document cadre des politiques territorialisées en matière de mobilité.

L'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016⁴ a pour objet de faire évoluer les schémas sectoriels afin de les intégrer au SRADDET, document de planification régional. Toutefois, La Réunion n'étant pas concernée par ce document de planification, la PRI pourra être incluse dans le SAR lors de sa mise en révision. Certaines dispositions de cette ordonnance modifient celles du code des transports, avec pour effet le remplacement du Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) issu de la loi n°2014-58 dite loi MAPTAM⁵, par la PRI : Planification Régionale de l'Intermodalité.

L'article L.1213-3 du Code des Transports ainsi modifié, précise qu'en l'absence d'une autorité organisatrice de transports unique, la coordination des actions des

collectivités (mise en œuvre de pôles d'échanges stratégiques, aménagements nécessaires à la mise en œuvre de connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacement...) et de leurs groupements sur les volets d'intervention de la PRI s'effectuera à l'échelle régionale. Quatre volets organisent la PRI :

- ▶ L'offre de services ;
- ▶ L'information des usagers ;
- ▶ La tarification ;
- ▶ La billetterie.

La PRI intervient de ce fait en complémentarité du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), document d'orientation et de planification des politiques territorialisées en matière de transport public de personnes et de marchandises. En effet, avec « la diversité des modes et des acteurs de mobilité, la meilleure prise en compte des territoires vécus, la connectivité des voyageurs et la promotion de solutions digitales favorisant des comportements flexibles et réactifs dans le choix modal appellent de nouvelles solutions pour les autorités organisatrices de la mobilité⁶».

En matière de transports et de mobilité, la situation réunionnaise revêt plusieurs facettes. En effet, l'île est marquée par une forte prédominance de la voiture individuelle, qui s'accompagne de nombreuses problématiques telles que :

- ▶ L'engorgement d'axes routiers majeurs ;
- ▶ L'offre de transports en commun jugée insuffisante à ce jour ;
- ▶ L'accidentologie [556⁷ accidents corporels] ;
- ▶ La nécessité d'un traitement logistique de l'aménagement du réseau viaire (création de spécificités d'accès, adaptation de voiries nouvelles...) ;
- ▶ Les besoins croissants de mobilité tant pour les voyageurs que pour les marchandises ;
- ▶ Le réseau difficilement extensible du fait de

[1] Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République.

[2] Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.

[3] Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

[4] Ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République

[5] Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (dite aussi « loi MAPTAM »).



la morphologie de l'île et de l'urbanisation, notamment la concentration de la population et des infrastructures sur la bande littorale.

En considérant la répartition modale des 2.500.000 déplacements quotidiens, il est observé que près de 66% de ces déplacements sont effectués en voiture. Comparativement, la part modale dédiée aux transports en commun, est relativement faible : soit 7,4%, dont 2% correspondent aux transports scolaires. D'un point de vue environnemental, l'impact induit par les transports sur l'île est considérable : 47% des émissions de gaz à effet de serre sont issues de la combustion des produits pétroliers. Cela correspond à un rejet de près de 2 millions de tonnes de CO2 chaque année.

Par ailleurs, à La Réunion, les transports en commun sont gérés par six autorités organisatrices de la mobilité, comprenant le Conseil Régional, depuis le 1er janvier 2017, et les cinq intercommunalités :

- ▶ La Communauté d'Agglomération du Sud [CASUD] ;



- ▶ La Communauté Intercommunale des Villes Solidaires [CIVIS] ;
- ▶ La Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion [CINOR] ;
- ▶ La Communauté intercommunale Réunion Est [CIREST] ;
- ▶ Le Territoire de la Côte Ouest [TCO].

Au regard de ce constat, et compte tenu des objectifs de la PRI, il apparaît nécessaire pour développer l'offre en transports en commun, les déplacements alternatifs et les mobilités douces sur notre territoire, de coordonner au mieux l'ensemble des offres existantes et de développer les pratiques intermodales afin de permettre à l'ensemble de la population de se déplacer autrement et dans de meilleures conditions.

La Réunion peut d'ailleurs s'inspirer de nombreuses régions métropolitaines, à l'instar de Lille ou encore de Lyon, qui ont opté pour de nouveaux modes de déplacements (vélos en libre-service [vélib', velov'] autopartage, billet unique...) en créant notamment un réseau de transport particulièrement performant afin d'inciter la population à les utiliser. Avec la mise en œuvre de la PRI, La Réunion encourage non seulement des pratiques intermodales favorisant des déplacements performants et soucieux de l'environnement, mais favorise aussi la création de nouvelles filières et emplois. En s'inscrivant ainsi en cohérence avec les objectifs régionaux de réduction de la dépendance énergétique à l'horizon 2030, l'île pourra ainsi prétendre devenir pionnière au sein de l'Océan Indien, en matière d'intermodalité durable.

[6] Extrait du communiqué de presse sur « Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale », <https://www.transdev.com/>.

[7] Chiffre de décembre 2016 – Site de la Préfecture.

Voitures individuelles & infrastructures routières

Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

Le présent document a ainsi pour but d'établir un état des lieux de la mobilité à La Réunion en vue de proposer des pistes d'actions afin de coordonner au mieux l'offre de transports existante et d'améliorer ainsi les mobilités au niveau régional. Il se compose de cinq parties :

- 1. Contexte réglementaire ;**
- 2. Etat des lieux et diagnostic de l'offre en matière de mobilité ;**
- 3. Planifier l'intermodalité sur le territoire Réunionnais ;**
- 4. Améliorer l'articulation des différents modes de transports et optimiser les potentialités d'intermodalité ;**
- 5. Propositions d'actions.**

L'AGORAH, en tant qu'agence d'urbanisme partenariale, a ainsi été sollicitée pour accompagner la Région Réunion dans l'élaboration de sa Planification Régionale de l'Intermodalité. Le lancement de cette étude a été validé lors d'une décision de la commission permanente de la Région Réunion en date du 07 juin 2016.



I. LES ENJEUX DE L'INTERMODALITÉ DANS LA PERSPECTIVE DE LA NOUVELLE PLANIFICATION RÉGIONALE

L'adoption des lois Grenelle 1 et 2, respectivement en 2009 et 2010, et de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte formalisant les engagements nationaux en faveur du développement durable et de l'environnement, a permis d'inscrire les infrastructures, les services et les comportements de déplacements comme enjeux de durabilité de notre territoire. En favorisant l'émergence de tous les modes alternatifs à la voiture thermique individuelle, l'introduction de nouveaux types de tarification des déplacements, la réalisation des projets de TCSP, la mise en œuvre des systèmes de vélos en libre-service, la création d'un label autopartage, et plus particulièrement en renforçant l'articulation entre les documents de planification sur le volet urbanisme – déplacements, la question de la mobilité et de l'intermodalité a été inscrite comme un enjeu incontournable du développement durable.

Le Schéma Régional de l'Intermodalité est issu de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM ou MAPAM », premier volet de la réforme territoriale. En effet, parmi les différentes thématiques abordées, cette loi dédie un chapitre au thème des mobilités : il s'agit du chapitre III concernant « Les schémas régionaux de l'intermodalité ». L'enjeu de la loi MAPTAM est de clarifier l'exercice des compétences des collectivités territoriales. Afin de coordonner l'action de la puissance publique sur certains domaines, la loi MAPTAM confie à certaines collectivités territoriales des compétences prépondérantes. C'est en ce sens que la Région est devenue à part entière l'autorité compétente pour l'exercice des compétences relatives à l'intermodalité et à la complémentarité des transports.

Ainsi, l'article 6 de la loi MAPTAM modifiant l'article L.1213-3-1 du code des transports, stipule que le Schéma Régional de l'Intermodalité : « coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billetterie ». Ce schéma répond à un triple objectif :

- ▶ « Il assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire.
- ▶ Il définit les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échange.
- ▶ Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants ».

Cet article a été modifié successivement suite à la promulgation de plusieurs lois, afin d'être complété notamment sur les questions des pôles d'échanges, des gares routières et de la gestion des services de transports entre les différentes autorités organisatrices de transport. Leurs chapitres impactés concernaient :

- ▶ « Les mobilités » pour la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques.
- ▶ « Le renforcement des responsabilités régionales » pour la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République.
- ▶ « La réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et qualité de l'air dans les transports » pour la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.



Avec la dernière réforme territoriale de 2013-2015, de nombreux schémas et plans sectoriels ont pu voir le jour ou pour certains être renforcés sur leurs champs d'application. Concernant la planification régionale, la réforme des collectivités territoriales a ainsi doté les Régions d'un document prescriptif de planification : le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) [remodelage du Schéma Régional d'Aménagement de Développement du Territoire (SRADT) issu de la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983]. Toutefois, les départements d'Outre-Mer ainsi que la région Ile de France, ne sont pas concernés par ce nouveau document de planification et restent soumis à leurs documents de planification respectifs.

Les dernières modifications législatives portées aux dispositions relatives au SRI sont intervenues suite à la promulgation de l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016⁸, dont l'objet est de coordonner la mise en œuvre de l'objectif d'absorption des schémas sectoriels au SRADDET. En effet, il a été mis en avant dans le rapport au Président de la République relatif à cette ordonnance, qu'en l'état actuel du droit, nombreux sont les divers schémas et plans sectoriels (SRCAE⁹, PRPGD¹⁰, SRIT...) dont l'assise est régionale. Toutefois, leur élaboration se faisant de manière sectorielle, ils n'établissent pas de cohérence entre eux : « cet ensemble s'avère ainsi disparate, cloisonné et complexe ». Aussi, l'objectif de cette ordonnance est donc de coordonner ces différents schémas et plans sectoriels afin qu'ils puissent s'articuler en cohérence entre eux pour répondre aux objectifs partagés.

Depuis l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016, le Schéma Régional de l'Intermodalité a par ailleurs changé d'intitulé : ce document est nouvellement dénommé « la Planification Régionale de l'Intermodalité » (PRI).

Parmi les modifications apportées par l'ordonnance du 27 juillet 2016, certaines ont porté sur le code des transports. Ainsi, selon les dispositions de l'article L.1213-3 du code des transports modifiées : « en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités territoriales et leurs groupements au titre de l'article L. 1221-1 sont coordonnées à l'échelle régionale en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, en tenant compte notamment des besoins de déplacement quotidien entre le domicile et le lieu de travail ». De ce fait, le champ d'actions de la PRI « comprend les modalités de coordination de l'action des collectivités et de leurs groupements concernés, relatives aux pôles d'échanges stratégiques entrant dans le champ de l'article L. 3114-1 et relevant du service public et les objectifs d'aménagements nécessaires à la mise en œuvre de connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacement, en particulier les modes non polluants ».

[8] Ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 relative aux mesures de coordination rendues nécessaires par l'intégration dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, des schémas régionaux sectoriels mentionnés à l'article 13 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République.

[9] Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie.

[10] Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets.

II. DU DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORTS...

La Planification Régionale de l'Intermodalité a pour but de compléter l'actuel Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), davantage orienté vers les infrastructures que vers les services. En effet, le SRIT est un document d'orientation et de planification des politiques territorialisées en matière de transport public de personnes et de marchandises. Il constitue un cadre de référence pour l'ensemble des politiques liées aux infrastructures et aux transports à l'échelle régionale car il englobe toutes les infrastructures correspondantes : terrestres, maritimes et aériennes. En ce sens, son objectif premier est d'établir les principales orientations en matière de transports et de déplacements à La Réunion d'ici à 2030.

Ces grandes orientations sont donc :

- ▶ 1. Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre ;
- ▶ 2. Disposer d'une offre mieux équilibrée entre transport individuel et transport collectif ;
- ▶ 3. Maîtriser la congestion routière ;
- ▶ 4. Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons ;
- ▶ 5. Décliner un plan d'actions réaliste, financé et contrôlé par toutes les infrastructures routières, maritimes et aéroportuaires.

À partir de ces orientations, sept grands objectifs ont pu être définis :

- ▶ 1. Améliorer l'offre en transport en commun et encourager l'intermodalité ;
- ▶ 2. Encourager la mise en œuvre des technologies innovantes permettant de réduire la dépendance aux hydrocarbures ;
- ▶ 3. Hiérarchiser le réseau routier existant et

l'optimiser en cohérence avec le réseau de transports collectifs ;

- ▶ 4. Améliorer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes doux ;
- ▶ 5. Mettre en place une chaîne logistique du point d'entrée du territoire au client ;
- ▶ 6. Renforcer la compétitivité de l'offre aéroportuaire ;
- ▶ 7. Mettre en œuvre des projets portés par le SRIT.

C'est donc dans l'optique de soutenir et de compléter les objectifs du SRIT que s'inscrit la PRI. En effet, « la mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport¹¹ ». Aujourd'hui, les dernières tendances visent à recentrer l'urbanisme sur la place du citoyen, à travers notamment la question des mobilités.

III. ...AU DÉVELOPPEMENT DES INTERMODALITÉS ET DES SERVICES

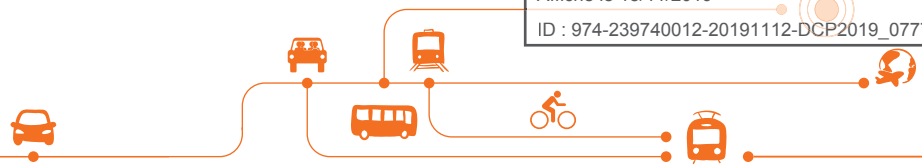
1. LES OBJECTIFS DE LA PLANIFICATION REGIONALE DE L'INTERMODALITE

Selon l'article L.1213-3 du code des transports, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités territoriales et leurs groupements sont, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, coordonnées à l'échelle régionale. En tenant compte notamment des besoins de déplacements quotidiens entre le domicile et le lieu de travail, ces actions de coordination vont concerner quatre items¹² dont les objectifs sont les suivants :

- ▶ 1. L'offre de services : « mettre en place des mesures pour la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux et définir les

[11] Extrait du site <http://www.journaldunet.com/economie> : « La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport ».

[12] Mobilités et intermodalité, la nouvelle donne : Les enjeux de l'intermodalité dans la perspective de la nouvelle planification régionale, Juillet 2016, AdCF – Transdev Group.



principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement (notamment les pôles d'échanges multimodaux) » ;

- ▶ 2. L'information des usagers : « définir des mesures pour assurer une information sur l'ensemble de l'offre de transports » ;
- ▶ 3. La tarification : « prendre des mesures pour la mise en place des tarifs donnant accès à plusieurs modes » ;
- ▶ 4. La billettique : « mettre en place des mesures pour la distribution des billets correspondant au mode ».

Cet article précise l'intervention de la Planification Régionale de l'Intermodalité par rapport à ces objectifs. En effet, la PRI participera aux modalités de coordination des actions des collectivités et de leurs groupements, relatives :

- ▶ Aux pôles d'échanges stratégiques relevant du service public ;
- ▶ Aux objectifs d'aménagements nécessaires à la mise en œuvre de connexions entre les différents réseaux de transport et modes de déplacement, en particulier les modes non polluants.

En outre, la PRI pourra être complétée par des plans de mobilité rurale afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique. L'enjeu étant sur ces territoires, d'améliorer la mise en œuvre du droit au transport, notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacement terrestres non motorisés.

Bien que l'ordonnance n°2016-1028 du 27 juillet 2016 ait modifié certaines dispositions du SRI, il n'en demeure pas moins, que les logiques défendues par ce schéma soient maintenues et poursuivies par la PRI, soit :

- ▶ La recherche de complémentarité des services et des réseaux permettant d'assurer la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional et ce dans le respect des compétences de chacune des autorités organisatrices de transport du territoire ;
- ▶ La définition de principes pour guider l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment par rapport à la mise en place de pôles d'échanges ;
- ▶ La définition de mesures permettant d'une part, d'assurer l'information à destination des usagers quant à l'ensemble des offres de transports, et d'autre part, de mettre en place des tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

La finalité visée par le Gouvernement est « de mieux organiser l'intermodalité pour que les citoyens puissent se rendre d'un point A à un point B en utilisant plusieurs moyens de transport sans avoir à changer sans cesse de billet, et avec des correspondances fluides entre ces moyens de transport ». Au regard des spécificités réunionnaises, la promotion de l'intermodalité est un enjeu prédominant pour le développement de l'île, car il s'agit « d'inciter au report modal de l'usage individuel de la voiture particulière vers les modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que l'autobus, le vélo, le covoiturage¹³ ».

[13] Extrait de l'étude d'impact, Projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale, 9 avril 2013.

2. UN DOCUMENT PLACE SOUS LE SIGNE DE LA CONCERTATION

Modifiées par la loi NOTRe puis par l'ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015¹⁴, les dispositions de l'article L.1213-3-2 du code des transports stipulent que : « le schéma régional de l'intermodalité est élaboré par la région, en collaboration avec les départements et les autorités organisatrices de la mobilité situés sur le territoire régional ».

Cet article précise que « le projet de schéma fait ensuite l'objet d'une concertation avec l'État et, le cas échéant, avec les syndicats mixtes de transport mentionnés à l'article L. 1231-10 du présent code ». En complément, « les établissements publics mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme et les gestionnaires de voirie sont consultés à leur demande sur le projet de schéma ».

La nature de ces établissements publics étant :

- ▶ « Établissement public de coopération intercommunale ;
- ▶ Syndicat mixte ou un pôle d'équilibre territorial et rural constitué exclusivement des communes et établissements publics de coopération intercommunale compétents [...] ;
- ▶ Syndicat mixte si les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale ont tous adhéré à ce syndicat mixte et lui ont transféré la compétence en matière de schéma de cohérence territoriale. Dans ce cas, seuls les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compris dans le périmètre du schéma de cohérence territoriale prennent part aux délibérations concernant le schéma ».

Une fois « assorti des avis des conseils départementaux des départements inclus dans la région, des autorités organisatrices de la mobilité ainsi que des observations formulées par les personnes associées à son élaboration », le projet de schéma régional de l'intermoda-

lité « est mis à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 120-1 du code de l'environnement ». L'arrêt du projet est émis par le Conseil Régional, « après avis favorable des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité représentant au moins la moitié de la population des ressorts territoriaux de ces dernières dans la région¹⁵».

La collectivité publique dispose d'un « délai de trois mois à compter de la transmission du projet de schéma » pour formuler son avis. En l'absence de réponse de cette dernière durant ce délai, son avis est donc réputé favorable.

« La planification régionale de l'intermodalité est approuvée par le représentant de l'État dans la région ». L'évaluation de la PRI se fera « tous les cinq ans et elle est, si nécessaire, révisée ».

Toutefois, dans un courrier en date du 22 février 2017, la Préfecture de La Réunion précise que la Planification Régionale de l'Intermodalité ne pourra prendre un caractère réglementaire opposable aux autres documents de planification qu'à partir du moment où il sera intégré au SAR par une procédure de révision de ce dernier.

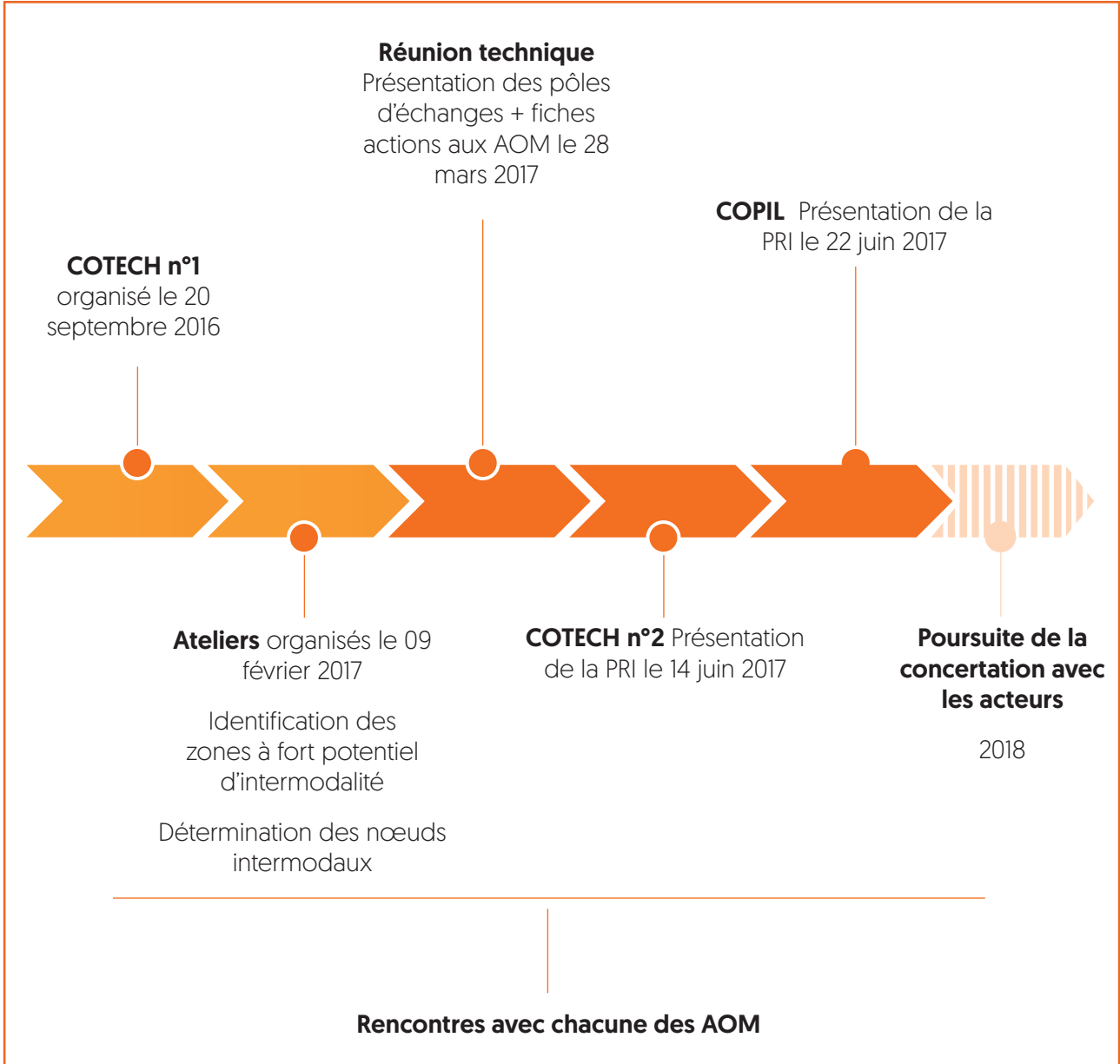
Acteurs concertés :

Pour établir cette planification, les acteurs suivants ont été consultés lors de plusieurs instances (COPIL, COTECH, Ateliers, réunions techniques) :

- ▶ Les représentants techniques de la DEAL, de la Région et du Département ;
- ▶ Le SMTR : Syndicat Mixte de Transports à La Réunion ;
- ▶ Les représentants techniques des EPCI : CASUD, CINOR, CIREST, CIVIS et TCO ;
- ▶ Les représentants des usagers ;
- ▶ Les associations environnementales.

[14] Ordonnance n° 2015-1174 du 23 septembre 2015 relative à la partie législative du livre Ier du code de l'urbanisme.

[15] Article L1213-3-2 de loi n°2014-58 du 27 janvier 2014



En complément de l'ensemble des réunions et ateliers organisés, des réunions techniques bilatérales ont été organisés avec chacune des AOM. Aussi, depuis la présentation de la PRI en COFIL au cours du mois de juin 2017, une poursuite des concertations bilatérales ont eu lieu afin de parfaire la finalisation de ce document de planification.

Les documents à l'échelle régionale

3. LE ROLE DE LA PRI A LA REUNION

S'inscrivant en complémentarité des lignes directrices du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, la PRI a ainsi pour but de coordonner au mieux l'offre de transports existante. En cela, ses enjeux sont d'optimiser et de développer l'intermodalité à La Réunion.

En effet, aujourd'hui avec la forte prédominance de la voiture individuelle, il devient de plus en plus difficile de circuler. De fortes congestions routières sont observées, notamment aux heures de pointe, à proximité des principaux bassins de vie et pôles économiques, tels que Saint-Paul, Saint-Denis, Le Port, La Possession, Saint-Benoit ou encore Saint-Pierre.

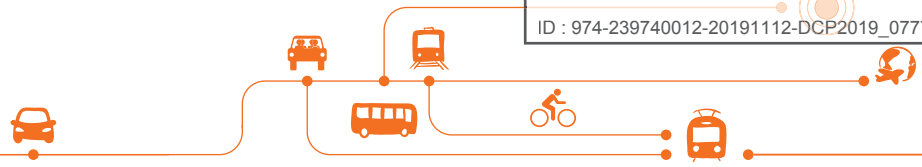
Par ailleurs, en matière de transports alternatifs, l'offre de transports en commun affiche selon le SRIT, un manque de compétitivité face à la voiture, ainsi qu'un déficit d'image. En effet, le principal facteur de ce constat est la gestion du système de transports en commun, rendue difficile par la multiplicité d'acteurs opérant sur le territoire réunionnais (les cinq intercommunalités autorités organisatrices de transports (AOM), le Conseil Régional, les délégataires et leurs sous-traitants). Les principales conséquences induites sont une non-homogénéisation des logiques de desserte, d'interconnexion et de services entre ces différents acteurs conduisant ainsi à un manque de lisibilité de l'offre et de hiérarchisation des réseaux de transports de transports en commun. Quant aux modes doux, le diagnostic établi dans le SRIT met en avant une disparité dans l'aménagement des infrastructures sur l'île. En effet, sur le réseau national (RN) hors agglomération, le développement de pistes ou bandes cyclables se poursuit, alors qu'à contrario, sur le réseau intra-agglomération, les aménagements cyclables sur les réseaux viaires sont quasi inexistantes.

Concernant la circulation piétonne, le SRIT mentionne un manque de lisibilité et de continuité des itinéraires piétons dans de nombreuses communes. Souvent étroits, ils ne répondent pas toujours aux normes, notamment en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées. Le développement de pratiques alternatives à l'automobile, notamment des transports en com-

mun, doit être accompagné par des politiques volontaristes de stationnement. Aujourd'hui, ces dernières manquent notamment de cohérence et sont peu affichées dans les documents de planification. Elles n'incitent donc pas à l'usage d'autres modes de transport.

Dans ce contexte et pour poursuivre le développement de l'île, il est indispensable d'élaborer un schéma directeur : la Planification Régionale de l'Intermodalité qui fixe les grandes orientations afin d'articuler au mieux l'offre de transports existante. En cela, ce document cadre vise à diagnostiquer, évaluer et proposer des pistes de réflexions qui permettront in fine de coordonner au mieux l'ensemble des réseaux et des infrastructures. À travers l'élaboration de la PRI, puis sa mise en œuvre, les deux enjeux visés sont l'augmentation des pratiques intermodales marginales, et la réduction de la congestion routière sur le territoire par un report modal sur les transports en commun.

En l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, mais néanmoins avec la présence du SMTR, la PRI de La Réunion a ainsi vocation à coordonner à l'échelle régionale, l'ensemble des politiques de mobilité menées par les collectivités publiques sur les quatre volets suivants : l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, dont les réflexions et les études sont par ailleurs en cours et suivies par le SMTR. Ces actions porteront entre autres, sur la mise en place de tarifs combinés et l'information des voyageurs sur l'ensemble de l'offre de transports. Sous couvert du respect des compétences dévolues à chaque autorité organisatrice de la mobilité du territoire, ce document cadre devra alors dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, assurer la cohérence entre les services de transport public et de mobilité offerts aux usagers.



IV. LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION EN VIGUEUR

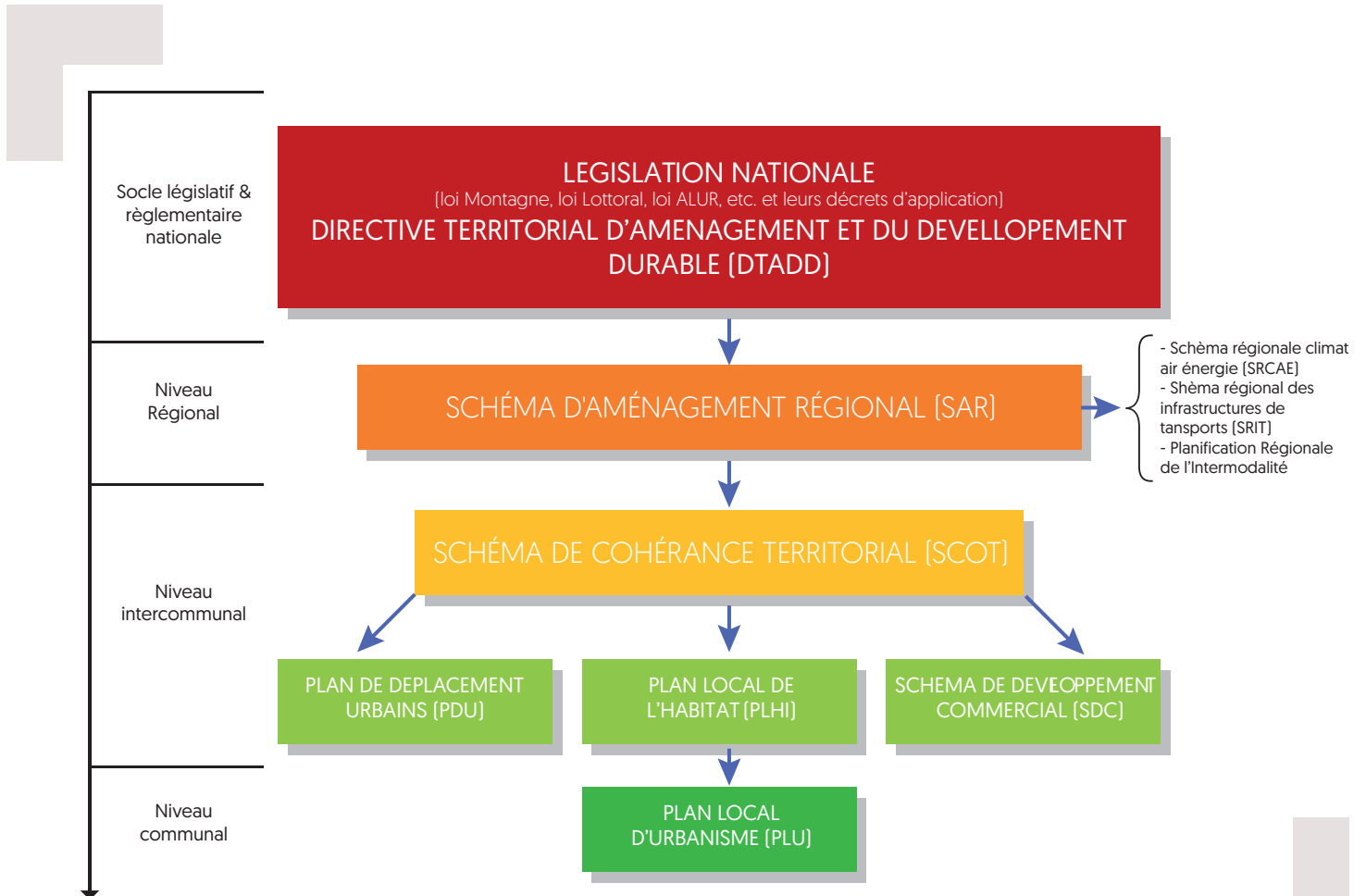


Figure 1 : Hiérarchie des normes d'urbanisme en France

Les documents à l'échelle régionale

A. LES DOCUMENTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Cette sous-section présente différents documents de planification régionale mis en œuvre à La Réunion. Les présentations descriptives proposées sont ainsi extraites du Schéma d'Aménagement Régional [SAR], du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports [SRIT] et du Schéma Régional Climat Air Énergie [SRCAE].

1. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL [SAR]

Les régions d'outre-mer, (La Réunion, La Martinique, La Guadeloupe et La Guyane), ont des compétences particulières en matière de développement économique et d'aménagement de leur territoire, qui sont définies dans le Code Général des Collectivités Territoriales [CGCT], aux articles L.4433-7 à L.4433-24-3.

Pour exercer au mieux ces compétences et les coordonner avec celles qui sont reconnues aux autres collectivités publiques, le législateur a prévu que chacune de ces régions élabore un Schéma d'Aménagement Régional [SAR] : le SAR doit traduire la vision stratégique qu'a la région de son avenir et définir sa mise en œuvre à l'échelle régionale à moyen terme.

De par la loi n° 95-115 du 4 février 1995, il vaut Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire [SRADT]. Élaboré par le Conseil Régional de La Réunion au début des années 1990, il a été approuvé par le décret du Conseil d'État n°95-1169 du 6 novembre 1995 avec le Schéma de Mise en Valeur de la Mer [SMVM]. Il a ensuite été évalué puis mis en révision ; la nouvelle mouture du SAR de La Réunion a été finalement approuvée le 22 novembre 2011.

Ce schéma constitue le projet de développement et de protection du territoire. L'article L. 4433-7 du CGCT prévoit qu'il « fixe les orientations fondamentales à moyen terme en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement

» et « détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire de la région, l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transport, la localisation préférentielle des extensions urbaines, des activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques ainsi que celles relatives aux nouvelles technologies de l'information et de la communication ».

Le SAR a une valeur prescriptive. Il cadre et détermine les grandes destinations spatiales du territoire, notamment l'implantation des équipements structurants (dont infrastructures de transport et communication). Il produit un zonage des parties préférentiellement réservées à l'urbanisation- en cherchant à limiter les effets négatifs de la périurbanisation- aux activités industrielles, portuaires, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

Les orientations et prescriptions que définit le SAR en font un document d'urbanisme à l'échelle régionale, qui, lorsque le SAR est approuvé par décret en Conseil d'État, s'impose aux autres collectivités territoriales, selon des modalités qui sont les mêmes que celles prévues pour les directives territoriales d'aménagement par l'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme : pour l'essentiel, les schémas de cohérence territoriale, et, en l'absence de SCOT, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales, doivent être compatibles avec les orientations et prescriptions définies par le SAR.

Il est initié et adopté par le Conseil Régional, et doit être approuvé en Conseil d'État. Il est applicable pour 10 ans, après quoi une étude (notamment environnementale) permet de décider de son maintien en vigueur ou de sa mise en révision. Sont associés à cette élaboration l'État, le Département, les Communes, et les EPCI et Syndicats mixtes chargés de l'élaboration et de l'approbation des SCOT. Les chambres d'agriculture, les chambres de commerce et d'industrie et les chambres de métiers et d'artisanat le sont également, à leur demande, ainsi que les organisations professionnelles intéressées.



Trois priorités s'en dégagent :

- ▶ La protection des milieux naturels et agricoles ;
- ▶ Un aménagement plus équilibré du territoire;
- ▶ Une densification des agglomérations existantes accompagnée d'une structuration des bourgs ruraux.

En matière d'infrastructures et de transports, les priorités sont plus spécifiquement de :

- ▶ Favoriser les transports en commun pour une meilleure mobilité ;
- ▶ Organiser la cohésion territoriale autour de bassins de vie, vecteurs d'équilibre ;
- ▶ Accompagner le développement de filières d'excellence ;
- ▶ Assurer l'ouverture du territoire et permettre son rayonnement régional ;
- ▶ Concevoir un aménagement basé sur l'adéquation besoins/ressources ;
- ▶ Viser l'autonomie énergétique tout en sécurisant l'approvisionnement et le transport ;
- ▶ Faciliter la maîtrise des pollutions et des nuisances.

À la différence du premier SAR de La Réunion approuvé en 1995 et valable 10 ans, celui dont il est ici question, approuvé en novembre 2011, anticipe en se projetant d'ores-et-déjà à horizon 2030. La Réunion à l'instar des collectivités d'Outre-Mer n'est pas soumise au SRADETT¹⁶. Il s'agit d'une disposition de la loi NOTRe.

Vingt-trois indicateurs ont été définis afin d'évaluer les incidences du SAR sur l'environnement. Parmi ces derniers, deux indicateurs ont pour objet :

- ▶ La part des transports collectifs dans les déplacements domicile-travail à La Réunion [Fournisseur de données : INSEE]. Il est attendu de cet indicateur une variation à l'augmentation à l'horizon 2030 avec comme incidences prévisibles au SAR, la mise en place d'un réseau régional de transport guidé ;

- ▶ Le linéaire d'infrastructure routière [Fournisseur de données : IGN]. Il est attendu de cet indicateur une variation à l'augmentation à l'horizon 2030 avec comme incidences prévisibles au SAR, un renforcement du maillage routier.

Valeur au 22/11/2011	Valeur 2012	Valeur 2013	Valeur 2014	Valeur 2015	Valeur 2016
6220 km [2011]	6300 km [2012]	6471 km [2013]	6547,6 km [2014]	6586 km [2015]	6638 km [2016]



Valeur au 22/11/2011	Valeur 2012	Valeur 2013	Valeur 2014	Valeur 2015	Valeur 2016	Valeur 2017
5 % [2008]	5,4% [2010]	5,4% [2010]	5,1% [2011]	5,2% [2012]	5,3% [2013]	5,5% [2014]

[16] Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire

Les documents à l'échelle régionale

2. LE SCHEMA REGIONAL DES INFRASTRUCTURES ET DES TRANSPORT (SRIT)

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports appelé SRIT est un document d'orientation et de planification des politiques territorialisées en matière de transport public de personnes et de marchandises. Il englobe toutes les infrastructures correspondantes : terrestres, maritimes et aériennes, et est un cadre de référence pour l'ensemble des politiques liées aux infrastructures et aux transports à l'échelle régionale. Le SRIT est élaboré conformément aux objectifs de l'État, dans le respect des compétences des collectivités et en concertation avec les communes et intercommunalités.

En lien avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), le SRIT dresse un état des lieux du domaine des transports à La Réunion, précise les principaux enjeux et fixe des objectifs à l'horizon 2030. Enfin, il propose un plan d'actions composé de mesures concrètes et cohérentes avec les politiques menées et les autres documents cadres en matière d'urbanisme sur le territoire. L'enjeu de la démarche SRIT consiste à identifier les grands défis en matière d'infrastructures et de transports et de façon générale de développement durable de l'île.

Ainsi, ces grandes orientations sont de :

- ▶ Diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre ;
- ▶ Disposer d'une offre mieux équilibrée entre transport individuel et transport collectif ;
- ▶ Maîtriser la congestion routière ;
- ▶ Améliorer l'offre en infrastructures pour le vélo et les piétons ;
- ▶ Décliner un plan d'actions réaliste, financé et contrôlé pour toutes les infrastructures, routières, maritimes et aéroportuaires.

Le SRIT de La Réunion a été créé en concertation avec l'État, le Conseil Général, le Conseil Économique Social et Environnemental Régional (CESER), le Conseil de la Culture, de l'Éducation et de l'Environnement (CCEE), les autorités organisatrices de transports, les chambres consulaires, la SPL Énergies, l'AGORAH, le syndicat mixte

de Pierrefonds, la S.A Aéroport de La Réunion Roland Garros (ARRG), le Grand Port Maritime de La Réunion, l'Île de la Réunion Tourisme (IRT), l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME). De plus, des comités techniques et de pilotage se sont rassemblés et les acteurs associatifs ont été consultés pour la réalisation concertée de ce document. La Région Réunion pilote l'évaluation du SRIT, en qualité de chef de file dans le domaine des transports (loi 2014-58 du 27 janvier 2014).

Le SRIT de La Réunion s'articule autour de 7 objectifs et 12 actions. Chacune des actions proposées sera mise en œuvre sur le territoire.

- ▶ **Objectif 1** : Les transports en commun – Améliorer l'offre de transport en commun et encourager l'intermodalité.
 - ▶ **Action 1** : Développer une offre en TC performante.
 - ▶ **Action 2** : Mettre en place des politiques volontaristes de stationnement adaptées au développement des TC.
- ▶ **Objectif 2** : Les éco-mobilités – Encourager la mise en œuvre des technologies innovantes permettant de réduire la dépendance aux hydrocarbures.
 - ▶ **Action 3** : Réaliser des transports par câble, assurer une bonne accessibilité aux services urbains tout en limitant les consommations d'espaces.
 - ▶ **Action 4** : Encourager la réalisation des P.D.E. / P.D.A. et la mise en œuvre de leurs actions.
- ▶ **Objectif 3** : Les infrastructures et les trafics routiers – Hiérarchiser le réseau routier existant et l'optimiser en cohérence avec le réseau TC.
 - ▶ **Action 5** : Hiérarchiser le réseau routier existant et l'optimiser, en cohérence avec la hiérarchisation du réseau TC.
- ▶ **Objectif 4** : Améliorer l'offre et les services pour favoriser l'usage des modes doux.
 - ▶ **Action 6** : Aménagements en faveur de l'usage des vélos.
 - ▶ **Action 7** : Améliorer la circulation des piétons.



- ▶ **Objectif 5** : Adapter les infrastructures portuaires au trafic de marchandises et améliorer la logistique – Mise en place d'une chaîne logistique du point d'entrée du territoire au client.
 - ▶ **Action 8** : Mettre en place des chaînes logistiques.
 - ▶ **Action 9** : Améliorer l'offre portuaire.
- ▶ **Objectif 6** : Renforcer la compétitivité de l'offre aéroportuaire.
 - ▶ **Action 10** : Améliorer l'offre aéroportuaire.
- ▶ **Objectif 7** : Mise en œuvre des projets portés par le SRIT.
 - ▶ **Action 11** : Utiliser de nouvelles technologies dans le développement des transports décarbonés.
 - ▶ **Action 12** : Évaluation et suivi des actions du SRIT.

Le SRIT fait sien l'état des lieux global contenu dans le SAR, ainsi que les grands enjeux/principes et orientations en matière d'aménagement et de développement durables. De facto, il s'appuie également sur les démarches stratégiques régionales : PR2D , SDADD , GERRI/ Réunion Ile Verte et SRI qui constituent les plans de référence à l'échelle du territoire insulaire.

Le SRIT étant néanmoins postérieur au SAR, il actualise certains éléments – en particulier sur le plan socio-économique et sur l'urbanisation- si nécessaire. Il prolonge également la thématique des transports et des déplacements en élargissant le diagnostic et les enjeux, et en fixant des objectifs pragmatiques, réalistes et innovants à horizon 2030 qu'il décline par un plan d'actions et des mesures concrètes ; ceci en veillant à maintenir la cohérence globale avec les autres politiques sectorielles telles que cet équilibre est actuellement réalisé par le SAR.



3. LA PROGRAMMATION PLURIANNUELLE DE L'ÉNERGIE [PPE]

Inscrite dans le projet de loi de transition énergétique pour une croissance verte, la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à réduire la consommation d'énergie finale et la consommation d'énergie fossile, et à augmenter la part des énergies renouvelables dans l'électricité. Elle doit permettre d'établir les priorités d'action des pouvoirs publics pour la gestion de l'ensemble des énergies. Dans les zones non interconnectées, la PPE doit permettre d'atteindre des objectifs spécifiques, à savoir 50 % d'énergie renouvelable dans le mix énergétique en 2020 et une autonomie énergétique en 2030.

En outre, dans les zones non interconnectées, la PPE doit fixer, en fonction des capacités du système électrique, la date d'application des obligations de :

- ▶ proportion minimale de 50 % de véhicules propres pour l'État (et ses établissements publics) et 20 % de véhicules propres pour les collectivités territoriales et leurs groupements, pour les véhicules de PTR < 3,5 T ;
- ▶ proportion minimale de 50 % de véhicules propres pour l'État (et ses établissements publics) pour les véhicules de PTR > 3,5 T ;
- ▶ réaliser une étude technico-économique d'achat de véhicules propres pour les véhicules de PTR > 3,5 T, pour les collectivités territoriales et leurs groupements.

La PPE doit également fixer les objectifs de développement des véhicules propres dans les flottes de véhicules publics (déterminer la proportion) et les objectifs de déploiement des dispositifs de charge pour les véhicules élec-

triques et hybrides rechargeables. Afin de satisfaire ces obligations, la Région Réunion prévoit l'installation prochaine de près de 250 bornes de recharges électriques d'ici à 2020.

4. LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ÉNERGIE [SRCAE]

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) est un document d'orientations qui traduit les engagements nationaux et européens sur le climat, l'énergie et la qualité de l'air à l'échelle régionale. A La Réunion, il est co-piloté par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional, et co-élaboré avec l'appui de l'ADEME et en concertation avec les acteurs concernés et la population.

Il a pour objectif de définir des orientations stratégiques en matière de qualité de l'air et de lutte contre les changements climatiques et se décline à l'échelle de La Réunion selon :

- ▶ L'engagement pris par la France et l'Europe du Facteur 4 (réduction par 4 des émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050) et du Paquet Énergie-Climat (3 fois 20 à 2020). À ce titre, il définit notamment les objectifs régionaux en matière de maîtrise de l'énergie ;
- ▶ Les orientations permettant d'atteindre les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement, de prévenir et de réduire la pollution atmosphérique et d'en atténuer les effets ;
- ▶ Les objectifs à atteindre en matière de valorisation du potentiel énergétique renouvelable et de récupération, l'objectif fixé pour l'Outre-Mer dans la loi Grenelle 1 (Article 56) étant de 50% d'énergies renouvelables dans la consommation finale dès 2020, et l'autonomie énergétique à horizon 2030.

Les orientations visent à avoir une cohérence des volets air, énergie et climat afin de mettre

[17] Plan Réunionnais de Développement Durable.

[18] Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable.



en œuvre des mesures :

- ▶ Atteindre les objectifs définis par la loi Grenelle aux horizons 2020 et 2030 en termes de part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie et d'autonomie énergétique passe par la définition d'objectifs quantitatifs et qualitatifs par filière et d'orientations fortes en matière de maîtrise des consommations d'énergie ;
- ▶ Réduire les émissions de gaz à effet de serre;
- ▶ Prévenir et réduire la pollution atmosphérique et ses effets ;
- ▶ Adapter les territoires et les activités réunionnaises aux effets du changement climatique : identifier les vulnérabilités du territoire, des activités, des espaces aux impacts du changement climatique et proposer des stratégies d'adaptation.

Ces différents objectifs [énergie, air, climat] sont intrinsèquement en lien les uns avec les autres. De manière générale, le SRCAE doit mettre en cohérence les objectifs nationaux et internationaux avec les politiques publiques locales en matière d'environnement et d'aménagement à travers notamment les documents d'urbanisme.

Approuvé par arrêté préfectoral n°13-2500 du 18 décembre 2013, le SRCAE de La Réunion se décline en 70 grandes orientations stratégiques, se répartissant en 7 secteurs :

- ▶ Énergie ;
- ▶ Transports et déplacements ;
- ▶ Aménagement, urbanisme et cadre bâti ;
- ▶ Ressource en eau ;
- ▶ Milieux naturels ;
- ▶ Agriculture, élevage et forêts ;
- ▶ Santé et cadre de vie.

Par rapport aux objectifs et orientations stratégiques régionaux, en matière de transports, le SRCAE de La Réunion s'est fixé pour objectifs

quantitatifs :

- ▶ « Atténuation [GES¹⁹, MDE²⁰ et EnR²¹] : La mutation du secteur des transports avec d'une part le fort développement des transports collectifs, des modes doux, des plans de déplacements d'entreprise, et d'autre part le développement des véhicules alternatifs (dont électriques alimentés par les EnR et/ou les biocarburants), pris en compte dans le SRIT.
- ▶ Air [GES, polluants] : L'étude et le suivi des polluants atmosphériques agissant de manière spécifique au niveau régional, et en particulier les particules fines liées au transport ».

Qualitativement, il s'agira de viser :

- ▶ « La réduction des émissions de gaz à effet de serre [GES] et la maîtrise de la demande en énergie [MDE] : Diminuer de 10% le volume d'importation du carburant fossile pour le secteur des transports en 2020 par rapport à 2011 [de 410ktep en 2011 à 369ktep en 2020] ».

FOCUS SUR LES TRANSPORTS **(Source : Extrait du SRCAE, novembre 2013, Région Réunion)**

À La Réunion, la part du transport routier représente une part très importante de la consommation de carburants fossiles. En 2009, la part consommée par les véhicules particuliers est de 228 ktep soit 56% des consommations du transport routier et 39 % de la consommation totale (107 ktep véhicules essence ; 120 ktep véhicules diesel) [croisement fichier FCA et enquête ménages ARER].

[19] Gaz à Effet de Serre.

[20] Maîtrise de la Demande en Énergie.

[21] Énergies Renouvelables.

Les documents à l'échelle régionale

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

SLO

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

L'ETALEMENT URBAIN ET L'AUGMENTATION DU TRAFIC ROUTIER [Source : Extrait du SRCAE, novembre 2013, Région Réunion]

L'étalement urbain contraint les habitants à des déplacements domicile-travail de plus en plus longs. En l'absence de moyens de transport en commun efficaces, les kilomètres parcourus chaque jour en véhicule particulier entraînent un coût considérable pour la collectivité, tant en terme d'énergie que de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre.

LA CROISSANCE DU TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES [Source : Extrait du SRCAE, novembre 2013, Région Réunion]

La pression démographique et la hausse de la consommation des ménages rend particulièrement visibles les situations de saturation et de surrégime [sur l'environnement et sur les infrastructures –stations d'épuration, routes, décharges, ...-] qu'exercent les pressions humaines sur le territoire.

La croissance démographique associée à l'augmentation du taux d'équipement en automobile tend également à faire augmenter la consommation de carburant pour les déplacements.

ENJEUX EN MATIERE DE CLIMAT, D'AIR ET D'ENERGIE A LA REUNION [Source : Extrait du SRCAE, novembre 2013, Région Réunion]

Enjeu «GES » : Réduire les émissions de CO2 liées à la combustion d'énergies fossiles dans les secteurs de la production électrique et du transport qui représentent l'essentiel des émissions de GES de La Réunion.

Enjeu « Air » : Améliorer la qualité de l'air de manière à ce que les concentrations de polluants soient conformes aux seuils réglementaires tout en tenant compte des spécificités locales.





5. LE PLAN REGIONAL VELO (PRV)

Le Plan Régional Vélo, validé en 2014, est une démarche régionale qui vise à promouvoir le vélo comme mode de déplacements à part entière et à faire de La Réunion une « île cyclable ». Ce plan s'inscrit dans la politique régionale entreprise en faveur des transports et des déplacements. Il s'agit d'une réflexion menée à l'échelle du territoire de l'île qui s'inspire du « Plan National Vélo » et dont les objectifs sont de :

- ▶ Faire du vélo un véritable outil d'aménagement urbain et de mobilité aisée, facile et sécurisée ;
- ▶ Proposer un programme d'actions dégagant une vision plus globale, cohérente et prospective pour la pratique du vélo en mode urbain et périurbain, interurbain voire régional (avec la Voie Vélo Régionale) et du renforcement des activités de loisirs.

Le Plan Régional Vélo de La Réunion s'articule autour de 4 objectifs et 20 actions. Chacune des actions proposées sera mise en œuvre sur le territoire.

Ses objectifs sont :

- ▶ Réfléchir à l'ensemble de la chaîne des déplacements (et non plus de manière sectorielle ou à chaque échelle de manière isolée) ;
- ▶ Elaborer une politique cyclable volontariste ;
- ▶ Pallier le manque d'infrastructures cyclables sur l'île par l'octroi d'aides financières et le partage du savoir-faire de mise en œuvre de projets ;
- ▶ Mailler les itinéraires cyclables ;
- ▶ Mailler le territoire de services dédiés aux cyclistes et faciliter leur mise en place rapide ;
- ▶ Communiquer sur le vélo, sur les réalisations, sur les offres touristiques ;
- ▶ Organiser des manifestations événementielles (Salon du vélo).

[22] Solidarité et Renouvellement Urbain.

[23] Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

[24] Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

[25] Schéma Régional de Cohérence Écologique.

[26] Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

▶ B. LES DOCUMENTS À L'ÉCHELLE INTERCOMMUNALE ET COMMUNALE

1. LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIAL (SCOT)

Selon la hiérarchie des normes, à l'échelle intercommunale, l'île est couverte par des Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT). Il s'agit d'un document de planification, créé par la loi SRU²² afin de permettre la mise en œuvre d'une stratégie territoriale et prospective à l'échelle du bassin de vie. À ce jour, La Réunion dispose sur son territoire de deux SCOT approuvés en compatibilité avec le SAR :

- ▶ Le SCOT de la CINOR, approuvé en conseil communautaire du 18 décembre 2013 ;
- ▶ Le SCOT du TCO, approuvé en conseil communautaire du 21 décembre 2016.

Les intercommunalités de la CIREST et du GRAND SUD sont actuellement engagées dans des procédures d'élaboration de leurs SCOT.

Le SCOT ayant pour rôle d'intégrer l'ensemble des documents de planification de rang supérieur (SDAGE²³, SAGE²⁴, SRCE²⁵, SRADDET²⁶...) tels que le SAR dans le cas de La Réunion, il devient ainsi un document pivot. Désormais, on parle de SCOT intégrateur. Les PLU et cartes communales se réfèrent juridiquement à lui afin d'assurer leur légalité au regard de ces objectifs.

Dès son approbation, le SCOT devient le seul document d'encadrement du Plan Local de l'Urbanisme (PLU).

Les documents à l'échelle intercommunale & communale

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

Le SCOT se compose de trois documents :

- ▶ Un rapport de présentation, qui établit le diagnostic général du territoire, l'état initial de l'environnement et l'évaluation environnementale du projet d'aménagement ;
- ▶ Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui définit des objectifs visant une stratégie globale de développement tenant compte de toutes les composantes du territoire (économie, habitat, transports, ressources naturelles, paysages...), applicable à un espace cohérent : les bassins de vie ;
- ▶ Un Document d'Orientation et d'Objectif (DOO), qui constitue le volet prescriptif des SCOT, s'imposant aux PLU. Il décline opérationnellement le PADD, sous forme de prescriptions d'urbanisme et d'aménagement, concernant notamment : l'organisation de l'espace ; la restructuration des espaces urbanisés ; la recherche d'équilibre entre les espaces urbains et les espaces naturels, forestiers, agricoles, etc.

2. LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN (PDU)

Créé par la loi LOTI²⁷ [article 28], le Plan de Déplacement Urbain (PDU) est un document de planification de la mobilité à l'échelle d'une agglomération. Mis en place pour 10 ans, il définit les principes d'organisation du transport des personnes et des marchandises, du stationnement et de la circulation. C'est donc un outil global portant sur :

- ▶ tous types de transports (personnes, marchandises) ;
- ▶ et tous modes de déplacements (individuels et collectifs, motorisés ou non).

Il vise ainsi un développement harmonieux et maîtrisé du territoire avec le souci d'une culture commune des déplacements urbains et intercommunaux. Il s'articule dans un espace donné nommé Périmètre de Transport Urbain (PTU) pour lequel tous les modes de transports sont concernés. Le PTU désigne en effet, le périmètre à l'intérieur duquel les transports publics de personnes sont qualifiés d'urbains et sont à ce titre, organisés par une autorité urbaine.

À l'origine, le PDU avait une portée limitée, puisqu'il était orienté uniquement sur l'organisation des transports. En cela, il préconisait une utilisation plus rationnelle de la voiture, tout en assurant la bonne insertion des piétons, véhicules à deux-roues et transports en commun. La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, a ainsi complété les dispositions de la loi LOTI en rendant obligatoire l'élaboration d'un PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Ce document a ainsi une portée triple et transversale. Il s'agit à la fois d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, mais également la protection de l'environnement et de la santé. Il vise en cela, un usage coordonné de tous les modes de déplacements, à travers notamment la mise en œuvre d'actions promouvant des modes les moins polluants et moins consommateurs d'énergie, ou encore l'affectation appropriée de la voirie.

Au-delà de son rôle de planification, le PDU est aussi un véritable programme d'actions, puisqu'il oriente ainsi les politiques de déplacement à mettre en œuvre au niveau des bassins de vie. Aujourd'hui, quatre EPCI de l'île en sont dotés :

TCO, doit être approuvé en conseil communautaire en avril 2017 ;

- ▶ CINOR, approuvé le 18 décembre 2013 en conseil communautaire (Procédure de révision prévue en 2019) ;
- ▶ CASUD, arrêté le 20 juillet 2018 en conseil communautaire, procédure d'approbation en cours communautaire (Procédure de consultation des personnes associées pour février 2019) ;
- ▶ CIREST, arrêté le 13 décembre 2018 en conseil communautaire (Procédure de consultation des personnes associées fin avril 2019) ;
- ▶ TCO, approuvé en conseil communautaire le 07 avril 2017 ;

Sous couvert d'une vision cohérente de la mobilité à moyen terme, ce document propose des solutions concrètes à mettre en œuvre en faveur des mobilités durables et de la réduction de la place de la voiture. Il coordonne ainsi

[27] Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation sur les Transports Intérieurs.



les actions sectorielles favorisant le report des modes individuels motorisés vers leurs alternatives en visant 8 axes d'intervention :

- ▶ L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- ▶ La diminution du trafic automobile ;
- ▶ Le développement de l'usage des transports collectifs, des moyens de déplacements économes et moins polluants, comme les modes doux, piétons, vélos, rollers... ;
- ▶ L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération afin de rendre plus efficace son usage ;
- ▶ L'organisation du transport et la livraison des marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- ▶ L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- ▶ L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel par les transports en commun et le covoiturage ;
- ▶ La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

« Le PDU peut ainsi agir sur le stationnement privé en délimitant les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte en transports collectifs permettent de réduire ou supprimer les obligations fixées par le Plan Local d'Urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement dans tous les bâtiments neufs sauf ceux à usage d'habitation. Le PDU peut aussi fixer au PLU des minima pour le stationnement des véhicules non motorisés²⁸ ».

3. LE PLAN CLIMAT AIR ÉNERGIE TERRITORIAL (PCAET)

La Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) a renforcé le rôle des collectivités territoriales dans la lutte contre le changement climatique dont le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) constitue un dispositif opérationnel central.

Les intercommunalités à fiscalité propre (EPCI) de plus de 20 000 habitants ont désormais la

responsabilité de la mise en place des plans climat à l'échelle de leur territoire en y intégrant les enjeux de la qualité de l'air.

Ces plans, nommés PCAET, constituent un projet territorial de développement durable, à la fois stratégique et opérationnel et prennent en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- ▶ La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) ;
- ▶ L'adaptation au changement climatique ;
- ▶ La sobriété énergétique ;
- ▶ La qualité de l'air ;
- ▶ Le développement des énergies renouvelables.

Le PCAET est ainsi un outil très transversal : qu'il s'agisse de l'habitat, du transport, du développement économique et de l'emploi, de la gestion des espaces et des ressources naturelles ou de la qualité de vie, il constitue un rouage essentiel dans la planification territoriale, énergétique et environnementale pour une durée de six ans.

Au niveau régional, l'ensemble des intercommunalités se sont engagées dans l'élaboration de leur PCAET. Toutefois, à ce jour seule la CINOR a approuvé son PCAET (date d'approbation en conseil communautaire : le 21 février 2019).

4. LE PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Selon la hiérarchie des normes, à l'échelle communale, l'île est couverte par les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les Plans d'Occupation des Sols (POS). Créé également par la loi SRU pour remplacer les POS, le PLU est un document de planification traduisant un projet de territoire partagé et concerté, qui concilie ainsi les politiques nationales et territoriales d'aménagement avec les spécificités du territoire. Il fixe en conséquence les orientations et règles d'aménagement et d'utilisation des sols d'une commune.

[28] CERTU, « Guide juridique pour l'élaboration des PDU », Collection Références, n°134, Septembre 2013.

Les documents à l'échelle intercommunale & communale

Mais, bien plus qu'un document réglementaire, le PLU exprime surtout un véritable projet urbain à l'échelle communale : il se veut être un outil permettant de promouvoir un aménagement plus cohérent et respectueux des principes de développement durable, en couvrant les multiples thématiques de l'urbanisme, telles que l'habitat, les déplacements, l'économie, l'environnement, etc. En cela, son principal enjeu est de rechercher un équilibre entre développement urbain et préservation des espaces naturels, tout en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes afin de satisfaire les besoins de la population en matière de :

- ▶ Renouveau urbain ;
- ▶ Habitat et de mixité sociale ;
- ▶ Transports et déplacements ;
- ▶ Activités économiques, commerciales et touristiques ;
- ▶ Équipements publics ;
- ▶ Sport et de culture ;
- ▶ Etc.

En définissant une stratégie d'aménagement du territoire, le PLU présente ainsi la vision d'avenir et l'ambition politique pour le territoire pour les dix années à venir. Il se compose de cinq parties :

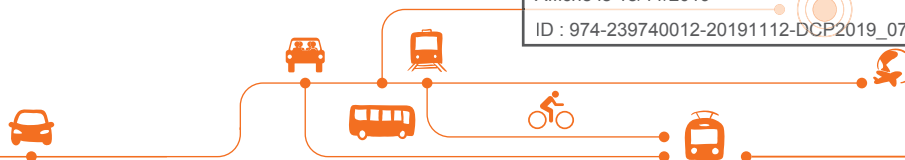
- ▶ Un rapport de présentation, qui assure la cohérence de l'ensemble du document (des principes jusqu'aux règles d'urbanisme), en établissant le diagnostic général du territoire et expliquant les choix retenus pour établir le PADD, les OAP et le règlement ;
- ▶ Un Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), qui expose le projet d'urbanisme de la commune et définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en

bon état des continuités écologiques ;

- ▶ Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), à travers lesquelles la collectivité fixe dans le respect du PADD, les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement ;
- ▶ Le règlement et ses documents graphiques, qui délimitent le territoire communal à travers des zonages réglementaires [zones urbaines (U), zones à urbaniser (AU), zones agricoles (A) et zones naturelles et forestières (N)] et fixent les dispositions réglementaires applicables sur chacune de ces zones définies (destination des constructions, usages des sols et nature d'activité, caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère...);
- ▶ Les annexes, qui font état d'un certain nombre d'indications ou d'informations reportées pour information dans le PLU, telles que les Servitudes d'Utilité Publique (SUP), les périmètres reportés à titre informatif [Zone d'Aménagement Concerté (ZAC), zone de bruit...], les réseaux d'eau potable et d'assainissement, etc.

A l'instar du SCOT, auquel il doit être compatible, le PLU œuvre donc pour un développement plus économe, plus solidaire, plus équilibré du territoire considéré. Il a pour objet de délimiter les principes localisés par le SCOT. En l'absence de SCOT, le PLU devra être compatible avec les schémas et plans de rang supérieur. À ce jour, La Réunion compte :

- ▶ 4 POS [L'Etang-Salé, Saint-Joseph, Saint-Philippe, Le Tampon] ;
- ▶ 20 PLU [Les Avirons, Bras-Panon, L'Entre-Deux, La Petite-Ile, La Plaine-des-Palmistes, Le Port, La Possession, Saint-Benoît, Saint-Denis, Sainte-Marie, Sainte-Rose, Saint-Leu, Saint-Louis, Saint-Paul, Saint-Pierre, Salazie, Cilaos, Saint-André, Sainte-Suzanne et Trois-Bassins].



Ces dernières années, le contexte législatif a fait l'objet de nombreuses évolutions visant à moderniser les PLU (lois Grenelle, ALUR, NOTRe...), notamment en renforçant leurs obligations en matière de diminution des obligations de déplacement, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de gestion économe de l'espace. Les communes sont donc invitées à intégrer ces nouvelles dispositions au sein de leur document d'urbanisme, ce au regard des délais d'application fixés. Ces échéances sont d'autant plus décisives pour les POS. En effet, la loi ALUR prévoit que si les communes disposant d'un POS n'ont pas prescrit une procédure d'élaboration de PLU au plus tard au 31 décembre 2015, leur POS deviendra caduc au 27 mars 2017. Le Règlement National de l'Urbanisme [RNU] s'appliquant alors de fait. Toutefois, la loi n°2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique, a complété les dispositions du code de l'urbanisme quant à la date de caducité des POS. En effet, dans les communes d'outremer, cette échéance est reportée au 26 septembre 2018.

Aussi, à ce jour, quinze communes sont actuellement engagées dans des procédures de révision ou d'élaboration de leur PLU. En 2016, cinq communes ont arrêté leurs projets de PLU. L'approbation de ces projets est attendue au cours de l'année 2017. Ainsi, aujourd'hui, huit communes disposent d'un « PLU Grenelle » : Saint-Paul, Saint-Denis, Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Trois Bassins, Saint André, Saint-Louis et La Petite-Ile.

En outre, avec le transfert des compétences induites par la loi NOTRe, les communes sont incitées à élaborer leur PLU dans le cadre communautaire, « car cette échelle permet de mieux intégrer dans la planification le fonctionnement actuel des territoires, de mieux appréhender les enjeux environnementaux, de faciliter la cohérence et la traduction des orientations communautaires en matière de politiques publiques urbaines, d'habitat, de déplacements, d'aménagement et d'environnement²⁹ ». On parlera alors de Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi), élaboré à l'initiative et sous la responsabilité de l'EPCI compétent en matière de PLU, en concertation avec ses communes membres. A ce jour, il n'y a pas de démarche de PLUi mise en œuvre à La Réunion.



[29] CERTU, Extrait : « Le PLU – Le Plan Local d'Urbanisme : Objectifs, Contenu, Procédures », Fiche n°1, Juin 2013.

Les différents acteurs du transport & de la mobilité & leurs rôles

V. LES DIFFÉRENTS ACTEURS DU TRANSPORT ET DE LA MOBILITÉ ET LEURS RÔLES

Cette section présente les rôles des différents acteurs publics opérant sur les volets des transports et des déplacements à La Réunion.

1. LES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Il est présenté ci-après, la répartition des compétences relatives à l'organisation territoriale des transports collectifs de voyageurs. Ainsi, chaque collectivité assure une mission spécifique en matière de transport :

- ▶ **L'État** au travers du SGAR³⁰ et du service déconcentré qu'est la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL).
- ▶ **Le SGAR** suit la mise en œuvre des Accords de Matignon [volet aéroportuaire notamment].
- ▶ **La DEAL** résulte de la fusion de quatre entités: la quasi-totalité de la direction départementale de l'équipement (DDE), une partie de la direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (DRIRE), la direction régionale de l'environnement (DIREN) et la mission police de l'eau de la DAF. La DEAL répond au besoin de placer sous l'autorité du préfet un service qui permette à l'Etat de faire face aux défis majeurs du développement durable, dans le prolongement des priorités issues du Grenelle de l'environnement.
- ▶ **La Région** : C'est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. La loi stipule des compétences qui lui permettent d'intervenir dans un champ large allant du rail à des modes de transport routier. Depuis le 01 janvier 2017 et suite à la loi NOTRe, la compétence « transport et mobilité » a été transférée au Conseil Régional. Ce dernier prend donc en charge l'organisation des

services réguliers de transport publics interurbains de voyageurs sur l'ensemble de l'île, compétence auparavant acquise au Conseil Départemental. La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPTAM, a également donner plus de priorités à la Région en la qualifiant ainsi en qualité de chef de file des mobilités et de l'intermodalité. Elle est également compétente pour créer et exploiter des infrastructures de service ferroviaire (TER) ou de transport guidé, et responsable du réseau routier national qui lui a été transférée depuis le 1er janvier 2008 (environ 395 km). Cas particulier des régions d'Outre-mer : les Régions se sont vues transférer la charge des routes nationales, contrairement au territoire métropolitain où ce sont les Départements qui en ont hérité de par la loi du 13 août 2004 ; nécessité de mettre en œuvre un programme de déclassement de certains tronçons de RN [appelé « transfert non autoritaire »]. La Région Réunion est co-gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la société dédiée dont elle est partie prenante (SA ARR). Pour rappel, les Régions sont également compétentes pour la création de ports maritimes de commerce, et pour la gestion des ports de commerce et de pêche qui lui ont été transférés. En tant qu'autorité organisatrice des transports routiers non urbains de personnes, la Région Réunion, assure la gestion et l'exploitation du réseau interurbain « Car jaune » et du transport des élèves et étudiants handicapés.

- ▶ **Le Département**, responsable de la gestion, de l'entretien et des investissements relatifs aux routes départementales (720 km). Suite à la loi NOTRe le 7 août 2015, certaines compétences du Département sont transférées à la région, notamment en matière de transports routiers non urbains. Le CG974 est également co-gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la SA ARR.

[30] SGAR : Secrétaire Général aux Affaires Régionales



- **Les EPCI, (Établissement Public de Coopération Intercommunale)**, Autorités Organisatrices de Transports Urbains [AOMU], responsables de la voirie déclarée d'intérêt communautaire et des réseaux de transports en commun urbains (i.e. au sein du Périmètre de Transport Urbain) : TCO, CIVIS, CIREST, CINOR, CASUD. Ils élaborent également les Plans de Déplacements Urbains / PDU. Ils se sont vus transférer la compétence des transports scolaires. Les EPCI et les communes sont également compétents pour la création et la gestion des ports maritimes à vocation principale de plaisance.

Ils ont pour mission d'assurer l'organisation du réseau de transports urbains sur leur PTU (Périmètre de Transports Urbains). Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il y a obligation d'élaborer des PDU (Plan de Déplacements Urbains) qui définissent les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement sur leur territoire. À La Réunion, seules les villes de Saint-Denis, Saint-Pierre et Saint-Paul sont donc concernées par l'élaboration de ce document de planification. Toutefois, à ce jour, l'ensemble des EPCI possède un PDU ou sont en rédaction du document. La diminution du trafic automobile, la priorité accordée aux transports en commun, le développement de l'intermodalité, la revitalisation de la marche et du vélo sont des objectifs fixés par la loi. Au niveau statutaire, les 5 EPCI réunionnais ont donc la compétence transport urbain et transport scolaire ; seules la CASUD et la CIVIS ont également la compétence en matière de transport périscolaire. Dans le cas des autres EPCI, cette compétence est du domaine de la commune.

- **Les communes**, responsables de la voirie communale. Elles sont compétentes pour la création et la gestion des ports maritimes à vocation principale de plaisance. Cas particulier de la commune de Sainte-Marie : elle est co-gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la SA ARR.G.
- **Le Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR)**, créé en 2013, a pour objectifs d'améliorer les connexions entre les réseaux de transports, la création d'une billettique performante, la mise en oeuvre d'une tarification

coordonnée à l'ensemble des réseaux ainsi que la mise en service d'un système d'information à l'intention des usagers.

2. LES AUTRES INSTITUTIONS

- **Le Parc National de La Réunion (PNR)** a le pouvoir de réglementer la circulation, le stationnement et/ou le transport (ex. aménagements spécifiques, équipements type barrières, navettes volcan, ...). Par contre si le PNR peut préconiser la mise en place de navettes pour un transport régulier de personnes afin de desservir certains sites d'intérêt majeur (ex. Volcan, cœur habité), il n'est pas AOM pour autant et devra s'appuyer sur les AOM existantes. Il est par ailleurs à noter que dans le cas particulier de l'île de La Réunion, où le cœur de parc représente plus de 25% du territoire, la Charte du parc ne s'impose qu'au Cœur de Parc, où elle vaut SAR (42% de la superficie de La Réunion classée en Parc Naturel).
- **La Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR)**, acteur majeur dans la gestion des outils aéroportuaires et portuaires de La Réunion ; représente également les opérateurs de transport publics de voyageurs et de marchandises.



Les différents acteurs du transport & de la mobilité & leurs rôles

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

D'autres acteurs peuvent également être concernés, directement ou indirectement, par cette démarche, à savoir :

- ▶ Les deux chambres consulaires : la Chambre des Métiers de l'Artisanat, qui représente la profession des « taxiteurs » ; et la Chambre d'Agriculture qui veille à la fonction transport dans les activités agricoles.
- ▶ L'AGORAH : Agence d'urbanisme à La Réunion qui assume les fonctions d'observatoire du territoire (et en particulier celui des déplacements). Par ailleurs, l'agence d'urbanisme met à disposition de ses membres son expérience dans l'élaboration des outils de planification et d'aide à la décision ; elle anime en particulier le groupe en charge du suivi de la « tache urbaine » ainsi que le suivi des indicateurs du SRIT et l'animation de l'Observatoire des mobilités durables et de l'intermodalité. De plus, les travaux menés par l'Agence comme le groupe étalement urbain, la base des équipements ou encore les portraits de quartiers contribuent à alimenter les réflexions dans la mise en oeuvre des politiques publiques.
- ▶ L'ADEME, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie : interventions et appuis en faveur du transport durable et d'une utilisation rationnelle de l'énergie.
- ▶ La SPL Energies Réunion, Agence Régionale pour les Énergies Renouvelables,
- ▶ Le Syndicat Mixte d'Études et de Programmation (SMEP) du SCOT du Grand Sud.
- ▶ Le Conseil Économique Social et Environnemental de la Réunion (CESER Réunion) ; compétent pour rendre des avis sur les différents dossiers stratégiques régionaux, dont les questions de transports et d'aménagement/développement durable.
- ▶ L'île de la Réunion Tourisme (IRT) : en charge de l'élaboration et de la promotion de la politique du tourisme à la Réunion ; qui traite des dossiers relatifs au bon accueil des touristes sur l'île (desserte aérienne, transport et signalétique infra...).
- ▶ Le Conseil de la Culture de l'Éducation et de l'Environnement (CCEE).

Source : Diagnostic préalable à l'élaboration du SRIT, 2012, AMO ASTER et Systra Conseil, Région Réunion.

3. LES ACTEURS PRIVÉS

- ▶ La SODIPARC [Réseau CITALIS de la CINOR]

La SODIPARC est une société anonyme d'économie mixte créée en 1990 qui compte aujourd'hui plus de 230 salariés. Elle intervient notamment dans le cadre des relations contractuelles conclues avec la CINOR pour l'exploitation du réseau CITALIS sur le territoire des communes de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.

La SODIPARC est ainsi liée à la CINOR par un contrat de délégation de service public (DSP). Agissant jusqu'en 2015 en tant que mandataire du groupement momentané d'entreprises GENORD, elle agit désormais au nom du groupement TENOR, titulaire de la DSP jusqu'en 2023. Ce groupement momentané d'entreprises réunit en sus de la SODIPARC, les sociétés Transdev Outre-Mer, Taxinor, les Cars Mardé, Setcor, STOI et VNM Transports, et s'est ainsi réparti les responsabilités dans la gestion et l'exploitation du réseau CITALIS.

- ▶ Le groupement CINEO [Réseau ALTERNEO de la CIVIS]

Le groupement CINEO est composé des sociétés SEMITTEL, TRANSDEV Outre-Mer, Transport MOOLAND et CHARLES EXPRESS. Ce groupement agit pour le compte de la CIVIS via un contrat de délégation de service public. Fort de ses 31 ans d'expériences, la SEMITTEL, Société d'économie mixte assure le rôle de mandataire du groupement auprès de la CIVIS. Cette délégation de service public a été reconduite au cours de l'année 2017.

- ▶ Le groupement CAP'RUN [Réseau Régional Car Jaune]

Le groupement CAP'RUN est un groupement momentané d'entreprises (GME) qui assure par un contrat de délégation de service public signé en 2014, la gestion et l'exploitation des services du réseau Car Jaune. Le groupement est composé :

- ▶ Du GIE Activ agissant en qualité de mandataire du groupement et rassemblant une dizaine d'entreprises locales en charge de l'exploitation du réseau. Ce groupement comporte les entreprises suivantes :
 - ▶ Ah Niave
 - ▶ Balaya
 - ▶ Charles Express
 - ▶ Moutoussamy Emile et Fils
 - ▶ L'Oiseau bleu



- Sector
- STOI
- STR
- De la société TRANSDEV services Réunion (TSR), en charge de la gestion du réseau
- ▶ La SEMTO (Réseau Kar'Ouest du TCO)

La SEMTO est la société d'économie mixte des transports de l'Ouest. Auparavant gestionnaire et exploitant du réseau urbain Pastel de la commune de Saint-Paul en 1993, la SEMTO s'est vu attribuer en 2007 un contrat de délégation de service public pour le compte du TCO, qui a été reconduit en 2016.

- ▶ Le groupement Car'EST (Réseau Estival de la CIREST)

Le transport urbain de voyageurs était auparavant géré en interne via la Régie des transports de l'Est (RTE). Depuis le 1er janvier 2014, par décision du conseil communautaire de la CIREST, la cessation d'activité de la RTE et le transfert vers le groupement Car'Est a été acté. Ce groupement composé de plusieurs entreprises de transports de voyageurs, a pour mandataire la SEM ESTIVAL.

- ▶ Le groupement Nova Sud (Réseau Car'Sud de la Casud)

Le groupement NOVASUD, dont le mandataire est la SEMITELL s'est vu attribué par l'intercommunalité en avril 2014, un contrat de délégation de service public, afin de gérer et exploiter le réseau Car'Sud pour une durée de 8 ans. Ce groupement est composé des entreprises suivantes :

- SEMITELL (mandataire)
- Transports MOOLAND
- Transports BALAYA
- Transports CHARLES EXPRESS
- Transdev Outre-Mer

4. L'OFFRE DE FORMATION DANS LES MOBILITES ET DEPLACEMENTS

Du fait de la saturation des axes routiers et du constat grandissant de la congestion routière, les déplacements et les mobilités sur le territoire réunionnais sont des enjeux prégnants. Toutefois, même au vu de l'importance de ces sujets, force est de constater qu'il existe une offre limitée de formation dans les transports et déplacements sur le territoire comme une formation de BTS transports et logistique et également deux formations universitaires pluridisciplinaires traitant de ces thématiques à l'instar du :

- ▶ MASTER Géographie, Aménagement, Environnement et Développement (SAINT-DENIS)
- ▶ MASTER Villes et Environnements Urbain (LE TAMPON)

5. LES ASSOCIATIONS D'USAGERS

En complément de l'ensemble des acteurs économiques, institutionnels et privés, des associations d'usagers existent et viennent compléter la structuration du réseau d'acteurs. Ces associations œuvrent pour faire entendre la voix des usagers dans le développement des transports collectifs sur l'île et ainsi contribuer à l'amélioration de l'offre et des services de transports en commun. Un recensement non exhaustif des associations est détaillé ci-après :

- ▶ Collectif réunionnais contre les embouteillages ;
- ▶ Association des usagers du réseau CITALIS ;
- ▶ Collectif Nou vé nout tram ;
- ▶ Association les réunionnais du transport durable ;
- ▶ Association le transport en commun de confort au service du public ;
- ▶ Association Acces'Mobilité ;
- ▶ Association GET 974 ;
- ▶ Groupement citoyen alternative transports réunion (ATR-FNAUT) ;
- ▶ Etc.





PARTIE 1

ÉTAT DES LIEUX ET DIAGNOSTIC DE L'OFFRE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

Profil socio-économique de La Réunion

Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

I. PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE LA RÉUNION

1. UN TERRITOIRE INSULAIRE EN MILIEU TROPICAL

Territoire insulaire, l'île de La Réunion, intégrée à l'archipel des Mascareignes, est située au cœur d'un espace à fort potentiel de développement. Dans le contexte actuel de mondialisation, elle bénéficie d'un positionnement géographique stratégique. Devenue Département d'Outre-mer en mars 1946, elle est éloignée de la métropole de plus de 9 000 km. Cette situation exceptionnelle mais partagée avec les autres DOM-TOM implique une prise en compte des spécificités de notre territoire dans la définition et la mise en œuvre des politiques européennes et notamment en matière commerciale, agricole, ou encore douanière.

Bordée par 210 kilomètres de côtes dont seulement 39 kilomètres de plages de sable, elle recouvre une superficie totale relativement exigüe de 2 512 km². Édifiée à partir de deux massifs volcaniques qui constituent son cœur, La Réunion est ainsi marquée par une topographie très accidentée impactant fortement son urbanisation. Le développement urbain s'est donc organisé sur la frange littorale et sur les planèzes de l'île. Creusées par des pluies intenses, les pentes sont entaillées par un réseau dense de ravines qui constituent des obstacles importants aux déplacements. Si les caractéristiques physiques et climatiques de l'île en sont ses principaux atouts touristiques, elles constituent également ses plus fortes contraintes pour son développement tant en terme urbain qu'en matière de mobilité.

Située à proximité du Tropique du Capricorne, La Réunion est soumise à un climat de régime tropical marqué par seulement deux saisons distinctes dont une saison des pluies et une saison sèche. En raison de sa topographie particulière, un fort déséquilibre existe entre l'Est dénommé la « côte au vent », plus exposée aux alizées et enregistrant des taux de pluviométrie exceptionnels, et l'Ouest également appelé « la côte sous le vent », plus protégée des vents et soumise à des précipitations plus faibles. De

même, des contrastes importants en matière de température et de précipitations existent entre la frange littorale et les hauts de l'île.

Comme la plupart des territoires tropicaux marqués par un phénomène d'urbanisation croissant et d'une transition démographique non encore achevée, La Réunion continue de connaître une forte croissance démographique même si cette dernière tend à ralentir. Cette forte croissance couplée à un phénomène de desserrement des ménages de plus en plus prégnant [décohabitation, familles monoparentales, personnes vivant seule,...], constituent un véritable défi pour le territoire.

Pour répondre à cette pression urbaine et démographique, les besoins en matière d'équipements, de services, de logements à construire, d'emplois à créer, de modes de transport à renforcer, sont de plus en plus accentués alors même que le foncier urbain se raréfie.

2. UNE SOCIÉTÉ MARQUÉE PAR UNE POPULATION EN FORTE CROISSANCE

Au 1er janvier 2016, la population de La Réunion est estimée à 850 966 habitants par l'INSEE. Le dernier recensement de 2013 fait état d'une population légale d'environ 835 000 habitants. Ainsi, et selon les données statistiques de l'Insee, La Réunion continue de connaître une bonne croissance démographique même si un léger ralentissement est observé depuis quelques années. En effet, de 1,5% entre les années 2000 et 2007, ce taux est de moins d'1% par an en moyenne entre 2008 et 2013. Cette évolution est essentiellement portée par un solde naturel positif de 1,2% par an et un solde migratoire négatif de - 0,6 %. Avec un rythme supérieur à celui de la France métropolitaine, qui est de + 0,5%, l'île se classe ainsi au 25e rang des départements français les plus peuplés. Les prévisions d'une population à un million d'habitants à l'horizon 2030, correspondant à la fin de la transition démographique, sont donc en cours de réactualisation. Ainsi selon l'Insee et en fonction des différentes hypothèses, la population réunionnaise varierait de 914 000 à 1 117 000 habitants en 2030.



Selon le recensement effectué par l'Insee en 2013, la population réunionnaise se répartit comme suit selon les classes d'âges :

	2016	%	2013	%
Ensemble	850 996	100	835 103	100
0 à 14 ans	200 989	23,6	201 493	24,1
15 à 29 ans	172 571	20,2	177 286	21,2
30 à 44 ans	166 004	19,6	171 964	20,6
45 à 59 ans	179 033	21,1	168 953	20,2
60 à 74 ans	95 318	11,2	83 171	10
75 ans ou plus	37 081	4,3	32 237	3,9

Tableau 1 : Sources Insee, RP2016 et RP2013

En 2016, la catégorie d'âge la plus représentée est celle des moins de 14 ans avec plus de 23% de l'ensemble de la population. En 2013, ce chiffre était de 24,1%. La proportion des jeunes a ainsi légèrement baissé en 5 ans. À contrario, les personnes ayant 60 ans ou plus représentent 15,5 % de la population en 2016. Estimée à 13,9% de la population en 2013, la proportion des personnes âgées sur l'île augmente et les chiffres devraient se rapprocher de la métropole dans les années à venir. L'évolution de la démographie en cours montre ainsi un relatif vieillissement de la population, impliquant de nouveaux enjeux pour le territoire à la fois en matière d'aménagement, de services mais également de mobilité. De plus, des particularités (attractivité du territoire, poussée démographique, composition des ménages, projets d'infrastructures...) propres à chaque microrégion doivent être prises en compte pour répondre au mieux à leurs enjeux et anticiper une réflexion d'aménagement adaptée. Ainsi, on observe sur la période 2009 à 2014 des variations parfois élevées entre les régions de l'île. Si l'Est maintient une croissance démographique particulièrement soutenue comme sur le Sud, en dépit de quelques ralentissements, le Nord et l'Ouest connaissent une croissance démographique considérée comme modérée.

Les enjeux pour la PRI sont donc, à travers l'organisation de l'intermodalité sur le territoire de prendre en compte tant l'accroissement de la population que les particularités de cette dernière dont les pratiques de mobilité peuvent être très différentes.

À partir de l'Enquête Déplacement Grand Territoire, réalisée en 2016 par le SMTR, CODRASCAN, RC2C, CEREMA, il est possible de mettre en exergue la répartition des déplacements selon l'âge et le mode de transports. Il est à noter que les personnes interrogées ont été soit conducteurs soit passagers. Ainsi, on constate que quel que soit l'âge du panel, que c'est la voiture qui prédomine comme mode de déplacement. Les deux autres modes de déplacements ayant une valeur significative sont : la marche à pied en seconde position, puis les transports en commun. Les autres modes [vélo, deux-roues motorisés et autres] ont une part relativement moins significative.

Selon le graphique suivant, si l'on s'intéresse aux modes de déplacements utilisés par les 5 à 17 ans [catégorie la plus représentée], ces derniers ont effectué à 44% des déplacements en voiture, tandis que 35% d'entre eux ont eu recours à la marche à pied. 18% d'entre eux se sont déplacés en transports en commun, soit près de 3 fois plus que pour les personnes âgées de 65 ans et plus [6%]. En effet, parmi cette autre catégorie, le mode de déplacements le plus utilisé est la voiture, à 57%. Le second mode de déplacements auquel ces personnes âgées de 65 ans et plus ont recours est la marche à pied. Cela concerne 33% de cette catégorie d'âge.

On constate également que les classes d'âge utilisant le plus les transports en commun sont les 5-17 ans et les 18-24 ans avec un taux respectif de 18% et de 13%. Cela s'explique notamment par l'utilisation des transports scolaires. Pour les 18-24 ans, il s'agit souvent d'étudiants ou de population disposant d'un pouvoir d'achat plus restreint. Moins susceptible de posséder un véhicule, cette catégorie d'âge est plus tributaire des transports collectifs.

Profil socio-économique de La Réunion

L'enjeu pour la PRI est donc de favoriser la pratique des transports en commun par choix et non par obligation, et de s'adresser à un public plus diversifié qu'actuellement, en offrant une réelle offre de report modal à la voiture individuelle et un développement de l'intermodalité.

En mars 2017, il s'établit désormais à 22,4% soit 78 000 chômeurs, représentant le « taux le plus bas depuis 1967 » selon l'INSEE. La Réunion présenterait un taux moins élevé que la Guyane [23,2%] et la Guadeloupe [23,8%]. Cette baisse a concerné davantage les femmes [- 2,5 points] et les 15-24 ans [- 7,2 points]. Si l'écart entre le taux de chômage des hommes et des femmes s'est fortement réduit depuis plusieurs années, cette situation favorable a plus profité aux femmes.

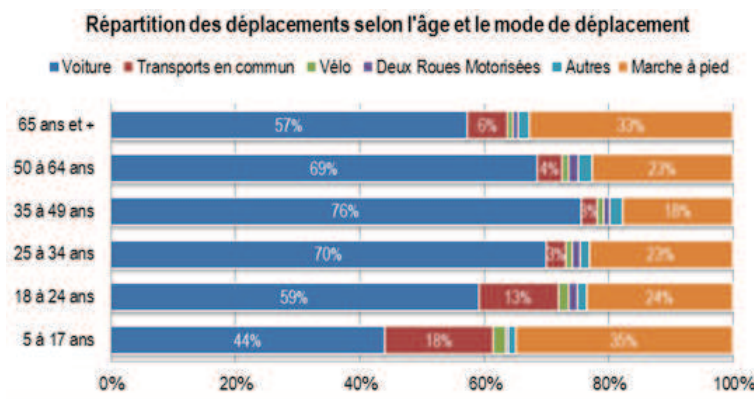


Figure 2 : Répartition des déplacements selon l'âge et le mode de déplacements, Exploitations Standard EDGT SMTR, CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016, AGORAH

3. UNE SITUATION SOCIALE DIFFICILE MAIS QUI TEND A S'AMELIORER

Entre 1946 et 2017, l'île a vu son économie et la société réunionnaise se transformer en profondeur avec une tertiarisation de l'emploi, au détriment du secteur agricole, qui a perdu sa place prépondérante dans l'économie. Selon les études menées par l'Insee, l'emploi a progressé rapidement entre 1954 et 2014, il a même été multiplié par 3. Entre 1993 et 2002, selon cette même source, La Réunion a été la région française qui a connu la plus forte croissance [4,3 % en moyenne contre 2,3% pour la France entière]. En 70 ans de mutations économiques, « les hausses simultanées de l'emploi et du chômage constituent le paradoxe du marché du travail réunionnais ». Ainsi, en dépit des rapides progressions observées sur l'emploi, les revenus et le pouvoir d'achat, l'île pâtit toujours d'un manque d'emplois. Ce qui a pour effet d'alimenter une situation sociale hors norme.

Après avoir systématiquement diminué entre 2004 et 2007, le taux de chômage [au sens du Bureau International du Travail (BIT)] s'est aggravé après la crise économique de 2008.

Les jeunes de moins de 25 ans représentent la catégorie la plus vulnérable avec 54,4% des jeunes actifs au chômage au sens du BIT. Ce taux tombe à 26,1% pour les 25-49 ans et à 15,7 % pour les 50-64 ans. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce fort taux de chômage : la forte croissance démographique, la montée du taux d'activité et un nombre d'emplois créés insuffisants en raison de la faiblesse du secteur de production. Les études menées montrent qu'il faudra pour La Réunion maintenir une croissance économique forte pour que l'on assiste à une baisse réelle de la courbe du chômage dans les années à venir.

Les impacts sociaux d'un tel déséquilibre du marché de l'emploi sont donc très importants. Le taux de pauvreté à La Réunion atteint des records : celui-ci est estimé en 2010 à 343 000 personnes, soit 42% de la population, vivant avec moins de 935 € par mois. Ce taux est trois fois plus élevé qu'en Métropole, où il est de 14,5%. L'île est considérée comme un « département hors norme » au regard du nombre d'habitants vivant en dessous du seuil de pauvreté monétaire. En effet, l'Insee précise que « l'île concentre des difficultés présentes dans différents départements métropolitains, mais à une échelle plus importante ». Pour retrouver un même taux, il faudrait le comparer à des territoires deux à trois fois plus peuplés ou regrouper plusieurs départements de même taille. Les seniors sont également fortement touchés par la pauvreté, ainsi en 2010, 42% des personnes de 65 ans et plus vivent en dessous du seuil de pauvreté. 97 140 foyers soit près de 215 000 personnes perçoivent le RSA [Revenu de Solidarité Active]. Toutefois, selon l'étude réalisée par l'Observatoire des Inégalités en 2013 sur les difficultés sociales et les inégalités marquantes au sein des départements d'Outre-Mer, à La Réunion



comme dans les autres DOM « la pauvreté n'est pas généralisée. Une partie de la population des DOM dispose de revenus très élevés, au niveau des catégories équivalentes de la plupart des villes de métropole. Les inégalités salariales sont fortes dans le secteur privé, et dans la fonction publique, les traitements majorés de 40 % [53 % à La Réunion] ».

Les jeunes sont également particulièrement touchés par la pauvreté. Dans ce contexte, la formation, l'identification de créneaux porteurs, la bonne adéquation entre formation et emploi ou encore le soutien aux activités du secteur marchand sont des enjeux essentiels. Ainsi, la majeure partie de la population réunionnaise non scolarisée âgée de 15 ans ou plus ne possède aucun diplôme. En effet, selon l'Insee, ce chiffre s'élevait en 2013 à 50,5%, soit une baisse de 6,1 points par rapport à 2008. Ce chiffre reste néanmoins supérieur par rapport à la France métropolitaine, qui affiche un taux de 32,7%.

Le profil sociodémographique mis en avant au travers de ces résultats montre une population relativement jeune et moyennement diplômée, mais présentant un taux de chômage relativement important, notamment chez les jeunes. Cette situation sociale implique donc le déploiement de moyens appropriés pour accompagner la dynamique démographique et répondre aux besoins spécifiques de la population, en particulier en matière d'emplois, d'éducation, de formation, de logements mais également de mobilité. En effet, la répartition des populations défavorisées sur l'île se traduit également par des inégalités spatiales notamment dans les Hauts et les mi-pentes de l'île, aggravées par des difficultés liées aux déplacements.

En 2013, on estime que 149 554 Réunionnais travaillent dans leur commune de résidence. À contrario, 98 478 Réunionnais travaillent dans une commune autre que leur lieu d'habitation. Cela représente 39,7% des actifs ayant un emploi, entraînant ainsi des migrations pendulaires. Par rapport à 2008, ce chiffre est en augmentation de 0,7 point, traduisant ainsi une augmentation des déplacements et une tendance à s'éloigner de son lieu de travail.

Pour ne pas renforcer les inégalités et contribuer à l'amélioration de cette situation sociale, un des enjeux de la PRI sera donc de créer des conditions d'un développement de la mobilité pour tous, tout en jugulant les inégalités sociales et territoriales.

4. UNE SITUATION ENCORE PREOCCUPANTE DE L'HABITAT INDIGNE

La résorption des bidonvilles et de l'habitat insalubre est depuis longtemps l'objectif majeur des politiques de l'habitat sur l'île. De très nombreuses procédures de Résorption de l'Habitat Insalubre (RHI) ont été mobilisées pour traiter les poches les plus importantes et les plus concentrées d'habitats indignes. Les RHI sont aujourd'hui moins nombreuses (ou se finalisent) et peu de nouveaux projets semblent inscrits.

En 2017, 17 communes sur 24 ont un plan de lutte contre l'habitat indigne validé ou en cours d'élaboration avec une phase de diagnostic achevée permettant d'avoir un nouvel état de l'indignité du parc de logements. Il s'agit de la CIREST, du TCO et de la CIVIS. Une phase de diagnostic devrait prochainement démarrer sur le territoire de la CINOR et une réflexion est en cours sur la CASUD. Par conséquent, une nouvelle couverture globale du territoire réunionnais devrait être exhaustive en 2018.

Sur les EPCI pour lesquels la partie diagnostic a été finalisée, les résultats font ressortir :

- ▶ Quantitativement, une situation qui reste préoccupante avec un double phénomène d'entrées et de sorties d'indignité maintenant certaines communes à un niveau soit identique à 2008 (date du dernier recensement) soit pour certaines aggravant la situation. La baisse du nombre de logements indignes n'étant pas une tendance majoritaire ;
- ▶ Une part de nouveaux logements indignes repérés ;
- ▶ Une part significative de logements indignes inoccupés (potentialités foncières) ;
- ▶ Une insalubrité majoritairement diffuse plus difficile à résorber ;

Profil socio-économique de La Réunion

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

SLO

- ▶ Une part de logements soumis à contraintes: PLU, risques naturels, pentes ;
- ▶ Des situations foncières ne facilitant pas l'action avec l'existence de statut d'occupation précaire : indivision, occupant sans titre...

Aujourd'hui, il faut pouvoir répondre à une nouvelle forme d'insalubrité, majoritairement diffuse en zone rurale, en zones à risques ou encore cachée en centre-ville... dans des contextes fonciers souvent complexes (indivisions, occupants sans titre). Les évolutions réglementaires et les nouveaux dispositifs de la Loi Letchimy sont aujourd'hui en cours d'expérimentation : RHS, OGRAL (notamment sur le TCO). Il est difficile aujourd'hui d'avoir un recul significatif sur ces dispositifs.

Le financement par l'État à hauteur de 80%, d'une équipe opérationnelle dédiée à la mise en œuvre de ces plans (effectif depuis 2013 sur le TCO et en cours sur la CIREST) va permettre de mesurer les actions et outils mis en place (création de guichet unique permettant d'identifier de nouveaux signalements), leur efficacité, les méthodes et partenariats développés. Ils ont pour avantage de mettre en réseaux l'ensemble des acteurs, de réinterroger les manières de faire et de faire remonter les difficultés (analyse des situations sans solution). Les actions des PILHI mises en place s'attachent notamment à améliorer l'observation et le suivi, à rendre plus efficaces les circuits de repérage et de traitement. Ces plans sont également l'occasion de réfléchir à des solutions innovantes et expérimentales.

Enfin, le contexte actuel (tant au niveau local que législatif) est mouvant et amène à redessiner le réseau de la lutte contre l'habitat indigne (exemple : arrivée du Conseil Régional sur le volet amélioration de l'habitat...).

Ainsi, la présentation du contexte territorial précisant le contexte socio-économique de l'île est une piste d'investigation pour la mise en œuvre de l'intermodalité. L'enjeu de la PRI sera de répondre à des enjeux tant en matière de développement urbain, que socio-économiques à travers le traitement des inégalités sociales et spatiales. L'adaptation aux modes doux et le développement de solutions alter-

natives à la voiture sont des éléments clé du développement territorial de La Réunion de demain. Le changement d'image des transports en commun représente également un enjeu majeur pour permettre l'évolution des pratiques. En privilégiant les modes alternatifs à la voiture individuelle, les réunionnais contribueront à un nouveau regard sur les transports en commun souvent usités par des voyageurs tributaires (scolaires, jeunes, population défavorisée,...). Mais inciter les usagers à des changements de leurs pratiques de mobilité et de leurs modes de déplacement, implique la mise en place d'une politique volontariste de la part des décideurs pour propulser les mobilités douces comme outil de déplacement à part entière, mais également la réalisation des équipements et des infrastructures nécessaires.





II. APPROCHE DE LA MOBILITÉ

1. LES APPROCHES DE LA NOTION DE MOBILITE

Avant d'expliquer ce qu'est « l'intermodalité », ses représentations et sa mise en œuvre, il convient au préalable de définir ce que l'on entend par « mobilité », et notamment la « mobilité urbaine durable ». En effet, de nombreux travaux et recherches scientifiques et sociologiques ont été menés afin d'approcher ce terme. Selon l'étude du sociologue Vincent Kaufmann sur la mobilité, il s'agit d'un terme « polysémique ³² ». En effet, selon la définition qui lui est donnée, la mobilité désigne « un phénomène socio-spatial à deux faces », car elle peut faire référence :

- ▶ Selon un géographe : au franchissement de l'espace géographique ;
- ▶ Selon un ingénieur en circulation ou un sociologue : aux flux de transport et au changement social.

Ainsi, selon la perception qui lui est donnée, ce phénomène « allie l'intention et l'action ». En conséquence, « ses manifestations sont imbriquées selon des temporalités spécifiques » :

- ▶ « la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles,
- ▶ la semaine, le mois et l'année pour les voyages,
- ▶ l'année et le parcours de vie pour les déménagements et la mobilité professionnelle et l'identité pour les migrations ».

Quatre formes principales de la mobilité spatiale sont définies :

	TEMPORALITE COURTE	TEMPORALITE LONGUE
INTERNE A UN BASSIN DE VIE	Mobilité quotidienne	Mobilité résidentielle
VERS L'EXTERIEUR D'UN BASSIN DE VIE	Voyage	Migration

Figure 3 : Les quatre formes principales de mobilité spatiale

Il est mis en avant que ces différentes formes de mobilité ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité aux temporalités plus longues impactent indubitablement celles aux temporalités plus courtes : « après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente car les activités et les rôles sociaux à tenir au cours d'une journée changent. Une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement) ».

Historiquement, avec l'essor de la motorisation individuelle depuis 1910 et la démocratisation de l'automobile qui s'en suit, émerge la science des trafics venant compléter l'approche de la mobilité. La science des trafics évolue dès les années 1950, et devient l'économie des transports.

[32] Vincent Kaufmann, Mobilité, Préparer la transition mobilitaire, Forum vies mobiles, 10 décembre 2012 : <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mobilite-446>

Ainsi, la mobilité se définit :

- ▶ sociologiquement comme un changement de position, de rôle ou de statut ;
- ▶ et accompagnée de la science des trafics, comme un flux de déplacements dans l'espace.

Mais, lorsque l'on souhaite traiter de la question des déplacements et de la mobilité, la première interrogation qui se pose est : pourquoi bouge-t-on ? Selon Vincent Kaufmann : « on se déplace pour se détendre. On se déplace parfois pour déployer des activités et le passage d'une activité à l'autre nous fait changer de rôle, d'état, voire de statut. On se déplace pour emménager avec un partenaire, on se déplace aussi suite à un divorce. On se déplace, enfin, pour se déplacer, comme lorsqu'on se promène. Mais au-delà de ces motifs, quand se déplace-t-on pour être mobiles ? Et quand sommes-nous mobiles en nous déplaçant ? »

2. LA MOBILITE AU CŒUR DE L'URBANISME

Selon François Arscher, fondateur de l'Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) « parce que les mobilités ne sont pas qu'une question de transport mais un sujet de société, c'est toute la société qu'il faut observer pour innover ». En effet, aujourd'hui, en matière de politique urbaine, la mobilité et le transport sont considérés comme deux synonymes. Or, cette conception est perçue comme « trop étriquée³³ », car avec la modernisation des villes et la transformation des modes de vie, les pratiques de mobilités évoluent, notamment celles des citoyens : « on se déplace de plus en plus, pour des motifs de plus en plus diversifiés et en utilisant des modes de transports plus nombreux³⁴ ».

Aussi, pour aborder la réflexion sur les déplacements et les modalités de leur gestion, il faut en premier lieu tenir compte de la complexité des

pratiques de la mobilité en ville. En effet, selon l'étude « La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport » du cabinet de conseil en stratégies, HTS Consulting, la mobilité arbore quatre caractéristiques majeures³⁴ :

- ▶ « La mobilité s'effectue dans des espaces urbains plus complexes » : les caractéristiques de la ville changent. Les villes contemporaines deviennent des espaces de plus en plus difficiles à appréhender, tant dans leurs formes que leurs fonctions [extensions constantes des limites de l'espace urbanisé, spécialisation des espaces...]. Cela représente à la fois la cause et la conséquence de la multiplication des déplacements. L'offre traditionnelle en transports se retrouvant par conséquent modifiée.
- ▶ « La mobilité possède une double référence au territoire et au réseau » : aujourd'hui, dans un contexte où les métropoles ont une géographie variable, c'est-à-dire à plusieurs vitesses, qualifier la distance entre les lieux, c'est davantage se rapporter au temps pour parvenir d'un lieu à un autre qui prime, que la distance kilométrique. En ce sens, pour encadrer le développement des déplacements en ville, on associe la logique du réseau à la logique topographique. Les évolutions technologiques et techniques ont modifié le rapport à la distance en cherchant à adapter les pratiques de mobilité aux nouvelles échelles territoriales. Par conséquent, la valeur du déplacement requiert d'être repensée et cela touche à la fois :
 - ▶ les citoyens, dans le sens où ils ont la possibilité de gérer leur mobilité en fonction de leurs pratiques spatiales ;
 - ▶ et les gestionnaires, qui doivent repenser l'organisation du cadre institutionnel.

[33] Article « La mobilité urbaine n'est pas qu'une question de transport », HTS Consulting, 27 octobre 2014 : <http://hts-consulting.com/2014/10/27/la-mobilite-urbaine-nest-pas-quune-question-de-transport/>

[34] Article « La mobilité urbaine : un nouveau cadre conceptuel », Institut Ville en mouvement, http://ville-en-mouvement.pagesperso-orange.fr/telechargement/chine/La_mobilite_urbaine.pdf



- ▶ « La mobilité dépend de plus en plus de la variable vitesse » : si l'on tient compte du comportement des usagers, il est constaté que les citoyens se déplacent de plus en plus sans pour autant passer plus de temps dans les transports, soit environ 1 heure [en référence à la conjoncture de Zahavi]. Cela est lié notamment au développement des modes de transports rapides permettant d'aller plus loin en moins de temps. En lien avec le développement d'une métropole, la transition urbaine désigne le passage de la ville du piéton à la ville de l'automobile, qui aujourd'hui est le principal mode de transport. On parle d'ailleurs d'« adaptateur territorial », puisque ce mode permet un accès quasi universel aux différents lieux d'une métropole. En outre, il est vecteur d'individualisation des modes de vie, car est synonyme d'autonomie et d'indépendance dans les pratiques de mobilité.
- ▶ « La mobilité est modelée par des modes de vie et des pratiques spatiales plus diversifiées » : avec le développement des villes contemporaines, les formes de mobilité se complexifient. On assiste aujourd'hui à une désynchronisation des rythmes urbains, en rupture avec de la logique binaire des déplacements domicile-travail. En effet, le temps des heures de pointe s'étalent. Par ailleurs, la nuit, autrefois temps mort dans la ville, devient un temps utile à l'activité urbaine. Ainsi, avec l'évolution des attentes, des besoins et des demandes des usagers, il apparaît nécessaire de modifier l'utilisation, jusque-là uniforme, des temps de la ville, afin que la mobilité reflète davantage cette diversité.

« La Ville devient un lieu de mobilité 24/24 et 7/7 ». Aussi, on peut se questionner sur l'articulation entre l'offre de mobilité et le développement de la ville contemporaine. La mobilité devant en effet, être le reflet de la diversité des attentes des citoyens.

3. MOBILITE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Concept instauré pour la première fois en 1980 dans un rapport intitulé « La stratégie mondiale pour la conservation », le développement durable ou sustainable development, est un concept visant à faire émerger la notion d'un développement plus respectueux de l'environnement pour répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs.

La mobilité durable représente ainsi le volet transport du développement durable. Cette mobilité de demain doit être respectueuse de celle d'aujourd'hui, en pensant les mobilités de manière différente. Cette idéologie doit permettre de faire émerger dans les horizons futurs, la capacité de l'Homme à concevoir des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement, notamment en développant des alternatives crédibles et durables aux hydrocarbures, carburant majoritaire du 21^{ème} siècle.

La réussite d'une mobilité durable à La Réunion réside également dans un développement important des pratiques intermodales et des mobilités douces et innovantes (véhicules autonomes, transport à la demande, transport à énergies propres). En effet, pouvoir changer ses pratiques de déplacements en combinant plusieurs modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, représente la clé de la réussite pour un développement plus durable de nos transports et de nos déplacements.

[35] Définition de la conjoncture de Zahavi : « Les déplacements de la vie quotidienne se font à budget-temps de transport (BTT) constant et que leur portée spatiale est fonction de la vitesse de déplacement ». Cette conjoncture fait référence au temps qu'un usager est prêt à mettre quotidiennement pour les transports. En résumé, si le budget-temps est constant, alors la distance peut augmenter pourvu que le temps de parcours soit le même.

III. LE DÉVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

A. LE RÉSEAU ROUTIER RÉUNIONNAIS: ENTRE RATTRAPAGE ET PARTICULARITÉS

1. UN RESEAU ROUTIER MARQUE PAR L'INSULARITE

Dans un contexte économique très difficile après la Seconde Guerre Mondiale, l'île de La Réunion devient en 1946, le 87ème département français. Le constat établi à la veille de cette départementalisation est que, d'une part, les infrastructures routières et les équipements de transport sont peu nombreux, et d'autre part, ils se révèlent être en mauvais état. Ils apparaissent en effet, peu adaptés aux besoins de l'économie moderne s'amorçant sur l'île. Il est comptabilisé globalement à cette époque, 736 km de voies nationales et départementales³⁶. Un peu moins d'1/5e de ces voies, soit 131 km étaient bitumées³⁶. On ne recense que 5 voitures pour 1 000 habitants.

Les infrastructures doivent tenir compte du milieu naturel et du relief difficile, avec les innombrables ravines lacérant les planèzes. La topographie se révèle ainsi fortement impactante pour le développement du réseau routier réunionnais et sa desserte.

À l'époque coloniale, selon les écrits du Mémorial de La Réunion (2003), les déplacements s'effectuaient principalement à pied, à vélo, en calèche ou en bus pour les plus éloignés. Tout comme la France, une révolution des modes de déplacement s'opère autour des années 1900, avec la mondialisation et notamment les mouvements du « taylorisme » et du « fordisme ». Compte tenu du gain de temps induit, la voiture

apparaît alors comme un moyen de transport attractif. Les infrastructures de l'époque, notamment le train vont disparaître pour laisser la place au réseau routier et aux voies rapides. C'est ce qui conduira aux phénomènes actuels du « tout-automobile » et de « l'autosolisme », si prégnants à La Réunion. En corrélation avec les évolutions socioéconomiques et de l'organisation spatiale urbaine, les infrastructures vont faire face à une évolution considérable. L'île va alors se retrouver « ceinturée » par un réseau de voies structurantes sur lesquelles les trafics vont se densifier au fil du temps. À ce jour, sur l'intérieur de l'île, les routes sont la seule infrastructure permettant le transport des voyageurs et des marchandises.

Aussi, si l'on tient compte des effets du développement de ce réseau routier sur l'urbanisation, une certaine dichotomie peut être observée. Le réseau littoral représente l'axe majeur du transit régional, mais également de liaison infracommunale, car les quartiers des Hauts se sont pas reliés entre eux en raison de la géomorphologie de l'île (relief pentu et présence de nombreuses ravines infranchissables). Par conséquent, l'urbanisation s'est déployée en priorité sur les zones littorales. L'intérieur de l'île, quant à lui, ne s'est pas urbanisé au même rythme.

Dans l'histoire de La Réunion, nombreuses étaient les questions portant sur les communications entre Saint-Denis et La Possession. Plusieurs opérations vont être successivement menées pour tenter de relier ces deux secteurs. C'est notamment le cas autour des années 1690, où il est constaté que la population réunionnaise se localise principalement de Saint-Paul à La Possession d'une part, et de Saint-Denis à Sainte-Suzanne d'autre part. Cependant, entre ces deux zones, un obstacle majeur se pose, illustration même de la géomorphologie spécifique à La Réunion : la Montagne. L'idée qui va germer est de relier ces deux secteurs par un chemin littoral.

[36] La Réunion, Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer, 1995.

[37] Article « L'incroyable histoire de la route du Littoral », Source : <http://7lameslamer.net/>.



Si à l'époque, les tentatives [système Vaubou-lon³⁸] n'aboutissent pas, une trentaine d'années plus tard, la Compagnie des Indes va insister fortement pour réitérer l'expérience, afin de faire un chemin par le bord de mer avec « une voie suffisante pour que hommes, chevaux et bêtes de somme puissent y passer ». Mais, malgré les différentes améliorations de cet accès, au 19^e siècle, il va rapidement être considéré comme « absolument anachronique si l'on songe que le pays se trouvait alors en pleine expansion économique, que les échanges intérieurs et extérieurs y prenaient un développement considérable ». C'est dans ce contexte, que d'autres initiatives vont être mises en œuvre, telles que celle envisagée en 1858 par Hubert-Delisle, premier gouverneur créole de La Réunion, qui est de construire une voie moitié en tunnels, moitié à ciel ouvert. Un premier tunnel va voir le jour, mais, l'opération s'avère lente et coûteuse. Une société privée décide d'utiliser ce premier tunnel et d'ouvrir la route prévue, mais en y posant une voie ferrée qui sera destinée à un tramway à traction animale. « Cette entreprise était en liaison avec un éventuel aménagement du port de Saint-Paul par la construction de deux grandes jetées auxquelles devait aboutir la voie ferrée ; en sorte que, paradoxalement, Saint-Paul devenait le port de la région du Vent, Saint-Pierre devant rester celui de la côté sous le Vent³⁷ ». Le projet sera également abandonné.

C'est à l'issue de la guerre de 1870, au cours de laquelle la colonie a dû faire face à une crise terrible, qu'un nouveau souffle est souhaité afin de relancer son économie, notamment par de grands projets de construction de ports et d'un grand tunnel du chemin de fer à vapeur. Dans l'attente de leur émergence, on observe que la communication entre Saint-Denis et Saint-Paul reste déplorable. De grands travaux sont alors entrepris avec l'idée de construire un chemin de cavalier, en corniche sans tunnel (autre que le premier tronçon) et sans tranchées verticales:

c'est ainsi qu'en 1873, la « route Laugier » voit le jour [en 1876, près de 200 personnes vont y circuler par jour]. Au cours des années qui vont suivre, cette route va être abandonnée au profit d'un grand tunnel du chemin de fer, puis fera l'objet d'une réfection provisoire pour servir de chemin de chantier aux travaux de la nouvelle route littorale.

C'est ainsi qu'en 1963, une nouvelle route est livrée : la Route du Littoral, appelée populairement Route en Corniche, et qui relie la commune de La Possession à celle de Saint-Denis. Cette nouvelle route va devenir emblématique tant dans le paysage réunionnais que dans la vie des Réunionnais, car elle va contribuer au développement urbain et économique. Mais, sous le poids du développement économique de l'île, et face aux besoins croissants de la population, ces efforts de rattrapage et de modernisation tant au niveau des infrastructures que des équipements vont devoir se poursuivre sur l'île. Près d'une décennie après la départementalisation, ce sont plus de 200 km de voiries qui ont été réalisées et bitumées sur l'ensemble du territoire réunionnais. Cela a permis par conséquent de développer les liaisons entre la bande littorale et les hauts de l'île, en facilitant ainsi le désenclavement de certains écarts.

Pour renforcer la liaison entre le Nord et l'Ouest, sur lesquels se sont instaurés au gré des années les pôles économiques principaux de l'île, la Route en Corniche a été élargie entre 1973 et 1976, en deux fois deux voies et a été davantage éloignée de la falaise, pour la protéger des risques d'éboulis. Le réseau routier progresse ainsi : on compte en 1973, 1 065 km de voies nationales et départementales. Cette augmentation du linéaire routier se poursuit notamment dans les années 1990, avec le doublement de la Route Nationale 2 entre Saint-Denis et Saint-Benoit en 1994, ou également le tracé littoral entre Saint-Leu et Saint-Louis.

[38]Création d'un soubassement pour le chemin projeté au pied des falaises, avec des blocs de rochers épars sur les crêtes.[]

Le développement des infrastructures routières & de la voiture individuelle

Une seconde infrastructure routière d'envergure pour le développement économique de l'île va voir le jour dans le paysage Sud-Ouest réunionnais : la Route des Tamarins. Amorcé dans



Photos d'archives de la Route du Littoral dans les années 60
(Source : <http://www.reunionnaisdumonde.com/spip.php?article8179>)

les années 80, puis inauguré en juin 2009, ce nouvel axe routier a pour objectif de mettre fin à la saturation observée sur la Route Nationale 1, qui impacte fortement les liaisons entre le Nord

et le Sud de l'île. À l'instar de la Route du Littoral, la Route des Tamarins est devenue un axe emblématique, notamment pour les côtes Ouest et Sud de l'île, sur lesquelles elle a entraîné une nouvelle mutation urbaine. Les écarts, tels que Saint-Gilles-les-Hauts, l'Éperon, ou encore Plateau Caillou désormais accessibles plus facilement, voit une progression rapide de leur urbanisation et impactant fortement leurs terres.

De nombreux facteurs, se corrélant, peuvent expliquer l'augmentation des besoins de déplacements. Il s'agit essentiellement de facteurs démographiques : l'accroissement de la population réunionnaise et le desserrement des ménages qui accompagnent l'urbanisation de l'île, et par conséquent la desserte du territoire. Après l'adoption de son statut de département, des investissements importants sont débloqués pour la modernisation et le développement des infrastructures et des équipements, engageant de fait un processus d'urbanisation de l'île. La Réunion voit effectivement sa population augmenter avec un taux annuel de croissance de 6,14%. Le phénomène d'exode rural qui s'amorce à partir de 1950, renforce l'urbanisation de l'île apparue avec la départementalisation. Les villes réunionnaises attirent les populations en quête d'un emploi, de meilleures conditions de vie, mais aussi pour l'image de réussite qu'elles renvoient. Si les principales agglomérations connaissent un essor rapide, des villes comme Saint-Benoît et Saint-Paul, désignées comme sous-préfectures, commencent à connaître un développement urbain. On compte désormais cinq nouvelles centralités : Saint-Louis, Saint-Joseph, Le Tampon, Saint-Benoît et Saint-André. Dans ce contexte, les premiers efforts sont portés sur les infrastructures routières pour faciliter les déplacements des hommes et des marchandises : « seul un bon réseau routier peut faciliter les échanges normaux entre les hommes. C'est cette idée qui a inspiré les programmes routiers Outre-mer ³⁹ ».

L'île va ainsi poursuivre son urbanisation. Après avoir connu une densification et une structuration des villes principales, le développement urbain s'étend aux mi-pentes et aux espaces

[39] 60 ans de culture urbaine – Société immobilière du Département de La Réunion, Bernard LEVENEUR, 2009.



plus ruraux, redevenus attractifs. Avec la création et le renforcement d'infrastructures routières [élargissement de la Route en Corniche, réalisation d'un tracé littoral entre Saint-Leu et Saint-Louis, dédoublement de chaussées entre Saint-Denis et Saint-Benoît...] et la généralisation des véhicules permettant un éloignement possible entre le domicile et le lieu de travail, les nouvelles constructions s'essaient dans le paysage.

En effet, les distances domicile-travail continuent de s'étendre et le parc automobile réunionnais va connaître des pics importants. Un rattrapage du taux d'équipement automobile des ménages par rapport à la métropole est observé, avec notamment une généralisation des véhicules personnels. Leur nombre a effectivement explosé en 70 ans. En effet, 11 936 véhicules étaient comptabilisés en 1946. Près d'une quarantaine d'années plus tard, ce chiffre a été multiplié par 60. En 1982, 74 300 étaient recensés. Le nombre de véhicules personnes n'a cessé de croître depuis cette date, atteignant les 167 000 véhicules personnels en 1992. En 2016, il a été évalué près de 440 807 véhicules personnels en circulation sur les routes réunionnaises.

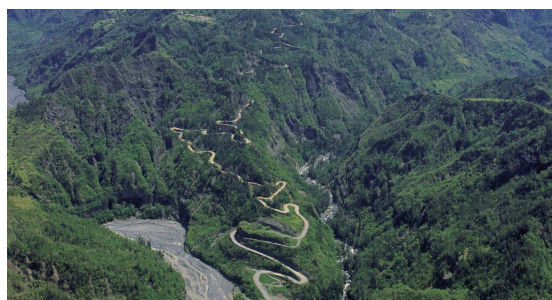
Cet étalement urbain et l'expansion économique qui l'accompagne, vont conduire à une saturation du réseau routier et aux problématiques grandissantes de congestion routière observée notamment aux heures de pointes.

2. UN RESEAU ROUTIER SINGULIER

Si l'on considère le réseau routier réunionnais dans son ensemble, il en ressort un certain aspect atypique de son armature, en lien avec le milieu naturel dans lequel elle s'insère. En effet, avec un territoire marqué par de fortes déclivités, les principaux axes routiers se situent sur la partie littorale de l'île, là où la topographie est la moins accidentée. Cependant, avec la présence de nombreuses ravines découpant le paysage réunionnais, les ingénieurs doivent faire preuve d'ingéniosité face à ces défis nécessitant de mettre en œuvre des structures routières spécifiques. C'est la raison pour laquelle on contemple de nombreux ouvrages d'art, à l'image de ceux de la Route des Tamarins [tunnels, viaducs,...]



Ouvrage d'art inséré dans le milieu naturel (Exemple du viaduc de la Ravine de Trois-Bassins sur la Route des Tamarins)



Route de Cilaos - Crédit photo IRT - Serge Gélabert



Bus traversant le tunnel de Cilaos

Le développement des infrastructures routières & de la voiture individuelle

Le relief étant une condition obligatoire au développement du réseau routier réunionnais, on observe sur la partie urbanisée des mi-pentes, où le tissu urbain se caractérise essentiellement par de l'habitat individuel en quasi continu, des routes à flan de pentes. Ces dernières suivant les dénivelés naturels, sont obligées d'infléchir leurs parcours à chaque passage de ravines. Ces routes bitumineuses sont relativement bien entretenues et sont pour une grande majorité d'entre elles encadrées par des caniveaux ou des fossés pour permettre l'écoulement des eaux pluviales. Toutefois, si ces routes à flan de pentes sont dimensionnées pour permettre le croisement de deux véhicules, il apparaît que des espaces réservés à la circulation piétonne sont quasi inexistants.



Exemple de routes à flan de falaise - Route de Cilaos

Si le développement de l'armature routière est fortement dépendant de la topologie de l'île, d'autres particularités liées au caractère insulaire et climatique de La Réunion entrent en jeu : il s'agit des nombreux aléas et risques naturels recensés sur le territoire. En effet, ces derniers peuvent à tout moment entraver la circulation sur le réseau routier. Car, les sols réunionnais sont très sensibles à l'érosion avec des reliefs escarpés et des pentes fortes. À ceci s'ajoute le fait que l'île est marquée par une période de précipitations très abondantes et intenses durant l'été austral et une saison cyclonique (de novembre à avril), qui combinées peuvent provoquer régulièrement sur les sols gorgés d'eau des débordements de rivières, ravines et fossés, des glissements de terrain et des éboulements. Aussi, lors de ces épisodes climatiques, une bonne partie du réseau routier peut se retrouver fragilisée, voire dans l'absolu être impraticable [fermeture des routes].

L'exemple le plus parlant pour de nombreux Réunionnais, est celui de la Route du Littoral, qui peut être soumise à des basculements de chaussées, notamment dans le cadre d'éboulements, de fortes houles et d'intempéries. Ainsi, lors des basculements de chaussées, la voie de circulation la plus proche de la falaise (sens La Possession - Saint-Denis) est alors neutralisée (pour pallier entre autre à d'éventuels risques d'éboulements lors d'épisodes pluvieux). La répartition de la circulation se faisant sur la deux fois deux voies proche de la mer (sens Saint-Denis - La Possession), avec une alternance de circulation qui s'opère entre une voie rétrécie [appelée populairement « canal bichique ⁴⁰ »] et une voie légèrement élargie [1 voie et demie]. La condition sine qua none pour le déclenchement de ce basculement est l'observation de précipitations supérieures à 30 mm de pluies en 1 heure. La durée de ce basculement est fixée à 24 heures [au minimum]. Outre ces épisodes de basculements, la Route du Littoral peut également être

[40] En référence à la nasse de forme conique utilisée pour piéger les bichiques à l'embouchure des rivières.



impactée par une fermeture totale. Ce fut le cas notamment en 2006 lors d'un éboulement d'un pan entier de falaise dans lequel 2 personnes décédèrent. Cet épisode tragique a eu pour conséquence la fermeture totale de la Route du Littoral pendant plusieurs mois, entraînant ainsi une paralysie de la circulation entre le nord et l'ouest de l'île.



Congestion routière à La Réunion

Les épisodes de basculement sur cet axe structurant sont ainsi fréquents, au gré des conditions climatiques et autres impondérables (éboulis, travaux de sécurisation...). Leurs impacts ne sont pas moindres, car la Route du Littoral étant l'axe principal reliant l'Ouest et le Nord, où se localisent les principaux bassins d'emplois de l'île, des embouteillages et une saturation du réseau routier sont systématiquement observés. Cet axe majeur est surveillé quotidiennement par les équipes du Centre Régional de Gestion des Trafics (CRGT), rattaché à la Direction Régionale des Routes.

Un autre axe routier subissant également des fermetures lors de périodes de fortes pluies et également d'éboulis, est la Route de Cilaos. Les impacts sont également conséquents, car en l'absence d'autres accès, la commune se retrouve alors paralysée et isolée.

Ainsi, avec l'augmentation constante du taux d'équipement des ménages permettant une dissociation géographique entre les pôles d'emplois et les quartiers résidentiels, à laquelle s'ajoute la faible attraction pour les transports collectifs, on observe que le système de mobilité réunionnais a atteint ses limites. En effet, les trois types de trafics (transit, échange et local),

se mélangeant sur le réseau routier, conduisent à amoindrir la capacité d'accueil des infrastructures actuelles et pénalisent par conséquent les trafics (en agglomération, inter quartiers, etc.). Aussi, en l'absence d'infrastructures routières supportant des modes de transports autres que l'automobile, le moindre incident de quelque nature qu'il soit (humain ou naturel) peut entraver complètement le réseau routier, tel qu'il est aujourd'hui. Ce qui a pour conséquences indéniables d'entraîner des fermetures de voies et des embouteillages (parfois conséquents). De plus, lors d'épisodes pluvieux intenses certains radiers peuvent être submergés, contraignant un peu plus la circulation.

Le regard qui peut être posé sur ces problématiques met en avant la nécessité d'apporter une nouvelle donne au réseau routier. Ceci en tenant compte :

- ▶ D'une part de la morphologie de l'île par la réalisation d'infrastructures routières adaptées, avec notamment la création d'ouvrages d'arts permettant le franchissement sécurisé des ravines,
- ▶ Et d'autre part de l'accroissement des modes mécanisés (82% des déplacements domicile-travail) et de leur principal impact (congestion routière), par la promotion de pratiques alternatives d'éco-mobilité (vélo, marche, transports en commun...).

En ce sens, l'idée principale est de maîtriser la dépendance à l'automobile, telle qu'elle est aujourd'hui à La Réunion, en repensant les façons et les moyens disponibles de se déplacer et de se mouvoir sur le territoire, ce quel que soit l'échelle : intra-muros et extra-muros. Il s'agirait par exemple, de remanier l'aménagement urbain et le développement des transports, d'accompagner le développement des transports collectifs, d'adapter le transport de marchandises à la ville, d'encourager les modes actifs (vélo, marche), de mettre en place des politiques de stationnement plus contraignantes, etc., à laquelle les schémas d'aménagements régionaux (SAR, SRIT,...) ou les documents locaux (SCOT, PDU, PLU,...) et la PRI doivent répondre.

Le développement des infrastructures routières & de la voiture individuelle

IV. LES GRANDS PROJETS ROUTIERS, LE TRAFIC ET LES USAGES AUTOMOBILES

Afin d'optimiser durablement les flux de déplacement, de grands projets routiers sont en cours. Ces projets structurants sont nécessaires pour le développement du réseau routier régional afin de lutter efficacement contre le tout-automobile. La Région Réunion a mis en œuvre son schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT) en 2015 afin de définir les lignes directrices d'un aménagement concerté en faveur des transports sur l'île.

Le SRIT a notamment pour objectif de hiérarchiser le réseau routier existant afin de développer une offre en transport en commun performante. Les bus actuels sont dépendants des embouteillages, ce qui ne permet pas de rendre ce mode de transport performant et compétitif vis-à-vis de la voiture individuelle. Les projets suivants sont menés par la collectivité régionale et les EPCI pour répondre au mieux aux problématiques futures dans le domaine des déplacements :

- ▶ La Nouvelle route du Littoral (NRL) entre La Possession et Saint-Denis ;
- ▶ La Nouvelle entrée Ouest de Saint Denis (NEO) intégrant la requalification urbaine de la RN1 au barchois (sous maîtrise d'ouvrage de la commune de Saint-Denis) ;
- ▶ L'élargissement du pont de la rivière Saint-Denis, maillon de liaison entre la N.E.O et la N.R.L ;
- ▶ La fluidification des points d'échanges de la RN6 (boulevard Sud de Saint-Denis) ;
- ▶ La fluidification des RN1 et 2 ;
- ▶ Le nouveau pont de la Rivière des Galets ;
- ▶ Le pont de l'étang de Saint-Paul ;
- ▶ Les déviations d'agglomération :
 - Contournement et entrée Ouest de Saint-Joseph ;
 - Contournement Nord-Est de Saint-Pierre à 2*2 voies ;
 - Contournement du Tampon, en lien avec les travaux sur le col de Bellevue envisagés à long terme ;

- Contournement Ouest de Saint-André, envisagé à long terme ;
- Déviation haute de Saint-Benoit en lien avec la RN3
- ▶ La Voie de Vélo Régionale (VVR) ;
- ▶ La réalisation de TCSP ;
- ▶ Le réseau régionale de transport guidé ;
- ▶ Les pôles d'échanges multimodaux ;
- ▶ Les transports par câble ;
- ▶ La voie lente du Bernica affectée aux transports en commun ;
- ▶ La route des géraniums : Malgré une forte mobilisation du public, des oppositions au projet ont été constatées. Le débat public a donc été stoppé et un réexamen du projet est prévu par la Région à moyen-long terme.
- ▶ La route des Hauts de l'Est ;
- ▶ La nouvelle liaison D2 D4 ;
- ▶ La prolongation de la RD 400.

Les attentes de la population vis-à-vis de ces projets sont importantes. En effet, ils constitueront une évolution indispensable par rapport à la situation actuelle, tant au niveau des trafics que des pratiques de mobilité, mais également au regard de la vulnérabilité de certains réseaux existants. Ainsi, dans l'optique d'un développement équilibré et performant des transports à l'horizon 2030, les grands projets routiers menés par la collectivité régionale se révèlent primordiaux.

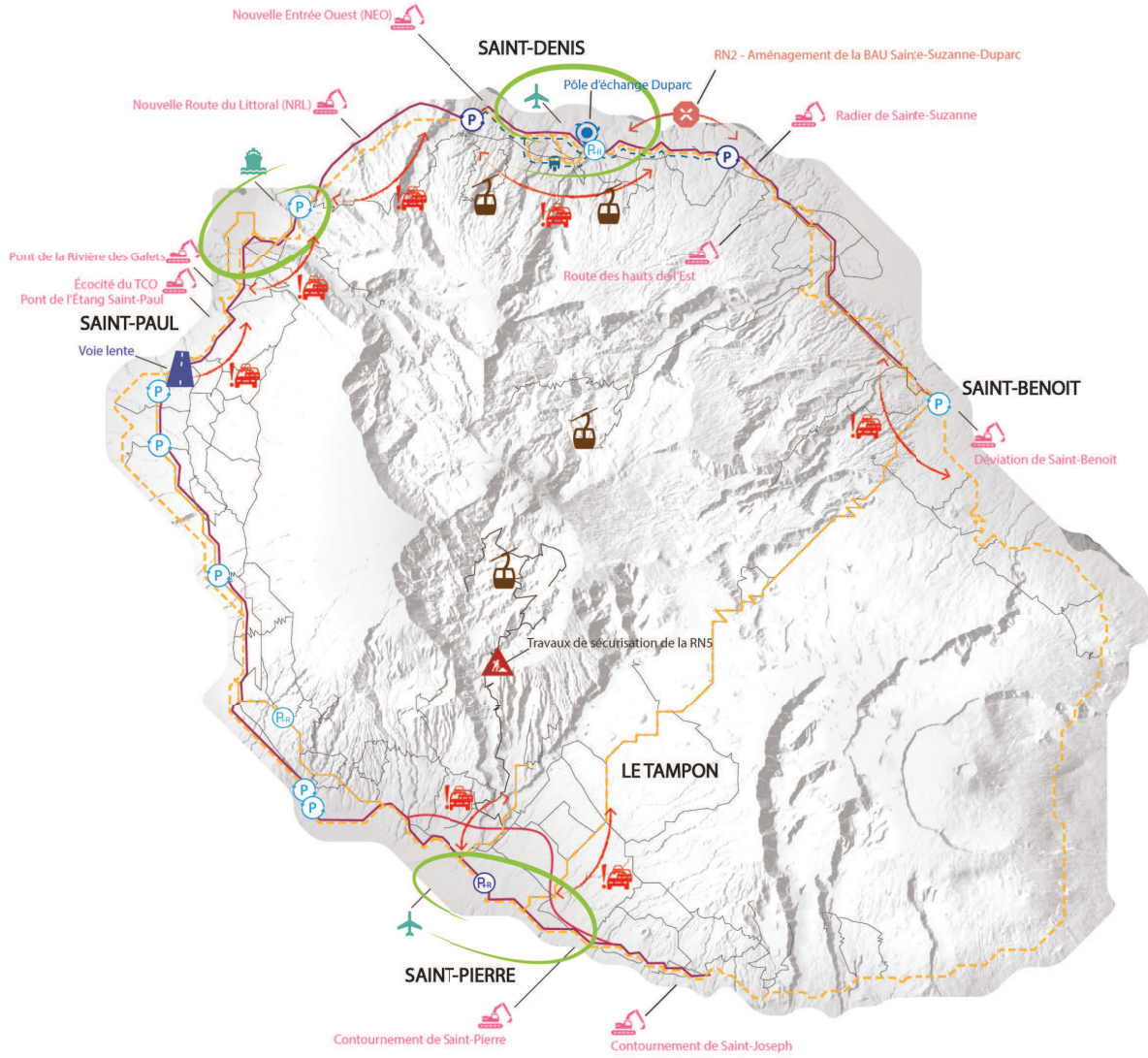


Grands chantiers - Nouvelle Route du Littoral



CARTE DE SYNTHÈSE

Réseau routier, zones de congestion et grands projets à La Réunion



LÉGENDE

- | | | | |
|---------------------------------|---|-----------------------------------|-------------------------------|
| Réseau de bus inter-urbain | Importantes zones d'activités économiques | Zones de congestion | Aire de covoiturage réalisée |
| Voirie principale | Aéroports | Projets structurants et chantiers | Aire de covoiturage en projet |
| RRTG - Tracé de référence | Ports | Travaux de sécurisation | Parking-relais réalisé |
| RRTG - Variante tracé mi-pentes | Téléphérique | Aménagement de la BAU | Parking-relais en projet |
| Tracé du monorail | | | Pôle d'échange |
| | | | Voie lente |

Sources: IGN | AGORAH | Région Réunion
 Réalisation: Février 2018



Les grands projets routiers

le trafic et les usages automobiles

En effet, la carte ci-avant représente schématiquement l'offre régionale de déplacement au regard du réseau routier, des zones de congestion et des grands projets. Ainsi, sept grandes zones de congestion routière sont identifiées sur différents secteurs de l'île. En effet, elles se concentrent sur la partie Ouest-Nord entre Saint-Paul et Saint-Denis. La formation de ces zones de congestion routière est notamment liée à la présence des principales zones d'activités économiques du territoire. Dans la partie Sud également, deux zones de congestion routière sont identifiées entre l'Étang-Salé, Saint-Pierre et Le Tampon. La dernière zone de congestion routière se localise au niveau de la commune de Saint-Benoît, identifiée comme l'un des principaux bassins de vie de La Réunion.

En complément, trente-deux parking-relais et aires de covoiturage sont dénombrés sur les 2/3 de l'île, sur les secteurs Sud, Ouest et Nord. Les deux parkings-relais réalisés sont localisés à Duparc et à l'Éperon. A ce jour, les autres projets sont en cours de réalisation. Leur localisation a été déterminée en amont de ces zones de congestion afin de favoriser les pratiques de covoiturage ou le rabattement vers les réseaux de transports en commun. Aussi, plusieurs aires de covoiturage ont également été réalisées au niveau des échangeurs de la route des Tamarins.

Huit projets structurants ont ainsi été représentés sur la cartographie suivante, et se répartissent comme suit :

- ▶ Sur la partie Sud : le contournement de Saint-Pierre et celui de Saint-Joseph ;
- ▶ Sur la partie Ouest : le pont de la Rivière des Galets et celui de de l'Étang de Saint-Paul ;
- ▶ Sur la partie Ouest-Nord : la Nouvelle Entrée Ouest de Saint-Denis et la Nouvelle Route du Littoral ;
- ▶ Sur la partie Nord-Est : le radier de Sainte-Suzanne ;
- ▶ Sur la partie Est : la déviation de Saint-Benoît.

1. UN DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES MARQUE PAR UN ACCROISSEMENT DU TRAFIC

En 2017, le réseau routier de l'île se compose de :

- ▶ 393,3 kilomètres de Routes Nationales (RN), dont 143 kilomètres de 2x2 voies. On comptabilise près de 10 RN qui forment principalement une ceinture autour de la partie littorale, même si quelques-unes d'entre elles (RN5 dite Route de Cilaos et RN3 dite Route des Plaines) desservent l'intérieur de l'île ;
- ▶ 722 kilomètres de Routes Départementales (RD), dont 50% se localisent en zone de montagne. Elles desservent en priorité les mi-pentes vers les Hauts de l'île (exemples RD41 dite Route de La Montagne, RD48 dite Route de Salazie...);
- ▶ 2 345 kilomètres de Routes Communales (RC), complétant ce maillage routier.

Il est ainsi constaté que les Routes Nationales assurent non seulement le tour complet de l'île via une articulation en couronnement sur son pourtour, mais pénètrent également l'intérieur de l'île. En effet, elles assurent la traversée du Sud vers l'Est via les zones de plaines de l'île : la Plaine-des-Cafres et la Plaine-des-Palmistes, ainsi que la desserte de Cilaos. Toutefois, la présence de fortes pentes et de ravines contraignent les déplacements et imposent des parcours sinueux pour traverser les ravines, multipliant ainsi les virages en lacet.

Quant aux Routes Départementales, elles assurent principalement le rabattement sur le réseau national. Elles forment un maillage peu dense et du fait de la morphologie de l'île, sont davantage soumises aux risques naturels. En effet, elles sont sujettes à des éboulis ou aux inondations, notamment lorsqu'elles franchissent des radiers et des ravines. Ces voies sont donc plus susceptibles d'être fermées et interdites à la circulation lors d'épisodes pluvieux intenses.

Si l'on tient compte de l'évolution du trafic sur le réseau routier réunionnais, on observe qu'entre 2015 et 2016, la circulation a augmenté en moyenne de 1,6%. Sur certains tronçons de la Route des Tamarins, cette hausse atteint près de 4%. Le trafic a pu croître jusqu'à près de 5%



sur la RN1A dans le secteur de Boucan Canot. L'augmentation du nombre de véhicules en circulation sur les routes réunionnaises a pour conséquence aujourd'hui, la saturation du réseau routier réunionnais. En effet, les tronçons routiers les plus fréquentés tels que la RN2 à Sainte-Marie entre les échangeurs de Duparc et Gillot, et la RN1 de Saint-Paul entre Cambaie et Savannah, accueillent respectivement jusqu'à 90 000 et 82 000 véhicules par jour⁴¹.

Aussi, en s'intéressant aux déplacements domicile-travail, on constate qu'à La Réunion, 76% d'entre eux sont réalisés en voiture individuelle. Cela peut notamment s'expliquer par le fait que près de 72% des ménages réunionnais possèdent une voiture individuelle, contre près de 81% en moyenne en France. Effectivement, à La Réunion, près de 25 000 véhicules légers sont vendus chaque année et sont à près de 75% des véhicules neufs. De plus, le nombre de permis de conduire délivrés en 2012 dépasse les 17 000. Cela représente une augmentation de 6% par rapport à 2011.

En corrélation avec la faible part modale dans les transports en commun ainsi que la forte prédominance des déplacements en voiture particulière, le réseau routier réunionnais est aujourd'hui soumis à de fortes contraintes de congestion, particulièrement aux heures de pointes. En parallèle, on constate également un faible taux d'occupation des véhicules. En effet l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) réalisée en 2016 par le SMTR, a recensé un taux d'occupation du véhicule particulier de 1,1 personne par voiture. De plus, cette même enquête révèle que seuls 40% des réunionnais en âge de conduire possèdent une voiture contre 70% en métropole. Ce constat est ainsi important à considérer compte tenu de la forte marge de progression possible et de son impact futur sur les déplacements.

[41] TER, INSEE, 2014.

[42] Données EDGT 2016

L'ensemble de ces constats doit être pris en compte pour assurer une évolution davantage positive du réseau routier réunionnais, à travers notamment des actions qui permettront d'une part, de fluidifier les trafics actuels, et d'autre part, de (re)valoriser et d'améliorer la pratique de modes de déplacements collectifs et actifs.





2. LES GRANDS FLUX AUTOMOBILES

La carte représentée ici fait état des flux automobiles et du nombre de passages comptabilisés sur les routes nationales, inter et intra zones résidentielles en 2016. Ainsi, en tenant compte du trafic moyen journalier annuel (en véhicule/jour), on recense cinq classes de trafic :

- ▶ De 0 à 10 000 véhicules/jour ;
- ▶ De 10 000 à 30 000 véhicules/jour ;
- ▶ De 30 000 à 50 000 véhicules/jour ;
- ▶ De 50 000 à 70 000 véhicules/jour ;
- ▶ De 70 000 à 90 000 véhicules/jour.

La classe de trafic la plus faible, soit de 0 à 10 000 véhicules/jour est principalement relevée sur :

- ▶ La partie Sud-Est, au niveau des communes de Saint-Philippe à Sainte-Rose. Les trois points de comptage du trafic routier cumulent près de 13 290 véhicules sur cette zone ;
- ▶ La partie Sud, au niveau de Cilaos. Les deux points de comptage du trafic routier évaluent près de 5 350 véhicules circulant sur cette zone ;
- ▶ À l'intérieur de l'île, au niveau de la Plaine-des-Palmistes. Les deux points de comptage du trafic routier comptabilisent près de 13 370 véhicules sur cette zone. C'est une évolution de + 1,2% entre 2014-2015 qui est ainsi observée sur ce secteur.

Sur les portions de RN situées de Petite-Ile à Saint-Philippe, au Tampon et au niveau de Saint-Benoît, la classe de trafic est relativement moyenne puisqu'elle comptabilise de 10 000 à 30 000 véhicules/jour. Pour exemple, les points de comptage évaluent 28 690 véhicules à Petite-Ile, 26 847 véhicules à Saint-Joseph et 20 200 véhicules au Tampon. C'est d'ailleurs une évolution de + 1,2% qui est ainsi observée sur Saint-Benoit.

La classe de trafic la plus forte, soit de 70 000 à 90 000 véhicules/jour est identifiée sur trois portions de RN, se localisant sur :

- ▶ Saint-Pierre, où le point de comptage relève près de 72 310 véhicules circulant sur cette zone. C'est une évolution forte de + 8,2% qui est ainsi observée sur ce secteur entre 2014-2015.
- ▶ Saint-Paul, où les trois points de comptage évaluent sur cette zone près de 240 250 véhicules. Il est constaté respectivement sur ces trois points une évolution de +3,3%, de 1,6% et de +4,7% entre 2014-2015.
- ▶ Sainte-Marie, où le point de comptage fait état de près de 90 140 véhicules circulant sur cette zone. C'est une évolution relativement faible de + 0,4% qui est ainsi observée sur ce secteur entre 2014-2015.

C'est d'ailleurs sur ces trois portions que la carte de synthèse de l'offre régionale de transports localise les principales zones d'activités économiques.

En corrélation avec ces trois portions de RN, les deux autres classes de trafic plus élevées (de 30 000 à 70 000 véhicules/jour) sont donc essentiellement localisées sur les parties Ouest, Nord et Est de l'île. Ce sont sur ces secteurs, que la carte de synthèse a identifié 3 des 7 principales zones de congestion routière. En effet, la classe de trafic recensant de 50 000 à 70 000 véhicules/jour se distingue principalement sur trois portions :

- ▶ Sur la partie Ouest-Nord, du Port à Saint-Denis, avec jusqu'à 65 700 véhicules recensés par les points de comptage, soit une évolution de + 6,7% entre 2014-2015 ;
- ▶ Sur la partie Nord, de Saint-Denis à Sainte-Marie, avec jusqu'à 62 560 véhicules recensés par les points de comptage soit une évolution de + 0,8% entre 2014-2015 ;
- ▶ Sur la partie Nord-Est, de Sainte-Marie à Saint-André, avec jusqu'à 63 500 véhicules recensés par les points de comptage, soit une évolution de +2% entre 2014-2015. Elle atteint les + 8,1% au niveau de Saint-André, où près de 54 380 véhicules circulant sur cette zone ont été comptabilisés.

Les grands projets routiers

le trafic et les usages automobiles

Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

Les flux automobiles et le nombre de passages sont donc les plus élevés à proximité des principaux pôles économiques de l'île et les bassins d'emplois, et l'évolution ces dernières années de la circulation sur ces axes déjà saturés continue de croître.

Ainsi, de manière générale, on constate que le réseau routier réunionnais est marqué par un flux important de véhicules. En effet, ce sont plus de 70 000 voitures par jour qui circulent notamment entre Saint-Paul et Le Port, ou encore entre Sainte-Marie et Saint-Denis. Ce flux important de véhicules génère chaque jour de nombreux embouteillages aux heures de pointe entraînant une augmentation significative du temps de trajet. À titre d'exemple, le temps moyen d'un déplacement entre le littoral de la CINOR et celui du TCO en voiture individuelle est évalué à 49 minutes et plus de 84 minutes en transports en commun. **Ces dysfonctionnements du réseau viaire réunionnais sont essentiellement liés à la superposition des trois fonctions assurées :**

- ▶ **Liaison régionale,**
- ▶ **Liaisons interurbaines ,**
- ▶ **Liaisons inter-quartiers.**

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

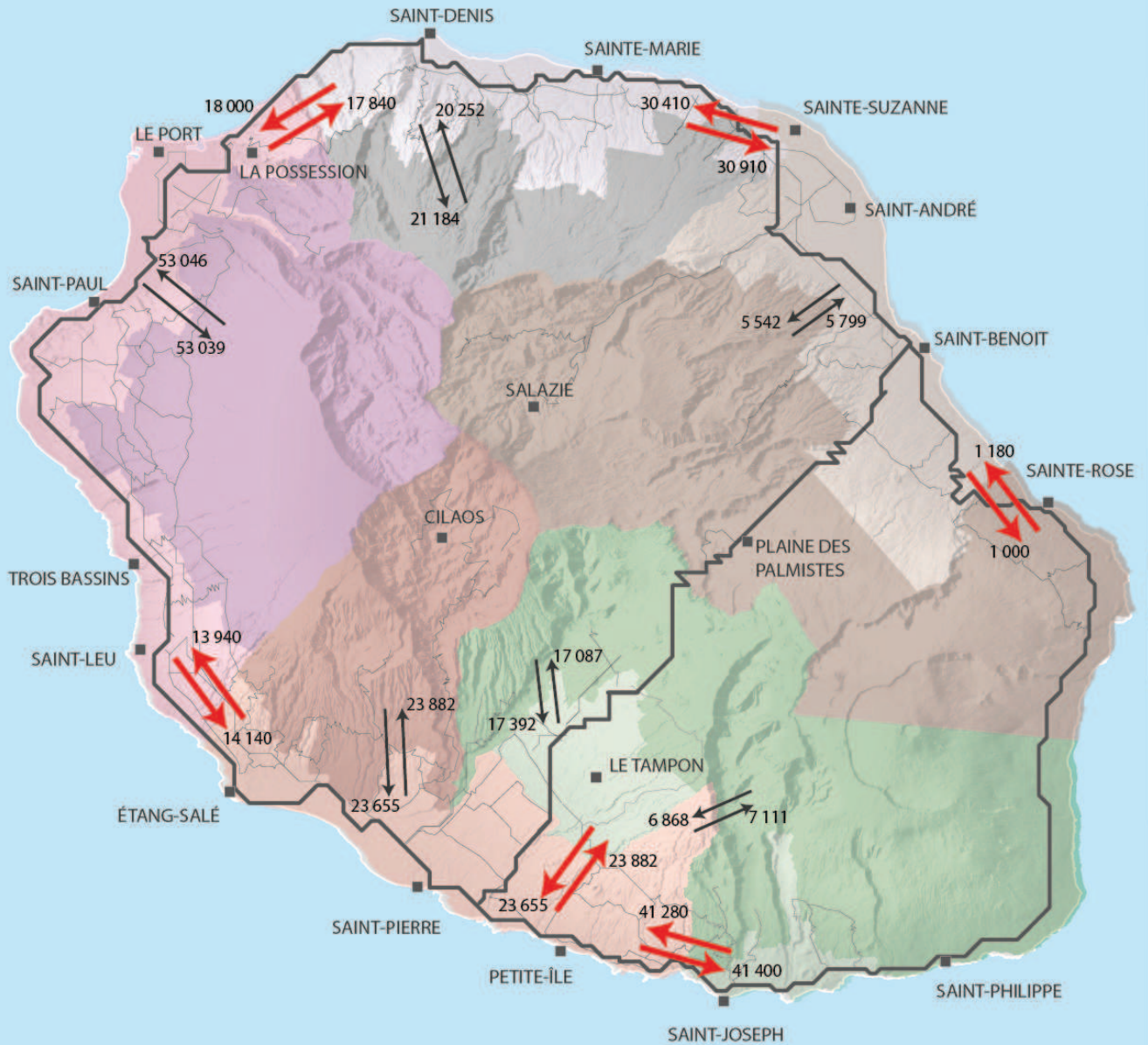
Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE



CARTOGRAPHIE DES FLUX AUTOMOBILES SELON LA ZONE DE RÉSIDENCE (D10)



LÉGENDE

Flux de déplacements entre zone de résidence (D10)	Découpage D10	Réseau routier
Flux automobile littoral	CIVIS littoral	Route principale
Flux automobile bas/haut ou haut/bas	CASUD les hauts	Route secondaire
	Saint-Joseph - Tampon	
	CIREST les hauts	
	CIVIS les hauts	
	TCO littoral	
	TCO les hauts	
	CINOR littoral	
	CINOR les hauts	
	Saint-André - Bras Panon - Saint-Benoît littoral	



En complément de la cartographie précédente modélisant le nombre de véhicules aux différents points de comptage, ces deux cartes font état des flux de déplacements entre les bassins de vie [cartographie 4] et inter quartiers [cartographies 3] selon les données issues de l'EDGT menée par le SMTR en 2016. Il est à préciser que les données obtenues lors de l'EDGT peuvent varier des comptages exhaustifs réalisés par la Région Réunion. En effet, l'enquête s'est concentrée pour chacune des personnes interrogées sur ses déplacements réalisés la veille, et non sur l'ensemble des déplacements pouvant être effectués sur une semaine.

Les cartographies ci-dessus mettent ainsi en évidence que les principaux déplacements concernent des liaisons interurbaines mais également inter-quartiers au sein d'un même bassin de vie, jusqu'à 547 646 estimés sur la CINOR littoral, ou entre le littoral et les m-pentes d'un même EPCI (106 035 déplacements pour le TCO). Confirmant ainsi l'hypothèse que les dysfonctionnements des réseaux viaires structurants sont essentiellement liés à la superposition des fonctions assurées et notamment liaison régionale, liaisons interurbaines mais également inter-quartiers.

Pour comprendre ces grands flux automobiles, il est pertinent de s'intéresser à leur répartition par plage horaire et en fonction des motifs de déplacement. L'EDGT menée en 2016 par le SMTR a permis de recenser et de quantifier les déplacements à l'échelle de l'île. Le graphique ci-dessous permet de visualiser les déplacements sur une journée, par motifs de déplacements et par heures. Cinq motifs de déplacements ont donc été considérés :

- ▶ Le travail ;
- ▶ Les études et l'école ;
- ▶ Les achats ;
- ▶ Les loisirs, visites et autres ;
- ▶ L'accompagnement.

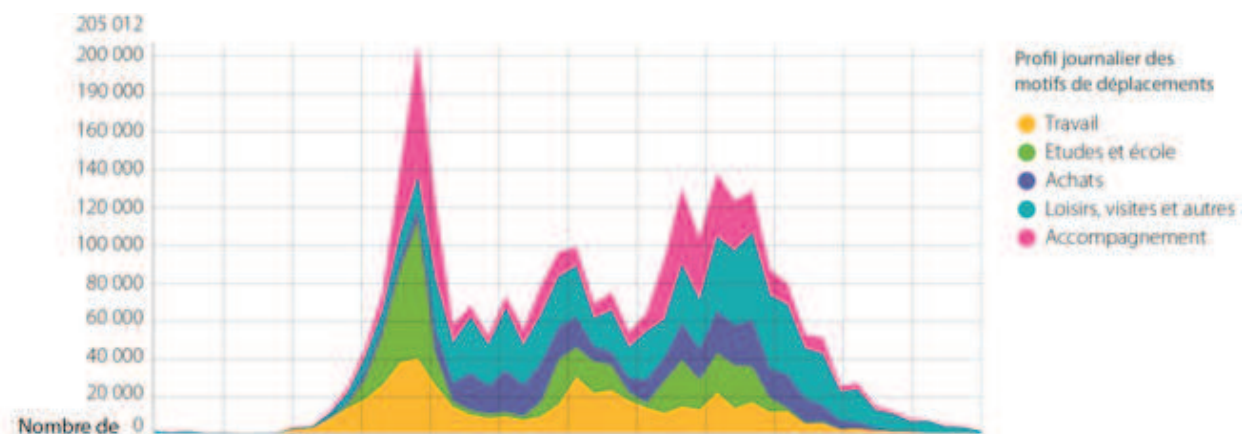


Figure 4 : Répartition des déplacements par motifs de déplacement et par heures, Exploitation Standard EDGT SMTR, CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016

Les grands projets routiers le trafic et les usages automobiles

On constate ainsi que 58% des déplacements s'effectuent aux heures de pointe, soit pour près de 2/3 d'entre eux le matin entre 6h00 et 8h00 et un peu moins du tiers restant le soir entre 16h00 et 18h00. En effet, il est estimé une sorte de compensation quant aux retours des déplacements effectués le matin, où près de 8% d'entre eux se répartissent autour de l'intervalle horaire comprise entre 12h00 à 14h00. Ces déplacements sont effectués majoritairement par le biais de la voiture individuelle. Lors de cette enquête, il a été mis en évidence que de nombreux déplacements ont été effectués via la marche à pied, un mode qui n'a jamais réellement pu être quantifié.

Par ailleurs, les données issues de l'enquête permettent de constater que 55% des déplacements sont des déplacements dits « contraints », effectués notamment pour le motif travail ou études. On constate également qu'à l'inverse 45% des déplacements sont des déplacements dits « non contraints ». **Toutefois, si les temps moyens de trajet sont relativement équivalents entre le motif travail (28 mn) et loisirs (30 mn), les distances parcourues ne le sont pas. En effet, la distance moyenne est de 11 km pour le travail, elle est de 6,5 km pour les loisirs, soit moitié moins.**

L'ensemble de ces déplacements n'est pas sans conséquence sur la qualité de l'air et sur l'impact en émission de CO₂. En effet selon l'OER⁴³, la qualité de l'air est directement impactée par les transports avec la moitié des émissions en CO₂ par personne (2,32 tCO₂/an) qui y sont liées. Pour confirmer ces propos, l'observatoire réunionnais de l'air (ORA) enregistre les seuils les plus hauts à proximité des axes routiers les plus fréquentés et des stations-services. **Le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle est donc une priorité afin de préserver une bonne qualité de l'air, et garantir les objectifs de la COP 21 / facteur**

4 de réduire à 1,5 tCO₂/an nos émissions de CO₂ par personne.

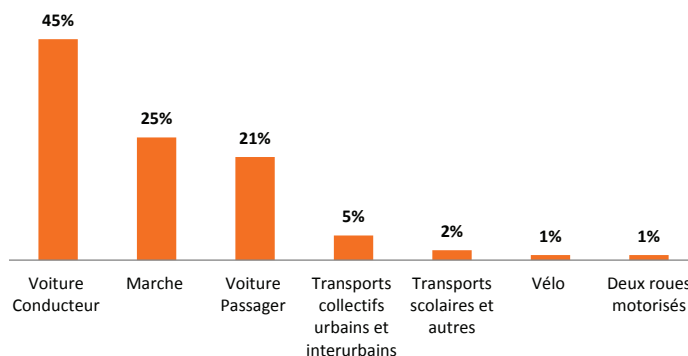


Figure 5 : Part modale des déplacements par mode de transports, Exploitation Standard EDGT SMTR CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016

3. LA PLACE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE A LA REUNION

La voiture individuelle s'est progressivement intégrée à la vie des Réunionnais. En effet, en 1946, on ne recensait que 5 voitures pour 1 000 habitants. 70 ans plus tard, en 2016, on estime que 40% des personnes en âge de conduire disposent d'un véhicule personnel. Cette augmentation fulgurante n'est pas sans conséquence sur les problématiques actuelles du réseau routier.

En s'appuyant sur l'EDGT, il est ainsi possible de quantifier les déplacements à La Réunion et de les qualifier, selon les modes de transports utilisés. Le graphique suivant présente donc la part modale relative à chaque mode de déplacements.

Ainsi, on peut retenir que 66% des déplacements sont effectués par le biais de la voiture individuelle. Ce chiffre prend en compte à la fois le conducteur et le passager de la voiture. La marche quant à elle, représente 25% des déplacements. Quant aux transports collectifs urbains et interurbains, ils représentent une part modale plutôt faible, de 5,2% (hors transports scolaires

[43] Observatoire Énergie Réunion



et autres]. Le vélo et les deux-roues motorisés affichent chacun une part modale de 1%.

Les résultats ici présentés confirment donc la prédominance de la voiture individuelle dans les pratiques de déplacements actuels des Réunionnais et ses effets sur la congestion routière. Des actions sont donc à entreprendre afin d'encourager le recours à des modes de transports plus actifs tels que la marche et le vélo, mais également de revaloriser les services liés aux transports en commun, afin d'augmenter sa part modale au détriment du mode mécanisé que représente la voiture individuelle.

de 3%. C'est sur le territoire de la CINOR où le linéaire de TCSP est le plus important, que ces modes collectifs sont les plus utilisés. Ils représentent 7% des déplacements domicile-travail. Sur les autres intercommunalités, cette part modale n'atteint pas les 5%, notamment sur la CASUD où elle est la plus faible [1%]. Par ailleurs, on remarque qu'à l'échelle de l'île, 15% des déplacements domicile-travail s'effectuent à pied et/ou en vélo. C'est ce que l'on appelle les modes actifs. À l'échelle des intercommunalités, la part modale de ces modes actifs dépasse les 15% pour trois d'entre elles : la CIREST, la CINOR et la CIVIS. C'est sur la CASUD qu'elle est plus faible : 11%.

Au regard de ces résultats, des actions spécifiques sont ainsi à mener par les collectivités afin d'encourager l'usage de modes de transports plus compétitifs par rapport à la voiture, tels que les modes collectifs et actifs, dans l'optique de réduire l'utilisation systématique de la voiture et adaptés au contexte et aux pratiques sur chacun des bassins de vie tant dans les documents de planification [politique de stationnement plus contraignante, développement des pistes cyclables et des stationnements vélos, PDU...] qu'à travers les projets d'aménagement [cheminements piétons, zones partagées, espaces piétons, locaux vélos dans les bâtiments collectifs...].

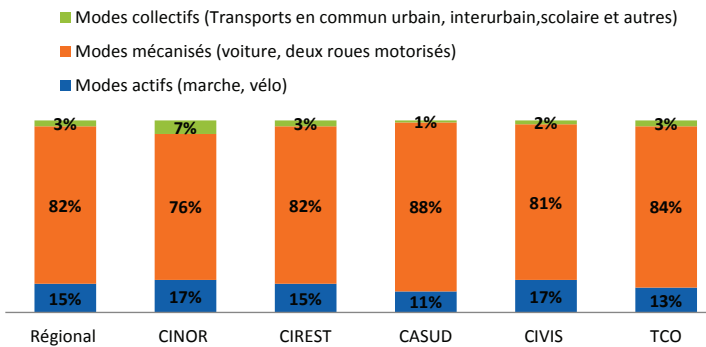


Figure 6 : Part modale des déplacements domicile-travail par mode de transport, Exploitation standard EDGT SMTR CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016

Les déplacements domicile-travail s'effectuent majoritairement par le biais de la voiture individuelle. Cela conforte les résultats de l'INSEE lors de ses périodes de recensement. On constate ainsi une prédominance forte de l'utilisation de la voiture pour se rendre au travail. En effet, ce constat est le même quel que soit l'échelle constatée, régionale ou intercommunale. À l'échelle de l'île, la part modale effectuée en mode mécanisé [voiture et deux-roues motorisés] représente 82% des déplacements domicile-travail. Au niveau des EPCI, cette part modale dépasse pour quatre d'entre eux, les 80% [CIREST, CASUD, CIVIS et TCO]. C'est d'ailleurs sur la CASUD que la part modale des déplacements domicile-travail effectuée en mode mécanisé est la plus forte : elle atteint les 88%.

Quant aux modes collectifs [transports en commun urbain, interurbain, scolaire et autres], ils représentent une part modale à l'échelle de l'île

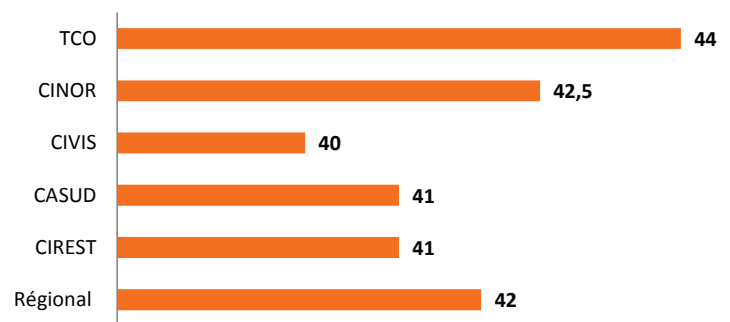


Figure 7 : Taux de motorisation des personnes en âge de conduire, Exploitations Standard EDGT SMTR CODRA-SCAN, RC2C, CEREMA 2016

Enfin, on remarque que le taux de motorisation des Réunionnais en âge de conduire est en moyenne de 40%. Ce chiffre est en deçà du taux moyen métropolitain et de l'image d'une population très motorisée. En effet, selon l'Enquête Nationale des Transports et Déplace-

Les grands projets routiers le trafic et les usages automobiles

ments [ENTD] réalisée conjointement en 2008 par le Ministère en charge des Transports et l'Insee, ce chiffre s'élève à 70% en métropole. **Une augmentation de l'équipement des ménages est donc envisageable dans les années à venir si les conditions économiques le permettent (amélioration du niveau de vie, aides financières à l'achat d'un véhicule, baisse du prix d'achat...) ou si les modes de transports actuellement utilisés ne conviennent pas.** Aussi, l'amélioration du réseau de transports collectifs et son efficacité constituent un réel enjeu pour éviter l'accroissement continu du nombre de véhicules en service sur nos routes.

À l'échelle des intercommunalités, on observe que ce taux de motorisation dépasse les 40% pour l'ensemble de ces derniers. En effet, c'est sur le territoire du TCO, que ce taux est le plus élevé. Il atteint les 44%. À contrario, sur le territoire de la CIVIS, ce taux de motorisation est plus faible (40%).

4. LES POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENTS

L'Enquête Déplacements Grand Territoire menée en 2016 par le SMTR a permis d'évaluer et de qualifier les déplacements sur le territoire. Selon les données de l'enquête, les motifs de déplacements sont détaillés en fonction du mode de déplacement utilisé dans le graphique suivant :

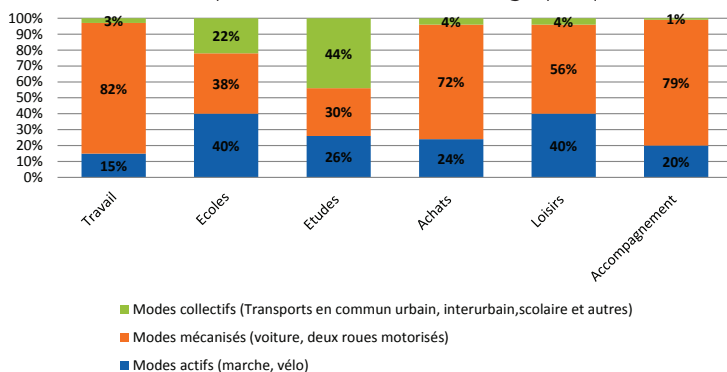


Figure 8 : Répartition des déplacements par motifs et par mode, EDGT 2016, AGORAH 2017

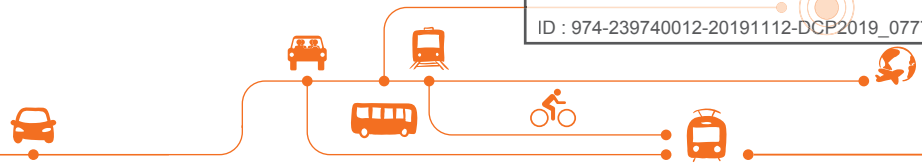
Le graphique ci-avant nous permet de visualiser et de comprendre les déplacements sur le territoire. En effet d'une manière générale on constate que mis à part le motif « école », la majeure partie des déplacements s'effectue de manière prépondérante en voiture. En effet, 82% des déplacements s'effectuent par le biais de mode mécanisé [voiture et deux-roues motorisés] pour le motif « travail ». A contrario, pour ce même motif, la part modale des déplacements en transport en commun est de 3% et de 15% pour les modes actifs [marche et vélo].

On constate également que la marche à pied et le vélo sont le second mode de déplacement après la voiture. Ils sont utilisés à près de 40% dans le cadre des écoles et des loisirs. Le recours à ce mode actif est plus faible quand il s'agit d'achats. Quant aux modes collectifs [transports en commun urbain, interurbain, scolaire et autres], ils sont principalement utilisés pour le motif « études ». En effet, ils constituent 44% de ces déplacements.

Ces chiffres dévoilés lors de cette enquête permettent de définir et de qualifier les principaux pôles générateurs de flux. Ils désignent «des lieux qui causent et façonnent la mobilité urbaine⁴⁴ ». Aussi, avoir une connaissance de ces pôles de destination est stratégique pour la planification du transport collectif urbain. Il est ainsi possible d'ajuster le service des transports collectifs, selon les volumes, les types d'usagers et les heures de déplacements les plus prisées.

Ainsi, s'intéresser au rôle des pôles générateurs de déplacements permet de voir l'influence et l'impact sur le trafic aux heures de pointe et d'identifier les besoins généraux en matière de transport. Par conséquent, toute nouvelle construction ou projet d'aménagement d'écoles, de centres commerciaux ou encore d'hôpitaux, doit prendre en considération cet impact sur les mobilités et notamment les transports collectifs et ainsi adapter l'offre pour répondre au mieux à la demande.

[44] Communication présentée au 44e congrès de l'Association québécoise du Transport et des Routes, Étude des générateurs de déplacement à l'aide de données de cartes à puces, Ecole polytechnique, département de mathématiques et de génie industriel, Montréal, avril 2009.



Ci-dessous, un recensement qualitatif non exhaustif des pôles générateurs de déplacements :

- ▶ Les Zones d'activités Économiques,
- ▶ Les Services Administratifs,
- ▶ Les Aéroports,
- ▶ Le Grand Port Maritime,
- ▶ Les Universités,
- ▶ Les Écoles Primaires et Maternelles,
- ▶ Les Collèges et Lycées,
- ▶ Les Centres Commerciaux,
- ▶ Les Centres Urbains,
- ▶ Les Activités de Loisirs,
- ▶ Les Espaces Naturels et Agricoles,
- ▶ Les Hôpitaux,
- ▶ Les Secteurs Résidentiels.

5.SYNTHESE DE LA MOTORISATION DES MENAGES ET DES CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS

La figure ci-contre nous permet d'avoir une vision quantitative du taux de motorisation des ménages à La Réunion. Loin de l'image d'un territoire fortement motorisé, on constate que seuls 41% des ménages disposent d'une voiture. A contrario, il est à souligner le fort taux d'équipement en vélos. En effet, 1 habitant sur 3 dispose d'un vélo.

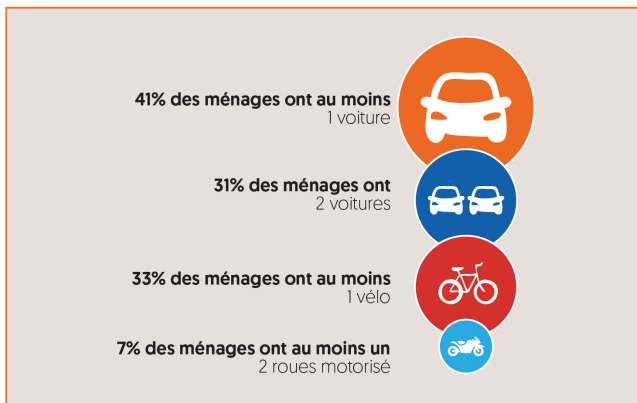


Figure 9 : Motorisation des ménages, Exploitation Standard EDGT, SMTR, 2016, AGORAH 2017

Les figures ci-dessous caractérisent les déplacements pour les hommes et pour les femmes. On constate ainsi que les hommes se déplacent plus longuement que les femmes avec une distance parcourue respective de 7,8 km pour les hommes contre 5,5 km pour les femmes. Ces disparités de déplacements sont également observées sur le temps parcouru avec 20 minutes pour les femmes contre 23 minutes pour les hommes. L'EDGT nous permet ainsi de constater des pratiques de déplacements différents entre les sexes. De manière générale, les hommes utilisent plus la voiture que les femmes avec un taux respectif de 68% contre 65%.

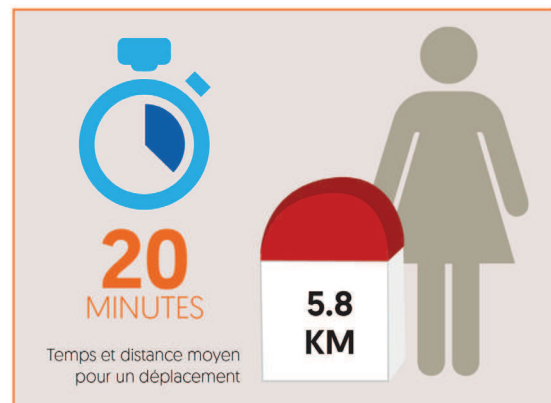
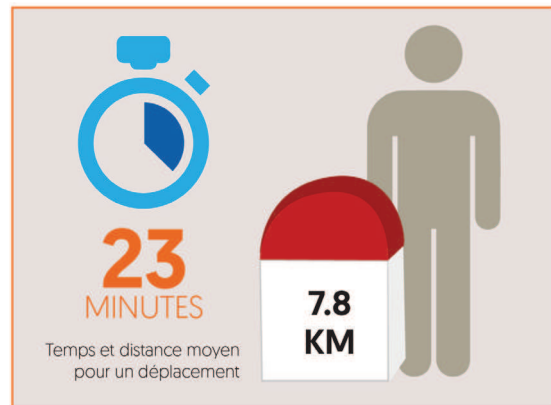


Figure 10 : Caractéristique des déplacements pour les hommes et pour les femmes, Exploitation Standard EDGT, SMTR, 2016, AGORAH 2017

V. LES TRANSPORTS EN COMMUN

A. LA DESSERTE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le maillage en transports en commun se répartit sur une longueur totale de 5 057 km et plus de 8 000 arrêts, représentant ainsi une bonne couverture des zones denses aux territoires les plus isolés. Il se compose de 6 réseaux :

- ▶ Du réseau régional, dénommé « Car Jaune » ;
- ▶ De cinq réseaux intercommunaux, dénommés : « Alternéo » pour la CIVIS, « Carsud » pour la CASUD, « Citalis » pour la CINOR, « Kar'Ouest » pour le TCO et « Estival » pour la CIREST.



	Citalis	Estival	CarSud	Alternéo	Kar'Ouest	Car Jaune	Total
Nombre de lignes	69	69	50	55	64	16	318
Longueur totale de ligne en km	763	420	1242	789	880	140	5057
Nombre d'arrêt	1500	535	1871	2470	1790	963	8306
Nombre de voyages en 2016	20,5 millions	1,7 millions	1,07 millions	10,2 millions	4,1 millions	5,6 millions	43,4 millions

Tableau 2 : Données globales des réseaux (Source : Restructuration des réseaux TC, CITEC, SMTR)

Au total, le réseau régional comptabilise près de 43,4 millions de voyages en 2016. Le réseau interurbain Car Jaune comptabilise 5,6 millions de voyages en 2016. Ce chiffre est en hausse de 14% par rapport à 2015 et pour l'année 2017 en hausse de 6% par rapport à 2016. Aussi, les premières tendances pour l'année 2018 confirment la progression du nombre de voyages sur le réseau. Toutefois, cette tendance observée devra être corrélée et redressée d'ici à la fin de l'année 2018 du fait de la mise en place de la billetterie légère sur le réseau Car Jaune.

S'agissant des réseaux urbains, c'est le réseau « Citalis » qui a effectué le plus grand nombre de voyages en 2016 : 20,5 millions. Le réseau « Carsud » a quant à lui réalisé autour d'1,07 mil-

lion de voyages. Parmi ces six réseaux, c'est le TCO qui détient le plus de lignes avec 63 lignes recensées. Mais c'est la CIVIS qui dispose d'un plus grand nombre de véhicules avec près de 141 véhicules recensés. En comparaison avec les autres EPCI, la CIREST affiche un relatif retard quant aux nombres d'arrêts et de véhicules sur son territoire. Effectivement, alors que les autres EPCI comptabilisent entre 1 500 à 2 400 arrêts, la CIREST en recense moins de la moitié, soit 535 arrêts. Concernant le nombre de véhicules, les quatre autres EPCI et le réseau régional dépassent la centaine de véhicules, contre 41 pour la CIREST. Ces différences s'expliquent notamment en raison des particularités et de la configuration de chaque bassin de vie (nombre d'habitants, densité moyenne, zone dense,



zone dispersée ou étalée, tache urbaine, topographie...) et donc des besoins différents en matière de mobilité exprimés.

Les réseaux de transports en commun sont plutôt bien développés sur l'île puisque l'on recense 318 lignes, 8306 arrêts pour une longueur de 5057 km de lignes. Cela correspond environ à 1,6 arrêt par kilomètre. Cependant, même avec un réseau aussi développé, la part modale des transports en commun reste faible avec 5,2%.

Cela est notamment dû à la faible fréquence des lignes, ne correspondant pas aux attentes des usagers. De plus la majeure partie des réseaux ne disposent pas de lignes de transports en commun en sites propre. Cela rend les réseaux de transports tributaires d'une congestion routière grandissante.

en transports en commun, parfois limitée à quelques services par jour sur des secteurs peu denses éloignés des centres urbains ;

- ▶ 4 : Lignes interurbaines : des itinéraires longs, avec un cadencement horaire ou bi-horaire qui assurent des liaisons entre les communes.

Le réseau Citalis est de loin le réseau le plus attractif du fait du fort cadencement de ses lignes et également la présence d'un TCSP optimisant le service proposé aux usagers. Ainsi, plus un réseau est performant et plus il est attractif pour les usagers. Cela permet ainsi de rendre concurrentiel ce mode de déplacement par rapport à la voiture individuelle et d'inciter les usagers à l'utilisation du réseau. A contrario, un réseau ne présentant pas d'infrastructures dédiées et un cadencement horaire faible, n'est pas attractif pour les usagers. Ces derniers priorisent ainsi le report modal sur la voiture individuelle.

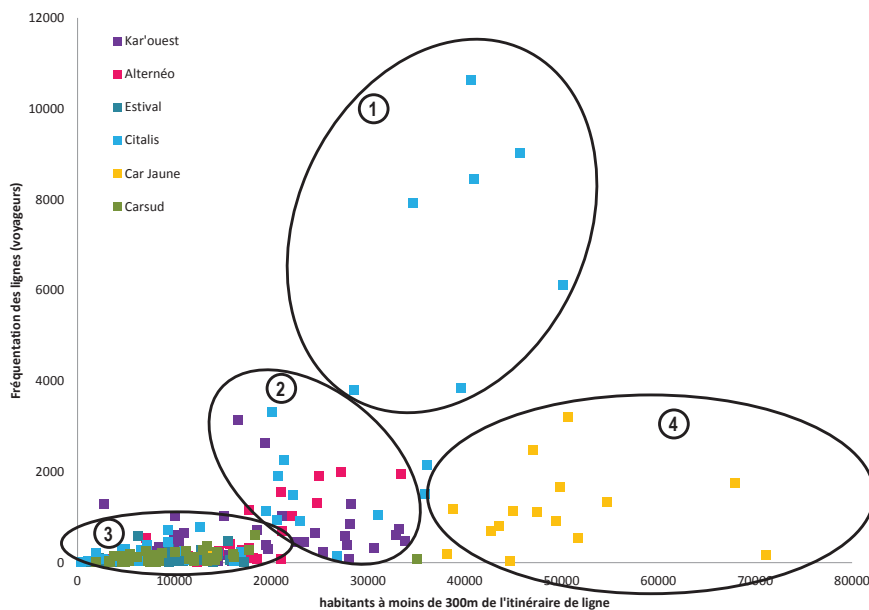


Figure 11 : Indice entre fréquentations et populations desservies par les lignes, Etude de restructuration des réseaux, CITEC, SMTR 2016

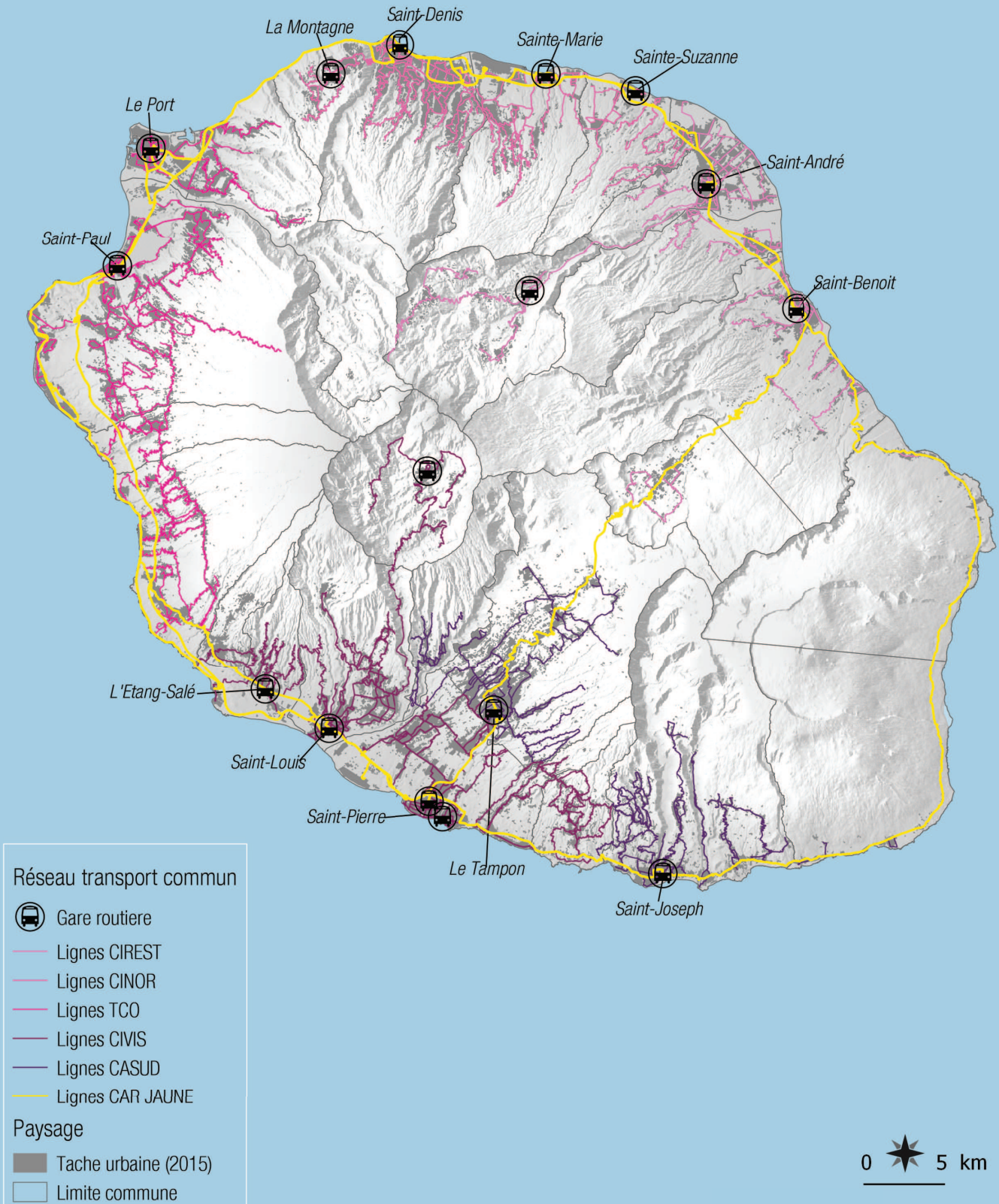
Quatre types de lignes sont identifiés sur le graphique ci-dessus :

- ▶ 1 : Lignes structurantes en ville : sur des secteurs denses, avec un niveau de service élevé et une fréquentation importante ;
- ▶ 2 : Lignes normales ou fortes en ville : des services plus ou moins cadencés sur des secteurs moyennement denses ;
- ▶ 3 : Lignes secondaires dédiées aux écarts et mi-pentes : une offre assurant une desserte

C'est ce que l'on peut observer sur le réseau Car Jaune dont les fréquences de desserte allant jusqu'à 1H30 / 2H00 avant la restructuration ne favorisait pas son attractivité.

Planification Régionale de l'Intermodalité

RESEAU TRANSPORT EN COMMUN





B. UN RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN QUI TEND À S'HARMONISER

Comme indiqué précédemment, l'île de La Réunion est desservie par six réseaux de transports en commun de manière homogène et organisés par six autorités organisatrices :

1. LE RESEAU CITALIS DE LA CINOR

À la fin des années 80 :

- ▶ A Saint-Denis, à la faveur d'un PTU érigé, le réseau de transports collectifs historique, RTD Réseau de Transport Dionysien est rebaptisé Saint-Denis Bus ;
- ▶ A Sainte-Marie aucun réseau n'existe, [ce jusqu'en 1998] ;
- ▶ A Sainte-Suzanne, le réseau Vanille est installé à la faveur d'une compétence assumée par le SIVOMR dont la commune est adhérente.

Le réseau "Saint Denis Bus" est alors exploité jusqu'en 1997 par CGEA (qui deviendra Veolia par la suite). La SODIPARC remporte son premier contrat de délégation pour l'exploitation du réseau le 1er avril 1997 pour une durée de 10 ans. Elle est aujourd'hui encore le principal acteur, exploitant de ce réseau de transport et mandataire du groupement d'entreprises délégataire.

En 1998, le réseau des Bus de Sainte-Marie est installé lors du regroupement des trois communes, et de la création de la CINOR. Ils continuent cependant de fonctionner de manière isolée jusqu'en 2000. Un réseau complet et cohérent à l'échelle des trois communes est alors créé sous le nom de CITALIS. Il s'agit du réseau en service aujourd'hui. Une hiérarchisation des lignes est mise en place, avec une identification par un code couleur :

- ▶ bleu pour les lignes structurantes ;
- ▶ rouge pour les lignes urbaines et interurbaines ;
- ▶ vert pour les lignes des écarts.

L'année 2000 voit aussi la livraison du site propre de la rue du Maréchal Leclerc qui va constituer la colonne vertébrale du nouveau réseau CITALIS. Lancée en 1995 sous Maîtrise d'ouvrage de la ville de St-Denis, la Maîtrise d'ouvrage du TCSP est transférée à la CINOR en 1998, simul-

tanément au transfert de la compétence transport urbain. La SODIPARC a été le mandataire de cette Maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du TCSP et de la rue Piétonne de Saint-Denis.

Le renouvellement de la Délégation de Service Public lancée en 1997 a eu lieu le 01/04/2007, elle est confiée pour 8 ans au GME GESNORD dont la SODIPARC est membre et mandataire.

La structure du réseau subit peu d'évolutions majeures mais continue à progresser au fil du temps par augmentation d'offres successives. Une évolution majeure intervient lors de la création de la ligne 31 en 2005 qui est une ligne interurbaine entre Sainte-Suzanne et Saint-Denis, puis de la ligne 32. Ces 2 lignes montent progressivement en puissance pour pallier à la stagnation en 2007 puis la réduction de l'offre interurbaine Car Jaune lors de la restructuration du réseau départemental en décembre 2014. Cette restructuration a demandé peu d'adaptation du réseau Citalis qui offrait déjà une couverture importante du territoire de la CINOR. Les principales limites observées aujourd'hui sont essentiellement liées aux offres proposées par certaines lignes.

Suite au renouvellement de la Délégation de Service Public en 2007, la DSP a été confié par la CINOR au GME TENOR dont la SODIPARC est le mandataire.

2. LE RESEAU ESTIVAL DE LA CIREST

Les 6 communes de l'actuelle CIREST étaient desservies par les Ti'car jaunes jusqu'en 2005.

À cette date, la Régie des Transport de l'Est devient l'autorité organisatrice des transports urbains d'un réseau unifié sous le nom de réseau ALIZE. Elle exploite directement environ 15% des lignes tandis que le reste est confié à des transporteurs privés par le biais de marchés publics. Les réseaux continuent à fonctionner

de manière isolée par commune.

La préfiguration du TCSP Estival est initiée en 2010 avec la création de la ligne 1. Il s'agit d'une ligne interurbaine qui relie Sainte-Suzanne (Quartier Français) à Saint-Benoît en passant par Saint-André et Bras-Panon.

La Régie des Transports de l'Est est supprimée le 1er février 2014 et l'exploitation du réseau est alors réalisée dans le cadre d'une Délégation de Service Public confiée à la SEM ESTIVAL. Le réseau change alors de nom et devient le réseau ESTIVAL, sans évolution majeure de l'offre.

La restructuration du réseau Car Jaune en décembre 2014 conduit le réseau ESTIVAL à réagir en renforçant son offre sur les trois corridors interurbains de son territoire que sont Saint-Benoît – La Plaine des Palmiste, Saint-Benoît – Sainte-Rose et Saint-Benoît – Saint-André.

Les principaux dysfonctionnements identifiés aujourd'hui concernent des lignes en forte saturation. En effet, l'urbanisation intense de certains quartiers n'est pas toujours suivie par une augmentation de l'offre sur les lignes qui les desservent.

3. LE RESEAU KAR'OUEST DU TCO

Le 1er périmètre des Transports urbains est mis en place sur la commune de Saint-Paul en 1987. Le réseau PASTEL est lancé en 1992 avec quatre lignes de transport collectif. Il est exploité par la SEMTO à partir de 1993.

Le réseau monte progressivement en puissance pour passer de 4 lignes en 1992 à plus de 20 lignes au début des années 2000 sur la commune de Saint-Paul.

Les autres communes sont desservies par différents réseaux :

- ▶ Le Port et La Possession sont desservis par le réseau Bus Fleuri exploité par la SEMITTEL ;
- ▶ Trois Bassin et Saint-Leu sont desservis par le réseau Ti'car Jaune du Département.

La création du Territoire de la Côte Ouest en 2002 s'accompagnera progressivement du regroupement de ces différents réseaux. Le réseau de transport collectif ainsi élargi prend

le nom d'Eolis (Transport Public de l'Ouest) en 2005.

La première Délégation de Service Public pour le réseau Eolis sur l'ensemble du TCO est lancée en 2007. Le réseau compte alors 54 lignes et transporte plus de 3 millions de voyageurs par an. Le réseau prend le nom de Kar'Ouest en 2009. Cette Délégation de Service Public a été renouvelée en 2016.

4. LE RESEAU ALTERNEO DE LA CIVIS

Dans les années 80-90, les communes de Saint-Pierre et Saint-Louis sont desservies par le réseau le Bus fleuri du SIVOMR. Ce réseau dessert aussi les communes du Port et de la Possession bien qu'il n'y ait aucune ligne qui relie les deux secteurs. Ce réseau est exploité par la SEMITTEL, créé en 1984.

Les communes de Petite-Île, Cilaos et L'Étang-Salé sont desservies par les Ti'Car Jaune du Département.

La création de la CIVIS en 2002 en tant que communauté intercommunale dotée de la compétence en transport urbain voit le regroupement sous le même nom de Bus Fleuri des réseaux de Petite-Île, Cilaos et L'Étang-Salé. Les réseaux eux-mêmes (lignes, points d'arrêts, horaires,...) sont peu modifiés et le réseau Bus Fleuri offre peu d'évolution par rapport à la situation précédente.

Ce n'est qu'au moment de la nouvelle Délégation de Service Public lancée en 2005 qu'une vraie réflexion intercommunale sur le réseau de transport conduit à la création de la ligne Littoral. Cette ligne intercommunale est le trait d'union du réseau et relie les communes de L'Étang-Salé, Saint-Louis et Saint-Pierre. Le réseau de Cilaos n'est pas intégré à cette DSP et continue de fonctionner de manière autonome.

Le réseau Bus Fleuri prend le nom d'Alternéo en 2009. Le réseau de Cilaos est intégré à la Délégation de Service Public du réseau Alternéo en janvier 2011, lors du renouvellement de cette dernière. Les Avirons rejoignent ensuite la CIVIS et le réseau de cette commune intègre le réseau Alternéo en décembre 2012.



La restructuration du réseau Car Jaune en décembre 2014 entraîne peu d'évolution du réseau Alternéo. La couverture du territoire par le réseau Alternéo est déjà importante et la suppression des arrêts Car Jaune pénalise peu les usagers. La ligne Littoral notamment, offre une desserte intercommunale proche de l'offre interurbaine des Car Jaune sur ce secteur.

5. LE RESEAU CARSUD DE LA CASUD

Le réseau CarSud est créé en 2010 à l'occasion de la création de la CASud et de la reprise de la compétence transport par l'agglomération.

L'Entre-Deux et Saint-Joseph étaient auparavant desservis par le Département avec les Ti'car Jaune. Le Tampon exploitait en régie les Ti'bus du Tampon.

Les transporteurs qui exploitaient les Ti'car jaune et les Ti'bus vont globalement exploiter le réseau CarSud pour la CASud :

- ▶ Les 18 lignes du Tampon sont exploitées par un marché public avec le groupement AZALEE (SEMITTEL, SETCOR, TGS, TMO, Balaya, Charles Express).
- ▶ Les 17 lignes de Saint-Joseph par une Délégation de Service Public attribuée au GIE EVOTRANS qui regroupent les transporteurs privés locaux.
- ▶ Les 4 lignes de l'Entre-Deux sont exploitées par le groupement CHOKA (SEMITTEL, TMO, Charles Express) dans le cadre d'un marché public avec la CASud.

6. LE RESEAU INTERURBAIN CAR JAUNE DU CONSEIL REGIONAL

Avec la loi de décentralisation de 1982, le Conseil Général de La Réunion devient autorité organisatrice des transports interurbains. Son intervention reste minimale et ce sont principalement les acteurs privés et les transporteurs qui assurent l'exploitation des transports en commun.

En 1988, le 1er réseau structurant public Alizé est créé. Il préfigure le réseau Car Jaune.

A partir de 1996, le Conseil Général crée le réseau Car Jaune et s'engage dans l'élaboration

du Plan Départemental des Transports pour la période 1996-2005.

Plusieurs communes n'ont pas encore érigé de Périmètre des Transports Urbains et le Conseil Général met alors en place des réseaux Car Jaune locaux pour pallier au manque de transports publics urbains. Ce sont les Ti'car Jaunes qui desservent ainsi de manière urbaine 11 communes de l'île.

Le réseau Car Jaune compte alors plus de 800 arrêts et dessert aussi bien les villes denses sur le littoral que les écarts et les hauts.

Le début des années 2000 voit la création des communautés intercommunales de la CINOR, de la CIVIS, du TCO et de la CIREST qui reprennent chacune la compétence en transport urbain sur leur territoire. Ce sont ainsi 20 communes sur les 24 de l'île qui intègrent des réseaux intercommunaux de transport urbain entre 2000 et 2005.

Le Conseil Général lance alors une nouvelle impulsion en 2012 avec un nouveau Plan Départemental des Transports. Le réseau Car Jaune est recentré sur sa vocation interurbaine et il se lance à la conquête d'une nouvelle clientèle en proposant de nouveaux tarifs, abonnements et services.

La restructuration en profondeur du réseau Car Jaune est lancée le 13 décembre 2014. Le 1er janvier 2017 et suite à la loi NOTRe portant nouvelle organisation territoriale de la République, la compétence « transport et mobilité » a été transférée au Conseil Régional qui assure ainsi la continuité du réseau interurbain.

Etude de restructuration des réseaux, CITEC SMTR 2016

C. UN RENOUVEAU POUR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Afin de développer l'offre en transports en commun et ainsi inciter les usagers à ce mode de déplacement alternatif et plus respectueux de l'environnement, de nombreux projets sont en cours ou à l'étude à l'instar de l'étude de restructuration des réseaux de transports en commun menée par le SMTR en 2016. Cette étude a pour objectifs de :

- ▶ Améliorer les correspondances, temps d'attente, temps de parcours ;
- ▶ Éliminer les cas où les lignes de 2 réseaux distincts font doublon et rendent un même service ;
- ▶ Faire apparaître une hiérarchisation plus forte et plus lisible des lignes au sein des réseaux et entre les réseaux ;
- ▶ Coordonner, entre les AOM, un calendrier de mise en œuvre des modifications sur les réseaux.

Ainsi, cette étude de restructuration des réseaux de transports en commun fait partie intégrante de la Planification Régionale de l'Intermodalité.

De plus, la Région Réunion au travers de son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports préconise de nombreuses actions afin d'augmenter la part modale des déplacements via les transports en commun.

1. LE STIR : SYSTEME DE TRANSPORTS INTELLIGENTS POUR LA REUNION

Le SMTR a pour mission de mettre en place un Système de Transport Intelligent pour La Réunion (STIR) incluant notamment un système d'aide à l'exploitation et l'information voyageur (SAEIV) et un système d'information multimodal et centralisateur de mobilité. Cela a pour but d'améliorer la mobilité des voyageurs réunionnais, résidents ou touristes, par le biais d'outils modernes fiables et performants. A ce jour, certaines AOM dont la Région ont voté leurs propres systèmes d'informations multimodale. En effet, la solution proposée par le SMTR ne fait pas l'unanimité auprès de ses membres. Les études se poursuivront pour trouver un système

performant et la solution la plus adéquate à moindre coût.

2. LE RESEAU REGIONAL DE TRANSPORT GUIDE : RRTG

La mise en œuvre de l'ensemble de ces éléments à l'échelle du territoire constitue le socle de base pour le déploiement de ce réseau régional de transport guidé à La Réunion.

Adopté en 2011, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de La Réunion préconise un développement des transports en commun à l'horizon 2030. Afin d'offrir de nouveaux modes de transports performants et adaptés, le SAR prévoit, à court terme, la réalisation d'une infrastructure de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dont la vocation sera d'évoluer, à moyen/long terme, en un Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG). Ainsi, et afin d'intégrer au mieux ces nouvelles infrastructures au territoire, la Région Réunion a confié, dès 2012, la définition d'un tracé de référence du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) au bureau d'études ARTELIA.

Le Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) a pour ambition d'être une infrastructure évolutive d'un bus vers un mode guidé rapide offrant des temps de parcours concurrentiels à la voiture. Il s'agit d'un transport en commun direct entre chaque pôle urbain et desservant les principaux pôles urbains. Il assure également une connexion avec les TCSP urbains via les pôles d'échanges et se décline autour d'un nombre d'arrêts restreint proposant ainsi une vitesse commerciale élevée. Via le RRTG, la Région Réunion assure le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le RRTG vise ainsi à la réalisation d'infrastructures entre Saint-Benoit et Saint-Joseph, soit environ 170 km, dont les modes sont actuellement en cours de définitions (Monorail, Ferré Léger, transports par bus guidés...)



3. LE RRTG Nord

Dans le cadre de sa politique en faveur des transports en commun, la Région Réunion a pour ambition de développer un nouveau mode de transport dans le cadre de la section nord du RRTG. Le RRTG Nord entre Saint - Denis (station Bertin) et Sainte-Marie (Station Duparc) empruntera le Boulevard Sud puis la zone aéroportuaire, soit 10 stations pour un linéaire de 9,1 kilomètre. La volonté régionale est de mettre la volonté de développer un système de transport performant, efficace et moderne avec une distance entre les stations de 1 kilomètre, permettant d'envisager une vitesse commerciale accrue de 25 km/h en milieu urbain. Le trafic estimé à ce jour est de l'ordre de 30 000 voyageurs par jour pour un temps de parcours de 20 minutes.

4. LE TRANSPORT PAR CÂBLE

Le transport par câble a pour vocation d'assurer prioritairement des fonctions de transport en commun régulier de personnes et de désenclavement des territoires isolés, allant donc au-delà des fonctions touristiques plus classiquement allouées à ce type de système. En effet, la mise en service de lignes de transports par câble œuvre pour la réduction des inégalités territoriales, permettant ainsi aux populations les plus reculées de ne plus subir l'enclavement lié à l'éloignement des centres urbains. A titre d'exemple, la mise en circulation en 2003 d'une ligne de transport par câble à Medellin en Colombie a permis de restaurer de la cohésion sociale entre la deuxième ville du Pays et Santo Domingo, un des quartiers les plus pauvres de Colombie. Cela a ainsi permis l'essor de nouvelles perspectives d'emplois pour les habitants de ces quartiers défavorisés.

En février 2014, la DEAL a organisé une journée d'échanges sur le transport par câble à La Réunion et a pu identifier 8 axes de développement de transport par câble sur le téléphérique à savoir :

- ▶ La Montagne-Saint Denis ;
- ▶ Bellepierre- La Bretagne ;
- ▶ Saint François-Les camélias ;
- ▶ Saint Paul – Plateau Caillou ;

- ▶ Saint Leu- Cilaos ;
- ▶ Étang Salé- Entre Deux- Le Tampon ;
- ▶ Saint Joseph-Petite île – Le Tampon ;
- ▶ Radier du Ouaki.

Les premières expérimentations pour ce mode de déplacement alternatif en milieu urbain auront lieu sur le territoire de la CINOR puisqu'à ce jour, deux projets de téléphériques sont en cours à l'instar de :

- ▶ Ligne Bois de Nèfles – Chaudron : Sa mise en service est prévue pour mi-2019 et permettra de relier le quartier du Chaudron au travers de 5 cinq stations. Le temps de trajet est estimé à moins de 15 minutes avec une fréquentation de l'ordre de 6000 voyageurs par jour. Cette ligne de téléphérique coutera entre 47 et 55 millions d'euros selon le tracé retenu. Il s'inscrit dans le cadre du projet de Réseau Intégré de Transport Moderne (RITMO) de la ville de Saint Denis et tiendra compte du projet de RRTG mené par la Région Réunion.
- ▶ Ligne Bellepierre/ La Montagne : Sa mise en service est prévue pour l'année 2020 afin de relier le bas de Bellepierre à la Montagne, au niveau du Belvédère. Ce tracé s'inscrit dans le cadre du projet RITMO mené par la ville de Saint Denis et comptabilisera un tracé de 1,3 km reliant deux stations. L'objectif de cette ligne est de réduire les temps de trajets sur la route RD 41, route de la Montagne, qui est fortement soumise aux aléas naturels. Chaque jour, 39 000 déplacements sont recensés dans le secteur de la Montagne à Saint Bernard et 72% de ces déplacements se font via la voiture individuelle, entraînant ainsi des problématiques de congestion routière.



Source : Ligne Bois de nèfles – Chaudron, Rendu de synthèse, CINOR

5. LE MATERIEL ROULANT ET LES ABRIS BUS

La Région Réunion s'est engagée auprès des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), dans le cadre du programme TEE, pour l'acquisition de « bus propres ». Dans une perspective de modernisation des réseaux, d'accroissement des parcs existants et de diminution de l'empreinte écologique, il s'agit de développer des véhicules à la fois plus respectueux de l'environnement et plus performant.

La Région Réunion est ainsi intervenue financièrement jusqu'à 80% pour l'acquisition du matériel roulant des AOM. L'objectif étant de développer un Transport Public Réunionnais orienté sur le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Pour le CEREMA, le BHNS doit être conçu dans une approche globale et continue (matériel roulant, infrastructure, exploitation) et doit assurer un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles tant en termes de fréquence, vitesse, régularité, confort et accessibilité). Le BHNS doit ainsi s'approcher du niveau de service des tramways.

Il s'agit également d'encourager le report modal et de favoriser la mobilité durable puisqu'un bus hybride permet une économie de carburant de 20% par rapport à un bus classique.

De même, à travers ce programme, la Région a mis en place dès 2012 un cadre de cofinancement proposant aux AOM une aide à la réalisation ou à la rénovation d'abris bus, de parkings-relais, de pôles d'échanges ou de dépôts / centres d'entretien. Il s'agit par-là de valoriser la mise en place de projets visant à favoriser le développement des transports en commun sur l'ensemble de son territoire.

Au total, la Région Réunion s'est engagée dans le cofinancement de plus de 198 bus propres, la rénovation de plus de 740 abris bus ainsi que la création de plus de 51 lignes nouvelles de transports en commun en partenariat avec les AOM. L'ensemble de ces actions menées traduit une réelle ambition d'opter pour le renouveau des transports en commun.





6. LES RÉALISATIONS D'INFRASTRUCTURES DÉDIÉS AUX TC DANS LE CADRE DU PROGRAMME TEE

Outre la mise en oeuvre progressive d'un parc de bus propres et d'une gouvernance spécifique, le programme TEE avait également pour objectif la réalisation de voies réservées aux transports en commun de type TCSP. Un transport en commun en site propre [TCSP] est une voie réservée aux bus afin que ces derniers puissent bénéficier d'un espace qui leurs sont réservés.

Dans le cadre du Trans Eco Express (TEE), les cinq EPCI et le Conseil Régional en tant qu'Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) se sont engagés dans une démarche de réalisation d'infrastructures de Transport en Commun en Site Propre [TCSP]. Le programme TEE se décline notamment au travers de 72 projets de TCSP, représentant 110 km de voies réservées aux transports en commun.

Quelques exemples de réalisations sont détaillés ci-après :

- ▶ TCSP Pont de la Rivière des Pluies ;
- ▶ Shunt bus Sabiani – St-Paul ;
- ▶ TCSP Rue de la Gare – St-Louis ;
- ▶ TCSP- Pont de la Rivière St-Etienne ;
- ▶ Reconstruction du pont du radier du Chaudron – St-Denis ;
- ▶ TCSP Chaussée Royale – St-Paul ;
- ▶ TCSP Entrée Ouest – St-Pierre ;
- ▶ TCSP Zac Pierrefonds Aéroport ;
- ▶ Expérimentation de la Voie Lente du Bernica.

Ces TCSP ont pour but, à l'échelle urbaine, d'améliorer la vitesse des transports en commun, notamment aux entrées d'agglomération et sur les axes les plus fréquentés. Grâce à ces aménagements, les bus et les cars gagnent en performance et en régularité et deviennent de réelles alternatives à la voiture individuelle.

La réalisation des infrastructures de TCSP combinée à la mise en oeuvre de BHNS, entre dans le projet de développement des transports en

commun mené en partenariat avec les AOM.

L'ensemble de ces projets s'inscrit dans un renouveau technologique pour La Réunion afin de répondre au mieux aux problématiques actuelles en terme de congestion routière. Une attention particulière devra être portée sur l'articulation entre tous les modes de transports afin d'augmenter significativement la part modale liée aux déplacements en transports en commun. Cela conforte et renforce la perspective d'une mobilité durable améliorée et d'une augmentation des pratiques intermodales.

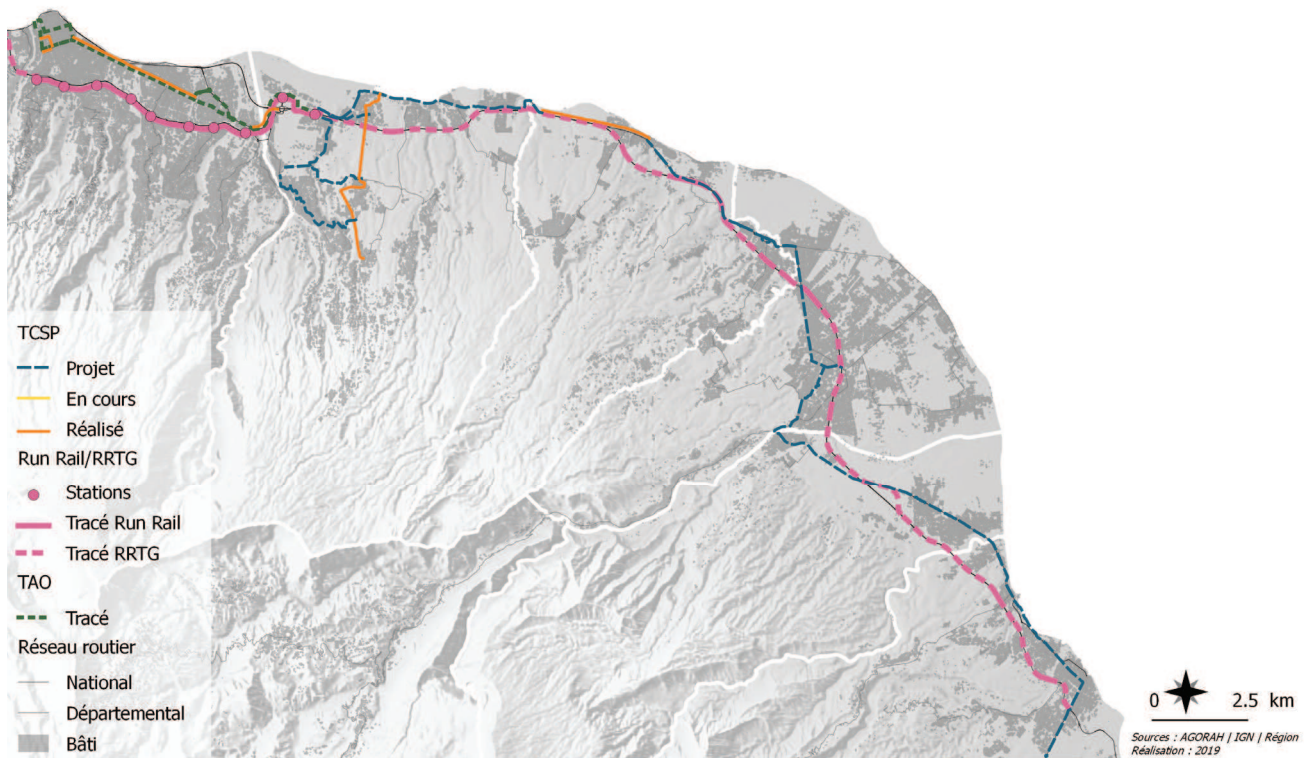
Aujourd'hui, plusieurs actions ont été entreprises en ce sens afin d'améliorer le maillage routier. En effet, différents projets de TCSP combinés à la réalisation du RRTG Nord contribueront à changer les pratiques modales actuelles.

En effet, selon l'EDGT, si l'on tient compte des déplacements internes effectués selon les grandes régions de l'île, on s'aperçoit que 24% des déplacements sont observés au niveau des secteurs Nord/Est et Ouest, là où se localisent les principaux bassins d'emplois. Sur le secteur Sud, le taux de déplacements est estimé à 18%.

Les cartographies ci-après représentent ainsi le maillage routier, avec la répartition des différentes voiries départementales et nationales sur le territoire réunionnais, ainsi que les tracés envisagés pour le TCSP et le RRTG Nord.



Planification Régionales de l'intermodalité MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS SECTEURS NORD/EST



Sur les secteurs Nord/Est, le long du tracé projeté du Run Rail, 10 arrêts ont été définis par la gouvernance et se répartissent entre Saint-Denis et Sainte-Marie. Se déployant de Saint-Marie jusqu'à Saint-Benoît, le prolongement du RRTG à l'Est (mode routier dans un premier temps) couvrira à terme près de 56,4 km de voies. Il partira de Sainte-Marie et traversera les communes de Sainte-Suzanne, Saint-André, Bras-Panon et Saint-Benoît. Selon son tracé projeté, le RRTG s'étendra aussi bien sur les zones littorales que vers l'intérieur des communes au niveau des pentes.

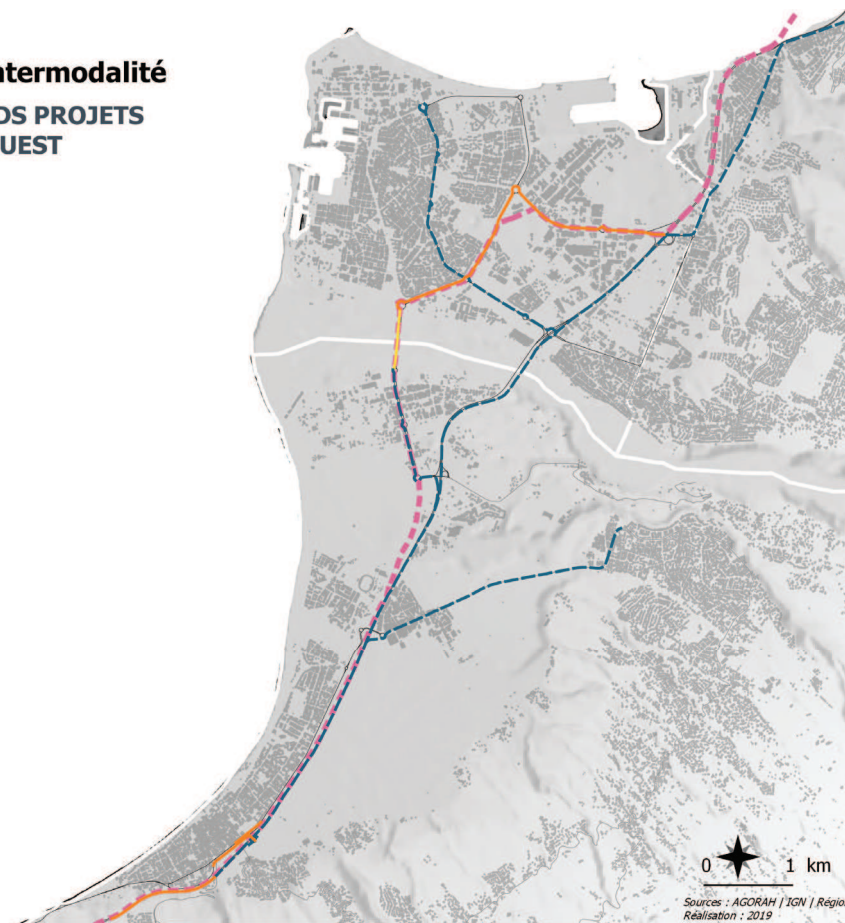
À ce jour, il aborde différents degrés de réalisation (projet, réalisé, en cours), représentés ici cartographiquement. En effet, par rapport au tracé projeté, on note que des sections ont pu être réalisées, comme par exemple la jonction à l'Est de la limite communale entre Saint-Denis et Sainte-Marie ou la section entre Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.



Planification Régionale de l'intermodalité

MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS SECTEURS OUEST

- Tracé RRTG
- TCSP
- Projet
- En cours
- Réalisé
- Réseau routier
 - National
 - Départemental
 - Bâti



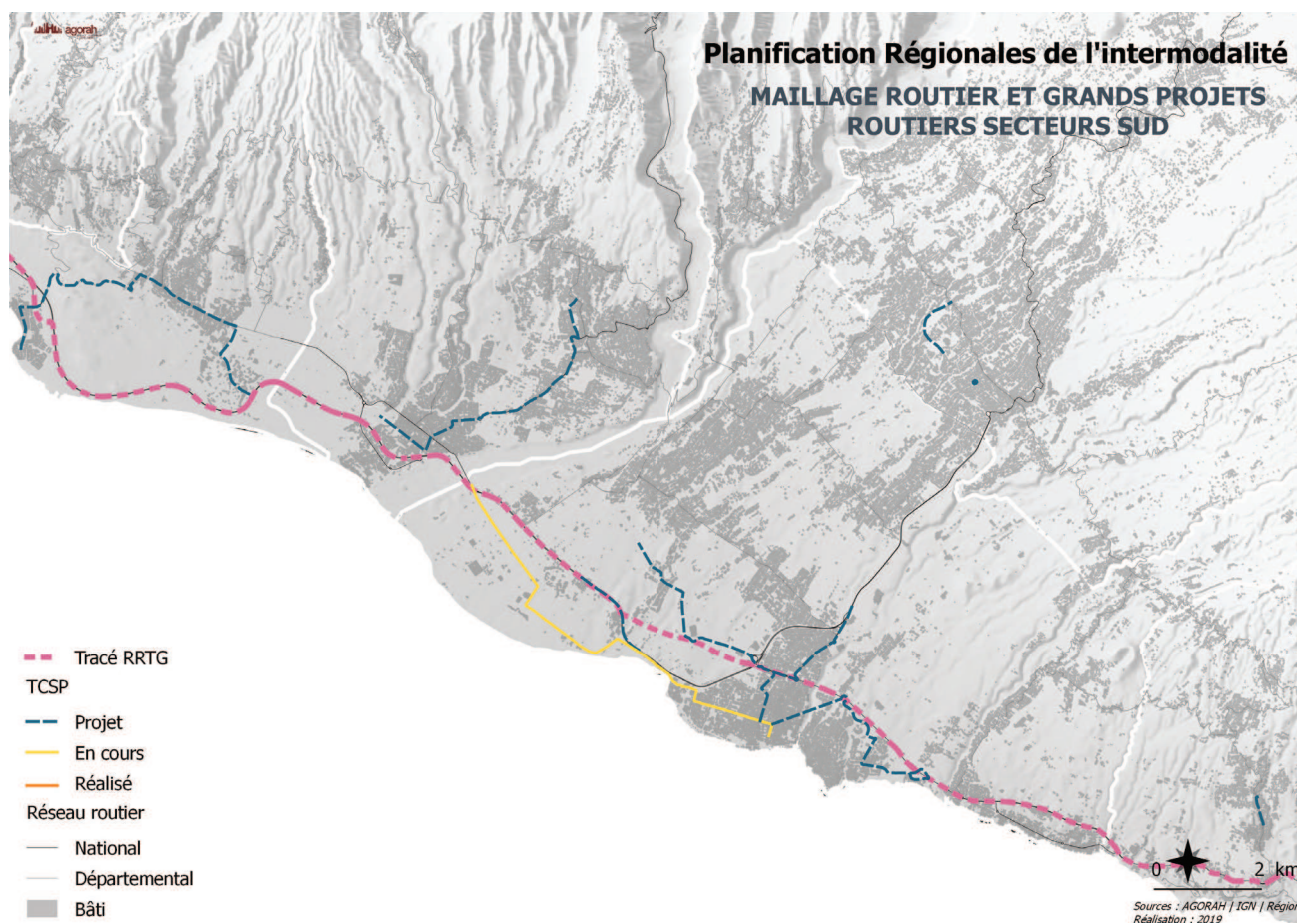
Sur le secteur Ouest, le TCSP se déploie du Port et de La Possession jusqu'à Saint-Paul. Au regard du tracé projeté, sur cette partie de l'île également, le TCSP s'étendra aussi bien sur les zones littorales que vers l'intérieur des communes au niveau des mi-pentes. Il couvrira à terme près de 7,86 km de voies, se répartissant comme suit :

- ▶ 1 km de voies de bus au niveau de l'échangeur de Sainte-Thérèse à La Possession ;
- ▶ 800 m de voies de bus au niveau de la Route Nationale 4A sur Le Port ;
- ▶ 2 km de voies de bus au niveau de l'axe mixte de Cambaie entre Saint-Paul et Le Port ;
- ▶ 2,6 km de voies de bus au niveau de la zone de loisirs de Cambaie ;
- ▶ 700 m de voies de bus au niveau du couloir d'approche de la Chaussée Royale à Saint-Paul ;
- ▶ 760 m de voies de bus au niveau de l'accès de la gare routière de Saint-Paul.

Sur ce secteur Ouest, le TCSP aborde également à ce jour, différents degrés de réalisation représentés ici cartographiquement. Cela peut

s'expliquer notamment par la mise en œuvre du projet d'EcoCité sur les communes du TCO, dont l'un des axes stratégiques est de construire « une ville mobile et accessible », à travers notamment la mise en œuvre d'un système de transports en commun efficace, des continuités urbaines entre les quartiers, ou encore des liaisons douces nombreuses et confortables. Aussi, par rapport au tracé projeté, les sections qui ont pu être réalisées se localisent principalement sur Le Port ou encore Saint-Paul. Sur Saint-Paul, le tracé du TCSP a été partiellement réalisé. Des tronçons sont en cours de réalisation : dans la continuité de ce qui a déjà été réalisé sur Saint-Paul, et à la jonction au Nord-Est de la limite communale entre Saint-Paul et Le Port.

La Région Réunion en partenariat avec le TCO a affecté depuis le 6 octobre 2017 et à titre expérimentale, la voie lente du viaduc du Bernica au profit des transports en commun. Les bus gagnent ainsi près de 10 à 15 minutes de temps de trajets notamment aux heures de pointe.



Sur le secteur Sud et contrairement aux secteurs Ouest et Nord/Est où l'on peut remarquer que le déploiement des différents projets de TCSP se fait de façon linéaire, sur le secteur Sud ici étudié, il se réalise en zone urbaine, de L'Étang-Salé à La Petite-Ile en passant par le Tampon. Le TCSP s'étend aussi bien sur les zones littorales que vers l'intérieur des communes au niveau des mi-pentes. En effet, il suit notamment les tracés de la Route Nationale 3B entre Saint-Pierre et Le Tampon, ou encore des Routes Départementales 11 et 31, au niveau de L'Étang-Salé et de La Petite-Ile. Il couvrira à terme près de 29,12 km de voies, se répartissant comme suit :

- ▶ 8 km de voies de bus sur le secteur de l'Étang-Salé-Les-Hauts ;
- ▶ 6,5 km de voies de bus au niveau de la traversée de Saint-Louis ;
- ▶ 5,4 km de voies de bus au niveau de Pierre-fonds Aéroport à Saint-Pierre ;
- ▶ 3,4 km de voies de bus au niveau de l'Entrée Ouest de Saint-Pierre ;

- ▶ 5,2 km de voies de bus au niveau de l'Entrée Est de Saint-Pierre ;
- ▶ 622 m de voies de bus sur le secteur de La Petite-Ile.

Comme les autres secteurs précédemment étudiés, sur le secteur Sud, les projets de TCSP abordent également différents degrés de réalisation représentés ici cartographiquement. En effet, par rapport au tracé projeté, on note que des sections sont en cours de réalisation principalement sur la partie littorale de Saint-Pierre mais également vers Saint-Louis en lien avec le projet de la Nouvelle Entrée Ouest de la Ville.



VI. LES MOBILITÉS DOUCES ET ALTERNATIVES

A. Une pratique du vélo en développement

Depuis plusieurs années, les aménagements en faveur des vélos se développent sur le territoire [Voie Vélo Régionale]. La part modale des déplacements en vélo est à ce jour relativement faible [2% des déplacements]. Près de 1/3 des ménages réunionnais sont équipés d'un ou de deux vélos [source : EDGT de 2016 du SMTR]. Les habitants du TCO sont ceux qui utilisent le plus le vélo [33%].

Afin de promouvoir le vélo comme mode de déplacement significatif et ainsi faire de La Réunion une île « cyclable », la Région Réunion a validé en 2014, un plan régional vélo dont les objectifs sont de :

- ▶ Faire du vélo un véritable outil d'aménagement urbain et de mobilité aisée, facile et sécurisée ;
- ▶ Proposer un programme d'actions dégageant une vision plus globale, cohérente et prospective pour la pratique du vélo en mode urbain et périurbain, interurbain voire régional avec la Voie Vélo Régionale et du renforcement des activités de loisirs.

En matière de réalisations, les infrastructures dédiées à cette pratique sont en constante évolution avec en 2016, 159 km d'itinéraires cyclables recensés dont 113 km de Voie Vélo Régionale. Cette volonté mise en œuvre par la collectivité régionale, permet la sécurisation des espaces cyclables promettant ainsi un essor certain de la pratique. Pour 2017, les perspectives en terme de réalisations cyclables sont encourageantes puisque ce sont plus de 12 km d'aménagements supplémentaires qui devraient voir le jour dès 2017.

Qui se déplace à vélo ?



- ▶ Majoritairement des hommes [28% l'utilisent au moins une fois par semaine contre 9% pour les femmes]
- ▶ Des étudiants et des élèves [46% l'utilisent tous les jours]
- ▶ Les employés [14% l'utilisent quotidiennement]
- ▶ Les ouvriers [20% l'utilisent quotidiennement]
- ▶ Les professions intermédiaires [6% l'utilisent quotidiennement]

Les chiffres-clés des déplacements à vélo à La Réunion



- ▶ Le taux de mobilité est de 0,04 déplacements/jour/personne
- ▶ La longueur moyenne d'un déplacement en vélo est de 3,1 km
- ▶ La durée moyenne d'un déplacement en vélo est de 20 mn environ
- ▶ La vitesse moyenne d'un déplacement en vélo est 9,3 km/h



Les mobilités douces & alternatives

Le Plan Régional Vélo, issu du Plan National Vélo, s'articule autour de 4 objectifs et 20 actions qui seront toutes mises en œuvre sur le territoire.

Orientations	Actions
Coordonner les actions vélo à l'échelle de l'île	1. Organiser et animer le Comité de Pilotage 2. Créer une chartre PRV et valoriser les bons exemples réunionnais en créant un label PRV 3. Partager le savoir-faire réunionnais sur les réalisations cyclables 4. Créer l'observatoire du vélo dans le cadre de l'observatoire des déplacements et de la mobilité durable 5. Révision de l'octroi de mer sur la marchandise vélo
Créer des aménagements sécurisés, continus et lisibles	6. Mettre en œuvre le schéma directeur des itinéraires cyclables [SDRIC] 7. Développer des lignes de bus avec des accroches vélos 8. Créer un plan de jalonnement cyclable réunionnais 9. Renforcer le plan d'entretien des itinéraires cyclables
Déployer une offre de services coordonnés	10. Soutenir la création de poches de stationnement sur l'espace public 11. Renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé 12. Développer une aide à l'acquisition d'équipements vélos pour les entreprises 13. Étudier la faisabilité de créer une aide financière pour l'acquisition de vélo à assistance électrique 14. Impulser la création d'entreprises de services liés à la location de vélo 15. Déployer des services innovants pour le vélo 16. Labelliser les services d'accueil des cyclistes
Promouvoir le vélo	17. Créer des outils de communication communs à toutes les collectivités 18. Créer des campagnes de sensibilisation sur le vélo 19. Soutenir les actions dans les écoles, collèges et lycées 20. Inciter les employés territoriaux à la pratique du vélo

Tableau 3 : Orientations et actions du PRV; Source : Diagnostic du PRV, Région Réunion 2013

La carte ci-après met en exergue la Voie Vélo Régionale. Ce réseau cyclable en cours de réalisation sur l'île prévoit de constituer une voie continue sur le pourtour de l'île. Toutefois, celui-ci doit être complété par des actions plus locales afin de disposer d'un réseau cyclable maillé et continu dans les agglomérations mais également dans les centres bourgs des mi-pentes. En ce sens, la Région mène des études de faisabilité pour étudier les boucles d'itinéraires cyclables inscrites au Schéma Directeur Régional des Itinéraires Cyclables [SDRIC] dans le cadre du Plan Régional Vélo [PRV]. Ces études seront amenées à être reprises par les communes et EPCI afin qu'ils puissent déployer les projets de façon opérationnelle sur leur territoire.

Par ailleurs, afin de compléter le réseau régional, le Département s'est également saisi de ce sujet

en prévoyant la création de pistes cyclables le long de ses nouvelles infrastructures routières.

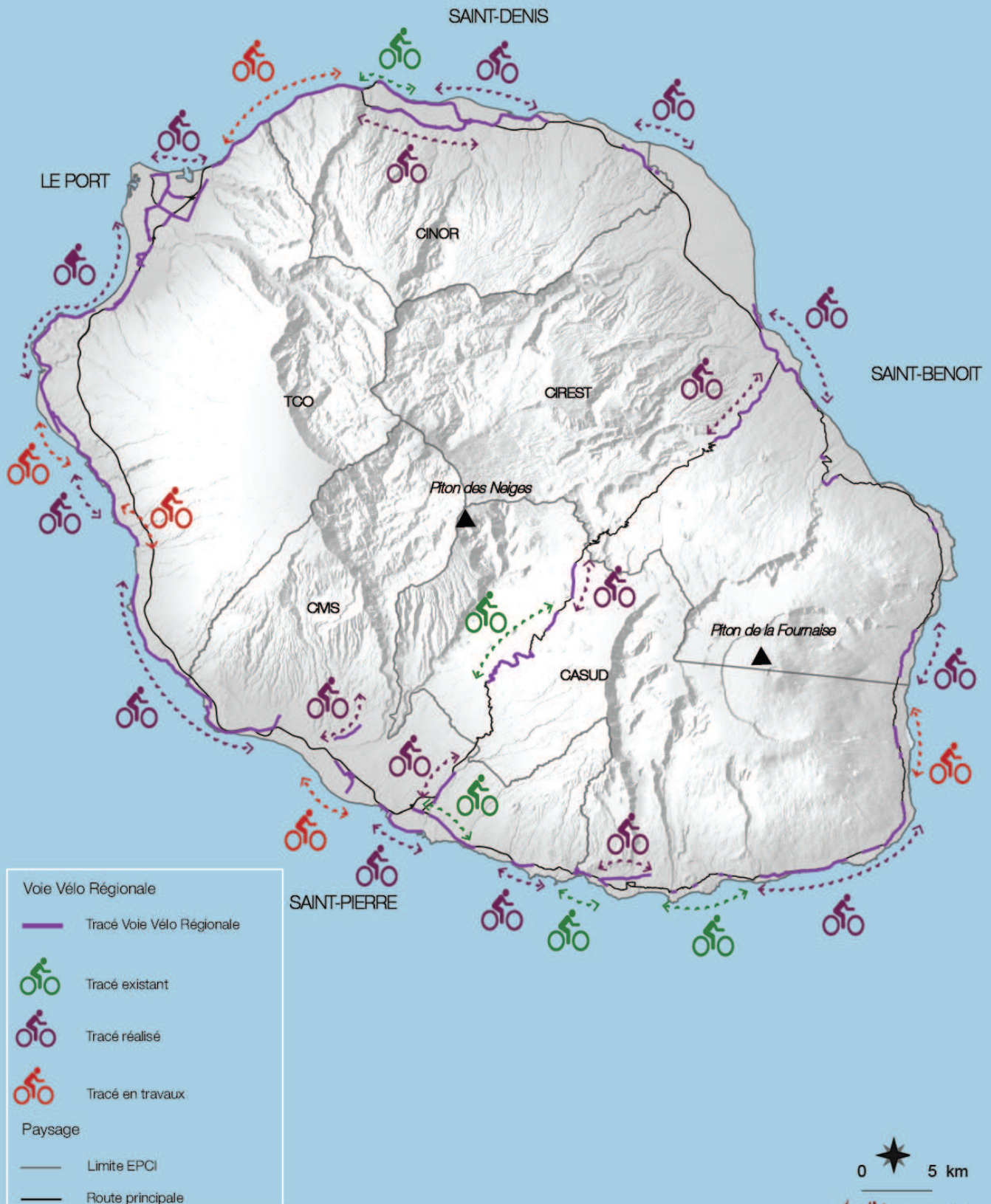
Le développement d'une offre de voies réservées dédiées et sécurisées mais également de stationnements 2 roues permettraient d'en favoriser l'usage et d'inciter à l'intermodalité.

L'aménagement en faveur des cyclistes doit permettre notamment de se rendre à un parking-relais ou un Pôle d'échanges en vélo, et de stationner ce dernier dans un espace dédié surveillé.

Sur le territoire réunionnais, il n'existe pas encore à ce jour de vélos en libre-service de type Vélib ou VAE mais des études sont actuellement en cours notamment sur le modèle économique du vélo en libre-service mené par la SPL Maraina.

Planification Régionale de l'Intermodalité

VOIE VELO REGIONALE



Source : AGORAH, IGN Réalisation : Février 2017

Les mobilités douces & alternatives

B. Des déplacements à pied importants

Le développement du concept de la « ville des courtes distances » préconise une ville de proximité où les services, les équipements, les activités ou encore les logements se localiseraient à des distances très courtes afin de lutter contre l'utilisation de la voiture. Cette nouvelle organisation spatiale de la ville prévoit ainsi de réconcilier formes urbaines et préoccupations de développement durable. On retrouve cet objectif transversal dans les différents documents de planification (SAR, SCOT, PLU, PDU...). Il s'inscrit également dans de nombreux projets urbains comme un principe fondamental de la ville réunionnaise de demain.

Si la marche à pied fut longtemps considérée comme un mode de déplacement lié aux loisirs, les données issues de l'EDGT montrent que ce mode de déplacement est important à La Réunion. En effet, 25% des déplacements s'effectuent à pied, soit plus de 630 000 déplacements par jour. Ce chiffre est de 30% pour les personnes habitant dans les hauteurs de l'intercommunalité de la CIVIS. La marche à pied représente ainsi le second mode de déplacement des Réunionnais après la voiture individuelle.

Les déplacements à pied concernent des distances assez courtes (1,1 km en moyenne) pour une durée de trajet de 16 mn environ. En effet, quel que soit le déplacement, celui-ci implique très souvent un minimum de marche à pied (récupérer sa voiture, reprendre son vélo, déposer son enfant dans son école,...). La marche, constituant un maillon essentiel de la chaîne de déplacement, est utilisée pour des motifs très variés (les loisirs/visites/autres : 36,6% - accompagnement : 16 % - achats : 14%), et ce dans tous les territoires.

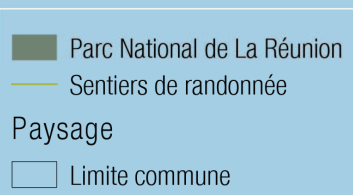
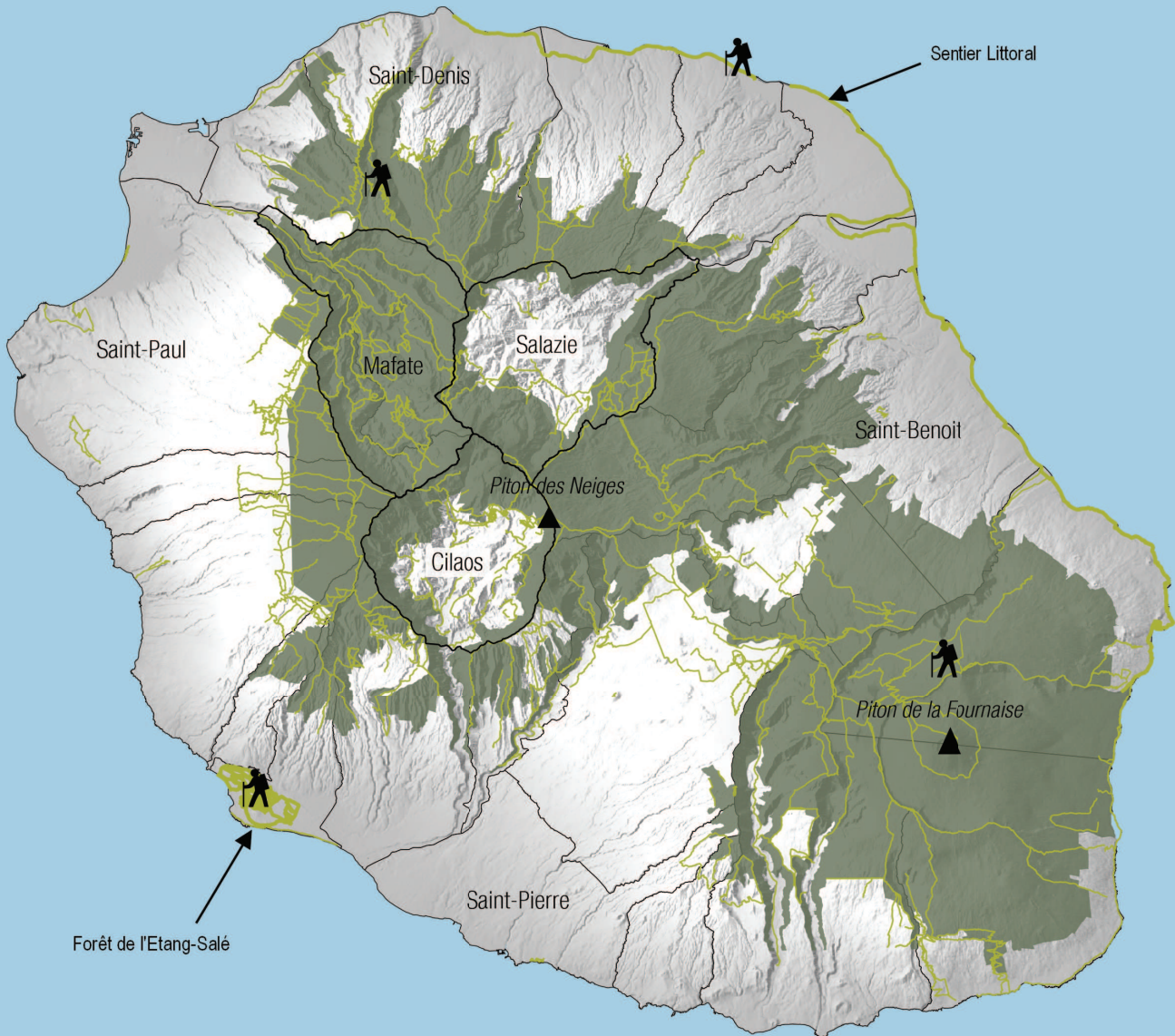
L'intermodalité la plus courante concerne la marche à pied et les transports en commun. L'accessibilité piétonne aux gares routières et aux arrêts de bus est donc essentielle pour le développement des modes alternatifs à la voiture individuelle. Ainsi et pour en favoriser l'usage, les aménagements autour de ces arrêts doivent donc être de qualité et assurer aux piétons une bonne lisibilité.

De plus, on constate que dans les zones urbanisées, au sein desquelles 25% des déplacements s'effectuent à pied, les aménagements en faveur des piétons sont inexistantes en dehors des hyper-centres (absence ou largeur de trottoirs réduite, peu de traversées piétonnes sécurisées, absence d'éclairage dédié aux piétons). C'est pourquoi, une part importante des trajets courts est réalisée en voiture, et non à pied (12% des déplacements en voiture font moins d'un kilomètre). L'accessibilité des piétons sur le territoire est donc perfectible. Il apparaît ainsi nécessaire de mettre en place des aménagements continus, confortables et sécurisés, notamment pour desservir les équipements (écoles, administrations) ou encore les pôles générateurs de déplacements à l'instar des zones d'activités économiques.



Planification Régionale de l'Intermodalité

CHEMINEMENTS PIETONS



Source: AGORAH, IGN Réalisation : Février 2017



Synthèse des éléments de diagnostic

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

SYNTHÈSE DES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

Le diagnostic établit tout au long de cette partie a permis d'identifier les principales caractéristiques de la mobilité sur le territoire réunionnais. En effet, la mobilité est fortement contrainte par la topographie et la géomorphologie de l'île, impliquant une concentration des voies sur le littoral et un rabattement systématique vers les routes nationales. Ainsi, la superposition des fonctions sur les principaux axes de circulation routière : desserte régionale, interurbaine et inter quartiers contribue aux dysfonctionnements et à la saturation du réseau aux heures de pointe.

L'EDGT a permis d'identifier la voiture comme premier mode de déplacement représentant ainsi 66% de l'ensemble des déplacements à l'échelle régionale. Aussi, si l'on compare la répartition des déplacements selon les tranches d'âges, on constate que l'utilisation de la voiture prédomine fortement dès 25 ans avec plus de 70% des déplacements pour la tranche d'âge 25-49 ans. A contrario, la part modale des déplacements en transports collectifs diminue progressivement, passant respectivement de 18% des déplacements pour les 5-17 ans à moins de 3% pour les 25-49 ans. Cela s'explique principalement par la prédominance du transport scolaire pour cette catégorie d'âges. Pour endiguer l'attractivité de la voiture individuelle et favoriser le report modal, il serait intéressant de concentrer les efforts de valorisation et de changement d'image des transports en commun vers ces catégories d'âges car ce sont les plus jeunes d'aujourd'hui qui utiliseront les transports en commun de demain.

Avec les efforts consentis depuis 1976 au développement grandissant des infrastructures routières, il a pu être constaté un avènement de la voiture individuelle. Les nouvelles infrastructures routières comme la route des Tamarins ont ainsi renforcé le trafic sur les nouvelles zones desservies, ont favorisé le développement de l'urbanisation sur ces territoires et ont entraîné une « demande induite » (une hausse de capacité routière impliquant une hausse de la circulation). La congestion actuelle du réseau réunionnais

ne pourra donc seulement pas être solutionnée par la réalisation continue de nouvelles infrastructures.

Parallèlement à ces constats, 25% des déplacements sont effectués par le biais de la marche à pied et 12% des déplacements en voiture font moins d'un kilomètre. Il en est de même pour les déplacements en vélo puisque 1/3 des ménages en sont équipés et que paradoxalement la part modale de ces déplacements est de 1% à l'échelle régionale.

Au regard de ces chiffres, il apparaît donc important de concentrer l'effort des politiques publiques d'aménagement dans le domaine des transports en commun, vers des déplacements de courtes distances (densification, intensification urbaine et multifonctionnalité des villes) et les modes actifs. La restructuration des lignes et l'avènement des futurs projets de transports collectifs structurants pour le territoire (RRTG Nord, Transport par câble, ...) permettront de réduire la congestion routière et diminuer la pollution de l'air en offrant un report modal. Toutefois, l'efficacité de ces nouveaux réseaux ne pourra l'être que si des réelles actions en faveur d'une intermodalité optimisée, d'une information voyageur optimale et d'un système de billettique intermodal sont mises en œuvre. En parallèle, il apparaît primordial dans l'optique d'une intermodalité forte de réduire la place de la voiture en ville (politique de stationnement, suppression places de stationnement, réduction des voies de circulation...) pour renforcer les aménagements en faveur des transports collectifs (TCSP...) et des modes doux (zones partagées, cheminements piétons, pistes cyclables, ...). Ces dispositions pourront ainsi favoriser la démocratisation de ces modes de déplacements alternatifs, contribuer à réduire la saturation du réseau routier, améliorer le cadre de vie dans les centres urbains mais également participer au principe de droit et à l'équité à la mobilité, notamment dans le cadre de démarches administratives ou de recherche d'emplois.



Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

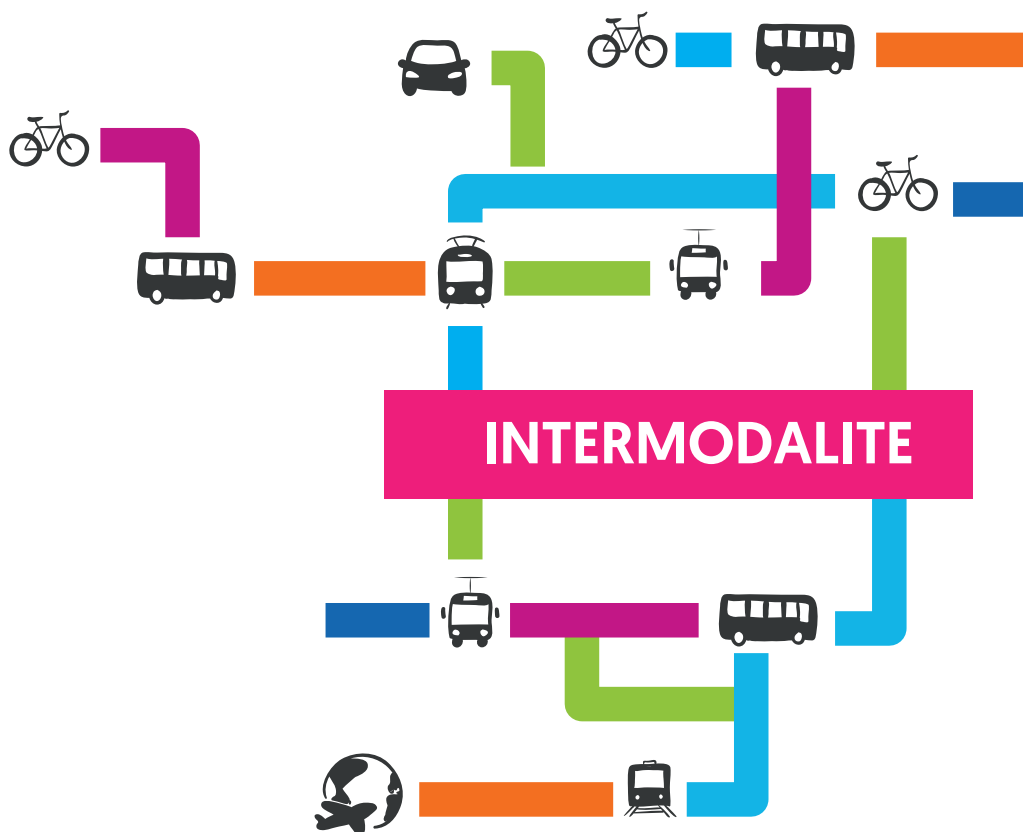
SLOW

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE





PARTIE 2 : PLANIFIER L'INTERMODALITE SUR LE TERRITOIRE REUNIONNAIS



Qu'est-ce que l'intermodalité ?

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

SLO

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

I. QU'EST-CE QUE L'INTERMODALITÉ ?

Élément constitutif dans le processus de modernisation des villes, la mobilité urbaine doit aujourd'hui se réinventer. En effet, comprendre la mobilité revient à comprendre le fonctionnement de la ville. Ainsi, l'appréhension de la mobilité urbaine doit se faire dans une approche transversale des questions de transports et de développement urbain. Pour cela, il faut considérer cinq dimensions de la mobilité :

- ▶ « Les conditions techniques du déplacement (les transports urbains) ;
- ▶ l'organisation des activités dans la ville (la structure urbaine) ;
- ▶ les pratiques sociales dans la ville (la société urbaine) ;
- ▶ la qualité des espaces (le paysage urbain) ;
- ▶ ainsi que les mesures prises par les politiques pour organiser le développement urbain (les politiques urbaines) ».

Mais, à travers ces enjeux de la mobilité, une double exigence doit également être prise en compte :

- ▶ L'approche spatiale, en favorisant l'accessibilité urbaine. Il s'agit d'assurer l'équilibre entre les territoires de la ville. Tous ces territoires doivent être accessibles et reliés entre eux afin que les usagers puissent s'y rendre et en sortir facilement. « Aujourd'hui, un territoire qui n'est pas accessible, c'est un territoire qui souffre d'exclusion, avec des impacts forts en termes économiques et sociaux ».
- ▶ L'approche temporelle, en recherchant une mobilité durable. Il s'agit de soutenir les formes de mobilité les moins nuisibles possibles pour l'environnement et favorisant le développement harmonieux de la ville. « Penser le caractère durable de la mobilité, c'est penser aux générations futures et à la ville de demain. En favorisant une mobilité durable, on assure le maintien dans le temps de la mobilité ».

C'est dans l'optique de répondre à l'ensemble de ces enjeux, que l'intermodalité constitue une piste de réflexion en matière de gestion des déplacements. En effet, offrir aux usagers divers modes de transports à utiliser constitue un atout pour renouveler une stratégie de transport. Son objectif étant double :

- ▶ Faciliter la mobilité ;
- ▶ Améliorer les conditions de sa réalisation en associant plusieurs modes de transport.

Les expériences actuelles des villes, notamment celles de La Réunion montrent qu'une stratégie de transport basée sur un seul mode de trans-

ports prépondérant, tel que la voiture, n'est pas viable à long terme voire constitue un échec. Ainsi, « si l'on veut bien penser la mobilité dans son ensemble, il est préférable de définir une stratégie de transport fondée sur la complémentarité des modes de transport en fonction de l'efficacité de chacun des modes pour tel ou tel type de déplacement, pour tel ou tel type d'espace ou encore pour tel ou tel moment de la journée ».

L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité se distingue de la pluri-modalité, définie par l'existence d'un choix entre au moins deux modes de transport pour effectuer un déplacement. Elle diffère également de la multi-modalité où le cheminement du voyageur n'est ni organisé ni balisé par les opérateurs, et où l'interconnexion n'est alors pas garantie.

L'intermodalité doit garantir un cheminement « porte-à-porte », sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement (voiture, tram, bus, vélo, train, avion, navette fluviale ou maritime).

II. LES ENJEUX DE L'INTERMODALITÉ SUR LE TERRITOIRE RÉUNIONNAIS

L'accroissement du trafic automobile et les mutations urbaines ont un impact direct sur l'évolution des comportements individuels et collectifs. En effet, à La Réunion, plus de 39% des déplacements en voiture font moins de 3 km et plus de 12% font moins de 1km. Ainsi, un des enjeux majeurs pour le territoire est de concentrer les politiques publiques de transports sur ces courtes distances afin d'œuvrer pour l'utilisation par les usagers des modes de transports doux, tels que le vélo ou encore la marche à pied.

L'essor de l'utilisation systématique de la voiture individuelle n'est pas sans conséquence sur l'accroissement de la pollution atmosphérique, et des émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports à La Réunion est notamment responsable de 47% des émissions de gaz à effet de serre, dont 70% dues au transport routier et représentant ainsi un rejet dans l'atmosphère de près de 2 millions de tonnes de CO₂ en 2015.



À ce titre, le développement de l'intermodalité représente des enjeux environnementaux importants à savoir :

La réduction des gaz à effet de serre :

Le dioxyde de carbone [CO₂] est à l'échelle mondiale le principal gaz à effet de serre qui contribue fortement au réchauffement climatique. Ainsi le renforcement de l'intermodalité par le recours aux modes doux et l'usage des transports en commun peut permettre la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

La réduction de la facture énergétique :

Le secteur des transports représente à La Réunion 62% de l'énergie consommée dont 70% est liée au transport routier. En 2011 selon l'INSEE, 18% du budget des ménages était consacré au transport contre 17% en métropole. Ainsi, axer le développement sur les modes doux et les modes de transports collectifs permettrait sensiblement de réduire le budget énergétique des ménages et d'avoir un impact sur la précarité énergétique des ménages réunionnais.

L'amélioration de la qualité de l'air :

La combustion des hydrocarbures dans le secteur des transports est responsable du rejet de plusieurs polluants dans l'atmosphère à savoir :

- ▶ Le monoxyde de carbone [CO]
- ▶ Les composés organiques volatiles [COVNM]
- ▶ L'oxyde d'azote [NO_x]
- ▶ Les particules fines [PM]
- ▶ Le dioxyde de carbone [CO₂]
- ▶ L'ozone [O₃]

Ces principaux polluants sont responsables selon l'étude publiée par l'agence santé publique en France, de près de 48 000 morts par an. C'est la troisième cause de décès après le cancer du poumon et les troubles liés à l'alcoolisme. Ainsi réduire massivement le rejet de ces polluants au profit du développement des modes collectifs et des modes doux, serait bénéfique pour améliorer l'espérance de vie de la population.

* CEREMA, 2015, « Impact environnemental de la mobilité des habitants du Calvados »

En s'appuyant sur l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), un Diagnostic Énergie Émission des Mobilités (DEEM) a été réalisé afin d'estimer les consommations énergétiques, les émissions de polluants locaux et de gaz à effet de serre liées aux déplacements des résidents du territoire. Ce DEEM vise à mieux connaître les conséquences environnementales de nos comportements de mobilité, afin d'améliorer les politiques de déplacements et d'aménagement du territoire.

Ainsi, le DEEM indique que chaque jour à La Réunion, les déplacements génèrent :

- ▶ Une consommation de 678 tonnes équivalent pétrole ;
- ▶ 2 150 tonnes équivalent CO₂ ;
- ▶ 6 tonnes d'oxydes d'azote ;
- ▶ 195 kg de particules fines.

La PRI participera dans son ensemble à diminuer le niveau de ces émissions en favorisant et en facilitant l'utilisation de modes de déplacement alternatifs à la voiture.

Toutefois, afin de mieux cibler les actions, il peut être intéressant d'avoir une meilleure connaissance la consommation énergétique et des émissions de polluants selon les différents profils des ménages réunionnais et des caractéristiques des déplacements. Un accompagnement par le CEREMA peut ainsi être envisagé afin d'obtenir cette analyse détaillée, à l'image de l'étude conduite sur le territoire du Calvados*, et à terme enrichir les friches actions d'indicateurs sur ce volet.

Outre les enjeux environnementaux, le développement des pratiques intermodales permettrait de répondre aux enjeux suivants :

Les enjeux sociétaux :

L'intermodalité représente un enjeu sociétal important à La Réunion. En effet, cela permettrait de maîtriser la congestion routière et augmenter le report modal vers les transports en commun. Aussi, le développement des pratiques intermodales pourrait permettre l'égalité face à l'emploi en instaurant un principe de droit à la mobilité et d'équité dans la recherche d'un emploi. Ainsi, rendre accessible notamment les principaux pôles générateurs de déplacements en y développant une offre complète, harmonisée, et structurée serait pour les habitants une solution pour se déplacer plus facilement dans le cadre de la recherche d'un emploi.

Les enjeux urbains :

Les centres urbains, véritables lieux de vie, sont de plus en plus impactés par la congestion routière, le manque d'aménagements piétons ou encore la difficulté de stationnement. À ce titre, mettre en œuvre le développement de l'intermodalité serait une opportunité pour remettre en question la place de la voiture dans les villes et améliorer le cadre et la qualité de vie. Cela permettrait également de repenser le fonctionnement et l'aménagement des villes. Ainsi, un des enjeux importants de l'intermodalité dans les villes est d'œuvrer pour une meilleure intégration des transports en commun dans les politiques d'aménagements urbains afin de faciliter et d'inciter les usagers à les utiliser.

Outre ces enjeux territoriaux, d'autres enjeux peuvent être identifiés notamment du point de vue de l'usager. En effet, l'intermodalité et le passage d'un mode de transport à un autre implique nécessairement des contraintes dans une chaîne de déplacement qui peuvent être d'ordre :

- ▶ **Organisationnel** : Il s'agit de trouver la bonne information auprès des différents acteurs du transport dans sa boucle de déplacement
- ▶ **Financier** : Multiplication des coûts liés à la multiplicité des titres de transports
- ▶ **Temporel** : Attendre plusieurs minutes entre deux modes de transports

Ainsi, l'enjeu premier de l'intermodalité pour l'usager est d'améliorer significativement ses déplacements, son confort et son temps de déplacement mais également de réduire ses coûts financiers dans l'ensemble de sa chaîne de déplacement et ainsi réaliser des économies sur son parcours.

Ainsi, favoriser l'intermodalité nécessite donc de coordonner l'ensemble des offres de transports pour la population par la mise en œuvre d'une tarification combinée, d'une information voyageurs performante et d'aménagement des pôles d'échanges.

III. UNE PRATIQUE INTERMODALE À DÉVELOPPER

Comme indiqué précédemment, la majeure partie des déplacements à La Réunion s'effectue par le biais de la voiture individuelle. En effet, selon l'EDGT menée par le SMTR, 76% des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture et la part modale relative aux transports en communs s'élève en 2016 à 7,4%, dont 2,2% pour le transport scolaire.

Ces constats statistiques font état d'une pratique de l'intermodalité faible sur le territoire puisque la majeure partie des déplacements s'effectue en voiture. En effet selon l'EDGT, **la pratique intermodale sur l'île représente 0,6% soit 13 000 déplacements**. Ces déplacements intermodaux se font à 65% dans le cadre d'une correspondance entre deux réseaux de bus. À titre comparatif, les déplacements intermodaux dans les villes moyennes en Métropole varient aux alentours de 2%⁴⁵. Toutefois, les critères d'appréciation des déplacements développés dans le cadre de cette enquête ne s'intéressent qu'à la combinaison de deux modes mécanisés entre eux. Ainsi, un déplacement combinant la marche à pied et tout autre mode mécanisé n'est pas considéré comme intermodal.

Selon des études comparatives menées sur différents territoires métropolitains⁴⁶, il apparaît que la pratique de l'intermodalité est moins liée à la taille de l'agglomération qu'à la part modale des transports collectifs. De même, des corrélations fortes existent entre la mobilité intermodale, le

[45] Source : Cabinet d'étude ADETEC

[46] Cyprien RICHER – « Quelle(s) intermodalité(s) dans les mobilités quotidiennes ? » - 2016.



nombre de lignes de TCSP et le nombre de kilomètres de TCSP. Ainsi, cette étude conclut que « la mobilité intermodale est d'abord une affaire d'usage des TC et d'existence d'une armature TCSP maillée avant d'être une affaire de grande ville. »

Cette faible part intermodale sur le territoire réunionnais pourrait donc s'expliquer de plusieurs façons notamment par le manque d'une offre de transport multimodal et efficace sur l'île. Afin de renoncer de recourir à l'usage de la voiture, l'utilisateur doit avoir la possibilité d'utiliser un ensemble de modes de déplacement (conjointement ou pas) répondant à ses besoins, et rivalisant en matière de temps de trajet avec l'automobile. Le manque d'infrastructures continues, suffisantes, adaptées et réservées aux transports en commun, tels que des TCSP, sont des freins à la pratique de l'intermodalité. En 2016, on recense 28,7 kilomètres de TCSP sur le territoire pour 5057 kilomètres de linéaires de lignes de bus. En effet, l'absence de voies dédiées contraint les transports collectifs urbains et interurbains à être tributaires de la congestion routière. Ainsi, on constate que les lignes de bus circulant sur des voies de TCSP restent les plus fréquentées démontrant ainsi la nécessité de continuer le développement de ces infrastructures afin d'augmenter la part modale des transports en commun et permettre ainsi l'intermodalité.

De même, pour favoriser l'intermodalité, l'offre de transports collectifs doit être performante, impliquant une coordination entre les différents modes de transport, des cadencements répondant aux besoins et une régularité. En ce sens, le réseau CITALIS qui dispose d'une offre importante et assure un cadencement relativement régulier, reste le réseau le plus fréquenté de l'île.

Le transfert entre deux modes de transport ou rupture de charge est également un enjeu pour le développement de l'intermodalité. En raison

de l'inconfort, voire de l'incertitude liés aux correspondances, l'utilisateur des transports publics est conduit à mener un voyage avec moins de confiance qu'un automobiliste, bien que ce dernier soit soumis aux congestions routières. Les temps d'attente lors d'une correspondance sont perçus de façon négative par les usagers et peuvent apparaître jusqu'à 4,5 fois plus longs qu'en réalité⁴⁷. Ainsi, les réflexions portées sur la restructuration des réseaux par le SMTR et les AOM, et la mise en place d'aménagements et d'une gestion adaptée pourraient permettre d'améliorer la pénibilité de ces ruptures de charge.

Si le rôle des infrastructures structurantes d'un territoire semble avéré dans la pratique de l'intermodalité, d'autres types de combinaisons sont possibles et contribuent à cette pratique. L'intermodalité entre véhicule personnel et transport en commun est aussi à prendre en considération. Le développement d'infrastructures de type parking-relais en lien avec les transports collectifs y participe. Toutefois, cette dynamique impose un positionnement stratégique de ces parkings relais à proximité immédiate des stations RRTG/pôles d'échanges/gares routières, et implique des aménagements piétons entre ces deux infrastructures. À ce jour, on compte 20 aires de covoiturages réalisées ou en projet sur le territoire réunionnais. Ces réalisations auront pour effet d'augmenter la part modale des TC mais pourront accroître la pression sur le stationnement automobile autour des gares et stations de transports collectifs, qu'il faudra ainsi anticiper.

L'intermodalité entre vélo et transports collectifs pourraient fortement contribuer à l'augmentation de cette pratique. Si près de 1/3 des ménages réunionnais sont équipés d'un vélo, la part modale liée à ce mode est seulement de 2%, et la part intermodale est de 3%. La faiblesse de ce chiffre peut s'expliquer par le manque

[47] ISEKI, Hiroyuki, Michael SMART, Brian D. TAYLOR, et Allison YOH [2012]. « Thinking Outside the Bus »

Les freins au développement des pratiques intermodales

d'itinéraires cyclables dédiés et sécurisés (159 km en 2016 dont 105 km de VVR), et notamment en centres urbains, de stationnements protégés et surveillés à proximité des gares et de l'absence de dispositifs pour voyager avec son vélo dans les TC. Ainsi, afin d'accroître ces linéaires d'infrastructures dédiées pour les vélos, de nombreuses réalisations sont en cours sur le territoire afin de promouvoir et de sécuriser cette pratique de déplacements.

D'autres formes d'intermodalité peuvent être observées comme les échanges entre véhicules personnels de type co-voiturage. On a ainsi vu se développer des aires de co-voiturage le long des principaux axes de circulation. En 2016, six aires étaient recensées pour un nombre de places estimé à 208. En lien avec ces pratiques, des applications ont été développées (parta-zoutloto.re ; blablacar.fr ; covoiturage.fr ; karos.fr ...). Elles concernent 5% de l'ensemble des déplacements intermodaux.

Ainsi, malgré une offre de transport multimodale relativement limitée et peu performante reposant sur un aménagement du territoire en cours de développement, il est important de soutenir tant les modes actifs que les transports collectifs afin de garantir l'essor d'une intermodalité plus forte sur le territoire.

IV. LES FREINS AU DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES INTERMODALES

Le développement de l'intermodalité sur le territoire réunionnais présente donc de multiples freins à la fois, institutionnels, organisationnels, techniques ou encore financiers.

L'un des freins majeur à cette pratique est la multiplicité des acteurs car elle impacte directement la stratégie territoriale et d'aménagement propre à chaque intercommunalité. En premier lieu, La Région, depuis le transfert de compétence instauré par la loi NOTRe, assume la compétence en matière de Transports interurbains. Pour les transports urbains, chacun des cinq EPCI porte cette responsabilité sur son territoire avec des problématiques et

enjeux propres concernant le développement d'infrastructures de transports performantes. Enfin, le SMTR coordonne les services offerts aux usagers que les adhérents organisent, met en place un système d'informations pour les usagers et est en charge d'un système de tarification coordonné. Cette multiplicité d'acteurs est d'autant plus complexe car s'y ajoutent :

- ▶ Les acteurs privés : délégataire, exploitants des réseaux, transporteurs privés, ...
- ▶ Les acteurs urbains : commerçants dans les gares, aménageurs, ...
- ▶ Les usagers, associations collectifs

Ainsi au vu de cette multitude d'acteurs, il apparaît intéressant de réfléchir à une gouvernance partagée et adaptée au déploiement de l'intermodalité. Cette gouvernance devrait résulter d'une démarche partenariale forte avec l'ensemble des acteurs afin de mettre en œuvre une coopération régionale en faveur des usagers.

En sus de cette multiplicité d'acteurs, un des freins au développement de l'intermodalité est la standardisation des outils techniques à mettre en œuvre (Système de billettique interopérable à l'ensemble des réseaux, géolocalisation des bus, système d'information multimodale,...). En effet, le déploiement de ces outils doit être mené avec la plus grande unicité afin de garantir au mieux l'interopérabilité des systèmes de transport et de billettique, la gestion des correspondances et des horaires multiples. Un non déploiement de ces outils peut entraver techniquement les pratiques intermodales. De plus, à l'aube d'une mobilité de plus en plus interconnectée par les nouvelles technologies d'informations et de communication, la mise en œuvre de ces outils techniques doit être également en phase avec l'évolutivité de ces systèmes. Il s'agit ici des objectifs et des missions confiés au SMTR.

Enfin, la mise en œuvre de l'intermodalité dépend également de son coût. En effet, la mise en place d'un système de billettique interopérable sur l'ensemble des réseaux peut représenter un coût important pour la collectivité. Ce coût peut être d'autant plus élevé de par la complexité des systèmes à déployer. Aussi, l'aménagement de pôles d'échanges, enjeu majeur de l'intermodalité et la création de zones stratégiques pour



l'essor des transports en commun, représentent également un coût important pour les collectivités. Ainsi, il s'agira pour la collectivité d'adapter son besoin en cherchant à minimiser les coûts et à les répartir entre les acteurs concernés.

En conséquence, le déploiement de l'intermodalité à l'échelle régionale représente un investissement important pour une autorité organisatrice de la mobilité mais présente aussi l'avantage de diminuer le coût social lié aux déplacements et ainsi d'améliorer la qualité de vie des citoyens.

V. LES OBJECTIFS DE L'INTERMODALITÉ À LA RÉUNION

Face à une saturation des réseaux routiers, à un maintien de l'« autosolisme » et aux impacts environnementaux, sociaux et économiques que cela engendre, le développement de l'intermodalité à La Réunion doit permettre de diminuer la part modale liée aux transports individuels au profit des transports collectifs.

Pour ce faire, l'augmentation des pratiques intermodales sur le territoire doit répondre aux objectifs suivants :

- ▶ Réduire la part modale des déplacements en voiture individuelle ;
- ▶ Réduire la congestion routière ;
- ▶ Augmenter la part modale des déplacements via les modes actifs et les modes doux
- ▶ Aménager les lieux d'échanges et réduire la pénibilité des ruptures de charge ;
- ▶ Garantir une mobilité « porte à porte » sans voiture ;
- ▶ Créer un maillage performant de l'ensemble des réseaux de transports en commun ;
- ▶ Mettre en place un système d'exploitation garantissant la bonne gestion des correspondances ;
- ▶ Créer une coopération durable avec l'ensemble des intervenants de la mobilité ;
- ▶ Mettre en œuvre une tarification unique et interopérable sur l'ensemble des réseaux

L'objectif en matière de report modal des déplacements en transport en commun est de 10% en 2020 et de 15% en 2030 selon le SRIT.

A l'heure actuelle, la part intermodale des déplacements reste faible (0,6%) et une marge de progression importante est à venir notamment par l'avènement de nouveaux modes de transports comme le RRTG ou encore le transport par câble.

Afin de développer les pratiques intermodales sur le territoire réunionnais, il serait intéressant de fixer un objectif en matière d'intermodalité. Cet objectif pourrait être de 2% en 2022 afin de s'aligner sur la part intermodale des déplacements dans les villes moyennes de métropole comme Montpellier ou encore Toulouse.

Pour atteindre ces objectifs, la mise en œuvre d'un système intermodal performant dépend d'éléments techniques et stratégiques indissociables à savoir :

- ▶ **Le choix et l'articulation des modes de transports issus de l'identification des besoins de la clientèle et de la performance des systèmes mis en œuvre ;**
- ▶ **La hiérarchisation indispensable des réseaux pour tous les modes de transports à la fois urbains et interurbains ;**
- ▶ **La mise en œuvre de pôles d'échanges efficients où se croise l'ensemble des réseaux publics et privés ainsi que l'optimisation de la complémentarité voiture-bus notamment dans l'aménagement de parcs relais ;**
- ▶ **Une meilleure organisation des correspondances et la continuité entre les modes actifs, les modes doux et les transports en commun ;**
- ▶ **Une coopération mutualisée entre l'ensemble des intervenants de la mobilité à l'échelle régionale ;**
- ▶ **Une tarification intégrée et un système de billettique intermodale.**

Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité

VI. VERS DES INITIATIVES EN FAVEUR DE L'INTERMODALITÉ

A. MISE EN ŒUVRE D'UNE BILLETTE MUTUALISÉE ET INTEROPÉRABLE

Le SMTR, créé en 2013, regroupe l'ensemble des autorités organisatrices de la mobilité. Suite à une étude menée en 2015 et en concertation avec les AOM, il a été acté la mise en place d'une billettique mutualisée et interopérable avec l'ensemble des collectivités à l'échelle de l'île. Cette démarche a également été prolongée par une volonté de création d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs [SAEIV] ainsi qu'un système d'information multimodale [SIM]. L'ensemble de ces projets forme ainsi le Système de Transports Intelligent de la Réunion : le STIR.

Cette démarche commune menée par le SMTR a pour volonté de mettre en relation les réseaux de transports existants.

Les objectifs généraux attendus sont multiples. Il s'agit notamment d'améliorer les offres et de simplifier l'accès aux transports grâce à la mise en œuvre d'une information voyageurs centralisant l'information sur la totalité des réseaux et les offres de mobilité.

Aussi la mise en œuvre d'une billettique mutualisée et interopérable doit permettre notamment de :

- ▶ Mettre en place une organisation capable de traiter l'ensemble des réseaux et de garantir l'interopérabilité de supports et de titres tout en préservant l'autonomie de chaque AOM ;
- ▶ Favoriser les supports innovants [Carte et billet sans contact, titre porté sur smartphone, paiement direct par carte bancaire sans contact...]
- ▶ Récupérer des données statistiques de manière exhaustive, fiable et complète pour les AOM.

A l'heure actuelle, chaque AOM dispose de ses propres tarifs et de sa propre logistique de

validation et d'achat des titres de transports ne permettant pas de favoriser les déplacements intermodaux. Néanmoins le SMTR a pu amorcer un prémice d'interopérabilité avec sa carte RéuniPass.

Toutefois, à l'heure actuelle, certaines AOM ont mis en œuvre leur propres systèmes d'informations multimodales et billettique comme le réseau Car Jaune et sa carte "Y pass" ou encore le réseau ALTERNEO et son "Pass And Go". L'objectif à terme sera donc de coordonner et de mutualiser les systèmes existants. Des discussions sont en cours à ce sujet entre le SMTR et les AOM. Les études se poursuivront pour trouver un système performant, plus adéquat et adapté à moindre coût. En effet le coût et la durée de mise en œuvre de la solution proposée par le SMTR conduisent aujourd'hui à réfléchir à d'autres solutions innovantes qui pourraient être déployées plus rapidement.



Extrait de l'étude préalable à la mise en place d'une billettique mutualisée, INGETEC SMTR 2016



1. ORGANISATION GLOBALE

- ▶ Mettre en place une solution globale capable de traiter la billettique de l'ensemble des réseaux et de garantir l'interopérabilité des supports et des titres tout en préservant l'autonomie de chacune des AOM

2. GAMME TARIFAIRE ET SUPPORT

- ▶ Mettre en place un système qui puisse prendre en compte plusieurs structures tarifaires (titres interopérables et monomodaux)
- ▶ Favoriser les supports innovants (carte sans contact, billet sans contact, QR Codes) à condition qu'ils soient réellement adaptés à la population de l'île et qu'ils représentent des coûts acceptables
- ▶ Ouvrir la possibilité d'intégrer les nouveaux supports (NFC, Carte multiservices,...)
- ▶ Gérer des tarifications sociales et faciliter les modalités d'attribution aux ayants droits

3. FONCTIONNALITES LIEES A LA VENTE/DISTRIBUTION

- ▶ Autoriser la vente croisée ou au moins la vente de titres interopérables sur tous les réseaux
- ▶ Faciliter le service après-vente au client en lui permettant de le gérer totalement en une seule visite en agence et sur un seul guichet même pour les services interopérables
- ▶ Prendre en compte le canal Internet pour la vente à distance afin de moderniser les canaux de distribution et de simplifier l'acte d'achat
- ▶ Amplifier la démarche de limitation de la vente à bord en favorisant la vente au sol et la vente à distance, dans un souci d'augmentation de la vitesse commerciale sur les lignes de transport en commun
- ▶ S'adapter aux réseaux de distribution et de vente existants (nombreux dépositaires, agences sur les gares, etc.)

4. FONCTIONNALITES LIEES A LA VALIDATION

- ▶ Faciliter l'acte de validation pour l'utilisateur par des matériels homogènes
- ▶ Autoriser les validations croisées pour les titres intermodaux

- ▶ Mettre en œuvre des procédures partagées pour des remontées de données exhaustives et pour faciliter le contrôle des recettes des transporteurs

- ▶ Gérer les cartes invalidées depuis n'importe quelle agence

5. EQUIPEMENTS EMBARQUES

- ▶ Faciliter l'utilisation des systèmes à bord pour les conducteurs (enchaînement automatique des courses et des arrêts) et le pilotage des girouettes électroniques (prise de service unique)
- ▶ Assurer les interfaces avec le SAEIV
- ▶ Réduire le temps de montée à bord grâce à une validation systématique et des ventes rapides (comparativement à la vente au casier ou au contrôle à vue)
- ▶ Implanter des équipements embarqués solides, résistants aux vibrations (pour faire face aux manipulations sans précautions et à l'état des routes) et adaptés au climat (matériel tropicalisé)

6. FONCTIONNALITES LIEES AUX TRAITEMENTS STATISTIQUES

- ▶ Récupération des données de manière exhaustive et fiable
- ▶ Donner accès à des statistiques complètes et détaillées, pour les transporteurs et pour les AOM,
- ▶ Permettre aux AOM d'avoir un accès direct aux statistiques pour l'édition d'un rapport spécifique, le contrôle des recettes, sortir un état à un instant T de données par arrêts, par courses, par lignes,...
- ▶ Contrôler les recettes des transporteurs et les compensations des titres sociaux
- ▶ Permettre l'accès à la base client à des fins commerciales et de service après-vente et centraliser l'ensemble des clients
- ▶ Donner les outils au SMTR pour gérer les compensations pour les titres intermodaux et aux AOM pour les contrôler

Extrait de l'étude préalable à la mise en place d'une billettique mutualisée, INGETEC SMTR 2016

Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité

OBJECTIFS SPÉCIFIQUES

Afin de mettre en œuvre une billettique unique et interopérable sur le territoire, l'étude menée par le SMTR sur le STIR suivra le déploiement suivant :

7. LA BILLETTIQUE STIR :

Pour répondre aux besoins, il est attendu un système billettique multi centre (multi-AOM et multi-opérateurs de transport). Chacun des réseaux et/ou exploitants doit avoir un environnement dédié et sécurisé pour pouvoir exploiter son réseau et/ou ses lignes en toute autonomie et indépendance. Il est alors possible de gérer de manière distincte les multiples tarifications, règles de vente, de validation et de contrôles définis dans le système.

La plate-forme technique est partagée pour les réseaux. Cette architecture centralisée consistera à mettre en place un serveur central commun (formant un seul système), refondé pour des questions de sécurité (ou entièrement virtualisé), accessible 24h/24 et 7j/7, avec une interruption maximale de service la plus courte possible. Ce serveur central partagé par l'ensemble des partenaires, sert de support à l'ensemble des opérations communes et mutualisées.

Le système de billettique est par conception un système multi-opérateurs pour prendre en compte le fait :

- ▶ qu'un même réseau de transport peut être exploité par un ou plusieurs exploitants ;
- ▶ qu'un exploitant peut assurer le service de transport lui-même ou bien le déléguer à des transporteurs (lesquels peuvent travailler pour un ou plusieurs exploitants) ;
- ▶ qu'un même exploitant peut intervenir sur deux réseaux dépendant de collectivités différentes. De ce fait, il peut aussi abriter dans un même dépôt les véhicules de plusieurs réseaux ;
- ▶ qu'un réseau de transport s'inscrit forcément dans un contexte local où il peut être intéressant de vendre et/ou valider les titres d'un autre réseau, ou encore de partager des titres communs ;
- ▶ qu'il pourra y avoir des "réseaux communs ou virtuels " pour les besoins de l'intermodalité. Par exemple, un réseau "A+B" pouvant gérer les titres de transport valables à la fois

sur le réseau A et sur le réseau B.

Au sein de ce système commun, l'interopérabilité entre les réseaux membres est native.

Le système permet de faire cohabiter plusieurs réseaux de manière complètement étanche. Les données de chacun sont cloisonnées. L'accès à l'ensemble des données du système sont restreintes par réseau pour les données liées à l'exploitation : les données client, les données de validation, les données de vente, les données de contrôle ; des accords formalisés permettent de créer des stockages de données à mutualiser.

La solution billettique commune est adaptable selon les besoins propres à chaque opérateur afin qu'elle réponde aux spécificités de chaque réseau tout en assurant une interopérabilité sur l'ensemble du territoire.

Les AOM et leurs exploitants sont ainsi connectés au centre de gestion billettique commun, pour leur permettre d'assurer leurs missions respectives (suivi des contrats, contrôle des recettes, etc.). Toutefois, la centralisation de l'architecture ne veut pas dire une mutualisation complète des données. L'accès aux différentes fonctions est géré par des droits sur les identifiants/mots de passe sécurisés (type VPN). Cet accès se trouve limité aux données propres de chaque réseau (un exploitant ne peut donc pas regarder les données d'un autre transporteur ou d'un autre réseau). Les limites de visibilité des différentes données (notamment la base clients) seront à définir en face de spécification avec l'industriel retenu et pourront être évolutives en fonction d'accords partenariaux ad'hoc.

A ce jour, certaines AOM ont commencé à mettre en œuvre leurs propres systèmes à l'instar du réseau Car Jaune ou encore Alternéo. L'objectif à terme est de coordonner et mutualiser les systèmes existants. A l'heure actuelle, la solution portée par le SMTR fait l'objet de débats. Les études se poursuivront afin de trouver la solution la plus adéquate et adaptée à moindre coût. La solution actuelle interpelle de par la longévité de sa mise en œuvre et de son coût élevé.

Extrait de l'étude préalable à la mise en place d'une billettique mutualisée, INGETEC 2016



Les principes suivants sont privilégiés :

- ▶ Un système hébergé dans un environnement en haute disponibilité ;
- ▶ Une architecture flexible et extensible pour répondre aux besoins d'évolutivité ;
- ▶ Une architecture « full-web » permettant l'accès déporté aux fonctions du système billettique par un simple navigateur web [type extranet sécurisé, en full web] ou par liaison sécurisée [type VPN pour une architecture n-tiers]. Cela doit permettre à chaque utilisateur d'accéder à distance aux fonctions billettiques, en respectant les habilitations du système. Néanmoins, pour des contraintes d'exploitation [exemple : poste de vente], une solution client léger voire client lourd pourra être proposée pour certaines fonctionnalités ou certains matériels ;
- ▶ Une architecture permettant l'interfaçage avec plusieurs réseaux bancaires pour les transactions sécurisées, respectant les normes en vigueur ;
- ▶ Une architecture permettant une distribution multicanale ;
- ▶ Une architecture pouvant évoluer vers une tarification à l'usage.

8. L'INTEROPERABILITE :

Fin 2015, la CINOR a choisi de s'équiper d'une billettique spécifique en faisant l'acquisition de la solution Atlas de Xerox. Cette billettique est en cours de mise en œuvre et devrait être opérationnelle en cours de premier semestre 2019, donc avant celle du STIR. Cette billettique est de conception Sim Centric au standard Calypso.

La billettique STIR devra être interopérable avec cette billettique ce qui signifie à minima que :

- ▶ Les cartes et supports multimodaux émis par la billettique STIR devront pouvoir porter les titres de la CIVIS et de la CINOR qu'ils soient monomodaux ou combinés. Ceci devra donc permettre que les titres de la CIVIS et de la CINOR soient commercialisés mais aussi contrôlés et validés sur des équipements des réseaux STIR. Cette exigence ne s'applique évidemment pas à un titre monomodal unitaire émis par les réseaux STIR
- ▶ Les cartes et supports multimodaux émis par

la CIVIS devront être reconnus par les équipements des réseaux STIR.

B. LE SYSTÈME D'AIDE À L'EXPLOITATION ET L'INFORMATION VOYAGEURS : SAEIV

Le SAEIV est un outil de gestion de l'offre de transport et de l'information voyageurs, permettant de :

- ▶ Aider les exploitants et les conducteurs à assurer un trafic régulier et ponctuel de manière à respecter les engagements (horaires, correspondances, etc.) ;
- ▶ Améliorer le vécu des trajets par les voyageurs grâce à une information diffusée en temps réel sur le réseau et de manière multimédia ;
- ▶ Répondre à la réglementation sur l'accessibilité des personnes malvoyantes et malentendantes [loi du 11 février 2005] ;
- ▶ Compenser les défauts de service et les perturbations par des informations pertinentes qui libèrent les voyageurs et leur permettent d'y réagir ;
- ▶ Améliorer la sécurité des voyageurs et des conducteurs ;
- ▶ Disposer d'outils pour le suivi, l'analyse et l'amélioration de l'offre de transport.

Un SAEIV est donc l'outil pertinent pour :

- ▶ Exploiter un service de transport urbain ou interurbain et assurer une prestation de qualité [en contrôlant la disponibilité des véhicules et des agents, en surveillant la régularité des passages aux arrêts, en apportant son aide dans les situations dégradées] ;
- ▶ Offrir à la clientèle des informations pratiques et indispensables.

Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité

C. LE SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODAL : SIM

Outre la création d'un SAEIV, le SMTR prévoit également la mise en œuvre d'un système d'information multimodale (SIM) afin d'améliorer grandement l'information dédiée aux voyageurs. Les objectifs du SIM sont détaillés ci-après.

Les bénéfices pour les usagers sont :

- ▶ Disposer de solutions multimodales adaptées aux évolutions des habitudes de déplacement ;
- ▶ Des usagers qui souhaitent être informés, en situation normale comme en situation perturbée, de manière à pouvoir anticiper leurs déplacements ou se réorienter ;
- ▶ Des usagers de plus en plus connectés, avec le téléphone mobile comme outil central d'aide au quotidien (recherche d'informations en temps réel, alerte trafic,...) ;
- ▶ Bénéficier d'un calculateur d'itinéraire transport pour planifier ses trajets et déterminer quels modes répondent le mieux à ses besoins.

Pour les collectivités :

- ▶ Améliorer l'accès à l'information sur les transports de voyageurs et adresser l'ensemble des besoins actuels et futurs des voyageurs
- ▶ Améliorer la visibilité et l'attractivité des offres alternatives de mobilité (TC, TAD, vélo, P+R, ...)
- ▶ Favoriser les pratiques intermodales et/ou multimodales génératrices de déplacements (faciliter les correspondances entre les réseaux de transport ...)
- ▶ Partager les données transport (open data, en conformité avec la loi Macron)
- ▶ Améliorer la qualité de service des offres de transport et leur coordination par l'analyse des offres (statistiques sur les correspondances, les trajets non satisfaisants, ...)
- ▶ Accroître la coopération entre les AO et aligner les attentes de l'ensemble des acteurs impliqués dans le projet.

Extrait de l'étude préalable à la mise en place d'une billettique mutualisée, INGETEC 2016

D. MISE EN ŒUVRE DE L'INTEROPÉRABILITÉ REUNI'PASS

Le Département et les 5 AOM en charge des réseaux urbains ont signé en 2015 une convention permettant l'utilisation de la carte REUNI'PASS à compter du 11 décembre 2015 sur tous les réseaux de transport de l'île avec des titres de transport pour étudiants et tous publics.

Au mois de novembre 2015, le Département a annoncé la création d'un titre de transport gratuit pour les personnes âgées de plus de 65 ans et les personnes handicapées.

Les titres Réuni'PASS sont donc aujourd'hui les suivants :

Public	Titres	Tarifs
Senior de 65 ans et plus	Gratuit	
Personne avec un taux de handicap > 50%	Gratuit	
Etudiant	Trimestriel	20 €
	Annuel	50 €
Tout Public	Mensuel	60 €
	Trimestriel	140 €
	Annuel	520 €

Tableau 4 : Titres RéuniPass, Source SMTR 2016

Il est à noter que depuis le 1er janvier 2017, la Région s'est vue transférer la convention d'interopérabilité notamment dans le cadre du transfert de compétences suite à la mise en application de la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe).

Ainsi, la mise en œuvre de cette interopérabilité via la carte Réuni'Pass a permis d'établir un premier bilan par le SMTR, de la distribution de titres et de cartes Réuni'Pass en 2015 et 2016.

Au cours des 2 premières années de mise en œuvre de la convention d'interopérabilité, des titres REUNI'PASS ont été distribués par l'opérateur du réseau interurbain.



Les statistiques disponibles sur ces 2 années sont résumées dans les tableaux ci-dessous :

			Nombre de cartes Réuni'Pass
Réuni'Pass Etudiant	Tri-mestre	2015	675
		2016	675
		Evolution	0%
	Annuel	2015	5300
		2016	5576
		Evolution	+5%
Réuni'Pass Tout Public	Mensuel	2015	1434
		2016	1975
		Evolution	+38%
	Tri-mestre	2015	190
		2016	226
		Evolution	+19%
	Annuel	2015	6
		2016	7
		Evolution	+17%
Réuni'Pass Senior	Annuel	2015	0
		2016	6177
Réuni'Pass Handicapé	Annuel	2015	0
		2016	1702
TOTAL		2015	7605
		2016	16338

Tableau 5 : Répartition des ventes de titres par an et par type, SMTR 2016

La mise en place de la carte Réuni'Pass a permis d'œuvrer pour une intermodalité entre les différents réseaux de transports en commun urbains à l'échelle du territoire. Cette action mise en œuvre par le SMTR coordonne ainsi les différentes tarifications sur les réseaux de transport en commun et facilite ainsi le cheminement intermodal des usagers. Ce concept de tarification unique est en accord avec la Planification Régionale de l'Intermodalité et devrait être poursuivi et étendu en accord avec l'ensemble des Autorités Organisatrices de la Mobilité.

E. EXPÉRIMENTATION DE ZONES D'AMÉNAGEMENTS ET DE TRANSITIONS VERS LE TRANSPORTS (ZATT)

Ce concept largement déployé dans les pays nordiques, et mis en œuvre par le TCO dans son Plan de Déplacements Urbains 2017-2027, place l'intermodalité au cœur des problématiques de mobilité. En effet, ces ZATT définissent autour des pôles d'échanges un ensemble de règles favorisant l'usage des transports en commun. A l'intérieur de ces zones, est défini un ensemble d'outils structurants afin de renforcer la fréquentation des lignes de transports en commun, d'encourager la pratique des modes actifs et d'assurer l'accessibilité pour tous aux transports en commun. Les outils pouvant être mis en œuvre dans les ZATT sont les suivants :

- ▶ Création ou amélioration des cheminements des modes actifs ;
- ▶ Mise en place de jalonnements et aménagements cyclables depuis et vers les ZATT ;
- ▶ Favoriser l'augmentation du niveau d'équipements comme les stationnements vélos ;
- ▶ Mise en œuvre de politiques de stationnement ;
- ▶ Mise en place de zones de rencontres ou encore de zones 30.

F. DES TARIFICATIONS CIBLÉES ET ADAPTÉES AUX USAGERS

Pouvoir se déplacer librement induit également de disposer d'une tarification attractive en faveur des transports collectifs. La tarification pour les transports en commun est déjà incitative pour les usagers. En effet, selon l'INSEE en 2015, se déplacer à La Réunion coûte moins cher qu'en métropole. Cela est rendu possible car les services de transport de personnes sont moins chers à La Réunion suite à la forte baisse des abonnements et tickets de transports en commun.

Toutefois, de nouveaux efforts doivent être entrepris pour démocratiser plus largement l'usage des transports en commun. Ainsi, il serait intéres-

Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité

sant de mettre en œuvre de nouvelles formules de tarification à destination des personnes vivant avec les minimas sociaux ou déclarant des revenus en dessous du seuil d'imposabilité afin de les inciter à utiliser les transports en commun.

D'autres solutions plus pragmatiques existent également comme la gratuité totale pour les transports en commun. Plus d'une vingtaine d'agglomérations françaises ont déjà opté pour ce mode de tarification. La dernière en date est l'agglomération de Niort qui a inauguré le 1er septembre 2017 le plus grand réseau de transports collectifs gratuit en France. Depuis cette décision de la collectivité, une hausse de la fréquentation des lignes est constatée. Cela est en conformité avec les attentes des élus de l'agglomération qui souhaitaient, par la gratuité, faire revenir la population au sein des bus.

La mise en œuvre de la gratuité à Niort a été rendue possible grâce à un versement transport de 1,05% de la masse salariale correspondant ainsi à plus de 15 millions d'euros par an, bien en

deçà du contrat de délégation de service public de 12 millions d'euros. L'agglomération Niortaise dispose d'une concentration forte d'activités, notamment tertiaires sur son territoire. La collectivité espère ainsi doper les fréquentations de l'ordre de 30% d'ici à 2019 en se privant pourtant de plus de 4,5 millions d'euros annuels de billetterie.

De nombreux chercheurs à l'instar de Maxime Huré, chercheur à l'Université de Perpignan et président de l'association des Villes Innovantes et gestion des savoirs, précise que la gratuité dans les transports doperait la fréquentation. Aussi, il argumente qu'à défaut de faire tourner les bus à vide et ainsi se priver de recettes commerciales quasi inexistantes, il serait judicieux d'opter pour la gratuité totale.

Toutefois, selon le GART et l'UTP, la gratuité totale des transports en commun pourrait impacter la dévalorisation des services de mobilité aux yeux de leurs utilisateurs.

G. BENCHMARK DES SOLUTIONS AU SERVICE DU DÉVELOPPEMENT DES PRATIQUES INTERMODALES

Il est ici proposé un benchmark des différentes solutions de billetterie et d'information voyageurs favorisant l'intermodalité

	<p>Ces automates de paiement représentent une façon simple pour l'utilisateur d'acquies un titre de transport. Ces automates ont la particularité de proposer à l'achat notamment les titres suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Pass journée ▶ Pass 48H ▶ Titre Unique ▶ Carnet de tickets
	<p>i L'achat par smartphone :</p> <p>L'achat de titre de transport par smartphone représente pour l'utilisateur un moyen de paiement et de choix du titre de manière autonome et ce 24/24 et 7j/7. L'utilisateur bénéficie des mêmes formules que les automates de distribution et la vente physique. Suite à l'acquisition d'un titre de transport, l'utilisateur se verra fournir un QR Code recensant l'ensemble des informations liées à son ticket.</p>



	<p>Application Tickey</p> <p>Cette application bulgare mise en avant à l'évènement TNWC permet de centraliser l'ensemble des moyens de transport publication en une seule notification push. Cette application permet d'éviter les files d'attentes, les machines hors-services ou encore le manque de monnaie. Tout ce passe via cette application et permet ainsi de faciliter grandement l'achat de titre de transport.</p>
	<p>Agences physique :</p> <p>Ces agences permettent d'assurer un lien présentiel avec les usagers tant sur l'achat de titres de transports mais également afin d'obtenir des informations, ou encore faire des réclamations.</p>
	<p>Achat par internet :</p> <p>L'achat de titres de transports par internet est peu répandu mais représente une solution crédible à la dématérialisation de l'acquisition de tickets. Il est ainsi possible de commander des tickets à l'unité mais également disposer d'abonnements spécifiques.</p>
	<p>Achat dans les points de vente (Tabac / Presse)</p> <p>L'achat de titres de transports au sein de point de vente comme les tabac/presse permet d'optimiser la vente physique. Ces points de vente très fréquentés permettent aux usagers d'acheter leurs tickets sans être tributaire des automates ou des agences physiques et ainsi permet d'augmenter le nombre de point de vente pour un réseau.</p>
	<p>Les applications mobiles « door to door »</p> <p>Ces applications donnent ainsi la possibilité aux voyageurs de planifier et d'avoir une vision globale de leur voyage du lieu de départ au lieu d'arrivée.</p> <p>Grace à l'utilisation d'un smartphone, il est possible de savoir précisément les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Temps de trajet ▶ Temps d'attentes ▶ Les pratiques intermodales (vélos, marche) ▶ Horaires aller/retour ▶ Informations et incidents sur le réseau

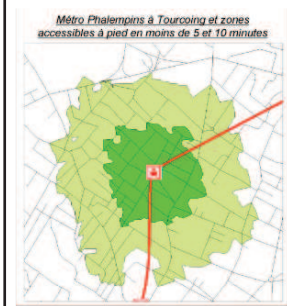
Vers des initiatives en faveur de l'intermodalité

	<h3>Les sites internet</h3> <p>Tout comme les applications mobiles, les sites internet des réseaux de transports permettent aux voyageurs d'avoir accès aux informations afférentes à son trajet. Ils permettent également de calculer son itinéraire.</p>
	<h3>Les afficheurs de temps d'attente</h3> <p>Les panneaux d'affichages des temps d'attentes permettent aux usagers des transports en commun d'avoir une vision en temps réel de l'avancement de leurs moyens de transports. Ces systèmes sont reliés directement aux matériels roulants qui sont géo localisés en temps réel.</p>
	<h3>Les livrets et supports papiers</h3> <p>A La Réunion, ces supports d'informations sont beaucoup utilisés. Ils permettent à l'utilisateur de connaître l'ensemble des informations horaires sur sa ligne de transport. Ces supports n'évoquent donc pas les informations intermodales ou les horaires des autres lignes.</p>
	<h3>Les écrans d'informations</h3> <p>Ces écrans situés à l'intérieur des bus notamment permettent de disposer d'une information en temps réel sur son temps de parcours ou encore les correspondances possibles aux différents arrêts.</p>
	<h3>Les QR Codes</h3> <p>De plus en plus présents, les QR codes permettent grâce à un scan via son smartphone d'être redigé vers l'ensemble des informations liées à sa ligne de bus ou de train. Il permet ainsi aux usagers d'avoir des éléments numériques sur l'avancement en temps réel de son moyen de transport ou également sur les temps d'attentes.</p>



Les plans de lignes et les correspondances

Afin d'informer au mieux les usagers, il est important de mettre en œuvre des plans de lignes avec les possibilités de correspondance afin d'améliorer l'intermodalité.



Les Zones d'Aménagements et de Transition vers les Transports

Ces zones définissant un périmètre de 500 mètres autour des pôles d'échanges ou des lieux à fort potentiel d'intermodalité, ont pour objectif de favoriser l'usage des transports en commun et ainsi prioriser les modes actifs et augmenter les part modales liées aux déplacements.



Pôle d'échanges multimodal de Rennes

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE





PARTIE 3 : AMÉLIORER L'ARTICULATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT & OPTIMISER LES POTENTIALITES D'INTERMODALITE

Un cadre réglementaire à plusieurs échelles

Comme définie précédemment, l'intermodalité permet de combiner l'usage de différents modes de transport. Les pôles d'échanges sont les lieux où se pratique cette intermodalité. Selon Cyprien Richer (2007), ils sont des « espaces d'organisation qui visent à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport et qui assurent, par leur insertion urbaine, une interface entre la ville et le réseau de transport. » L'EDGT menée par le SMTR en 2016 a déterminé que cette pratique représente aujourd'hui près de 13 000 déplacements par jour sur l'île, soit 0,6% de tous les déplacements réalisés. Cette pratique doit être renforcée, notamment en axant une amélioration et une valorisation des transports en commun.

Pour permettre le passage d'un mode de déplacement à un autre, le favoriser et l'inciter plusieurs conditions sont requises au préalable. En effet, ces lieux d'intermodalité doivent proposer une offre de transports en commun conjuguant mobilité, efficacité, continuité, régularité, fluidité et services, une bonne lisibilité pour l'utilisateur et des aménagements adaptés (parcs-relais, pôles d'échanges, stationnements deux roues...). Ils proposent ainsi des transports collectifs confortables, réguliers et concurrentiels à la voiture individuelle, mais disposent également d'une offre de services de qualité.

Au regard du SAR et selon la prescription n°9.2

relatives aux densités des projets d'urbanisation dans les centralités de l'armature urbaine : « La densité minimale des projets d'urbanisation est, quel que soit le niveau de centralité, dans un rayon de 500 mètres autour des gares et des stations du réseau régional de transport guidé ou des TCSP, de 50 logements par hectare. » Ainsi, les zones à fort potentiel d'intermodalité doivent supporter à la fois les fonctions principales : de transport, urbaines et de services, en tant qu'élément fondateur des nouvelles centralités urbaines.

Ainsi, il convient de déterminer les zones à fort potentiel d'intermodalité au regard de plusieurs enjeux : réglementaire, urbain et intermodalité. Afin de déterminer l'emplacement de ces zones intermodales, une analyse plus fine des zones à fort potentiel urbain est donc proposée puisqu'il s'agit, au sein de ces zones, d'observer les contraintes réglementaires imposées par les documents d'urbanisme tels que les Plans d'Occupation des Sols (POS), les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ou les Plans de Prévention des Risques (PPR), les pôles générateurs de flux (Zones d'Activités Économiques ou les équipements de rayonnement régional ou intercommunal), ...



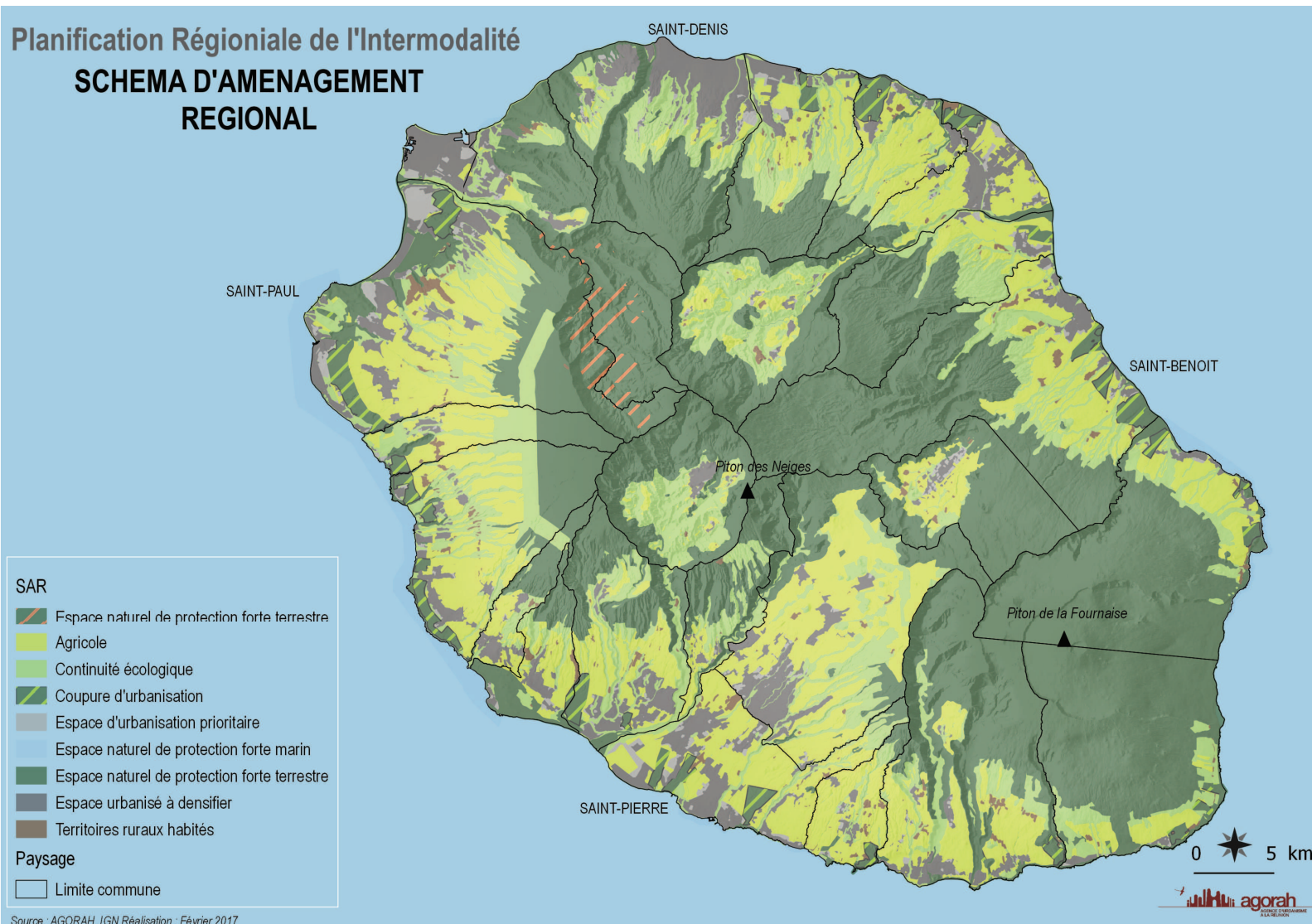
I. UN CADRE RÉGLEMENTAIRE À PLUSIEURS ÉCHELLES

A. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT REGIONAL

Approuvé en novembre 2011, le Schéma d'Aménagement Régional [SAR] propose une vision stratégique du développement de La Réunion à l'horizon 2030. Document cadre de planification, il établit plusieurs zones afin de régir au mieux l'aménagement de ce territoire à la fois riche et contraint. Les espaces destinés à l'urbanisation sont identifiés dans la zone préférentielle d'urbanisation.

La localisation des zones à fort potentiel d'intermodalité doivent prendre en compte les diffé-

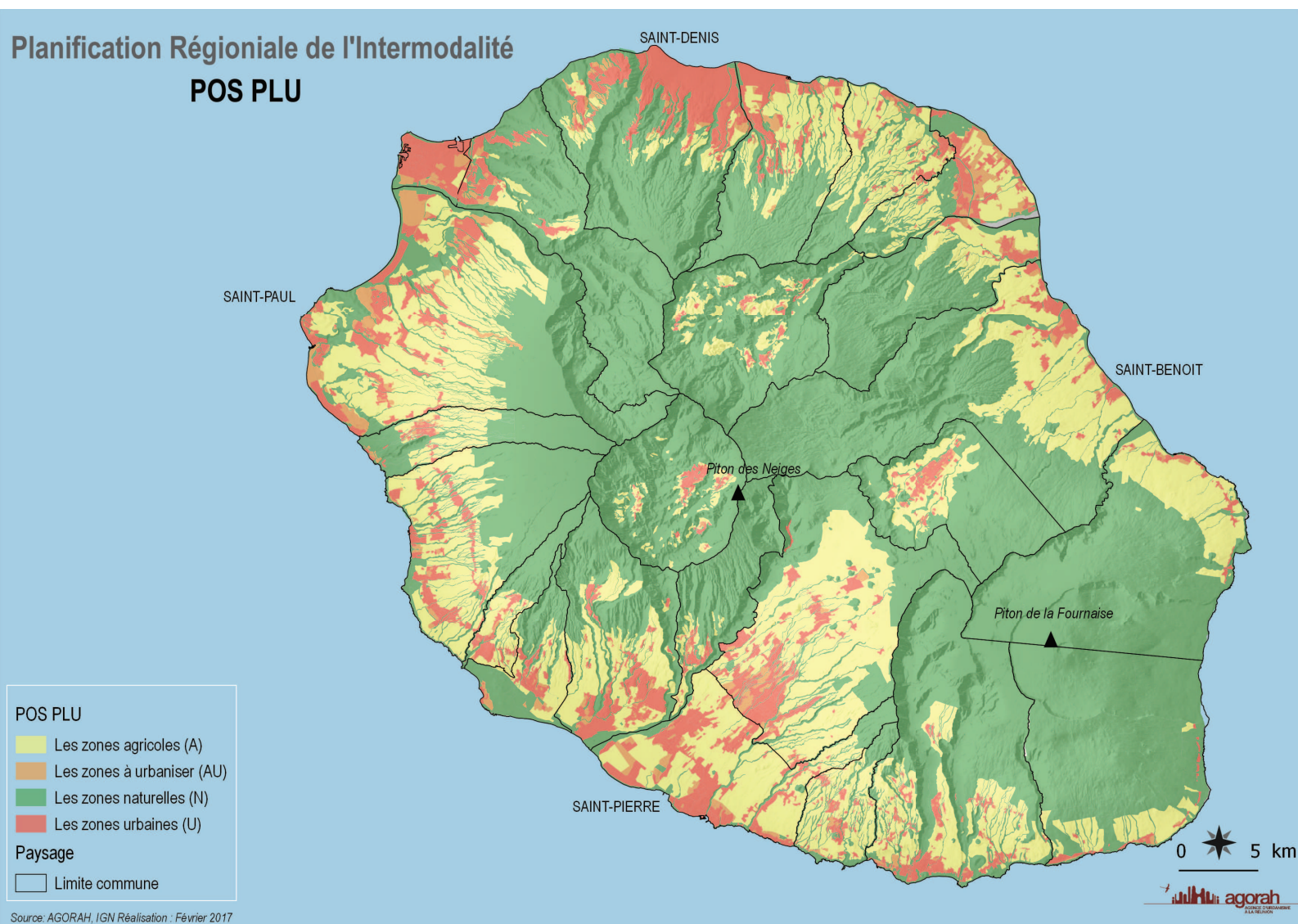
rents types d'espaces identifiés par le SAR. En effet, les pôles d'échanges doivent avoir une fonction urbaine afin de ne pas les restreindre à la seule fonction transport. Il s'agira en priorité de les localiser sur les zones déjà urbanisées ainsi que sur les zones préférentielles d'urbanisation mais également sur les espaces d'urbanisation prioritaire et les espaces urbanisés à densifier. Les zones à fort potentiel intermodal se devront d'épargner un maximum les espaces naturels de protection forte, les espaces agricoles, les continuités écologiques ainsi que les coupures d'urbanisation dans le but de préserver ces espaces aux multiples ressources naturelles.



Un cadre réglementaire à plusieurs échelles

B. LES PLANS LOCAUX D'URBANISME

Après repérage des grands zonages du SAR, il s'agit de s'intéresser au classement de ces espaces dans les documents d'urbanisme en vigueur sur les communes et ainsi voir le potentiel de constructibilité de ce foncier. Une analyse des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et des Plans d'Occupation des Sols (POS) est alors faite afin de voir si ce foncier se situe en zone urbaine ou à urbaniser et donc en zone constructible ou bien s'ils sont localisés en zone agricole ou en zone préservée. Actuellement 15 PLU sont en cours de révision. La cartographie a donc été élaborée sur les PLU approuvés en 2017





C. LES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES NATURELS

La Réunion est un territoire particulièrement touché par les risques naturels. En effet, sur les sept aléas pouvant être recensés, seul l'aléa avalanche ne concerne pas l'île. La Réunion reste ainsi soumise aux risques suivants :

- ▶ Cyclone,
- ▶ Volcan,
- ▶ Inondation,
- ▶ Mouvement de terrain,
- ▶ Feux de forêt,
- ▶ Houles et marées,
- ▶ Séisme.

Les risques naturels sont donc omniprésents sur l'ensemble de la zone d'étude et doivent être anticipés et pris en compte afin d'éviter la mise en

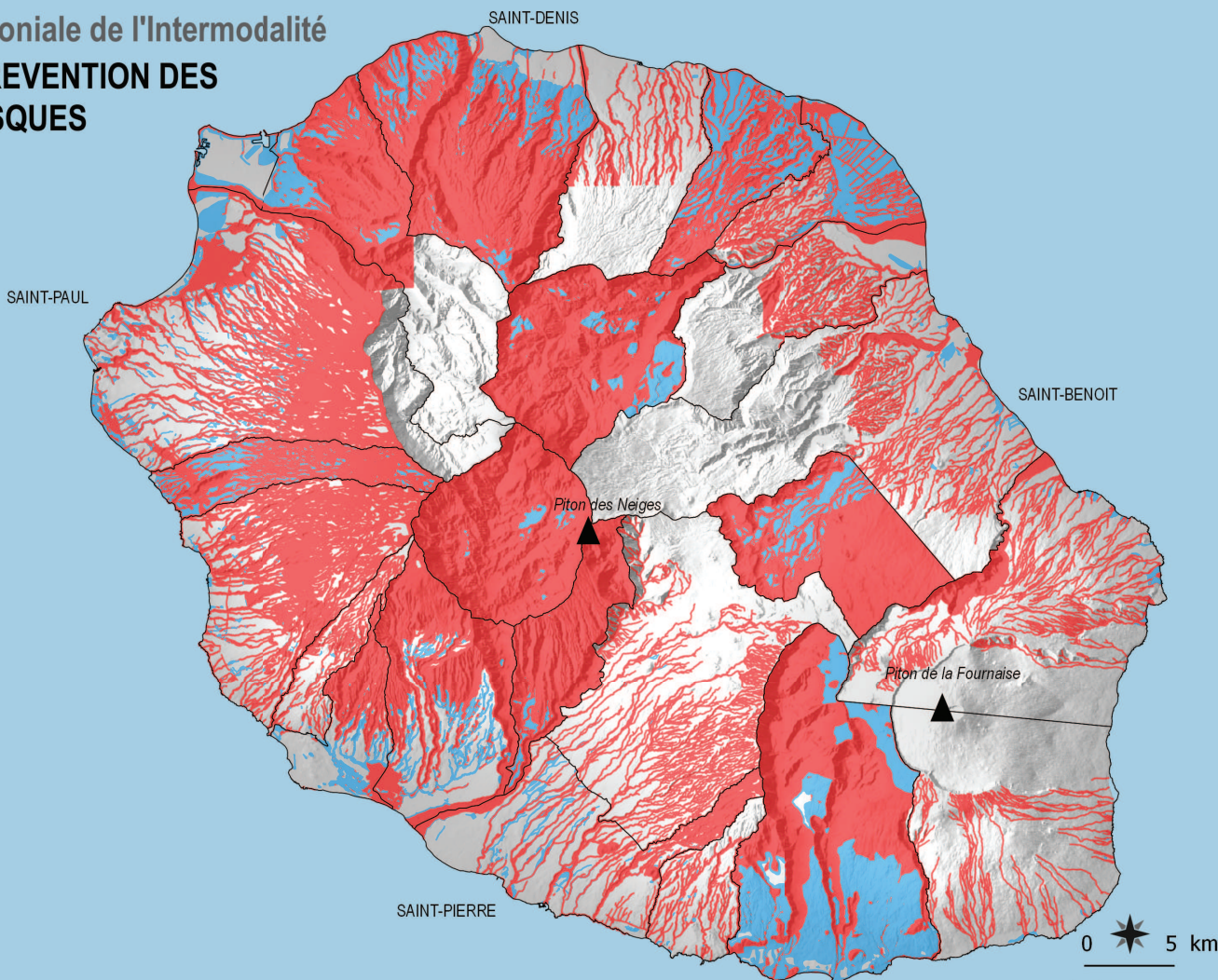
danger des habitants et l'endommagement des infrastructures dédiées aux transports collectifs.

Ce territoire étant maillé par un réseau de ravines et de cours d'eau, des zones d'interdiction sont observées sur une part importante du territoire et notamment sur les mi-pentes et les hauts. Sur le littoral, les inondations mais aussi la houle et les marées peuvent entraîner un réel danger pour les habitants et devront donc être prises en compte.

Ainsi, la prise en compte des risques naturels est indispensable dans la définition des zones à fort potentiel d'intermodalité. Il s'agit d'anticiper au mieux ces risques afin d'éviter des surcoûts en cas d'éventuels dommages sur les biens et les personnes.

Planification Régionale de l'Intermodalité

PLAN DE PREVENTION DES RISQUES



PPR

- Zone d'interdiction
- Zone de Prescription

Paysage

- Limite commune

Source: AGORAH, IGN Réalisation : Février 2017

Un cadre réglementaire à plusieurs échelles

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

SLO

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

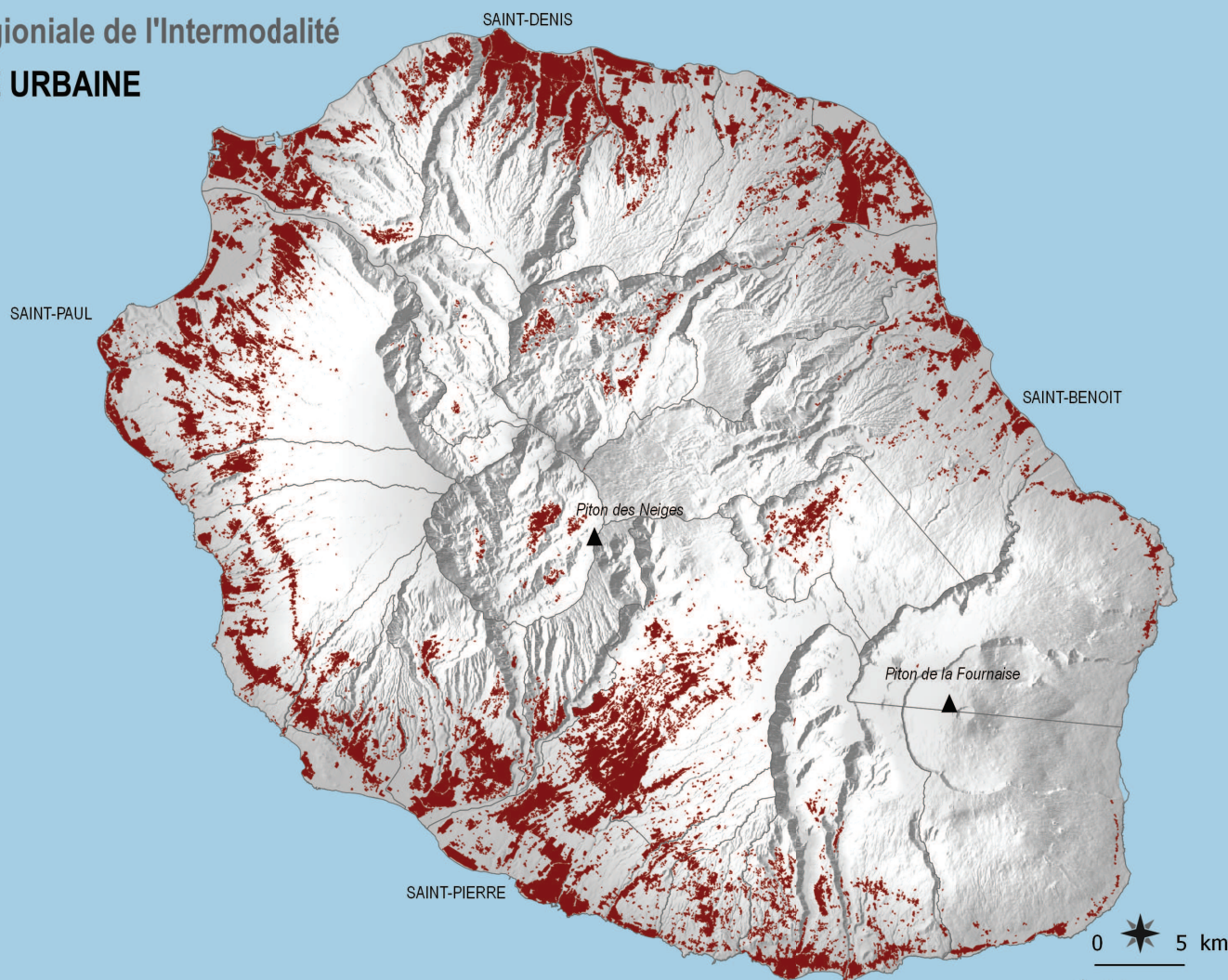
II. VERS UNE APPROCHE URBAINE DES PÔLES D'ÉCHANGES

En plus de sa fonction de support technique pour les transports, les pôles d'échanges impulsent des dynamiques sociétales et humaines qu'il semble nécessaire d'appuyer sur une armature urbaine existante et d'identifier des sites de développement urbain potentiel autour ou à proximité en tant que catalyseurs de la ville intense. L'approche urbaine des lieux de connexion est donc essentielle et peut se caractériser au travers de trois thématiques déclinées à différentes échelles : la structuration du territoire, l'insertion dans le quartier et les aménagements réalisés.

À l'échelle du territoire, il s'agit de localiser les secteurs urbanisés offrant les zones de chalandise les plus importantes. L'analyse de la tache urbaine est donc une entrée intéressante pour le positionnement de ces lieux de connexion. La tache urbaine représente la concentration de population sur un territoire donné. Selon l'INSEE, la tache urbaine : « correspond aux ensembles de plus de cinq bâtiments, ayant chacun une emprise au sol supérieure à 30 m² entourés d'une zone tampon de 20 mètres ». Les secteurs à fort potentiel d'intermodalité doivent ainsi assurer une mission de desserte des zones les plus couvertes par la tache urbaine afin d'accueillir le plus grand nombre de voyageurs et de desservir les zones les plus denses. Ces lieux de connexion sont donc nécessairement localisés au cœur ou de façon tangentielle à la tache urbaine.

Planification Régionale de l'Intermodalité

TACHE URBAINE



Source: AGORAH, IGN Réalisation : Février 2017

agorah
AGORAH
ALPHABETIQUE



De même, les pôles générateurs de flux comme les zones d'activités économiques, les équipements à vocation régionale voire intercommunale, les administrations, les écoles, les universités, les hôpitaux...sont des éléments structurants de la composante territoriale à proximité desquels les zones d'intermodalité doivent être positionnées. La desserte de ces pôles générateurs par des transports collectifs notamment en mode lourd permet de toucher un grand nombre d'usagers potentiels. Ce positionnement doit donc être stratégique afin d'articuler des modes lourds (RRTG) avec les autres modes de déplacement et ainsi respecter l'équilibre et l'égalité des territoires et ne pas pénaliser les zones rurales ou périphériques.

À l'échelle plus locale, les lieux d'intermodalité doivent être insérés dans leur quartier afin de participer à l'animation locale, voire devenir des nouvelles centralités. Pour ce faire, ces zones de connexion doivent offrir une lisibilité et une accessibilité pour les voyageurs, une qualité des aménagements piétons (continuité, sécurité, confort, signalétique, éclairage, ombrage...) et des lieux d'attente, des services offerts mais également un développement urbain possible (opérations d'aménagement, opérations de renouvellement urbain ou de mutation foncière, densification, intensification urbaine, politique de stationnement...). Toutefois, les lieux intermodaux devront être pensés et aménagés en fonction des besoins, des flux et des attentes. Des réflexions sur la sobriété, la réversibilité des aménagements, voire la mutualisation des lieux pourront être portées face à une intermodalité diffuse et multipolaire.

Enfin, les lieux de connexion intermodale doivent offrir des services associés. Au-delà de ceux nécessaires aux usagers et au bon fonctionnement des transports (billettique, information des voyageurs, signalétique...), d'autres services peuvent être proposés : petits commerces (restauration, tabac presse, ...), lieux d'information, administration, espaces de travail (espaces de coworking...), etc.

III. LA FONCTION TRANSPORT

De par sa définition, l'intermodalité implique la possibilité de passer d'un mode de transport à un autre. Les lieux à fort potentiel d'intermodalité seront ceux au sein desquels on constate une connexion, un lieu de rupture de charge entre deux modes de déplacement. La prise en compte des différentes dimensions du service de transport est donc un élément essentiel pour permettre d'identifier les zones à fort potentiel d'intermodalité. Si l'accessibilité aux réseaux de transports collectifs assure l'efficacité, le niveau de service proposé (fréquence, cadencement, amplitude horaire, régularité, informations...) en conditionne son efficacité et sa fréquentation.

Ainsi, un travail de recensement du réseau interurbain réseaux interurbains existant (cars jaunes), des réseaux urbains et des projets (RRTG, TPC, TRAM TCO...) a été mené en partenariat avec chacune des AOM afin de localiser toutes les stations et gares routières de l'île existantes ou à venir.

Certaines des localisations identifiées pourront évoluer en fonction des études de faisabilité ou opérationnelles en cours ou à venir sur les différents réseaux et les modes de transport. De fait, les zones à fort potentiel d'intermodalité sont susceptibles d'être soumises à différentes hypothèses de localisation ou d'être modifiées en fonction des résultats des études à venir. Elles sont donc à considérer avec une relative précaution et pourront faire l'objet d'évolution ou de modification.

Les cartographies ci-après illustrent la constitution du réseau de transports en commun de La Réunion maillant le territoire et font apparaître des points d'interconnexion. Ces lieux de correspondance entre plusieurs réseaux de transports collectifs constitueront les zones à fort potentiel d'intermodalité, et plus particulièrement les futurs pôles d'échanges.

DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX

TRANSPORTS COMMUNS, INTERMODALITÉ ET PÔLES D'ÉCHANGES

Focus sur L'Aéroport de Saint-Denis



Projets et réalisations TCSP

- En projet
- Réalisé
- En cours

Aires de stationnements

- Parking covoiturage (projet)
- Parking relais (projet)

Le Réseau Régional de Transport Guidé (projet)

- Principales stations du RRTG pressenties
- Tracé prévisionnel du RRTG

Réseau CAR JAUNE

- Arrêts
- Lignes

Transports intercommunaux

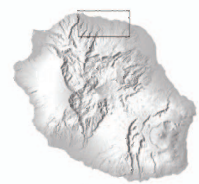
- Réseau de bus CINOR
- Gare routière

Le Réseau Monorail (projet)

- Arrêts
- Tracé du Monorail

Élément paysagers

- Bâti
- Végétation
- Surface en eau



DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX

TRANSPORTS COMMUNS, INTERMODALITÉ ET PÔLES D'ÉCHANGES



Projets et réalisations TCSP

- En projet
- Réalisé
- En cours

Aires de stationnements

- Parking covoiturage (projet)
- Parking relais (projet)

Le Réseau Régional de Transport Guidé (projet)

- Principales stations du RRTG présentes
- Tracé prévisionnel du RRTG

Réseau CAR JAUNE

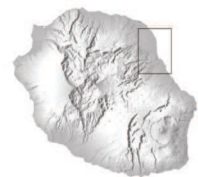
- Arrêts
- Lignes

Transports intercommunaux

- Réseau de bus CIREST
- Gare routière

Éléments paysagers

- Bâti
- Végétation
- Surface en eau



DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX TRANSPORTS EN COMMUNS, INTERMODALITÉ ET POLES D'ÉCHANGES



Projets et réalisations TCSP

- En projet
- Réalisé
- En cours

Aires de stationnements

- Parking relais
- Parking relais (projet)

Le Réseau Régional de Transport Guidé (projet)

- Principales stations du RRTG présentes
- Tracé prévisionnel du RRTG Littoral
- - - Tracé prévisionnel du RRTG mi-pentes

Réseau CAR JAUNE

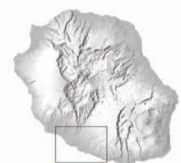
- Arrêts
- Lignes

Transports intercommunaux

- Réseau de bus
- Gare routière

Éléments paysagers

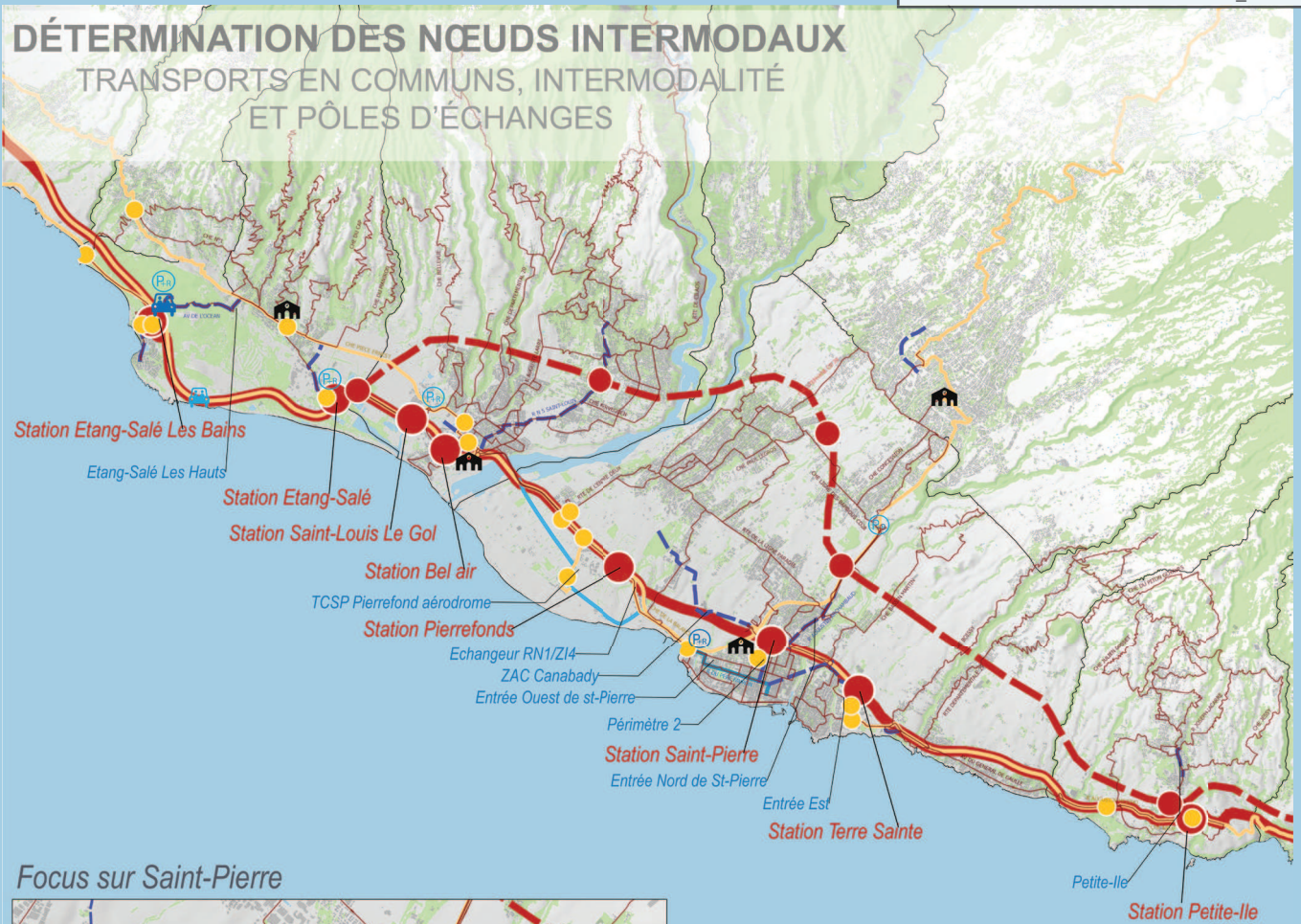
- Bâti
- Végétation
- Surface en eau



Réalisation : AGORAH Mars 2017
Sources : Région Réunion, CASUD, Conseil Départemental, IGN

0 1.5 km

DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX TRANSPORTS EN COMMUNS, INTERMODALITÉ ET PÔLES D'ÉCHANGES



Focus sur Saint-Pierre



Projets et réalisations TCSP

- En projet
- Réalisé
- En cours

Aires de stationnements

- Parking covoiturage
- Parking covoiturage (projet)
- Parking relais
- Parking relais (projet)

Le Réseau Régional de Transport Guidé (projet)

- Principales stations du RRTG présentes
- Tracé prévisionnel du RRTG Littoral
- - - Tracé prévisionnel du RRTG mi-pentes

Réseau CAR JAUNE

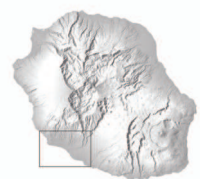
- Arrêts
- Lignes

Transports intercommunaux

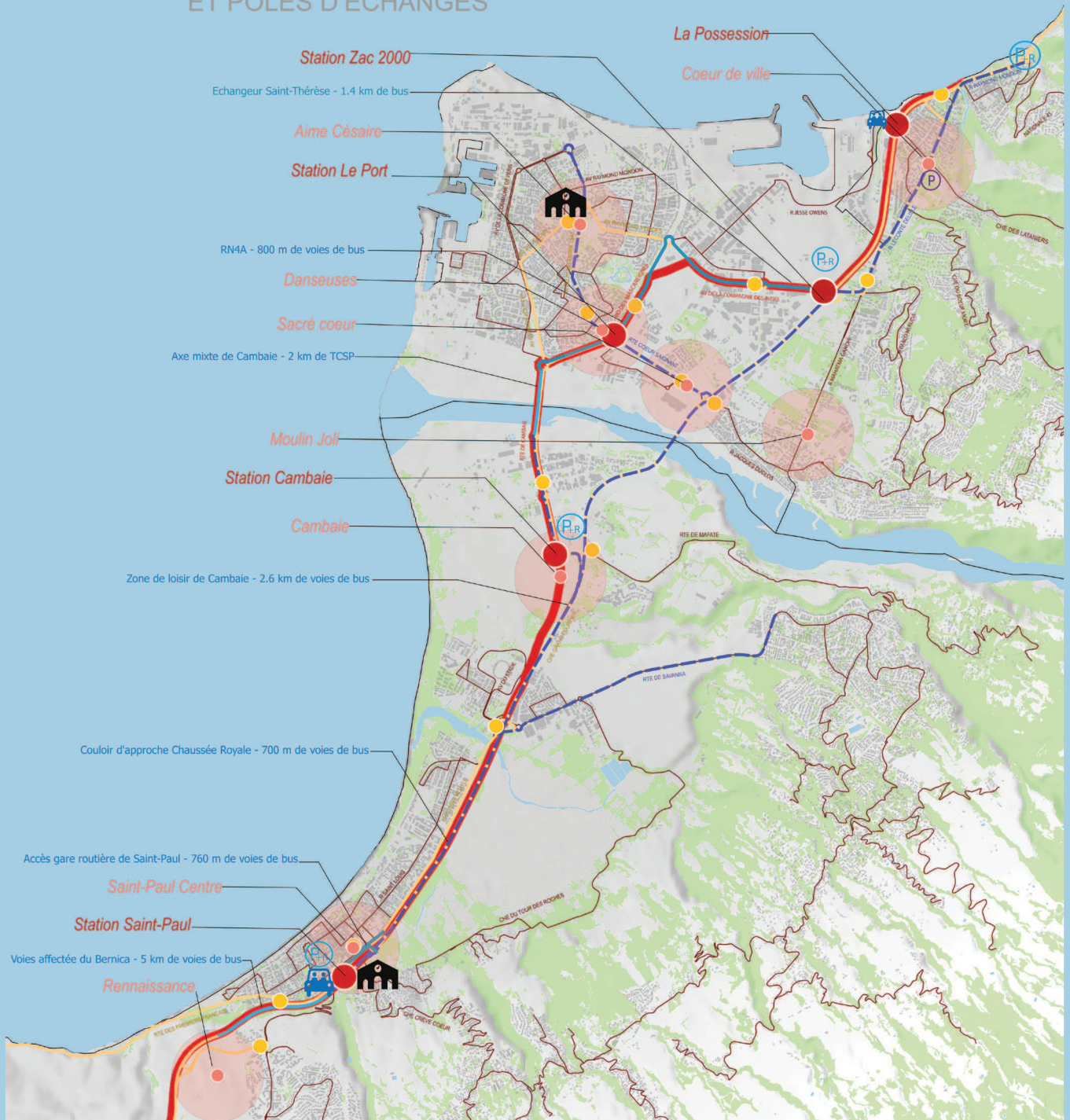
- Réseau de bus CIVIS
- Gare routière

Élément paysagers

- Bâti
- Végétation
- Surface en eau



DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX TRANSPORTS COMMUNS, INTERMODALITÉ ET PÔLES D'ÉCHANGES



Projets et réalisations TCSP

--- En projet

— Réalisé

— En cours

Aires de stationnements

Parking covoiturage

Parking relais (projet)

Réseau CAR JAUNE

Arrêts

Lignes

Le Réseau Régional de Transports Guidé (projet)

Principales stations du RRTG présentes

Tracé prévisionnel du RRTG

Les Zones d'Aménagements et de Transition vers les Transports

Emplacement des ZATT

Zone de 500 m autour des ZATT où se concentrent les facilités d'aménagement

Réseau intercommunaux

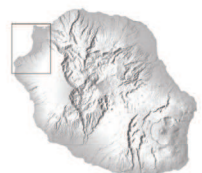
Gare routière

Éléments paysagers

Bâti

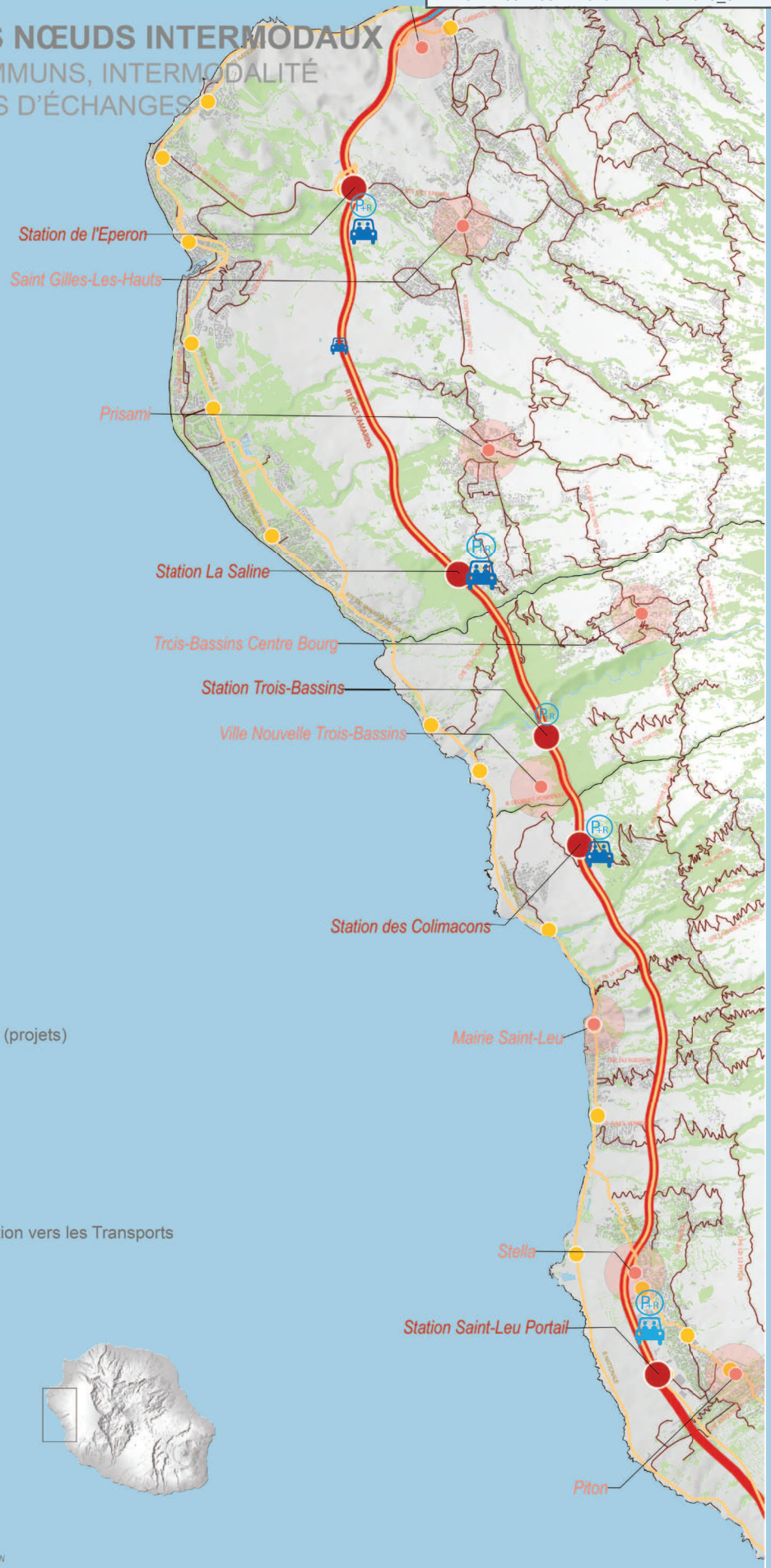
Végétation

Surface en eau



DÉTERMINATION DES NŒUDS INTERMODAUX

TRANSPORTS COMMUNS, INTERMODALITÉ ET PÔLES D'ÉCHANGES



Projets et réalisations TCSP

- En projet
- Réalisé
- En cours

Aires de stationnements

- Parking covoiturage
- Parking covoiturage (projet)
- Parking relais (projet)

Le Réseau Régional de Transports Guidés (projets)

- Principales stations du RRTG présentes
- Tracé prévisionnel du RRTG

Réseau CAR JAUNE

- Arrêts
- Lignes

Les Zones d'Aménagements et de Transition vers les Transports

- Emplacement des ZATT
- Zone de 500 m autour des ZATT où se concentrent les facilités d'aménagement
- Réseau Kar Ouest

Éléments paysagers

- Bâti
- Végétation
- Surface en eau



Un cadre réglementaire à plusieurs échelles

IV. L'IDENTIFICATION DE ZONES À FORT POTENTIEL D'INTERMODALITÉ

Au vu des éléments précédemment cités, les zones à fort potentiel d'intermodalité sont donc des lieux stratégiques qui concentrent plusieurs modes de transport pour favoriser les échanges de voyageurs et qui proposent d'autres fonctions que celles de moyens de transport : urbaine et de services. La définition de ces lieux de connexion devra prendre en compte ces spécificités.

La cartographie ci-après illustre tous les points d'échanges aménagés ou à aménager qui proposent ou proposeront un accès facilité, confortable à un ou des transports collectifs concurrentiels des véhicules motorisés (gares RRTG, TCSP ou gares routières). La proximité des aires des parkings-relais et des aires de covoiturage, en complémentarité des transports en commun

et individuels, est aussi un critère important dans la définition de ces lieux d'intermodalité. Ces points d'interconnexion sont localisés au cœur ou en limite de la tache urbaine et devront répondre aussi aux exigences réglementaires du SAR et des documents de planification. Ils offrent ou devront offrir des services adaptés et destinés aux voyageurs.

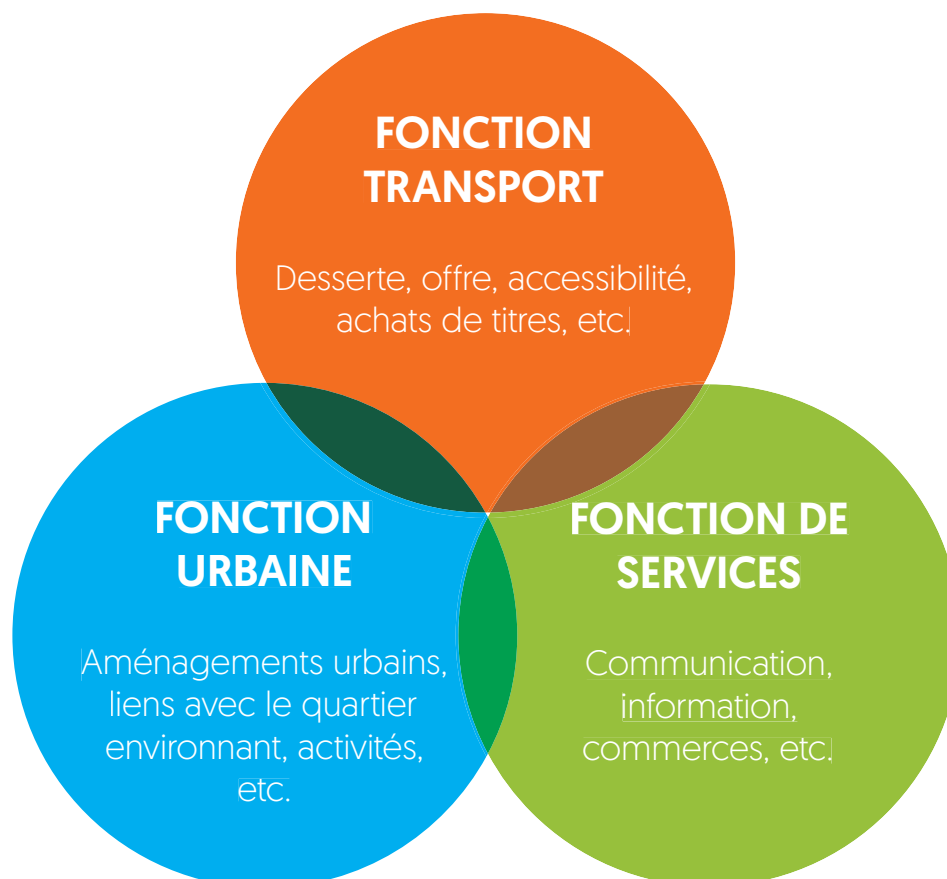
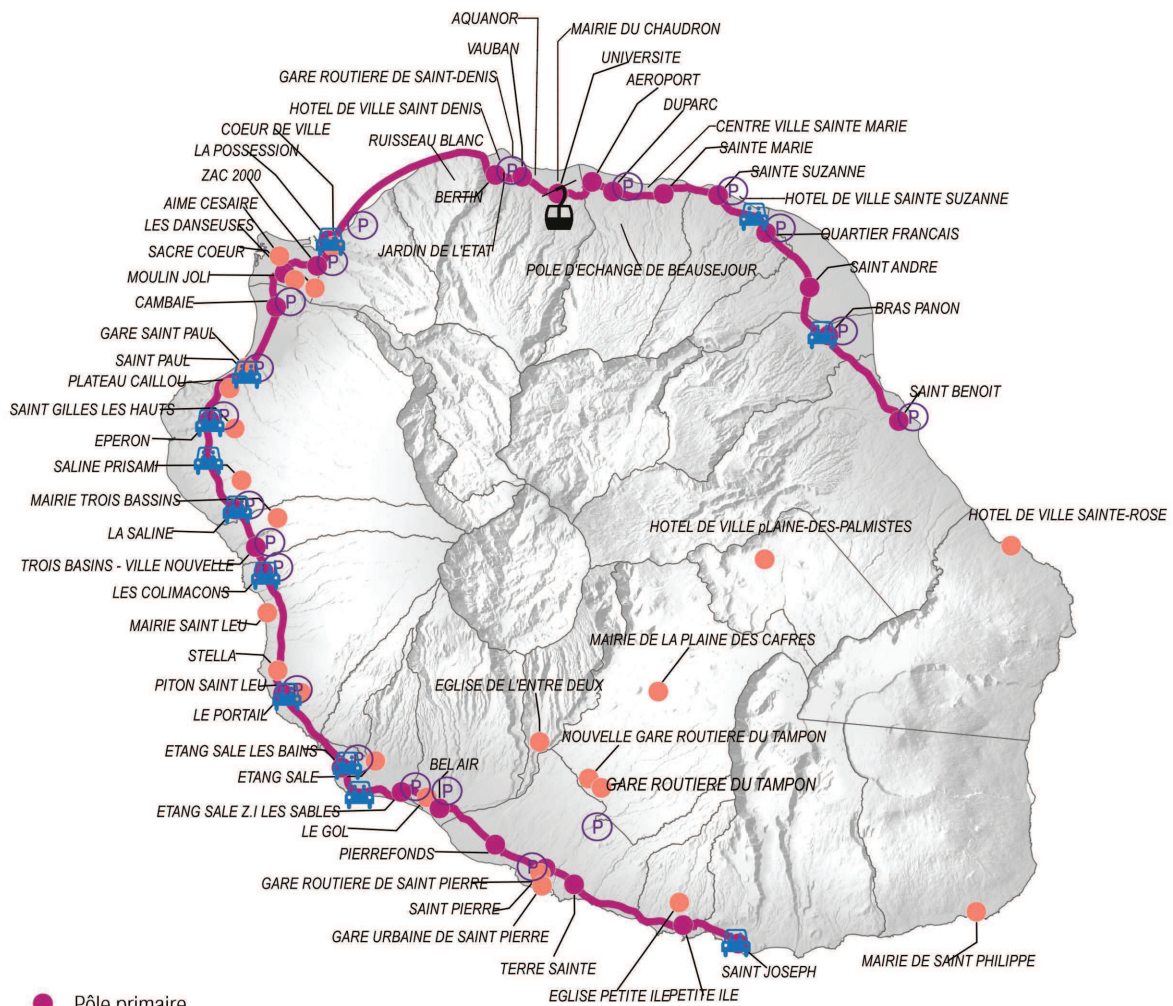


Figure 13 : Principales fonctions d'un Pôle d'échanges intermodal, Source : PDU Lille métroPôle 2010-2020



Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE



- Pôle primaire
- Pôle secondaire
- Tracé RRTG**
- 🚗 Co-voiturage
- 🅑 Parking relais
- Paysage**
- ▭ Limite commune



Source : IGN, AGORAH
 Réalisation : février 2018

V. LES PÔLES D'ÉCHANGES

Si l'intermodalité est caractérisée par l'usage de plusieurs modes de transports pour un même déplacement, le pôle d'échanges est l'aménagement qui facilite cette pratique intermodale. En tant que point central de l'intermodalité, il constitue un ensemble d'installations permettant à l'utilisateur d'utiliser plusieurs modes de déplacement, d'accéder à l'information voyageurs et à la billettique ou encore à des services annexes. En cela, il constitue également des lieux de rupture de charge qu'il faut donc aménager en fonction.

Les chapitres précédents, on permis d'identifier 62 lieux de connexion. Ainsi, il est proposé que ces derniers soient distingués en fonction de leur typologie : modes de déplacement, conditions d'accessibilité ou encore principes d'organisation. On peut ainsi identifier trois types de pôles d'échanges :

- ▶ Les pôles d'échanges intermodaux principaux ou interurbains ;
- ▶ Les pôles d'échanges secondaires ou urbains ;
- ▶ Les parkings relais.

Cette distinction et cette hiérarchisation des pôles d'échanges doit ainsi permettre d'en définir les fonctions et de proposer des aménagements adaptés, efficaces et lisibles pour les usagers.

A. LES PÔLES D'ÉCHANGES INTERMODAUX PRINCIPAUX OU INTERURBAINS ;

Ces pôles ont pour vocation principale d'assurer l'articulation entre les modes lourds présents ou à venir sur le territoire (RRTG, Transports par câble, TRAM du TCO...) avec des modes interurbains ou urbains. Pour cela, une localisation géographique pertinente du Pôle d'échanges est essentielle, ainsi qu'un bon raccordement au réseau routier existant. Ces gares ont pour objectifs de réduire les temps de déplacement pour offrir une véritable alternative à la voiture, de minimiser les ruptures de charges entre les différents modes et d'offrir des liaisons de rabattement permettant un accès au pôle pour tous les modes et évitant les points de conflit entre ces derniers.

Ils concentrent des flux importants. Les accès pour les différents modes de transports sont souvent les plus complexes et les temps de transfert entre ces modes les plus longs. Ils doivent être équipés des services liés aux transports (billettique, information voyageurs). On y trouve également les services annexes. Les déplacements proposés sont de plus longues distances, notamment entre les différents bassins de vie et doivent répondre à plusieurs objectifs :

- ▶ développer l'usage des modes de transports collectifs pour les distances importantes ;
- ▶ offrir une véritable alternative concurrentielle à l'automobile (temps / vitesse / confort / fiabilité / régularité / fréquence) ;
- ▶ assurer la complémentarité avec les autres modes de transports collectifs (lignes interurbaines et urbaines mais également avec les autres modes motorisés (parking relais / aire de covoiturage) et les modes doux (stationnements vélos, cheminements piétons...) ;
- ▶ limiter la pénibilité lors des ruptures de charge pour l'utilisateur en tant que point de correspondance ;
- ▶ assurer l'information multimodale et le service auprès des voyageurs (billettique, information en temps réel, orientation, signalétique, confort des temps d'attente, gestion des situations d'urgence...) ;
- ▶ proposer des lieux bien identifiés (accessibilité, insertion urbaine, confort, sécurité...) ;
- ▶ intégrer la dimension piétonne dans la conception du Pôle d'échanges (accès aux réseaux collectifs, transfert d'un mode à l'autre, lieu d'attente, accessibilité du pôle...) ;
- ▶ aménager un lieu de vie en proposant une mutualisation des usages et des services connexes (commerces, services, espaces de co-working...).

En fonction de sa localisation sur le territoire (zone urbaine, centre d'agglomération, espace périurbain...), des modes de transport disponibles et du contexte urbain immédiat, le Pôle d'échanges pourra prendre différentes formes. Les aménagements réalisés devront permettre d'atténuer la perception négative de la rupture de charge (correspondance) pour l'utilisateur. Ils devront également proposer un cadre de qualité pour les piétons.

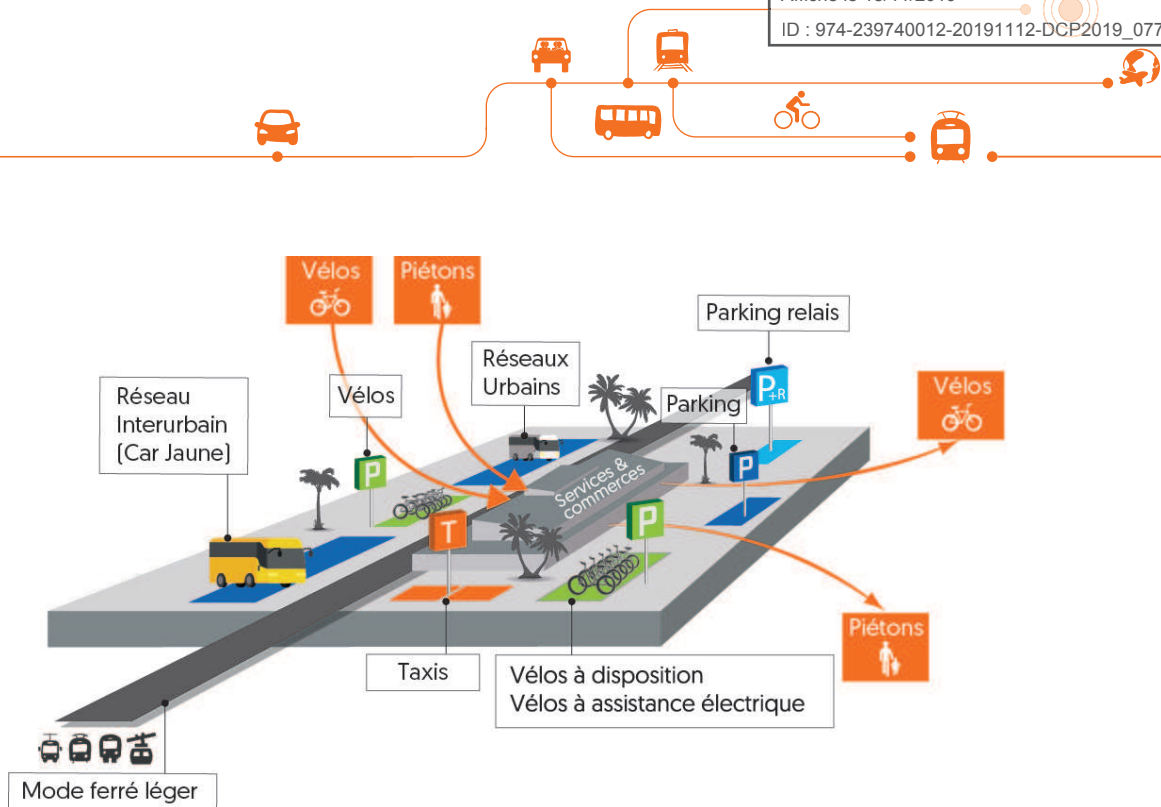


Figure 14: Principes de configuration d'un Pôle d'échanges principal ou interurbain – AGORAH

Ainsi, les conditions de réussite pour la mise en œuvre d'un pôle d'échanges seraient les suivantes :

- ▶ Une localisation géographique pertinente [en amont des zones de forte congestion en heure de pointe, à proximité des pôles générateurs de déplacement comme les aéroports ...], et un raccordement au réseau routier de qualité ;
- ▶ Des liaisons de rabattement qui permettent l'accès au pôle pour tous les modes de transports et minimisent les points de conflits entre ces modes ;
- ▶ Des aménagements internes de qualité qui constituent des points de repère pour les usagers, ainsi qu'une distribution ordonnée des services transports, voyageurs et annexes. Les éléments concernant la sécurité ne sont pas à négliger.

Par ailleurs, le transfert d'un mode voiture à un autre mode dépendra non seulement de l'aménagement du pôle d'échanges, mais surtout des conditions de circulation en voiture et de stationnement en centre-ville.

En ce qui concerne la mise en œuvre de l'intermodalité, les points suivants doivent être impérativement traités :

- ▶ Le développement d'une offre de transport collectif de qualité, par l'articulation

avec une ligne de transport en commun performante et la possibilité pour l'utilisateur d'utiliser d'autres modes [vélo, bus, autocars, taxis...]

- ▶ La prise en compte de la rupture de charge, en minimisant l'attente de l'utilisateur et en facilitant le passage d'un mode à un autre, soit par un changement de quai à quai, soit par des cheminements directs, aisés et bien signalés [passerelles, escalators, escaliers...]. Le temps d'attente et la façon dont il est vécu par l'utilisateur conditionnent à terme l'utilisation régulière ou non du mode. Il est donc important de proposer à l'utilisateur un certain nombre de services directement liés au transport [informations en temps réel et sur les différents modes, billetterie...], transversaux [salon d'affaires, restauration...] et annexes [commerces, publicité...], ainsi que du confort [abris contre les intempéries, places assises, aires d'attentes conviviales...] et de maintenir une permanence dans les mouvements [bonne fréquence et synchronisation des horaires entre les différents modes]. En effet, la rupture de charge est vécue de façon positive, si elle s'agrémente d'opportunités. La panoplie de services proposés doit être adaptée à la typologie et à la fonction du Pôle d'échanges;
- ▶ Une tarification combinée attractive⁴⁹.

[49] Service Aménagement Transport et Prospective – Les Fiches – Transport urbain – L'essentiel – Exemple du Languedoc Roussillon – CETE Méditerranée – Direction Régionale de l'Équipement – Pôle Interservices de l'Équipement sur les déplacements – janvier 2006

B. LES PÔLES D'ÉCHANGES SECONDAIRES OU URBAINS

Ayant pour vocation à répondre à des déplacements urbains au sein des EPCI, ils sont à la fois des portes d'entrée sur les réseaux collectifs mais également des lieux de rabattement vers des modes de déplacement lourds. Ces lieux concernent des flux moins importants, des déplacements de plus courte distance, notamment au sein des différents bassins de vie et doivent répondre à plusieurs objectifs :

- ▶ développer l'usage des modes de transports collectifs ;
- ▶ assurer le rabattement vers les autres modes de transports collectifs interurbains et urbains mais également avec les autres modes motorisés [parking relais / aire de covoiturage] et les modes doux [stationnements vélos, cheminements piétons...]

- ▶ assurer l'information et le service auprès des voyageurs [billetterie automatique à minima, information en temps réel, orientation, signalétique...]
- ▶ proposer des lieux lisibles mais pour lesquels les aménagements confortables et sécurisés peuvent être relativement frugaux et réversibles ;
- ▶ possibilité d'offrir quelques services d'hyper proximité.

En tant que porte d'entrée sur le réseau, le pôle d'échanges secondaire offre des fonctionnalités relevant de modes de déplacement comme les vélos [stationnement deux roues sécurisé et abrité, VAE...] ou les véhicules motorisés avec des aires de stationnement. Ce lieu de connexion bénéficie à des usagers de proximité, ainsi des liaisons piétonnes autour sont indispensables pour assurer un rabattement confortable et sécurisé.

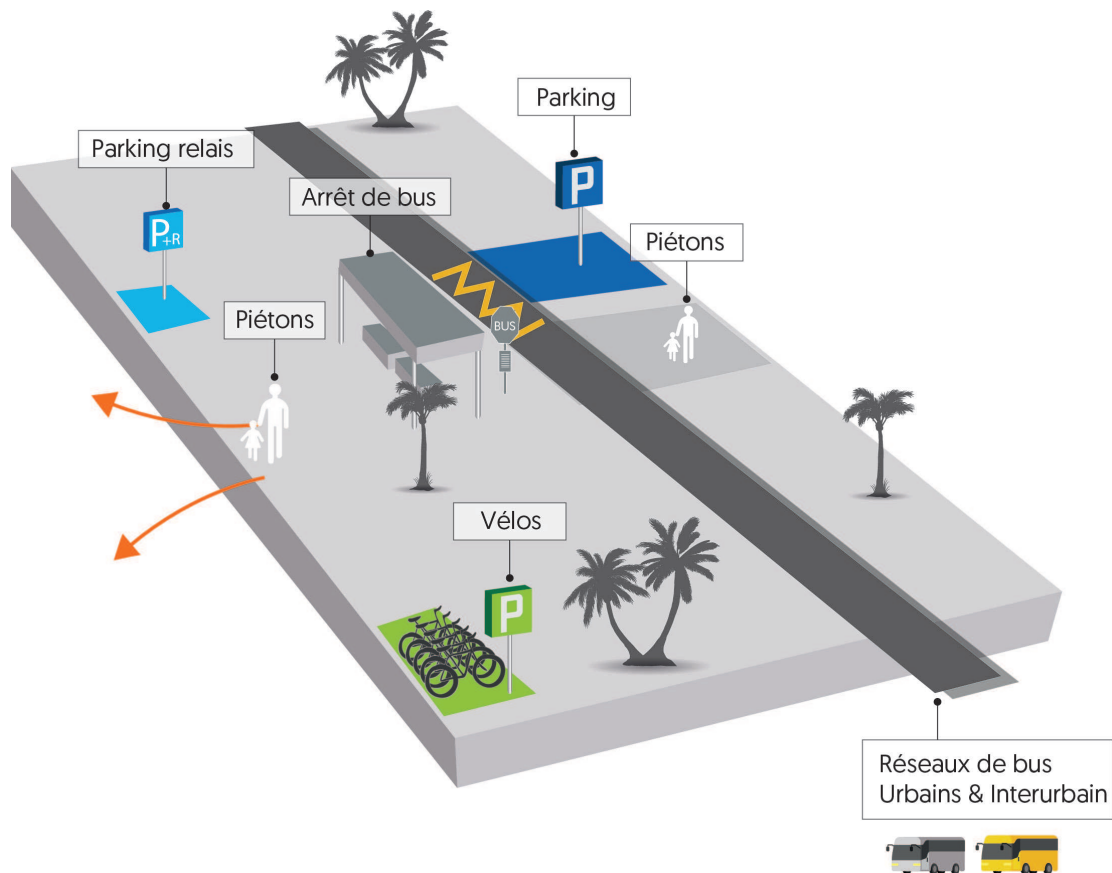


Figure 15 : Principes de configuration d'un Pôle d'échanges secondaire ou urbain - AGORAH



C. LES PARKINGS RELAIS

Pour asseoir la complémentarité entre les transports collectifs et la voiture individuelle, un réseau de parking relais a été identifié sur le territoire par la Région Réunion. Il a pour objectifs de proposer un accès aux transports en commun pour les usagers qui proviennent d'espaces peu ou pas desservis en transports publics. Leur aménagement doit être réalisé dans la mesure du possible en amont des zones urbaines denses pour optimiser les questions foncières et limiter les impacts énergétiques. Ces équipements d'infrastructure doivent être connectés aux grands axes de circulation et à proximité immédiate des principales stations de transports collectifs notamment du RRTG pour assurer une fonction de rabattement. Ils doivent être clairement signalés depuis les axes routiers. L'accès doit être direct, rapide et aisé. À l'entrée, la signalétique indique par des informations claires son fonctionnement.

En lien avec la fonction de services que le parking relais assure, l'automobiliste doit pouvoir trouver les informations inhérentes à son déplacement : informations sur le réseau de transport, billetterie ou encore des services [petits commerces de proximité...].

L'aménagement de ces parkings relais s'inscrit dans une politique de mobilité au niveau régionale avec 20 parking relais prévus sur le territoire à moyen terme. Comme les pôles d'échanges, les parkings relais doivent bénéficier d'un aménagement favorisant les échanges entre les différents modes de déplacement. Ils doivent garantir des conditions d'accès et d'accueil pour les usagers mais également une accessibilité piétonne sécurisée, confortable et direct aux transports en commun.

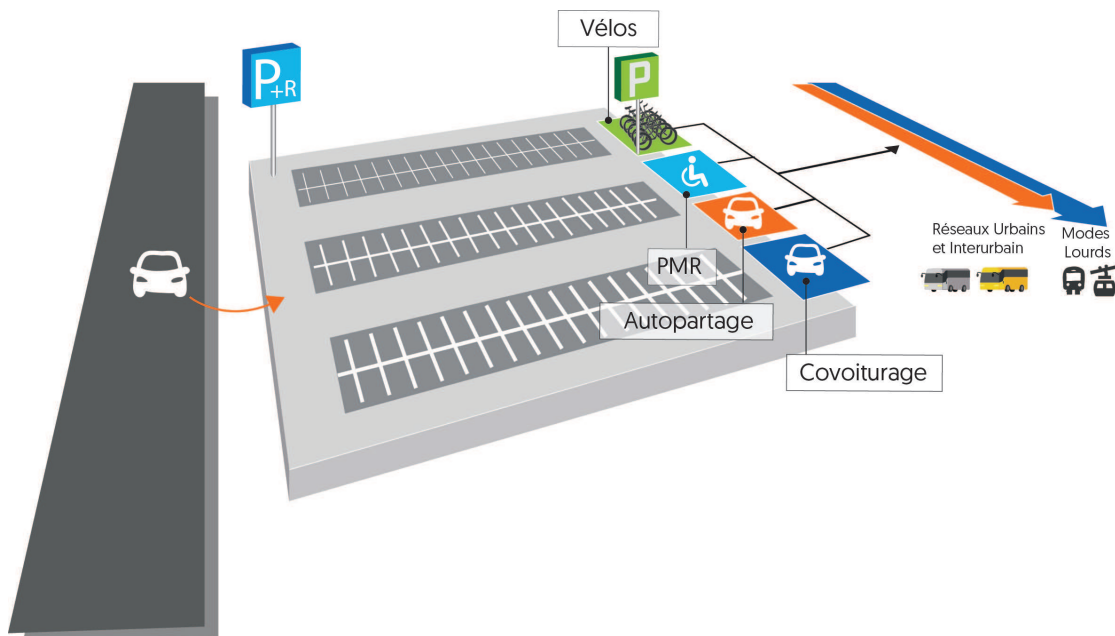


Figure 16 : Principe de configuration d'un parking relais, AGORAH 2017

Une bonne accessibilité et lisibilité des parkings relais (P+R)

Le parking relais doit être signalé depuis les voies routières en amont des zones de congestion routière afin d'être incitatif pour les automobilistes. La signalétique doit jalonne le parcours jusqu'au parking relais. Bénéficiant d'un accès rapide et direct, le P+R doit être visible et bien aménagé. Les informations relatives au fonctionnement doivent être précisées dès l'entrée pour guider l'automobiliste.



Saint-Etienne Métropole

Un programme adapté aux besoins et une organisation optimisée

En fonction du report modal souhaité et non uniquement en lien avec l'emprise foncière disponible, un dimensionnement approprié doit être proposé afin de déterminer la capacité d'accueil du parking relais. L'aménagement du parking relais doit permettre de distinguer les flux de véhicules avec ceux des piétons pour les rendre lisibles et éviter les conflits entre ces deux modes. Une signalétique adaptée pour chaque mode doit donc être mise en œuvre (panneau, marquage, points de repère...). Les cheminements piétons doivent être sécurisés, confortables et ombragés. Une réflexion doit permettre d'optimiser le parcours des piétons afin de le limiter à 150 m maximum.

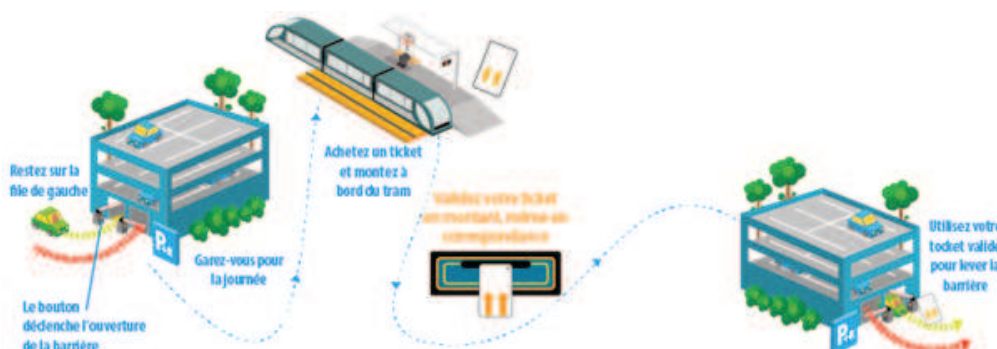


Jalonnement du parcours piéton des usagers (signalisation horizontale)
 Source : JCB Signalisation

Une offre de stationnement multiple :

Pour répondre aux besoins de chaque usager, des stationnements spécifiques pourront être prévus (PMR, famille, deux roues, voitures

électriques, co-voiturage, dépose minute...). Le nombre de places de ces stationnements pourra varier en fonction de la capacité d'accueil du parking relais et de la programmation prévue. Des stationnements pour les vélos sécurisés et abrités pourront également être envisagés.



Principes de fonctionnement du parking relais
 Source : Transports Bordeaux Métropole



Une offre de services adaptée :

L'utilisateur doit trouver dans le parking relais toutes les informations nécessaires à son déplacement : informations en temps réel du réseau et du trafic, les fréquences, les horaires, les temps d'attente... En fonction de l'importance du parking relais et du mode de transport, il pourra avoir accès à une billetterie automatique ou avec du personnel. Des services commerciaux pourront également être prévus (commerces de proximité, informations touristes/voyageurs,...).

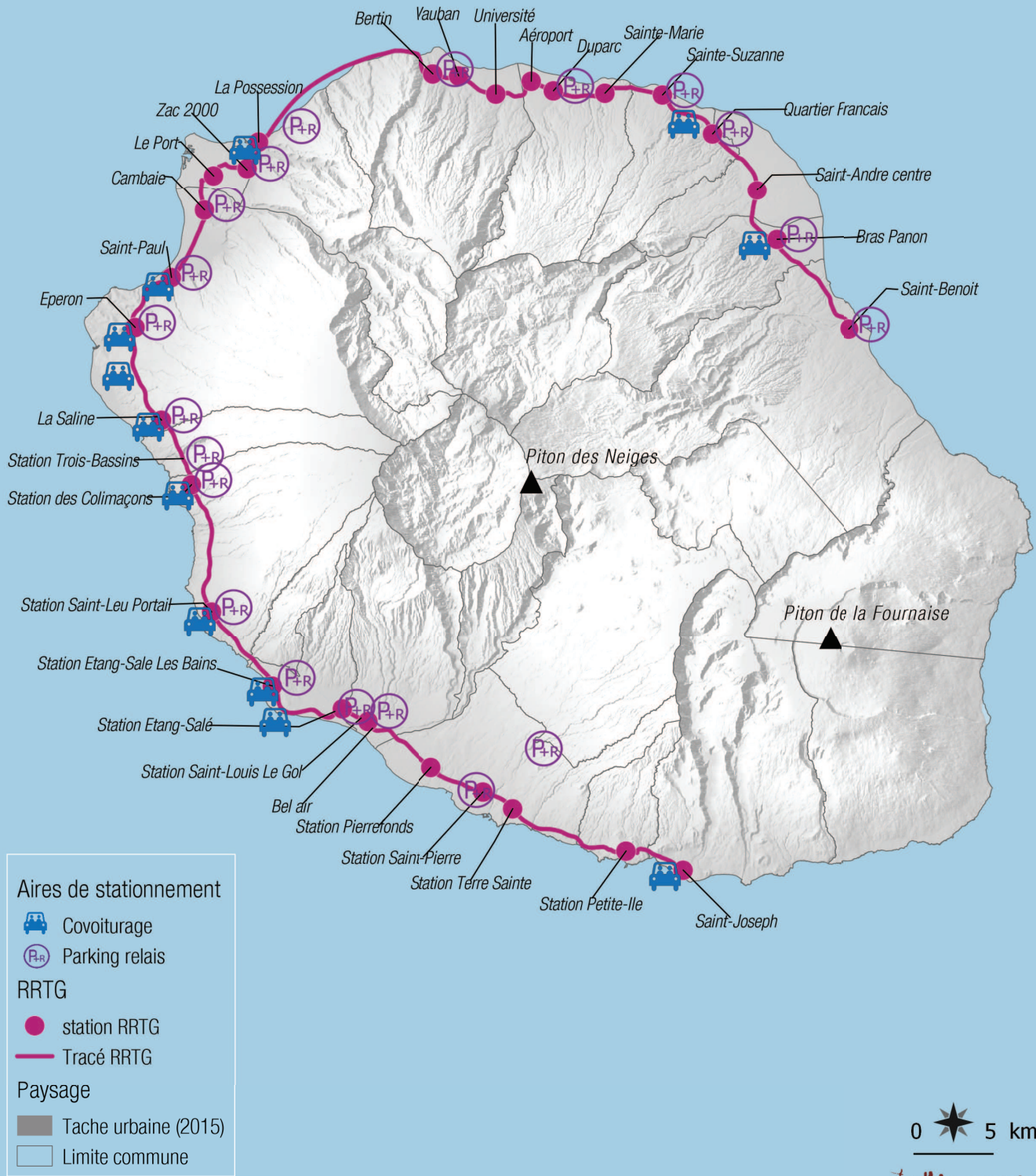
Concernant la tarification du parking relais, une interopérabilité avec un système de billetterie unique avec le transport collectif pourrait être envisagée.



Parc relais vélos
Source : Grand Lyon

Planification Régionale de l'Intermodalité

AIRES DE STATIONNEMENT



Source : IGN, AGORAH
 Réalisation : Février 2017







Direction de publication : AGORAH

Conception : AGORAH

Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) sont réservés sous toutes formes.

© 2018



agorah

agence d'urbanisme à La Réunion

140, rue Juliette Dodu - CS 91092
97404 Saint-Denis CEDEX

0262 213 500

www.agorah.com



PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ

VOLUME 2 : PROPOSITIONS D'ACTIONS





LE MOT DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

Didier ROBERT

Président de la Région Réunion

Insufflant ces dernières années une dynamique nouvelle en matière de transport, la Région a élaboré son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), dans le but de doter notre île d'un réseau de transport performant et structurant pour le territoire. Cette volonté régionale de viser l'excellence pour La Réunion s'exprime également par l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), document cadre visant à une meilleure coordination des offres et politiques publiques conduites en matière de transport. La PRI nous permettra ainsi en concertation avec l'ensemble des partenaires de mener des actions exemplaires et responsables au profit de l'intermodalité et au service des usagers.



© Pierre MARCHAL

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'AGORAH

Fabienne COUAPEL-SAURET

Présidente de l'AGORAH

Conseillère Régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, monorail

L'accroissement du trafic automobile et le maintien de l'autosolisme sont deux des principaux facteurs responsables de l'augmentation de la congestion routière particulièrement aux heures de pointe. Ainsi, promouvoir l'intermodalité et l'émergence de nouveaux modes de déplacement est nécessaire pour construire un nouvel avenir pour les Réunionnais.

Pour ce faire, développer une offre de transports en commun performante, favoriser les modes doux et inciter à de nouvelles pratiques intermodales, sont autant de défis que notre territoire doit relever à l'horizon 2020-2030. Pour y parvenir, l'ambition exprimée par la collectivité régionale au travers de la Planification Régionale de l'Intermodalité, doit être corrélée à la volonté de chacune des autorités organisatrices de la mobilité, de parfaire les projets menés pour un développement durable de notre île. Ainsi, c'est ensemble que nous construirons la mobilité durable de demain.

SOMMAIRE

AXE 1 : GARANTIR DES OFFRES PERFORMANTES

Action 1 : Anticiper la gouvernance de demain : quelle évolution des AOM ? **5**

Action 2 : Communiquer en faveur des transports collectifs pour changer le déficit d'image **6**

Action 3 : Créer un système de titres de mobilité en commun interoperables, via des solutions innovantes et performantes [paiement par smartphone, QR code, ...] **7**

Action 4 : Améliorer l'information multimodale des usagers des transports collectifs : horaires en temps réel et vision sur les correspondances **8**

Action 5 : Harmoniser et adapter la tarification des transports en commun aux différents types de publics [étudiants, seniors, ...] et usages [fréquence d'utilisation, ...] **9**

AXE 2 : DÉPLOYER/ ÉTENDRE LES INFRASTRUCTURES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE ET LES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS **10**

Action 6 : Développer et aménager des TCSP : voies dédiées structurantes [RRTG], couloirs pour sortir les bus de la congestion et des téléphériques pour les liaisons vers les hauts **11**

Action 7 : Déployer sur le territoire un réseau de pôles d'échanges multimodaux [principaux, secondaires et parkings relais] relié ou avec un liant vers le réseau « armature » **12**

Action 8 : Améliorer l'accessibilité des pôles d'échanges et des gares routières : cheminement piétons, accès PMR **13**

Action 9 : Expérimenter la création de ZATT [Zones d'aménagements et de transition vers les transports dans un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges] : densifier la présence de commerces, services et équipements **14**



Action 10 : Renforcer l'offre de services connectés / partagés et commerces à proximité des nœuds intermodaux

15

Action 15 : Développer ou renforcer une offre de transport à la demande [TAD] pour permettre la desserte des écarts

21

AXE 3 : MAXIMISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS

16

Action 16 : Développer le covoiturage et l'auto-partage

22

ANNEXE

23

Action 11 : Coordonner les offres de transports en commun et assurer les correspondances

17

Action 12 : Offrir du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges, pôles générateurs de déplacements et des parkings relais

18

Action 13 : Aménager des pistes cyclables dans les centres urbains et pour assurer les liaisons interurbaines afin de favoriser la pratique du vélo

19

Action 14 : Mettre à disposition des vélos en libre-service sur des secteurs générateurs de flux où l'usage deux-roues est propice [zones côtières ou à faible déclivité]

20





PROPOSITIONS D' ACTIONS

La Planification Régionale de l'Intermodalité s'inscrit en complémentarité des lignes directrices fixées dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports. Elle représente ainsi le volet services du SRIT, davantage orienté vers les infrastructures. La PRI a pour but de coordonner au mieux l'offre de transport existante afin d'optimiser et de développer l'intermodalité à La Réunion.

Ce document a été rédigé en concertation avec l'Etat, la Région et l'ensemble des AOM afin de co-construire des propositions d'actions en vue d'améliorer et de conforter les déplacements des Réunionnais. Les pistes d'actions présentées dans ce document doivent permettre à l'ensemble des AOM, ayant obligation d'élaborer un PDU, de disposer d'un ensemble de réflexions en vue d'être traduites au sein de leur document de planification des déplacements urbains. Pour rappel, la PRI n'aura de caractère opposable aux plans de déplacements urbains dès lors où il sera engagé une procédure de mise en révision du Schéma d'Aménagement Régional.

En l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, mais néanmoins avec la présence du SMTR, la PRI de La Réunion a ainsi vocation à coordonner à l'échelle régionale, l'ensemble des politiques de mobilité menées par les collectivités publiques sur les quatre volets suivants : l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, dont les réflexions et les études sont par ailleurs en cours et suivies par le SMTR.

Ses actions, dont certaines sont déjà engagées, porteront entre autres sur la mise en place de tarifs combinés et l'information des voyageurs sur l'ensemble de l'offre de transports. Sous couvert du respect des compétences dévolues à chaque autorité organisatrice de transport de la mobilité, ce document cadre devra alors dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, assurer la cohérence entre les services de transport public et de mobilité offerts aux usagers.

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE



AXE 1 : GARANTIR DES OFFRES PERFORMANTES



<p>Constat</p>	<p>Le territoire réunionnais comprend 6 Autorités Organisatrices de la Mobilité. Cette multiplicité d'acteurs compétents dans ce domaine peut représenter un frein au développement des pratiques intermodales. En effet, à côté des acteurs publics ayant une stratégie territoriale sur les territoires dont ils ont la compétence, peuvent être associés des acteurs privés relevant tant du domaine du transport (taxis, loueurs de voitures, exploitants...) que des services (commerçants dans ou autour des gares, stations ou pôles d'échanges). Pour mettre en œuvre une politique intermodale, il s'avère nécessaire d'associer et de fédérer tous les acteurs afin de répondre aux attentes des usagers et d'augmenter sensiblement la part modale des transports en commun sur le territoire.</p>
<p>Descriptif de l'action</p>	<p>Afin de favoriser le report modal de la voiture vers les TC et les modes actifs, le regroupement des AOM permettrait non seulement une gouvernance unifiée dans le domaine des transports publics, mais contribuerait aussi à proposer une offre de transport lisible et optimisée tant à l'échelle régionale que locale. Cette réflexion doit être menée en concertation avec l'ensemble des AOM et le SMTR afin de définir conjointement les modalités d'application de ce nouveau mode de gouvernance au travers d'une étude de faisabilité.</p>
<p>Objectifs de l'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Diminuer le nombre d'AOM ▶ Favoriser le regroupement des AOM pour une amélioration de l'attractivité des TC
<p>Maîtrise d'ouvrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région Réunion / SMTR / AOM / Autres structures
<p>Partenariats</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Syndicats, artisans et professions libérales ▶ Communes ▶ Associations d'usagers
<p>Éléments financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût d'une étude de faisabilité à définir
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre d'AOM

<p>Constat</p>	<p>Selon l'EDGT, 51% des réunionnais jugent l'offre en transports en commun insuffisante. Ces derniers sont perçus comme bondés et peu fiables. Les transports en commun mobilisent ainsi une population captive qui ne dispose pas d'autres modes de transport (70% pour les habitants des zones littorales). Néanmoins, l'utilité et l'aspect écologique des transports en commun peuvent en favoriser l'usage.</p>
<p>Descriptif de l'action</p>	<p>Afin d'améliorer les déplacements sur le territoire il est nécessaire d'améliorer l'image des transports collectifs. Cela peut passer par différentes actions de communication, notamment sur les aspects positifs des transports en commun comme solution durable pour le territoire. Ainsi, il est proposé de réaliser des campagnes de communication via les médias (Spots publicitaire, diffusion via les réseaux sociaux, presse écrite, radio), au sein des gares routières, ou encore en recouvrement des bus. Promouvoir cette pratique est nécessaire afin de changer le déficit d'image des TC, facilitant ainsi le report modal des voitures vers les transports en commun. Une des actions menées dans ce cadre pourrait être de valoriser les pratiques des usagers en mettant en avant la réduction de leur « bilan carbone » par l'utilisation quotidienne des transports collectifs.</p> <p>Aussi, afin de changer le déficit d'image des TC, il est également nécessaire d'apporter des actions correctives. Cela peut passer par des actions d'éducation et de sensibilisation à l'environnement ou plus globalement au développement durable.</p> <p>Le but de cette action est de maximiser le rayonnement des transports collectifs afin d'augmenter les pratiques et de donner un nouvel essor à ce mode de déplacement.</p>
<p>Objectifs de l'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Améliorer la perception des TC ▶ Changer le déficit d'image des transports collectifs
<p>Maitrise d'ouvrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région Réunion / SMTR
<p>Partenariats</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ AOM
<p>Éléments financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût d'une campagne de communication
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre de spots diffusés ▶ Nombre d'abonnés supplémentaires sur les réseaux sociaux ▶ Indicateur Médiamétrie sur l'impact de la campagne

Constat	<p>Aujourd'hui, l'île compte 5 réseaux urbains et un réseau interurbain. Chaque réseau possède son propre système de billettique. Les tarifs diffèrent d'un réseau à l'autre et les modalités d'abonnement ou de souscription aux tarifs sociaux également.</p> <p>De plus, les titres des différents réseaux ne sont pas interopérables.</p> <p>Seule exception : le titre RéuniPASS, qui permet la libre circulation sur l'ensemble des réseaux de l'île. Celui-ci est surtout utilisé par les étudiants (tarif très réduit) et les personnes âgées ou personnes handicapées (gratuité du titre). Un titre « tout public » existe, mais reste très peu diffusé (uniquement en abonnement et pas de titre unitaire).</p> <p>Cette situation rend complexe, pour les usagers, l'acquisition de titres de transport pour effectuer des trajets empruntant plusieurs réseaux.</p> <p>Par ailleurs, nombre de titres de transport sont aujourd'hui vendus à bord, par le conducteur du bus, ce qui réduit fortement la vitesse commerciale des véhicules.</p>
----------------	--

Descriptif de l'action	<p>Depuis 2017, toutes les AOM ont progressivement déployé leur propre système de billettique. Il coexiste trois types de systèmes qui ne sont pas opérables entre eux.</p> <p>Le but de cette action consiste donc en la poursuite des études et des discussions afin de mettre en œuvre sur le territoire les conditions d'une interopérabilité entre les systèmes existants et contribuer ainsi à la création d'une tarification intégrée à terme (Action 5).</p>
-------------------------------	--

Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Mettre en œuvre, sur l'ensemble de l'île, une interopérabilité des systèmes à l'horizon 2022 ▶ Accroître l'usage des titres interopérables ▶ Faciliter la création d'une tarification régionale intégrée à terme
Maitrise d'ouvrage	▶ SMTR / Autres structures
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Les AOM ▶ Les exploitants
Éléments financiers	▶ Estimation du coût de l'interopérabilité des systèmes billettiques = en cours d'estimation par le SMTR
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre de réseaux interopérables ▶ Nombre de titres multi-réseaux vendus

<p>Constat</p>	<p>En 2008, le constat d'une absence généralisée d'informations relatives aux lignes de bus a été fait. Depuis, la situation a évolué avec l'équipement de chacun des réseaux par des Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs [SAEIV], ayant permis de mettre en place progressivement une information théorique et/ou temps réelle à disposition des usagers, via les applications mobiles notamment. Les réseaux ont par ailleurs mis en place des calculateurs d'itinéraire à l'échelle de chacun de leurs réseaux.</p> <p>Toutefois, l'accès à une information complète sur un trajet nécessitant d'emprunter plusieurs réseaux successifs n'est toutefois pas opérationnel. Cela constitue encore un frein à la préparation et la gestion d'un trajet par les usagers.</p>
<p>Descriptif de l'action</p>	<p>L'ambition est de déployer un système d'information voyageurs complet à l'échelle de l'ensemble des réseaux TC de l'île.</p> <p>Il s'agira a minima de créer un système d'informations multimodal régional sous la forme d'un site internet, regroupant l'ensemble des informations nécessaires à la bonne planification des trajets via un calculateur d'itinéraires régional, notamment en transports en commun, et progressivement avec les autres modes de déplacements émergents sur le territoire [covoiturage, autopartage, vélo...].</p> <p>Cela nécessitera un accord entre les différentes AO de l'île et une mise en commun des données de tous les réseaux de transport.</p>
<p>Objectifs de l'action</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Offrir une plateforme unique permettant la planification et la gestion des trajets sur l'île en TC et avec les autres modes alternatifs à la voiture individuelle
<p>Maitrise d'ouvrage</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ SMTR / Autre structures
<p>Partenariats</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région, CINOR, CIREST, CASUD, CIVIS, TCO ▶ Les exploitants des réseaux de TC
<p>Éléments financiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût estimé du SIM = 0,6 M€
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre d'écrans diffusant, dans les bus, une information temps réel ▶ Nombre de d'écrans et baies d'information voyageur déployées dans les gares et aux arrêts ▶ Nombre de visites sur le site Internet du SIM

Action 5 : Harmoniser et adapter la tarification commun aux différents types de publics (étudiants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite, ...)

Constat	33% des réunionnais sont bénéficiaires d'une aide sociale sur le territoire. Ainsi, en 2014, une étude révélait que 40% des réunionnais vivaient sous le seuil de pauvreté contre 14% en Métropole. Le taux d'emploi des 15-65 ans est de 45% contre 65% en hexagone.
Descriptif de l'action	<p>60% des déplacements en transports en commun sont réalisés pour se rendre à l'école ou sur un lieu d'études. Ainsi, tous réseaux confondus, il serait judicieux de prendre en considération les différents usages et usagers afin d'harmoniser les tarifs et ainsi favoriser la pratique.</p> <p>En effet, à l'heure actuelle, chaque AOM dispose de sa propre grille tarifaire et de sa propre logistique de validation et d'achat des titres de transports ne favorisant pas les déplacements intermodaux et n'offrant pas une vision d'ensemble des tarifs à l'utilisateur.</p> <p>Ainsi, une tarification intégrée ou un titre unique pourrait être une mesure d'accompagnement dont disposent les AOM afin de faciliter et d'encourager les déplacements intermodaux de leurs usagers.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Harmoniser les tarifs aux usages ▶ Limiter la pénibilité financière de la rupture de charge
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM
Partenariats	▶ Région
Éléments financiers	Coût d'une étude sur l'harmonisation d'une tarification
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de réseaux harmonisés

Titres TCL	Tarif		
	2017	2018	Relevé
Ticket unité	1,80 €	1,90 €	0,10 €
Ticket unité vendu à bord	2,00 €	2,20 €	0,20 €
Ticket 2h / Soirée	3,00 €	3,00 €	0,00 €
Ticket 24h	5,60 €	5,80 €	0,20 €
Ticket 48h	11,00 €	11,00 €	0,00 €
Ticket 72h	15,00 €	15,00 €	0,00 €
Carte Hebdomadaire	19,30 €	19,30 €	0,00 €
Carnet de 10	16,60 €	16,90 €	0,30 €
Carnet étudiant	14,30 €	14,50 €	0,20 €
Carnet famille nombreuse	12,40 €	12,60 €	0,20 €

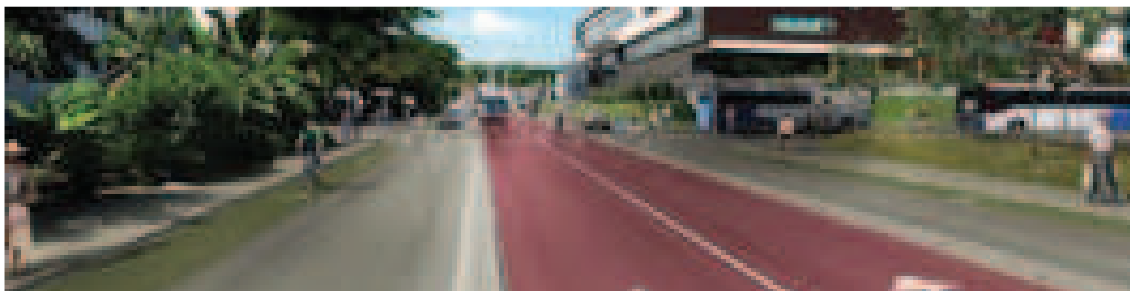
Source : Grille tarifaire du réseau TCL Métropole de Lyon

AXE 2: DÉPLOYER/ÉTENDRE LES INFRASTRUCTURES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE ET LES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS



Action 6 : Développer et aménager des TCSP, voies dédiées et des téléphériques pour les liaisons vers les hauts

Constat	Les transports en commun sont souvent tributaires de la congestion du trafic routier. En effet à l'extérieur des centres urbains, peu de TCSP sont développés, ce qui entraîne une baisse de la vitesse commerciale notamment aux heures de pointes pour les transports en commun.
Descriptif de l'action	<p>Afin d'optimiser la vitesse commerciale des transports en commun, il apparaît ainsi primordial de hiérarchiser le réseau routier en aménageant des voies de bus dédiées et de développer progressivement un réseau de TCSP performant. Cela pourrait permettre d'augmenter le cadencement des lignes et d'optimiser le déplacement en transports en commun.</p> <p>Aussi la mise en œuvre d'infrastructures de transport performantes comme le RRTG aura pour effet de dynamiser l'intermodalité sur le territoire.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Améliorer les temps de parcours en transport en commun ▶ Renforcer la compétitivité des TC face à la voiture individuelle.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	▶ Communes
Éléments financiers	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Infrastructures de sites propres (plateformes, stations, aménagement de voirie) : Entre 2 à 10 millions d'euros/km ▶ Coût du matériel roulant : Entre 300 à 900k €/véhicule.
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Evolution du linéaire TCSP [indicateur de suivi du SRIT] ▶ Evolution de la part modale des déplacements en transports en commun ▶ Suivi cartographique des projets sur le territoire [cf. carte en annexe P. 23]



Source : TCSP Projet CINOR

Action 7 : Déployer sur le territoire un réseau de multimodaux (principaux, secondaires et parkings liant vers le réseau « armature »

Constat	Le déploiement de pôles d'échanges est assez limité sur le territoire. Ainsi peu de nœuds intermodaux entre les réseaux urbains et interurbains sont recensés. La mise en œuvre d'un tel outil peut permettre de renforcer l'attractivité des transports en commun et d'optimiser les réseaux.
Descriptif de l'action	<p>Le but de cette action est de développer, à l'échelle du territoire, un réseau de pôles d'échanges performant permettant d'assurer un report modal vers les transports en commun.</p> <p>Ces pôles peuvent être qualifiés de principaux [articulation avec un mode lourd], de secondaires [interface urbaine entre deux réseaux] ou de parkings relais avec une complémentarité voiture-bus.</p> <p>Pour cela, une localisation géographique pertinente du pôle d'échanges est essentielle, ainsi qu'un bon raccordement au réseau routier existant. Ces gares ont pour objectifs de réduire les temps de déplacement pour offrir une véritable alternative à la voiture, de minimiser les ruptures de charges entre les différents modes et d'offrir des liaisons de rabattement permettant un accès au pôle pour tous les modes et évitant les points de conflit entre ces derniers.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Hiérarchiser les flux de déplacements en un lieu unique d'échanges multimodaux ▶ Développer et faciliter l'intermodalité entre les différents modes de transports ▶ Déployer des parkings relais
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ EPCI ▶ Communes
Eléments financiers	<p>Variable selon les projets, à définir dans le cadre d'études de faisabilité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Exemple de projets de PEM ▶ PEM de Chambéry : 41 Millions d'euros HT ▶ Gare ferroviaire ▶ Hall multimodal de 1000m² avec espaces dédiés à la billetterie ▶ Location de vélos et de voitures ▶ 2000m² de bureaux ▶ Services de bagageries <p>Les parkings relais</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En surface : 2 000 euros HT/place ▶ Ouvrage : 15 000 euros HT/place ▶ Souterrain : 25-30k€ HT/place
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Evolution du nombre de Pôle d'échanges ▶ Evolution du nombre de P+R

Constat	<p>25 % des déplacements effectués par le biais de la marche à pied</p> <p>Peu d'espaces dédiés aux piétons</p>
Descriptif de l'action	<p>La marche, bien qu'elle soit parfois peu prise en compte, est le véritable ciment de l'intermodalité selon le CERTU. Elle permet d'accéder aux réseaux de transports collectifs depuis un parking relais, un stationnement vélo, son domicile... Seule ou en complémentarité d'un mode actif ou motorisé, elle est un élément essentiel à ne pas négliger. Il faut donc nécessairement anticiper l'accessibilité du Pôle d'échanges ou de la gare routière par un mode actif. De plus, en étant perméable aux déplacements actifs, le Pôle d'échanges contribue à son insertion urbaine et au dynamisme du quartier.</p> <p>De même, pour chaque transfert de mode, la marche est incontournable. D'où l'importance de prévoir une proximité maximale entre deux modes de transport afin d'assurer les correspondances les plus fluides et rapides possibles. Le diagnostic précédent a ainsi précisé l'importance de la rupture de charge comme frein à l'intermodalité. Ainsi, le « quai à quai » ou la mutualisation des quais permettant de minimiser les temps de correspondance ou les problèmes d'orientation doit être favorisé. Dans le cas où les arrêts des transports en commun ne peuvent pas être à proximité immédiate, une réflexion sur le cheminement, les aménagements, la lisibilité dans l'espace ou encore la signalétique devra être menée.</p> <p>Par ailleurs, au-delà de l'amélioration de l'accès aux pôles d'échanges et gares routières, la création de stationnements et de cheminements sécurisés pour les vélos dans les centres-villes ou zones d'activités et commerciales pourrait permettre aux usagers de réaliser le « dernier kilomètre » à vélo ou au moyen d'autres modes doux ou de nouvelles mobilités, et ainsi développer l'intermobilité.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Fluidifier les déplacements piétons : mutualisation des arrêts de bus, éviter les variations de niveaux et aplanir les différents espaces, ne pas surcharger de mobilier urbain, jouer sur les couleurs, les formes ou les hauteurs... ; ▶ Proposer une signalétique visible, claire et compréhensible de tous pour orienter le piéton et la jalonner le long du parcours. ▶ Permettre la réalisation du "dernier kilomètre" à vélo à partir du pôle d'échanges ou de la gare routière
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM / communes
Partenariats	▶ EPCI
Éléments financiers	▶ Coûts à définir lors d'une étude de faisabilité
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Espaces urbains dédiés aux piétons aux abords des gares et pôles d'échanges ▶ Espaces urbains dédiés aux piétons aux abords des zones d'activités commerciales et au sein des centres-villes

Action 9 : Expérimenter la création de ZATT (Zones d'aménagements et de transition vers les transports dans un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges) - densifier la présence de commerces, services et équipements

Constat De par le manque d'aménagements en faveur des mobilités douces (stationnement, jalonnement piétons, zones de rencontres, zone 30), il est souvent difficile pour les piétons et les cyclistes de cohabiter avec les voitures. Cela ne favorise donc pas l'utilisation des transports en commun à l'intérieur des centres villes.

Descriptif de l'action Les zones d'aménagements et de transition vers les transports (ZATT) sont un concept inspiré notamment des pays nordiques et mis en œuvre à l'échelle locale par le TCO dans le cadre de son PDU (2017-2027). Ces ZATT représentent un périmètre de 78 Ha autour des pôles d'échanges, soit un périmètre de 500 mètres par PEM, où des outils stratégiques sont développés afin de favoriser le déploiement des modes actifs et des modes doux et également de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. Les outils qui peuvent être mis en œuvre au sein des ZATT sont :

- ▶ La création ou l'amélioration de cheminements des modes actifs et des modes doux ;
- ▶ La mise en place de zones de circulation apaisée (zone 30 et zone de rencontre) ;
- ▶ L'aménagement de voies cyclables ;
- ▶ L'aménagement d'équipements en faveur des vélos ;
- ▶ Une réglementation développée autour du stationnement.

Objectifs de l'action

- ▶ Encourager la pratique des modes actifs et des modes doux
- ▶ Renforcer la fréquentation des transports en commun
- ▶ Favoriser la mixité fonctionnelle des équipements et des aménagements

Maitrise d'ouvrage ▶ Communes / AOM

Partenariats

- ▶ Région Réunion
- ▶ SMTR
- ▶ Communes
- ▶ Associations

Éléments financiers

- ▶ Le TCO a chiffré l'investissement des ZATT à 17 millions d'euros sur 10 ans pour le déploiement de 13 ZATT sur son territoire. Ce chiffrage prend en considération l'aménagement des pôles d'échanges sur le territoire.

Indicateurs de suivi ▶ Nombre de ZATT pouvant être recensées sur le territoire

Constat	A l'heure du numérique et de l'internet des objets, il apparait aujourd'hui essentiel de maximiser les potentialités de services offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication comme le NFC (Near Field Communication), le paiement sans contact, la géolocalisation. Aussi des services comme l'auto-partage ou la mise en œuvre de commerces aux abords des pôles d'échanges sont primordiaux au développement des pratiques de déplacements en transports collectifs.
Descriptif de l'action	Mettre en œuvre aux abords des pôles d'échanges et pôles générateurs de déplacements des services de nouvelles générations (comme la possibilité de paiement sans contact et d'achat de titres à distance par smartphone, la géolocalisation des bus en temps réels,...). Favoriser l'implantation de services partagés comme l'autopartage dans une optique de développement de la logistique du dernier kilomètre. Favoriser le déploiement de commerces comme les points relais colis, services bancaires, laverie, bagageries, ...) à proximité des pôles d'échanges multimodaux.
Objectifs de l'action	Améliorer les services en matière de mobilité connectée et partagée pour favoriser le développement de la pratique et l'usage des transports collectifs Optimiser les services et commerces à proximité des PEM pour améliorer l'attractivité de ces derniers.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	▶ SMTR ▶ Communes ▶ Commerçants
Éléments financiers	Coût d'une étude de faisabilité
Indicateurs de suivi	▶ Evolution du nombre de commerces de proximité ▶ Evolution des services connectés et des nouvelles technologies.

AXE 3 : MAXIMISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS



Constat	<p>Les réseaux de transport en commun, à l'échelle de l'île, souffrent encore d'un manque de coordination, néfaste à leur fréquentation par les usagers : correspondances mal assurées, horaires ne répondant pas aux besoins des usagers, manque de hiérarchisation et donc de lisibilité des réseaux.</p> <p>En 2016, une étude, pilotée par le SMTR, a permis la mise en évidence de ces dysfonctionnements, leur recensement, et l'élaboration de premières pistes de réflexions afin de résoudre ces problèmes. Le SMTR ainsi que la Région Réunion, ont poursuivi la mission de coordination de la réflexion inter-AO sur ce sujet en organisant courant juin 2017, des ateliers de co-construction de solutions concrètes aux principales problématiques recensées.</p> <p>Aussi, une mission d'accompagnement conduite en 2019 par le SMTR et cofinancée par l'État, permettra de contribuer à la mise en œuvre des préconisations issues de l'ensemble de ces travaux menées depuis 2016 et donc de cette fiche action.</p> <p>La mise en œuvre des solutions envisagées en commun devra intervenir dans une phase ultérieure.</p>
Descriptif de l'action	<p>Le SMTR prendra en charge l'animation d'un travail collaboratif approfondi et suivi dans le temps, avec les AO et les exploitants, visant à définir des solutions concrètes aux problématiques recensées lors de l'étude de 2016.</p> <p>Celui-ci prendra la forme :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ D'ateliers de co-construction de solutions concrètes aux problèmes rencontrés ▶ De groupes de travail pour suivre la mise en œuvre des solutions préconisées ▶ De comités de suivi et évaluation pour vérifier l'amélioration réelle du service rendu aux usagers <p>Aussi, chaque AO devra améliorer la coordination des lignes propres à son réseau.</p>
Objectifs de l'action	<p>Définir des solutions simples et peu coûteuses permettant d'améliorer la coordination des offres de transport en commun :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Améliorer les correspondances, temps d'attente, temps de parcours ▶ Eliminer les cas où les lignes de 2 réseaux distincts font doublon et rendent un même service ▶ Faire apparaître une hiérarchisation plus forte et plus visible des lignes au sein des réseaux et entre réseaux ▶ Coordonner, entre les AO, un calendrier de mise en œuvre des modifications sur les réseaux
Maitrise d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Autres structures
Partenariats	<p>Pour la mise en œuvre des solutions :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Les AO ▶ Les exploitants
Éléments financiers	
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Nombre de difficultés de coordination recensées ▶ Nombre de difficultés faisant l'objet d'une proposition co-construite de résolution ▶ Nombre de difficultés traitées par la mise en œuvre concrète d'actions de coordination des offres

Action 12 : Offrir du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges, pôles générateurs de déplacements

Constat	Une pratique du vélo peut être contrainte du fait de l'absence marquée d'équipements et de services vélos aux abords des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais, ainsi que d'équipements pour transporter les vélos dans les TC.
Descriptif de l'action	<p>Pour renforcer la complémentarité de l'usage du vélo avec les transports en commun, une offre de stationnement vélo performante à proximité des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais devrait être mise en œuvre. La question du stationnement des vélos devra être systématiquement prise en considération dans le programme. Le nombre de places de vélos devra représenter au moins la moitié des places de stationnement créées.</p> <p>Les solutions de stationnement devront être protégées et sécurisées de type « box à vélos » ou encore par la mise en place d'arceaux de type U renversé.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Développer une offre globale de stationnement pour les vélos ▶ Favoriser l'utilisation du vélo en assurant un stationnement sécurisé des vélos à proximité des lieux de destination.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Communes ▶ Associations
Éléments financiers	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût d'un box à vélo : 5000 € pour un box de 20 places ▶ Coût d'un arceau de type U renversé : 150 euros / arceau
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de places de stationnement disponibles sur les parkings vélos



Constat L'EDGT menée en 2016 par le SMTR a révélé que 12% des déplacements compris entre 500 m et 1 km s'effectuaient par le biais de la voiture individuelle. Or, ces déplacements pourraient potentiellement être effectués à vélos ou au moyen d'autres modes doux et la part modale du vélo sur le territoire [2%] pourrait être augmentée par la mise en œuvre du PRV. Ainsi, le vélo et les nouveaux engins de déplacements personnels (trottinettes électriques...) peuvent être des maillons forts de la chaîne intermodale et une véritable alternative au « tout automobile ». Pour augmenter cette pratique, la mise en œuvre d'infrastructures dédiées est nécessaire pour sécuriser et inciter à ce mode de déplacement, tout en permettant de réduire le phénomène d'îlots de chaleur urbain (ICU) à travers la création de zones de fraîcheur.

Descriptif de l'action Poursuivre la création et l'aménagement de pistes cyclables en mettant en œuvre l'ensemble des actions préconisées par le SRIT et le PRV et en créant des zones de fraîcheur pour rendre la pratique du vélo, et plus globalement des modes doux, plus attractive et sécurisée.

Objectifs de l'action

- ▶ Rendre visible la pratique du vélo
- ▶ Favoriser le développement de la pratique par la création d'aménagements sécurisés (Arceau, box,...)

Maitrise d'ouvrage ▶ AOM, Communes

Partenariats

- ▶ Région Réunion
- ▶ EPCI
- ▶ Associations

Éléments financiers ▶ 10 Millions d'euros prévus par le FEDER

Indicateurs de suivi ▶ Linéaire d'infrastructure cyclables en centre urbains et à l'échelle régionale.

Objectifs du SRIT

- ▶ 5% de kms d'aménagements cyclables en 2020
- ▶ 120 km de VVR en 2022

Action 14 : Mettre à disposition des vélos en libre-service sur des secteurs générateurs de flux où l'usage deux-roues est adapté (secteurs côtiers ou à faible déclivité)

Constat	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 1/3 des ménages réunionnais disposent d'au moins un vélo ; ▶ 12% déplacements de moins de 1 km et 39% des déplacements inférieurs à 3 km sont effectués par le biais de la voiture individuelle ; ▶ 2% de part modale liée au Vélo ; ▶ Une absence marquée d'équipements et de services aux abords des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais.
Descriptif de l'action	<p>Afin de favoriser l'intermodalité et en articulation avec les transports collectifs, des stations de vélos en libre-service aux abords des parkings relais, des pôles d'échanges et des pôles générateurs de déplacements pourraient être installés. Différentes actions pourraient être développées : service de location courte ou moyenne durée, VAE...</p> <p>Pour les secteurs marqués par une forte déclivité, des vélos à assistance électrique pourraient être proposés. L'offre de vélo pourrait se développer soit en location ou via une aide à l'acquisition de matériel roulant dans le cadre des financements prévus par le PRV.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démocratiser la pratique du vélo et l'adapter aux conditions particulières du territoire ▶ Améliorer et optimiser la logistique du dernier kilomètre. ▶ Améliorer l'intermodalité entre les transports collectifs et les vélos.
Maitrise d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ AOM
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région Réunion ▶ SPL MARAINA ▶ Communes ▶ Associations
Éléments financiers	<p>Depuis le mois de février 2017 et jusqu'au 31 janvier 2018, l'Etat a accordé par décret au Code de l'Energie, une aide financière de 200 euros pour l'acquisition de vélos électriques, pour des particuliers afin d'encourager les mobilités douces sur le territoire. Des aides de l'Etat peuvent également exister dans le cas d'un financement préalable par la collectivité.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Coût d'un VAE : 1200 euros ▶ Coût d'un Vélo : 300 euros
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Evolution de la part modale des vélos ▶ Evolution des déplacements intermodaux ▶ Nombre de VAE et de vélos sur le territoire

Constat	Suite aux réunions techniques menées avec les AOM, il est constaté sur les lignes desservant les écarts une baisse de fréquentation qui induit un faible taux de remplissage des bus pour ces lignes.
Descriptif de l'action	Pour offrir une meilleure mobilité, l'offre de transport à la demande ou en « porte à porte » répondant au mieux à des déplacements spécifiques pourrait être développée. Cette nouvelle offre optimisée grâce aux nouvelles technologies d'information et de communication (localisation des véhicules, temps de parcours...) pourrait permettre notamment de supprimer des lignes de transports collectifs existantes peu efficaces (cadencement irrégulier, très faible fréquentation...), et de les optimiser.
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Développer de nouveaux modes de déplacement en phase avec la demande à savoir le TAD, le VTC.... ▶ Augmenter le cadencement des lignes du transport à la demande les plus fréquentées
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région Réunion ▶ SMTR
Éléments financiers	<p>Coûts variable selon l'offre et la demande.</p> <p>Exemple de coûts pour un service performant en Loire Atlantique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ Variable de 20 000 à 100 000 euros par an
Indicateurs de suivi	▶ Evolutions du nombre de déplacements en TAD



Constat	<p>Le taux d'occupation des véhicules à La Réunion est de 1,1. Afin de permettre le développement du covoiturage et d'encourager une augmentation de ce taux d'occupation, une plateforme de covoiturage à l'échelle régionale unique et visible de tous pourrait être envisagée. Cela pourrait notamment permettre aux usagers d'avoir une meilleure visibilité sur le développement de cette pratique et ainsi éviter une multiplicité des plateformes qui pourrait décourager l'usager à utiliser le covoiturage.</p>
Descriptif de l'action	<p>La promotion du covoiturage et de l'auto-partage représente un moyen efficace de concurrencer les transports collectifs, et d'agir sur la congestion routière. Ainsi, l'idée est de développer à terme une plateforme unique à l'échelle régionale en faveur de l'auto partage et du covoiturage. Cela pourrait donner lieu à des avantages pour les pratiquants de ces modes de déplacements à l'instar d'une possibilité d'emprunter les voies réservées aux transports en commun pour les véhicules comptabilisant plus de 3 occupants lors de congestion routière. Il serait aussi judicieux de prioriser les places de stationnements dans les centres urbains ou à proximité des pôles générateurs de déplacements. Des réflexions sont à l'étude par la Région Réunion qui a notamment, par le biais d'un appel à projet en collaboration avec l'ADEME, sélectionné des projets pour le développement de plateformes de covoiturage à l'échelle de La Réunion.</p> <p>Aussi, un autre levier en faveur du développement du covoiturage pourrait porter sur la mise en place d'une incitation financière destinée aux salariés se rendant à leur travail à vélo ou plus globalement à l'ensemble des usagers pratiquant le covoiturage.</p> <p>Cette incitation, sous forme de forfait covoitureurs, viendrait en complément des dispositions prévues par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) concernant la possibilité pour les employeurs de verser une allocation sous forme forfaitaire (jusqu'à 400 euros) aux salariés se rendant à leur travail à vélo ou pratiquant le covoiturage.</p>
Objectifs de l'action	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Démocratiser la pratique du covoiturage et de l'auto partage ▶ Réduire la congestion routière
Maitrise d'ouvrage	<ul style="list-style-type: none"> ▶ AOM / Entreprises
Partenariats	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Région Réunion ▶ AOM ▶ SMTR
Éléments financiers	<p>Création de places de stationnement et signalétique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ En surface : 2000 euros HT/place ▶ Ouvrage : 15000 euros HT/place ▶ Souterrain : 25-30k€ HT/place
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Evolution du nombre de pratiquants ▶ Taux d'occupation des véhicules

ANNEXE

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

SLO

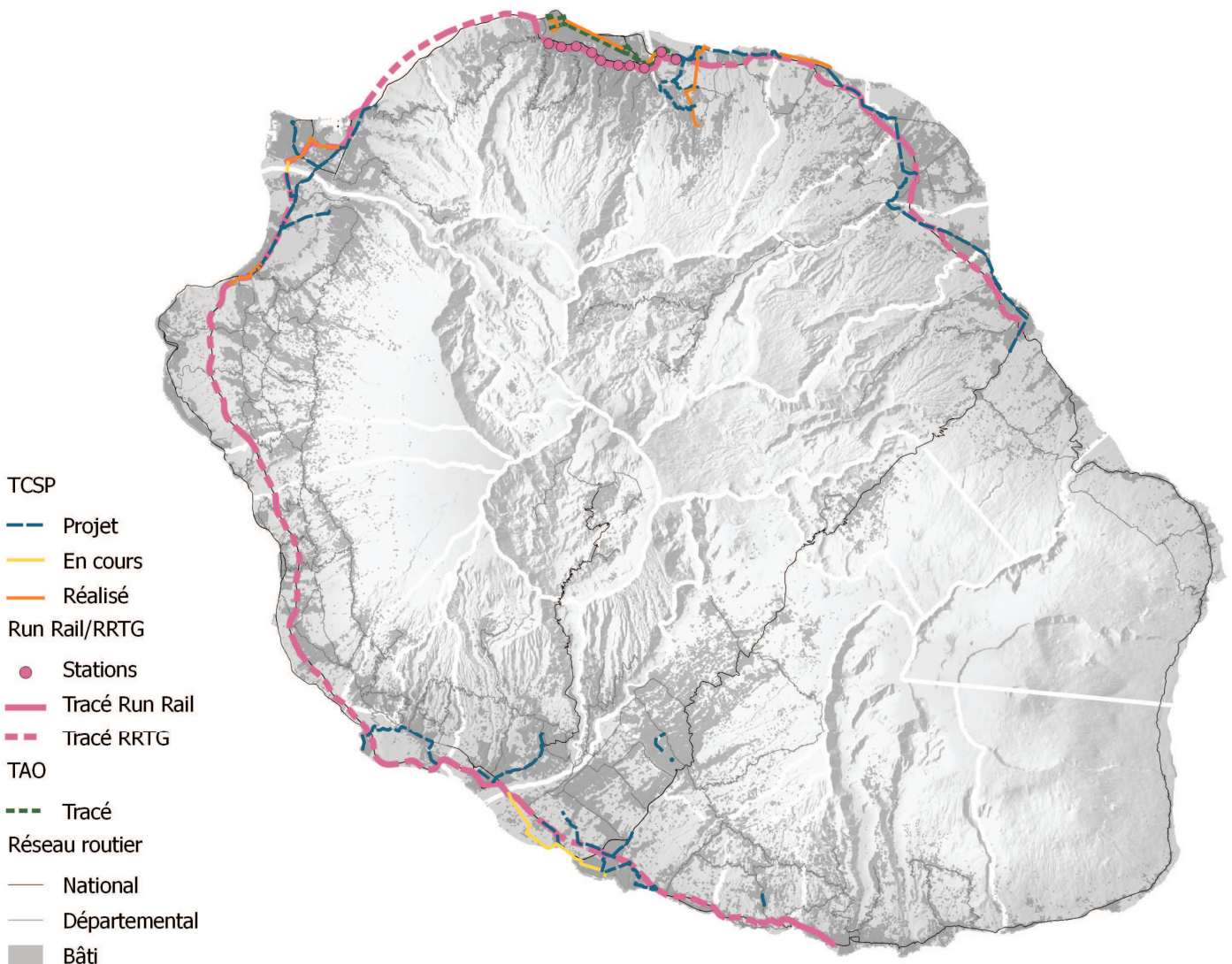
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE

Planification Régionale de l'Intermodalité MAILLAGE ROUTIER ET GRANDS PROJETS ROUTIERS

INFORMATION

Linéaire de TCSP réalisé en 2018 : 30 km

agorah



Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0777-DE



Direction de publication : AGORAH

Conception : AGORAH

Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) sont réservés sous toutes formes.

© 2018



agorah

agence d'urbanisme à La Réunion

140, rue Juliette Dodu - CS 91092
97404 Saint-Denis CEDEX

0262 213 500

www.agorah.com



**DELIBERATION N°DCP2019_0778****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DTD / N°107091
RUN RAIL - VALIDATION DU PROGRAMME GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0778
Rapport /DTD / N°107091

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RUN RAIL - VALIDATION DU PROGRAMME GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Schéma d'Aménagement Régional approuvé le 22 novembre 2011 par décret n°20111609 en Conseil d'État mentionnant un tracé de principe pour la réalisation du RRTG,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération n° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports approuvé en Assemblée Plénière du Conseil Régional le 17 octobre 2014,

Vu la délibération n°20160475 en date du 30 août 2016 validant le tracé global du Réseau Régional de Transport Guidé,

Vu la délibération n° DCP 2017_0833 en date du 28 novembre 2017 validant la mise en place des autorisations de programme nécessaires à la réalisation des premières études pré-opérationnelles de la section Nord du Réseau Régional de Transport Guidé, dit RRTG Nord,

Vu la délibération n° DCP 2018_0370 en date du 10 juillet 2018 validant la mise en place des autorisations de programme nécessaires à la réalisation des études de l'impact de l'insertion du RRTG Nord sur le fonctionnement du Boulevard Sud,

Vu la délibération n° DCP 2018_0506 en date du 21 août 2018 validant notamment la mise en place des autorisations de programmes nécessaires à la poursuite des études pré-opérationnelles du RRTG Nord, avec notamment le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage à destination de l'intervention n°20171810 relative aux études pré-opérationnelles du RRTG Nord et validant le programme général de l'opération,

Vu délibération n° DCP 2019_0016 en date du 26 février 2019 autorisant le Président à rendre public le projet Run Rail, anciennement RRTG Nord, et à saisir la Commission Nationale de Débat Public,

Vu délibération n°DCP 2019_0197 en date du 28 mai 2019 prenant acte des conclusions de la phase 1 des études préliminaires du Run Rail, confirmant le lancement de la phase 2 de ces études préliminaires ainsi que le lancement de la rédaction du Marché Global de Performance,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport n° DTD / 107091 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 17 septembre 2019,

Considérant,

- les compétences de la Région Réunion en tant qu'autorité organisatrice des transports interurbains guidés et routiers à La Réunion,
- le projet de Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) mentionné notamment au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) susvisés,
- le tracé de référence du RRTG à l'échelle de la Réunion et validé lors de la commission susvisée du 30 août 2016,
- le projet de réalisation de la section Nord du RRTG, entre Saint-Denis et Sainte-Marie, dit Run Rail, rendu public par la Région Réunion le 05 mars 2019,
- l'achèvement de l'ensemble des études pré-opérationnelles du Run Rail en août 2019 conformément au planning de l'opération,
- l'ensemble des réunions techniques tenues en lien avec ces études, et notamment les Comités Techniques du 27 mars 2019 et du 06 septembre 2019 et les Comités de Suivi Run Rail du 23 avril 2019 et du 19 septembre 2019 regroupant la Région Réunion, la DEAL, les communes de Saint-Denis et Sainte-Marie, la CINOR, le Département de La Réunion, la Société Aéroportuaire et la Direction Générale de l'Aviation Civile,
- le programme général du projet RRTG Nord annexé à la présente délibération, initialement validé le 21 août 2018, et mis à jour suite aux conclusions de ces études pré-opérationnelles,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

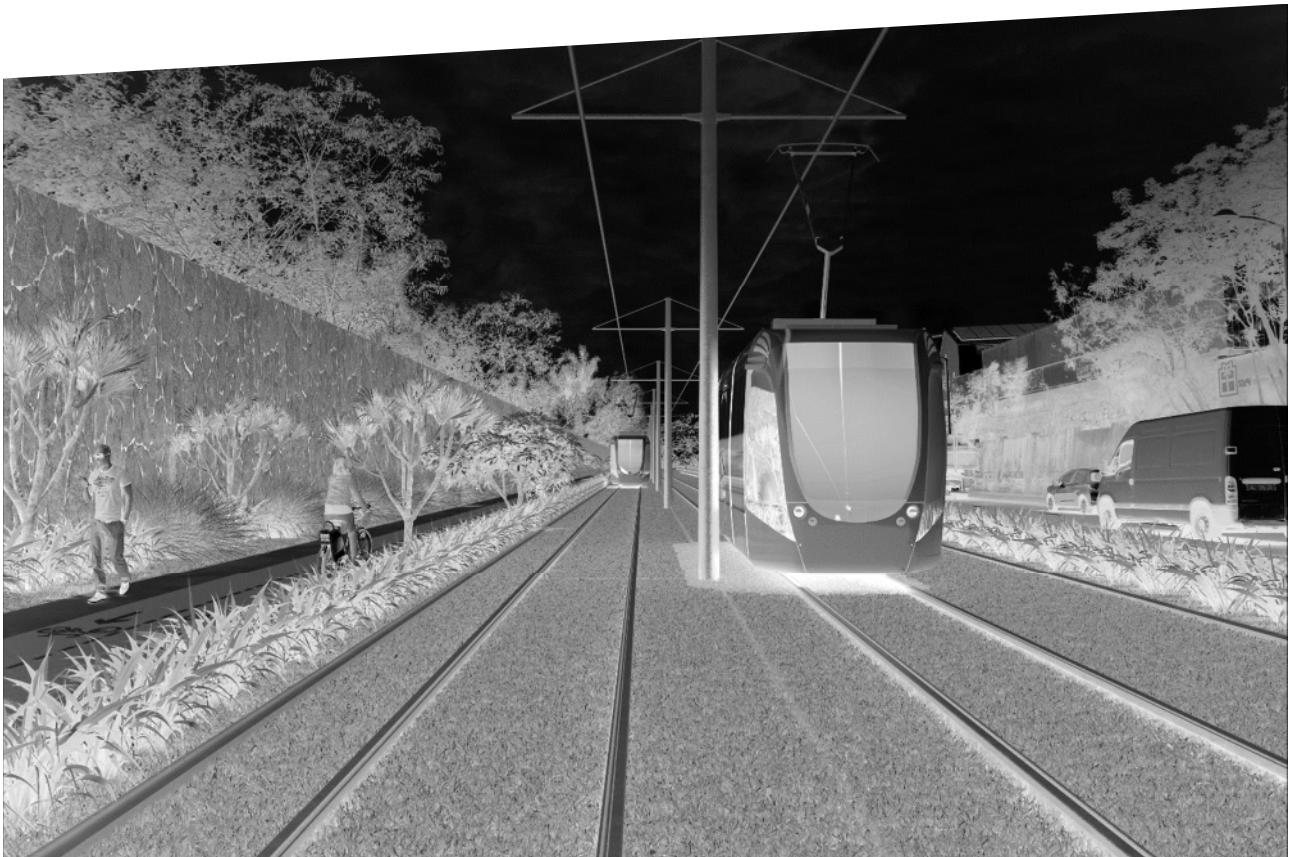
Décide, à l'unanimité,

- de prendre acte des conclusions de l'ensemble des études pré-opérationnelles réalisées de décembre 2018 à août 2019 ;
- de valider le programme général de l'opération Run Rail, mis à jour suite aux conclusions de ces études pré-opérationnelles, ci-joint ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



Envoyé en préfecture le 18/11/2019
Reçu en préfecture le 18/11/2019
Affiché le 18/11/2019
ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0778-DE



RRTG Nord entre Bertin & Duparc | Projet RunRail

ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE

PROGRAMME GENERAL



ARTELIA Ville & Transport
Réunion Océan Indien
121 boulevard Jean Jaurès
CS31005
97404 SAINT-DENIS Cedex
Tel. : +262 (0)2 62 90 96 00
Fax : +262 (0)2 62 90 96 01

RRL_AMO_AVT_001_Programme général_v2					
V2	Prise en compte commentaires Région	ARD	ARD	ARD	03/09/2019
V1	Diffusion initiale	ARD	ARD	ARD	29/08/2019
Révision	Statut / Commentaires	Établi par	Contrôlé par	Validé par	Date

SOMMAIRE

ABREVIATIONS	4
1. PREAMBULE	5
1.1. LE RESEAU REGIONAL DE TRANSPORT GUIDE	5
1.2. OBJET DU DOCUMENT	6
2. CONTEXTE ET ENVIRONNEMENT	7
2.1. ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE ET DEMOGRAPHIQUE	7
2.2. INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX EXISTANTS	8
2.2.1. Le réseau routier	8
2.2.2. Les réseaux de transport en commun existants et en projet	9
2.2.3. Les projets connexes	10
2.2.3.1. PRUNEL ET PROJET DE LA « CROISEE DES RAVINES »	11
2.2.3.2. PARC D'ACTIVITE TECHNOR	12
2.2.3.3. ZONE D'ACTIVITE ÉCONOMIQUE LAGOURGUE	12
2.2.3.4. DEVELOPPEMENT DE LA ZONE AEROPORTUAIRE	13
2.2.3.5. TELEPHERIQUE DE BOIS-DE-NEFLES	14
2.2.3.6. TELEPHERIQUE DE LA MONTAGNE	14
2.2.3.7. RABATTEMENT DES CARS JAUNES SUR VRTC	15
2.2.3.8. RESTRUCTURATION DES RESEAUX TC	15
2.2.3.9. PROLONGEMENTS DU RRTG	16
2.2.3.10. TAO, PROJET DE TRAMWAY URBAIN DE LA CINOR	17
3. CARACTERISTIQUES DU PROJET	18
3.1. PRINCIPES ET OBJECTIFS GENERAUX	18
3.2. LE PROJET	19
3.2.1. Principes d'insertion	19
3.2.2. Détails du tracé par section	20
3.2.2.1. SECTION BERTIN – LA SOURCE	20
3.2.2.2. SECTION LA SOURCE – CAMELIAS	22
3.2.2.3. SECTION CAMELIAS – CŒUR VERT	23
3.2.2.4. SECTEUR CŒUR VERT – FINETTE	24
3.2.2.5. SECTEUR FINETTE – UNIVERSITE	25
3.2.2.6. SECTEUR UNIVERSITE – FOUCHEROLLES	26
3.2.2.7. SECTEUR FOUCHEROLLES – TECHNOR	27
3.2.2.8. SECTEUR TECHNOR – AEROPORT	28
3.2.2.9. SECTEUR AEROPORT – DUPARC	30
3.2.3. Coûts	31
3.3. NIVEAU DE SERVICE	32
3.4. ENERGIE	33
3.5. INTERMODALITE	34
3.6. STATIONS ET POLES D'ÉCHANGES	35
3.6.1. Généralités	35
3.6.2. Stations	36
3.6.3. Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM)	37
3.7. VOIRIE ET INSERTION URBAINE	37
3.8. ARCHITECTURE ET PAYSAGE	38
3.9. OUVRAGES D'ART	42
3.10. MATERIEL ROULANT	42
3.11. SAEIV ET BILLETTE	43
3.12. AUTRES SYSTEMES	43
3.13. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)	44
ANNEXE 1 Objectifs de performances	45

ABREVIATIONS

AOM = Autorité Organisatrice des Mobilités
AMO = Assistant à Maîtrise d'Ouvrage
ANRU = Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
ARRG = Aéroport Régional Roland Garros
CGSS = Caisse Générale de Sécurité Sociale
CHU = Centre Hospitalier Universitaire (Felix Guyon en l'occurrence)
DAAT = Dispositif d'Arrêt Automatique de Train
DEAL = Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DPR = Domaine Public Routier
DUP = Déclaration d'Utilité Publique
ERP = Etablissement Recevant du Public
GER = Gros Entretien et Renouvellement
GLO = Gabarit Limite d'Obstacle
GTC = Gestion Technique Centralisée
GTE = Gestion Technique de l'Energie
GTB = Gestion Technique Bâtiment
HQE = Haute Qualité Environnementale
LAC = Ligne Aérienne de Contact
MGP = Marché Global de Performances (le présent marché)
MOA = Maître d'Ouvrage
MOEI = Maître d'Œuvre Intégré
NRL = Nouvelle Route du Littoral
P+R = Parc Relais
PC = Permis de Construire
PCC = Poste Central de Commande
PDU = Plan de Déplacements Urbains
PEM = Pôle d'Echange Multimodal
PRU = Projet de Renouvellement Urbain
RRTG = Réseau Régional de Transport Guidé
SAEIV = Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs
SAR = Schéma d'Aménagement Régional
SLT = Signalisation Lumineuse de Trafic
SMR = Site de Maintenance et de Remisage
SRIT = Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
SSR = Sous-Station de Redressement
TAO = Tramway Aéroport entrée Ouest
TCSP = Transport en Commun en Site Propre
VAE = Vélo avec Assistance Electrique
VRTC = Voie Réservée aux Transports en Commun

1 PREAMBULE

1.1. LE RESEAU REGIONAL DE TRANSPORT GUIDE

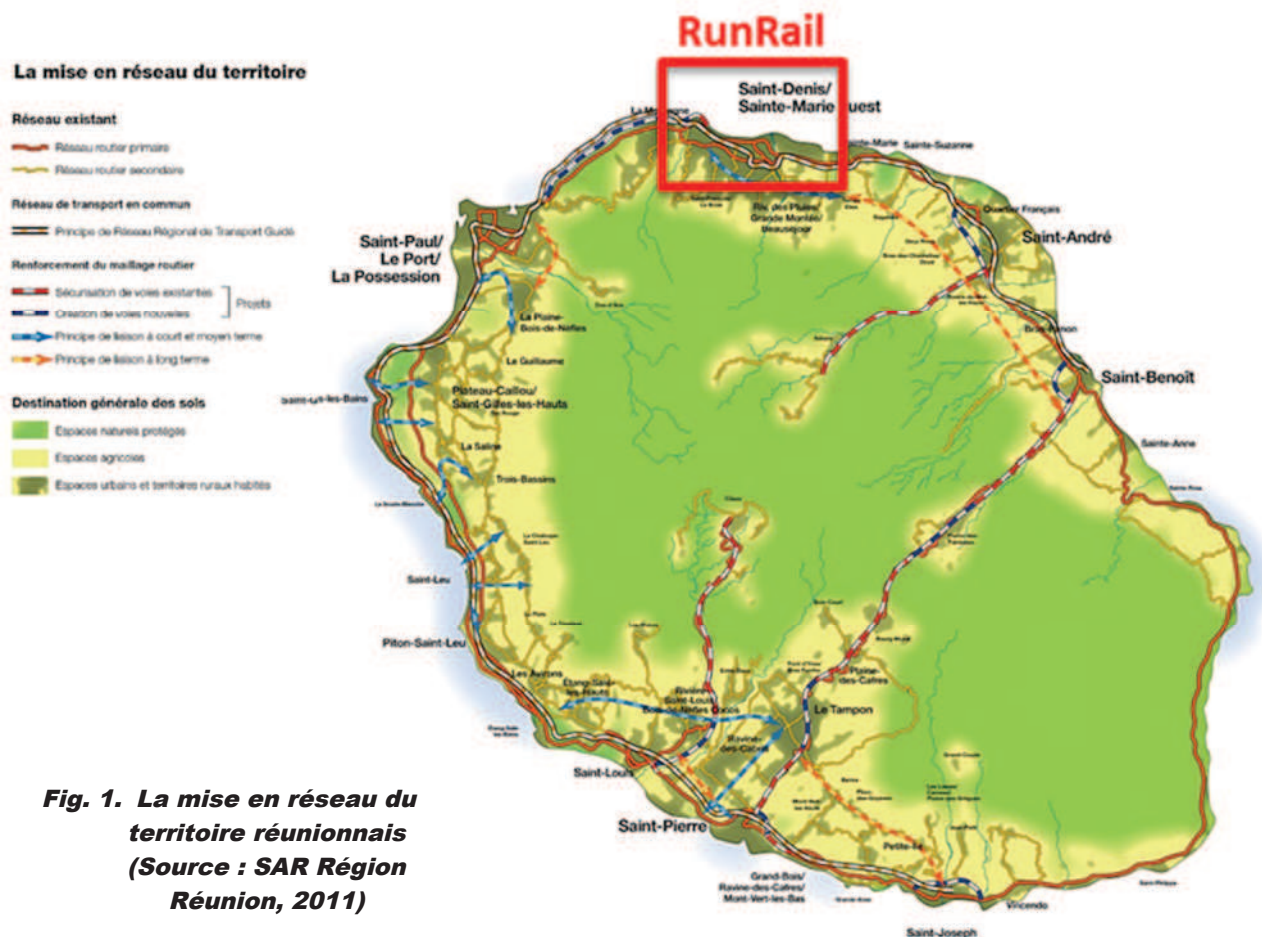
Le Réseau Régional de Transports Guidés (RRTG) est une infrastructure de transport inscrite au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) se développant sur un linéaire de 150 km entre Saint-Benoît à l'Est et Saint-Joseph au Sud en passant par Saint-Denis et l'Ouest.

S'agissant du volet transports en commun, le SAR prescrit la réalisation à terme d'infrastructures de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ainsi que du Réseau Régional de Transport Guidé.

Le RRTG s'inscrit par ailleurs dans le programme d'actions du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), qui vient préciser les objectifs du SAR sur les volets transports / déplacements.

Le tracé global du RRTG a été validé en commission permanente du 30 août 2016. Celui-ci constitue un tracé de référence basé sur les principes suivants :

- Un tracé partant du giratoire des Plaines à Saint-Benoît longeant la RN2 jusqu'à Sainte-Marie ;
- Un tracé RN2 côté littoral depuis Sainte-Marie desservant Duparc et l'aéroport et empruntant le boulevard Sud (RN6) pour la traversée de Saint-Denis puis la Nouvelle Route du Littoral (NRL) ;
- Un tracé longeant ensuite la RN1 côté montagne depuis la NRL jusqu'à l'échangeur Sainte-Thérèse, puis qui emprunte la RN1001, le Boulevard des Mascareignes, la RN7 puis la Chaussée Royale jusqu'à la gare routière de Saint-Paul. Le RRTG s'insère ensuite le long de la route des Tamarins côté mer ;
- De l'Etang-Salé à Pierrefonds, le tracé du RRTG se fait en bordure de la RN1 côté littoral puis rejoint la ZI 4 et se poursuit vers la ZAC Canabady et le Boulevard Banks. Le RRTG emprunte ensuite le Boulevard Banks puis la RN2 jusqu'à Saint-Joseph.



Compte-tenu du caractère stratégique que constitue la traversée de Saint-Denis, la section Nord du RRTG entre Saint-Denis et Sainte-Marie apparaît prioritaire. En effet, ce premier tronçon opérationnel entre le pôle d'échanges de Bertin (Saint-Denis) et le pôle d'échanges de Duparc (Sainte-Marie), soit 10 stations pour 9,3 km, permet la traversée d'axes et de nœuds routiers importants mais aussi la desserte de pôles d'intérêts régionaux (CHU, CGSS, Université, Hôtel de Région, Technor, Aéroport).

La distance moyenne entre les stations, de l'ordre d'1 km, associée à la typologie particulière du Boulevard Sud (nombre réduit de carrefours), permettent d'envisager une vitesse commerciale de 25 km/h en milieu urbain. Le trafic estimé à ce jour est de l'ordre de 30 000 voyageurs/jour en première phase pour un temps de parcours de 20 minutes.

Cette section Nord est dénommée « RunRail ».

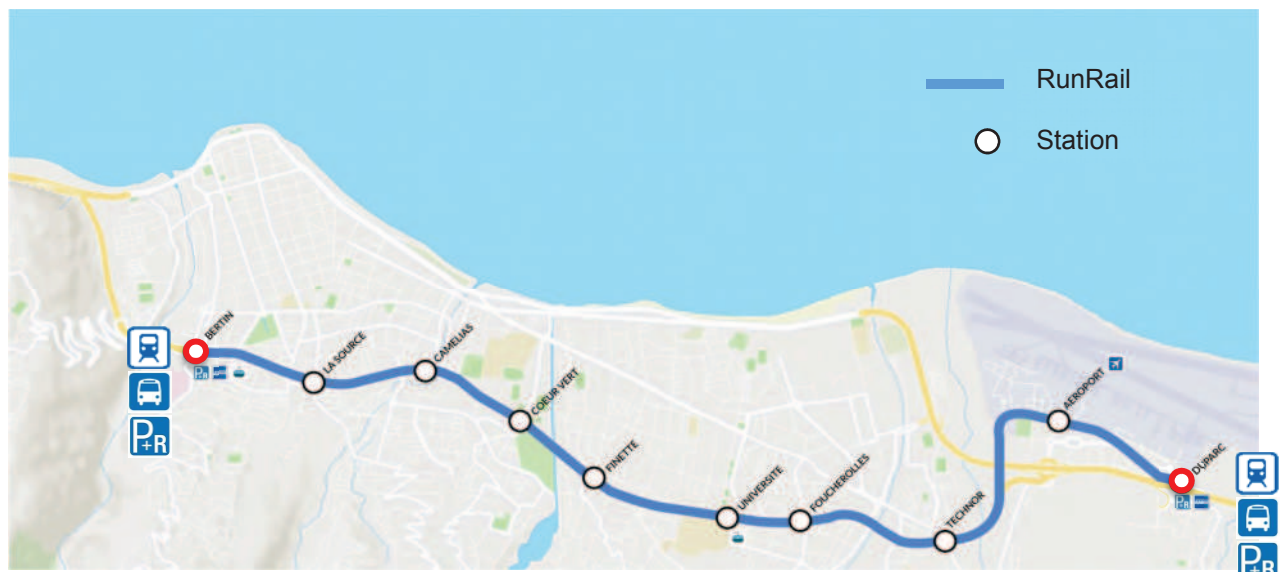


Fig. 2. Tracé et stations du RunRail

1.2. OBJET DU DOCUMENT

Le programme général définit les besoins tels qu'identifiés à ce jour par la Région Réunion relativement au projet RunRail, sans préjuger des moyens techniques qui seront mis en œuvre pour répondre à ces besoins. Ces besoins peuvent se formuler ainsi :

- La Région Réunion souhaite un transport régional performant et attractif, ayant vocation à constituer la colonne vertébrale des systèmes de transports en commun de La Réunion ;
- Le RRTG doit permettre la mise en place d'une offre de transport globale, notamment basée sur l'intermodalité avec les réseaux de transports en commun urbains ;
- Le RRTG est destiné au service public de transport de personnes sans préjuger des futures fonctionnalités de type fret qui pourront être mises en œuvre dans les phases ultérieures de développement du RRTG.

Le programme général du RunRail a fait l'objet d'une 1ère version validée en commission permanente du 21 aout 2018. La présente version intègre les mises à jour relatives à :

- **La synthèse des études techniques, notamment les études préliminaires du projet menées de décembre 2018 à aout 2019 ;**
- **L'évolution des objectifs programmatiques généraux du projet ;**
- **La définition des principales hypothèses préalables au lancement du marché global de performances (MGP).**

2 CONTEXTE ET ENVIRONNEMENT

2.1. ENVIRONNEMENT GEOGRAPHIQUE ET DEMOGRAPHIQUE

Le tracé du RunRail du pôle d'échanges de Bertin au pôle d'échanges de Duparc se situe entre les villes de Saint-Denis et de Sainte-Marie. Ces villes localisées au nord de La Réunion font partie de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR), Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) de ce territoire.

Le tracé du RunRail est donc majoritairement situé sur le Boulevard Sud (RN6) à Saint-Denis, intégrant la desserte de 8 stations sur 10.

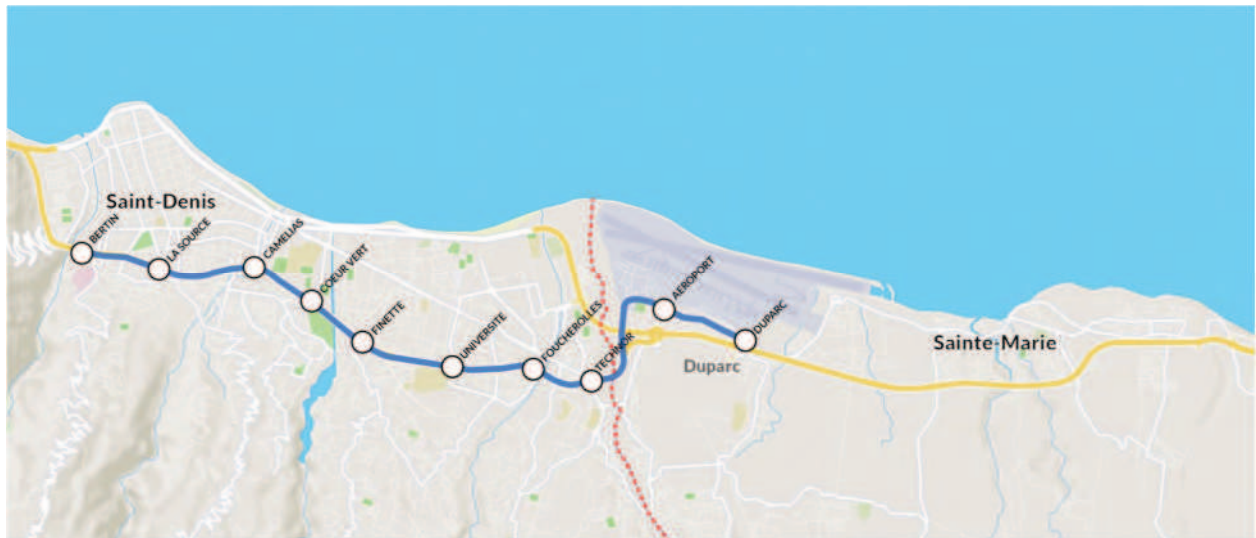


Fig. 3. Plan de situation de Saint-Denis et de Sainte-Marie en lien avec le tracé du RunRail – Source : Région



Fig. 4. Equipements desservis par le RunRail – Source : Région Réunion

A. Saint-Denis

Saint-Denis, chef-lieu de La Réunion, est aussi la ville la plus peuplée de l'île et joue un rôle central sur le territoire de la CINOR. Elle concentre les trois quarts de la population de l'EPCI et 80 % des établissements économiques. La dynamique démographique de la ville reste marquée (solde naturel positif), malgré une croissance supérieure sur les deux autres communes de la CINOR (Sainte-Marie et Sainte-Suzanne). La commune cumule plusieurs fonctions qu'elles soient résidentielles, économiques, sportives et culturelles.

La ville concentre également un nombre d'équipements importants et constitue le premier bassin d'emplois de la CINOR et, plus globalement, de La Réunion. Dans ce cadre, plusieurs équipements d'intérêts régionaux seront amenés à être desservis par le RunRail sur le Boulevard Sud (cf. carte ci-après), ce qui justifie pour partie son implantation sur cet axe.

B. Sainte-Marie

Le passage du RunRail sur Sainte-Marie constitue un enjeu prioritaire en desservant la zone aéroportuaire Roland Garros et la Zone d'Activités Economiques (ZAE) Pierre Lagourgue, en cours de développement (station Duparc, terminus de la ligne).

La population de Sainte-Marie en 2015 est de 32 940 habitants et représente 16 % de la population de la CINOR pour une superficie de 87 km². L'Ouest de la commune participe à la structuration du pôle Saint-Denis / Sainte-Marie articulant les activités de la technopôle et celles du site aéroportuaire. Le RRTG prend en compte ces dessertes.

La ville de Sainte-Marie constitue le deuxième bassin d'emplois de la CINOR (10 774 au total) après Saint-Denis.

C. Conclusion

Le RunRail va non seulement permettre de capter des flux de personnes venant de l'Est et de l'Ouest de l'île travaillant sur le chef-lieu en complément des flux internes à la ville, celle-ci étant le premier bassin d'emplois de l'île.

Le RunRail permet par ailleurs d'assurer la desserte de pôles d'intérêts régionaux majeurs entre les pôles d'échanges de Bertin et de Duparc.

2.2. INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX EXISTANTS

2.2.1. Le réseau routier

Le chef-lieu est relié au reste du territoire par deux axes principaux :

- La RN1, à 2x2 voies et en provenance de l'Ouest ;
- La RN2, à 2x2 voies également et en provenance de l'Est.

La Région Réunion est gestionnaire de l'ensemble des routes nationales et notamment celles des Boulevards Nord et Sud sur Saint-Denis.

Les flux issus de ces deux infrastructures se répartissent sur le front de mer, en continuité de la RN1 et de la RN2, et sur le Boulevard Sud (RN6). Ces axes ont non seulement une fonction de transit pour les flux venant de l'Est et l'Ouest mais également une fonction de desserte locale conduisant à des bouchons récurrents.

Ces axes présentent des congestions importantes et quotidiennes, et ne présentent aucune résilience aux événements particuliers (accidents, etc.).



Fig. 5. Congestion routière régulière de la Grande Chaloupe (RL) jusqu'à Quartier Français (Sainte-Suzanne) – Source : Région

2.2.2. Les réseaux de transport en commun existants et en projet

La desserte de Saint-Denis et de Sainte-Marie se caractérise par une desserte urbaine, dont le gestionnaire est la CINOR (réseau Citalis) et une desserte interurbaine, dont le gestionnaire est la Région (réseau Car Jaune) depuis le 1er janvier 2017.

La mise en œuvre du RunRail impliquera une restructuration des réseaux urbain et interurbain pour une intermodalité optimale sur ce territoire. Cette intermodalité se traduira d'une part, par la présence de deux pôles d'échanges importants situés aux extrémités de la ligne (Bertin, à réaliser, et Duparc, d'ores et déjà en service) et, d'autre part, par la connexion du RunRail aux différentes lignes de bus qu'elles soient urbaines ou interurbaines.

Enfin, le RunRail s'articulera également avec les deux lignes de transport par câble, actuellement en projet, et réalisées par la CINOR :

- La Montagne, ayant pour point de connexion le pôle d'échanges de Bertin ;
- Bois-de-Nêfles, ayant pour point de connexion la station Université, ce qui permettra notamment d'assurer les connexions Nord/Sud vers cet axe (cf. carte de tracé ci-après) et au-delà.

Une 3ème ligne de transport par câble figure au Schéma Directeur des Mobilités de la CINOR et devrait être inscrite dans le futur PDU. Elle relierait Beauséjour au pôle de Duparc en connexion directe avec le RunRail.

Ces connexions Nord/Sud permettront en outre, d'assurer un rabattement sur le TCSP urbain de la CINOR, susceptible d'évoluer vers un tramway à terme (projet TAO), avec une mutualisation potentielle des infrastructures à partir de la station Technor pour desservir la zone aéroportuaire et le pôle d'échanges de Duparc.

2.2.3. Les projets connexes

Plusieurs opérations connexes sont identifiées à ce stade et, notamment :

- Le projet NPRU Prunel, projet de renouvellement urbain localisé sur les quartiers prioritaires du littoral ;
- Le parc d'activités Technor qui est encore amené à se développer ;
- La zone d'activité économique Lagourgue dont le foncier va prochainement muter pour accueillir de nouvelles entreprises ;
- L'aéroport Roland Garros qui constitue un nœud majeur pour l'attractivité de La Réunion et déploie actuellement un vaste plan de développement et de modernisation destiné à pouvoir accueillir plus de 3 millions de passagers à l'horizon 2025.
- Le téléphérique de Bois-de-Nèfles porté par la CINOR qui est connecté au RunRail au niveau de l'Université ;
- Le téléphérique de la Montagne porté par la CINOR, qui est connecté au RunRail au niveau du pôle Bertin, véritable porte d'entrée de Saint-Denis à l'ouest ;
- La création de voies réservées aux transports en commun (VRTC) sur la RN1 et la RN2 permettant un rabattement efficace des lignes Car Jaune venant de l'Ouest et de l'Est sur les pôles d'échanges de Bertin et Duparc, notamment via la Nouvelle Route du Littoral ;
- Le projet de transport guidé de la CINOR entre l'aéroport et le Barachois, nommé TramNor ou TAO ; toutefois, **compte-tenu de l'avancement de ce dernier et du manque de données techniques, le présent programme n'intègre pas le traitement des interfaces afférentes.**

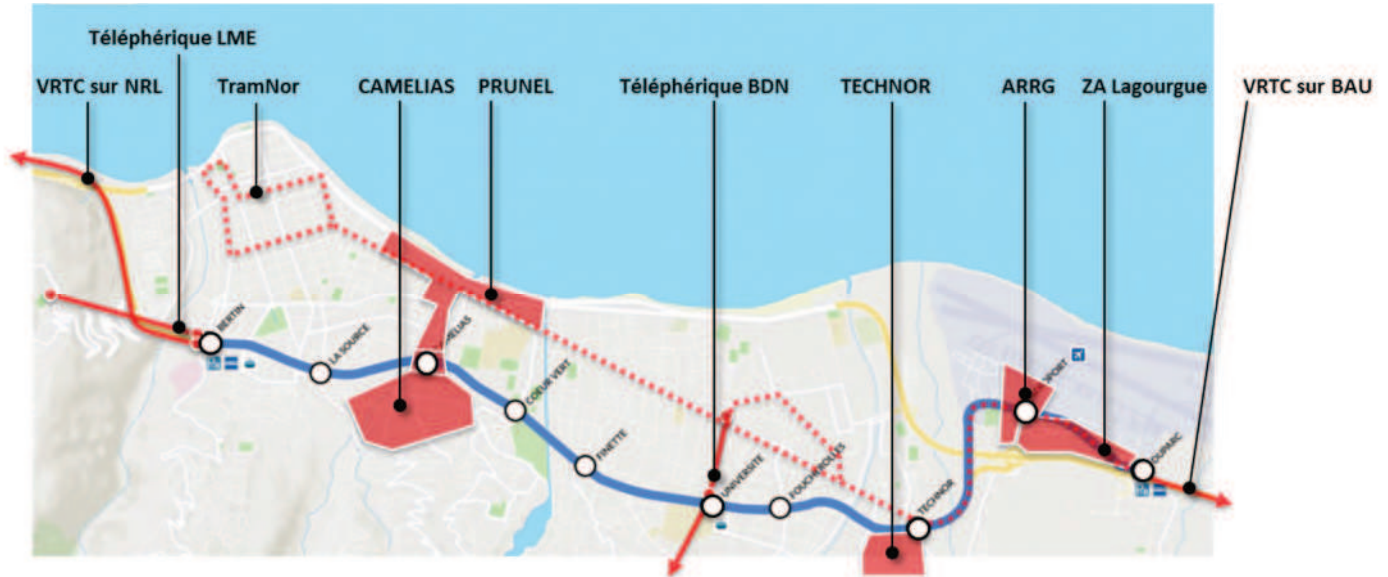


Fig. 6. Principales opérations connexes du projet RunRail

2.2.3.1 PRUNEL ET PROJET DE LA « CROISEE DES RAVINES »

La ville de Saint-Denis, centre de gravité de la CINOR avec sa prépondérance démographique, est concernée par un projet de renouvellement urbain. Celui-ci est localisé sur trois quartiers prioritaires : Maréchal Leclerc, Vauban et Butor composant le PRU Nord Est Littoral (PRUNEL).

Plusieurs orientations en termes de cohésion sociale, de développement économique, de cadre de vie et de citoyenneté ont permis d'aboutir à un scénario d'aménagement construit autour de 3 idées fortes :

- Accrocher la zone Nord-Est Littorale au centre-ville de Saint-Denis ;
- Redonner la ville aux piétons ;
- Créer un parc littoral équipé.

Le secteur du projet RunRail en lien avec le projet PRUNEL se trouve entre les stations Camélias et Cœur Vert sur le Boulevard Sud. Les objectifs affichés dans le cadre du projet PRUNEL sont compatibles avec ceux du RunRail, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre des mobilités douces autour des stations.

La station Camélias, située à l'interface entre le projet PRUNEL et le quartier ANRU Camélias revêt donc un caractère stratégique qui fait actuellement l'objet d'une mission de programmation ambitieuse.

Le positionnement précis du tracé et de la station Camélias, en bordure du boulevard Sud, à la jonction des quartiers Vauban et Camélias, doit être finalisé en étroite collaboration avec la commune et le titulaire de l'étude de programmation en cours sur la « croisée des ravines ».



Fig. 7. Plan du secteur PRUNEL – Source : Saint-Denis

2.2.3.2 PARC D'ACTIVITE TECHNOR



Fig. 8. Plan de la zone Technor – Source : CINOR

Le projet Technor (Parc Technologique du Nord de La Réunion) basé sur un partenariat entre l’État, la Région, le Département, la CINOR, la Mairie de Saint-Denis, le Rectorat et l’Université de La Réunion, a été créé en 2001. Ce parc offre un environnement stimulant pour développer des projets innovants, grâce à la collaboration des entreprises, des laboratoires de recherche et des organismes de formation en lien avec les collectivités territoriales. La Technopôle regroupe aujourd’hui plus d’une centaine d’acteurs dans les secteurs clés du numérique, de l’environnement, de l’énergie, de l’agroalimentaire, de la santé et des biotechnologies.

La station Technor du RunRail aura vocation à desservir cette zone d’activités stratégique qui est encore amenée à se développer.

2.2.3.3 ZONE D'ACTIVITE ÉCONOMIQUE LAGOURGUE

La zone d’activités économiques Lagourgue, située entre les stations Aéroport et Duparc du RunRail, fait partie de la zone aéroportuaire. Elle a vocation à accueillir des activités tertiaires et logistiques en lien avec l’activité aéroportuaire.

Cette zone d’activités est amenée à se développer et à se structurer davantage. En effet, le foncier sur cette zone va prochainement muter pour accueillir de nouvelles entreprises des secteurs précités.

2.2.3.4 DEVELOPPEMENT DE LA ZONE AEROPORTUAIRE

Le développement de l'aéroport s'articule autour de différents projets entraînant une mutation du foncier aéroportuaire : il intègre notamment la création d'un hôtel (Hilton), un projet de parking en deux zones (parking courte et longue durée), une ferme solaire, la mutation d'un foncier peu dense, l'agrandissement de l'aérogare, le déplacement du dépôt pétrolier à l'Est du PEM de Duparc, etc.

La SA ARRГ est par ailleurs en cours de définition de son Schéma de Composition Générale qui figurera l'organisation et le développement futur de l'ensemble de la concession aéroportuaire.

L'ensemble de la zone constituera un nœud de transport majeur pour La Réunion. L'enjeu de mobilité doit répondre d'une part, aux problématiques locales et régionales en articulation avec le RunRail et le PEM de Duparc et d'autre part, aux enjeux de rayonnement national et international portés par l'aéroport.

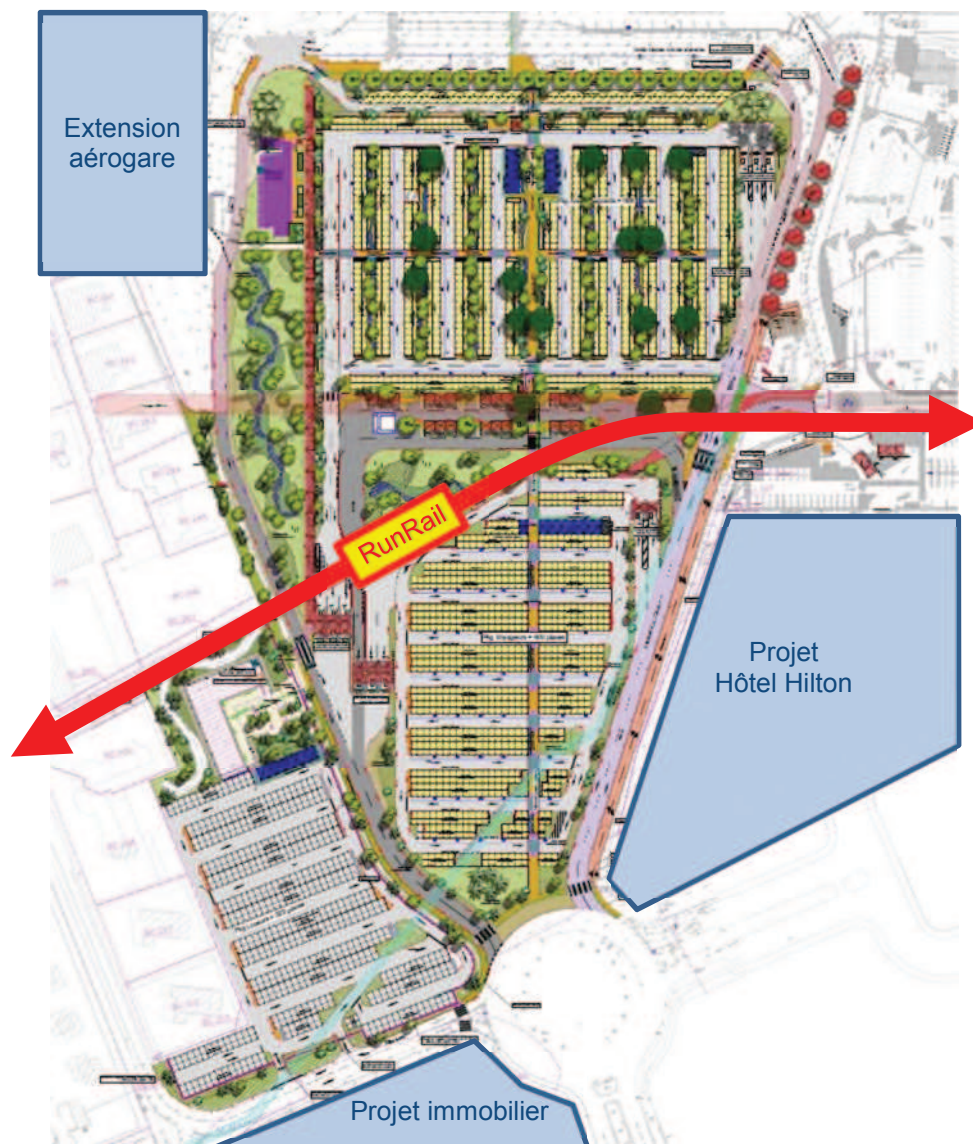


Fig. 9. Projet Parcs & Accès de l'aéroport Roland Garros – source : Artelia

2.2.3.5 TELEPHERIQUE DE BOIS-DE-NEFLES

Le téléphérique Chaudron / Bois-de-Nèfles, d'un linéaire de 2,7 km, a pour objectifs :

- D'accompagner le développement économique et urbain en limitant les impacts au sol et en préservant les espaces disponibles ;
- De relier les quartiers entre eux en desservant mieux le territoire de la CINOR ;
- De faciliter la vie quotidienne en renforçant l'attractivité de ces quartiers ;
- D'offrir un mode de déplacement, sûr, rapide et silencieux ;
- De faire des stations des lieux de vie animés.

Le RunRail est connecté au téléphérique Chaudron – Bois-de-Nèfles à partir de la station Université (« Campus ») au niveau du Boulevard Sud. L'enjeu est de créer une intermodalité performante entre un mode de transport régional (RunRail) et une desserte locale reliant les quartiers du Chaudron et de Bois-de-Nèfles via le téléphérique (axe Nord/Sud).

L'aménagement de cette station est stratégique pour faciliter la connexion entre ces deux modes de transport, notamment en favorisant les modes doux. Cette station permettra de desservir des pôles d'intérêts régionaux majeurs tels que l'Université et l'Hôtel de Région.



Fig. 10. Projet de la station Campus – source : FILAO

2.2.3.6 TELEPHERIQUE DE LA MONTAGNE

Le téléphérique de la Montagne, d'une longueur d'1,3 km, a pour but d'accompagner le développement urbain et économique de ce quartier en limitant les impacts au sol et en réduisant les déplacements sur la RD41. Ce téléphérique relie la station Belvédère à la Montagne au pôle d'échanges de Bertin sur le Boulevard Sud.

L'enjeu sur ce secteur est de créer une interconnexion entre le RunRail et la liaison câblée au niveau du pôle d'échanges de Bertin, qui est la porte d'entrée sur Saint-Denis. L'enjeu majeur de ce pôle d'échanges est de proposer une intermodalité optimale permettant :

- Un rabattement du transport par câble de la Montagne sur le RunRail mais également sur les lignes de bus urbaines et interurbaines ;
- La création de cheminements piétons sécurisés permettant de passer d'un mode à un autre ;
- La construction d'un P+R sur ce secteur permettant aux automobilistes d'emprunter le RunRail, le câble et les lignes de bus.

La localisation de la station n'est pas figée (la CINOR vient de lancer sa consultation pour un marché de conception-réalisation). Sa localisation définitive influera sur l'aménagement du pôle d'échange et de la station Bertin.



Fig. 11. Transport par câble de la Montagne. Périmètre du projet de station Bertin Hôpital.
Source : CINOR

2.2.3.7 RABATTEMENT DES CARS JAUNES SUR VRTC

Comme indiqué précédemment, le RunRail a vocation à être prolongé à l'Est et à l'Ouest sur le long terme.

Cependant, au vu des congestions constatées sur la RN1 et la RN2, la Région a souhaité apporter à court terme une solution permettant un rabattement efficace de son réseau Car Jaune en provenance de l'Est et de l'Ouest sur le RunRail. Ces solutions passent par :

- La réalisation de voies réservées aux transports en commun sur la RN2 à l'Est ;
- La réalisation de voies réservées aux transports en commun sur l'ensemble de la Nouvelle Route du Littoral (NRL) côté Ouest. Il est précisé que les infrastructures de la NRL sont dimensionnées pour permettre la circulation en temps voulu d'un système de transport guidé de type fer léger. Cette préfiguration appelle en outre la réalisation d'aménagements en faveur des transports en commun permettant le raccord entre la NRL et le pôle d'échange Bertin, terminus du RunRail.

2.2.3.8 RESTRUCTURATION DES RESEAUX TC

L'arrivée du RunRail sur l'agglomération de Saint-Denis et de Sainte-Marie va entraîner une restructuration des réseaux de TC existant. A ce stade, l'hypothèse du scénario n°3 de restructuration à prendre en compte est détaillé dans les études de mobilités réalisées par ailleurs.

Toutefois, la configuration précise des réseaux de transports collectifs à la mise en service du RunRail, n'est pas figée. Elle devra faire l'objet de réflexions approfondies et d'échanges avec les collectivités et exploitants concernés jusqu'à l'ouverture de la ligne. Le cas échéant, il pourrait être tenu compte de la mise en œuvre du projet TAO de la CINOR qui donne lieu au scénario n°4 de restructuration.

Le RunRail prend en compte la restructuration des réseaux TC, tout au long de son développement :

- Pour assurer la conception des PEM et autres stations au regard des lignes de bus en rabattement ;
- Pour contribuer à l'attractivité du RunRail en assurant les conditions d'une intermodalité optimale.

2.2.3.9 PROLONGEMENTS DU RRTG

Le RunRail, quel que soit le sous-système considéré, doit être compatible avec les prolongements ultérieurs vers l'Est et l'Ouest.

La Région a déjà engagé des études d'opportunité et/ou de faisabilité sur les extensions Est et Ouest.

Les extensions du RunRail sont réalisées depuis la station Bertin, pour le RRTG Ouest, et depuis la station Duparc, pour le RRTG Est. Ces extensions s'inscrivent notamment sur des environnements interurbains où le matériel roulant peut circuler à sa vitesse maximale d'exploitation.

A ce titre, le RunRail prend en compte les réserves, mesures conservatoires et aménagements nécessaires pour permettre :

- La continuité des infrastructures et des systèmes vers l'Ouest, suivant les alternatives suivantes :
 - Sur le pont Vinh-San, en voie unique axiale ou latérale côté Sud ;
 - ou sur un nouvel ouvrage créé du côté amont du pont Vinh-San, en voie double.
- La continuité des infrastructures et des systèmes vers l'Est, en voie double longeant la RN2 ;
- La circulation des rames du RunRail à une vitesse maximale d'exploitation ≥ 80 km/h sur les tronçons interurbains ;
- La circulation des rames du RunRail sur des tronçons munis d'une signalisation ferroviaire renforcée ;
- L'extension du SMR afin qu'il soit possible d'y remiser et entretenir au minimum 20 rames.

Le calendrier des travaux et de mise en service des extensions, ainsi que leur ordonnancement, est en cours de planification par la Région.



Fig. 12. Cartographie des extensions étudiées par la Région

2.2.3.10. TAO, PROJET DE TRAMWAY URBAIN DE LA CINOR

Les éléments figurant ci-dessus sont issus des documents de la concertation préalable actuellement menée par la CINOR.

L'un des objectifs du tramway est de répondre à la saturation du TCSP bus centre-ville actuel, mais aussi d'apporter une offre de transport en commun plus efficient et fiable par la recombinaison du réseau de transport en commun.

S'étendant sur un linéaire de 13 km, le tramway TAO connectera Duparc au Barachois avec une fréquence d'intervalle de 6 mn à l'heure de pointe à court terme (4 mn à plus long terme) en desservant les quartiers Sainte-Clotilde, Chaudron, Butor et centre-ville. Le temps de parcours entre Duparc au Barachois est estimé à 30 minutes sur la base d'une vitesse commerciale de 20 km/h.

4 Parking-Relais (P+R/PEM) sont définis le long du tracé avec des capacités de stationnement de 600 places sur les P+R/PEM de Duparc et du Bas-de-la-Rivière, et de 300 places sur les P+R/PEM de Butor et du Chaudron. Les P+R/PEM disposeront également de services tels que des commerces mais aussi des services de mobilités notamment des Vélos en libre-service (VLS), auto en libre-service (ALS), aires de covoiturage comme le préconise le plan d'actions du PDU révisé de la CINOR.

Les 18 stations ont été positionnées à proximité des zones de chalandises, et espacées en moyenne de 500 m le long du linéaire. Afin de desservir au mieux la zone du Chaudron et le cœur du centre-ville de Saint-Denis, un principe de boucle a été déployé. Ainsi, la desserte de ces lieux ne s'effectue que par une voie de tramway et non sur deux voies comme sur le reste du tracé.

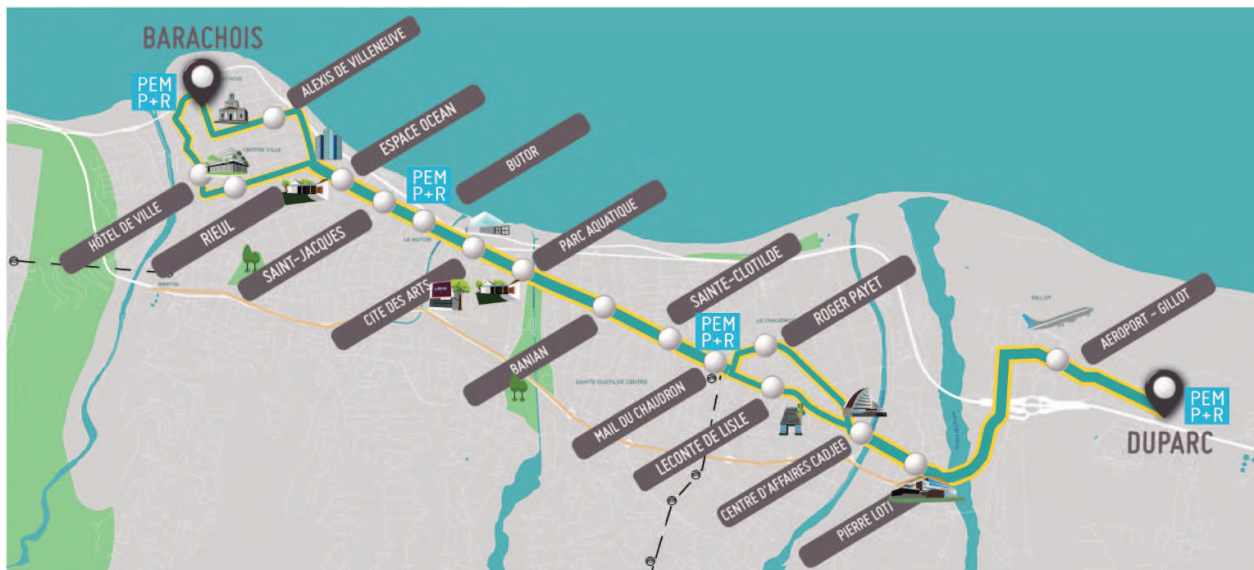


Fig. 13. Plan de la ligne TAO – source : CINOR

Ce tramway a vocation à circuler sur les emprises du RunRail entre les stations Technor et Duparc. Toutefois, en l'absence de données techniques suffisamment précises, la Région Réunion n'est pas en mesure de spécifier les interfaces afférentes.

3 CARACTERISTIQUES DU PROJET

3.1. PRINCIPES ET OBJECTIFS GENERAUX

Le programme validé en commission permanente du 21 aout 2018 a instauré les 10 objectifs suivants auxquels doit répondre le projet RunRail :

- **Objectif n°1** : La conception et l'exploitation du RunRail doivent être réalisées suivant un objectif global d'optimisation des coûts d'investissement et d'exploitation mais aussi des délais de réalisation
- **Objectif n°2** : Le Boulevard Sud ayant vocation à demeurer un axe routier structurant, le projet RunRail doit préserver sa capacité globale, y compris pendant les travaux.
- **Objectif n°3** : Le RunRail doit présenter une vitesse commerciale optimisée, de 25 km/h minimum, et permettre une vitesse de pointe de 70 km/h.
- **Objectif n°4** : Le RunRail doit présenter une consommation énergétique optimisée.
- **Objectif n°5** : Le RunRail doit apporter une réponse globale aux enjeux de transport. Il doit donc être basé sur l'intermodalité et appeler une intégration optimale dans l'organisation des réseaux de transports urbain et interurbain et la prise en compte des mobilités douces et des usagers de la route.
- **Objectif n°6** : Les principes de conception du RunRail, quel que soit le sous-système considéré, sont régis par un principe de standardisation et de maintenabilité.
- **Objectif n°7** : Tout en répondant aux exigences de l'Objectif n°2, le projet RunRail doit permettre d'améliorer les conditions de circulation des piétons et cycles sur le boulevard sud, notamment dans un souci d'atteinte de l'Objectif n°5.
- **Objectif n°8** : Le projet RunRail doit être optimisé de manière à minimiser le recours à du foncier non maîtrisé.
- **Objectif n°9** : Le projet RunRail, quel que soit le sous-système considéré, doit être compatible avec les prolongements ultérieurs vers l'Est et l'Ouest.
- **Objectif n°10** : Le projet RunRail, quel que soit le sous-système, doit répondre parfaitement aux exigences d'un environnement insulaire et tropical, et notamment à ses contraintes climatiques (températures, humidité, pluviométrie, salinité, vent et ensoleillement) et aux phénomènes naturels associés (tempêtes et cyclones), mais aussi à ses contraintes géographiques, géophysiques, géologiques, hydrologiques, environnementales et sociales.Xxx

A l'issue des études techniques et de la concertation préalable réalisée du 27 mai au 6 juillet 2019, le présent programme instaure un nouvel objectif :

- **Objectif n°11** : Le RunRail doit faire l'objet d'une concertation exemplaire avec le grand public, les riverains, les acteurs économiques, sociaux, éducatifs et environnementaux et les partenaires institutionnels de la Région Réunion, à chaque étape de l'élaboration du projet, tant en phase de conception qu'en phase de réalisation.

3.2. LE PROJET



Fig. 14. Fiche d'identité du projet RunRail

3.2.1. Principes d'insertion

Les principes d'insertion doivent être cohérents avec les enjeux de l'opération et les objectifs fixés par la Collectivité et détaillés ci-avant. Plusieurs d'entre eux impactent directement l'insertion du RunRail :

- Maîtrise des coûts et des délais (comprenant : Objectif n°1 de maîtrise des coûts et délais, Objectif n°5 de standardisation et de maintenabilité, Objectif n°8 de limitation d'impact sur le foncier non maîtrisé) ;
- Mise en œuvre d'une technologie ferroviaire en milieu urbain, le long d'un axe structurant particulièrement chargé en trafic automobile (comprenant : Objectif n°2 de maintien d'une vitesse commerciale de 25 km/h minimum, Objectif n°6 de maintien de la capacité routière du Bd Sud, Objectif n°7 d'amélioration des conditions de déplacement des modes doux).

Les principes généraux d'insertion retenus figurent sur la carte ci-dessous :



Fig. 15. Principes d'insertion retenus pour le RunRail

Compte-tenu des objectifs précités, le principe d'insertion général du RunRail consiste à positionner la plateforme ferroviaire latéralement au boulevard Jean Jaurès, **avec le moindre impact sur la géométrie actuelle dudit boulevard**. A l'extrémité Ouest de la ligne, une insertion axiale est prévue entre la station Bertin et la rue du Ruisseau des Noirs.

À l'Est de la Rivière des Pluies, le tracé traverse la zone aéroportuaire et la ZA Lagourgue. L'insertion du RunRail est définie en fonction des espaces traversés, des voies empruntées, et en cohérence avec les projets d'urbanisation en cours et les conditions d'accessibilité aux sites existants.

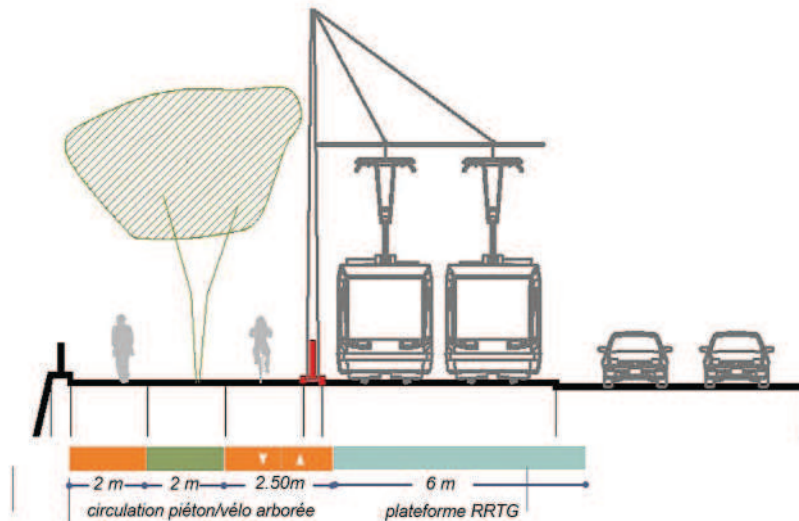


Fig. 16. Principes d'insertion des modes doux

3.2.2. Détails du tracé par section

3.2.2.1 SECTION BERTIN – LA SOURCE

A. Insertion sur la section

Sur cette section, le tracé du RunRail s'insère en position axiale sur le boulevard Sud, dans les emprises des espaces verts qui sont à requalifier.

La géométrie des voiries du boulevard Sud n'est pas (ou peu) impactée.

Le basculement en position latérale Sud, s'opère au niveau du carrefour avec la rue du Ruisseau des Noirs.

B. Stations-voyageurs

La station Bertin est localisée entre les rue Gilbert de Molière et Tourette. L'impact de l'insertion du RunRail sur le végétal doit être compensé par une valorisation des espaces publics paysagers centraux et des plantations. Compte-tenu des problématiques de trafic, de nivellement et de prolongement ultérieur de la ligne vers l'Ouest, une insertion dénivelée n'est pas exclue.

La station La Source est localisée en position latérale Sud, sur la contre allée du Boulevard Jean Jaurès. La station est implantée à proximité du carrefour avec la rue du Ruisseau des Noirs et en partie sur les emprises du parc du lavoir. La requalification des espaces publics attenants fait partie de l'opération.

C. Intermodalité

L'insertion de la station Bertin présente de fort enjeux d'intermodalité compte-tenu :

- Des connexions prévues avec les autres modes de transport en commun, urbains et interurbains :
 - Au sein du pôle d'échange multimodal ;
 - Avec le projet connexe de TPC Bellepierre-La Montagne ;

- De son implantation en entrée de ville et des rabattements des flux VP depuis l'Ouest vers le P+R ;
- De sa proximité avec le centre-ville et des pôles d'intérêts importants (CHD, Conseil Général de la Réunion, Jardins de l'Etat...).

L'insertion de la station Bertin doit garantir une articulation optimale entre les différents modes de transports en commun (Car Jaune, Citalis, téléphérique), les modes doux, véhicules particuliers et taxi.

Une attention particulière doit être portée à la sécurisation des traversées des piétons et autres modes doux sur le boulevard Sud.



Fig. 17. Principes d'insertion du PEM Bertin – Axonométrie

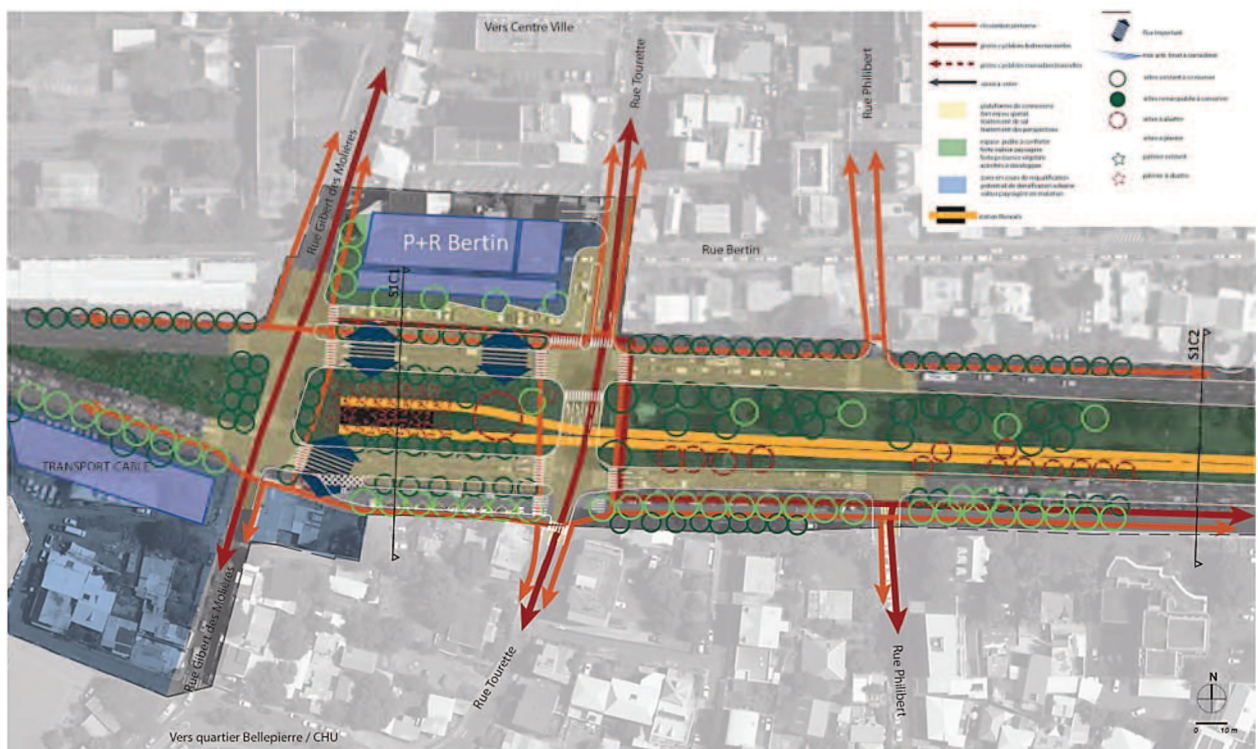


Fig. 18. Principes d'insertion du PEM Bertin



Fig. 19. Principes d'insertion de la station La Source

3.2.2.2 SECTION LA SOURCE – CAMELIAS

A. Insertion sur la section

Un tronçon à voie unique est nécessaire sur cette section afin de franchir la tranchée couverte Mazagran-Doret, côté montagne. Une attention particulière doit être portée au maintien et/ou à la relocalisation des accès au temple, aux logements présents sur la tranchée couverte et aux équipements sportifs (terrain de tennis et gymnase) situés à proximité du RunRail.

Les aménagements urbains et les places de parking situés sur la tranchée couverte sont reconstitués en reconduisant à minima la capacité existante.

Le tracé du RunRail s'insère en position latérale Sud en interface étroite avec le projet d'aménagement de la « croisée des ravines » porté par la ville de Saint-Denis.

Le carrefours « Doret » est reconfiguré en carrefour à feux sans terre-plein central.

B. Stations-voyageurs

Même si la position de la station Camélias reste à préciser finement lors des études de conception, une implantation au plus près du carrefour avec le boulevard Doret, à proximité des activités, des équipements et des logements situés au niveau de la tranchée couverte, est privilégiée.

C. Intermodalité

La restructuration du réseau TC offre à la station Camélias, des possibilités de connexion avec les lignes 13 et 14 du réseau Citalis. L'insertion urbaine de la station doit favoriser les connexions aux lignes du réseau TC en correspondance et la desserte du quartier qui est prochainement aménagé par le projet de la « croisée des ravines ».

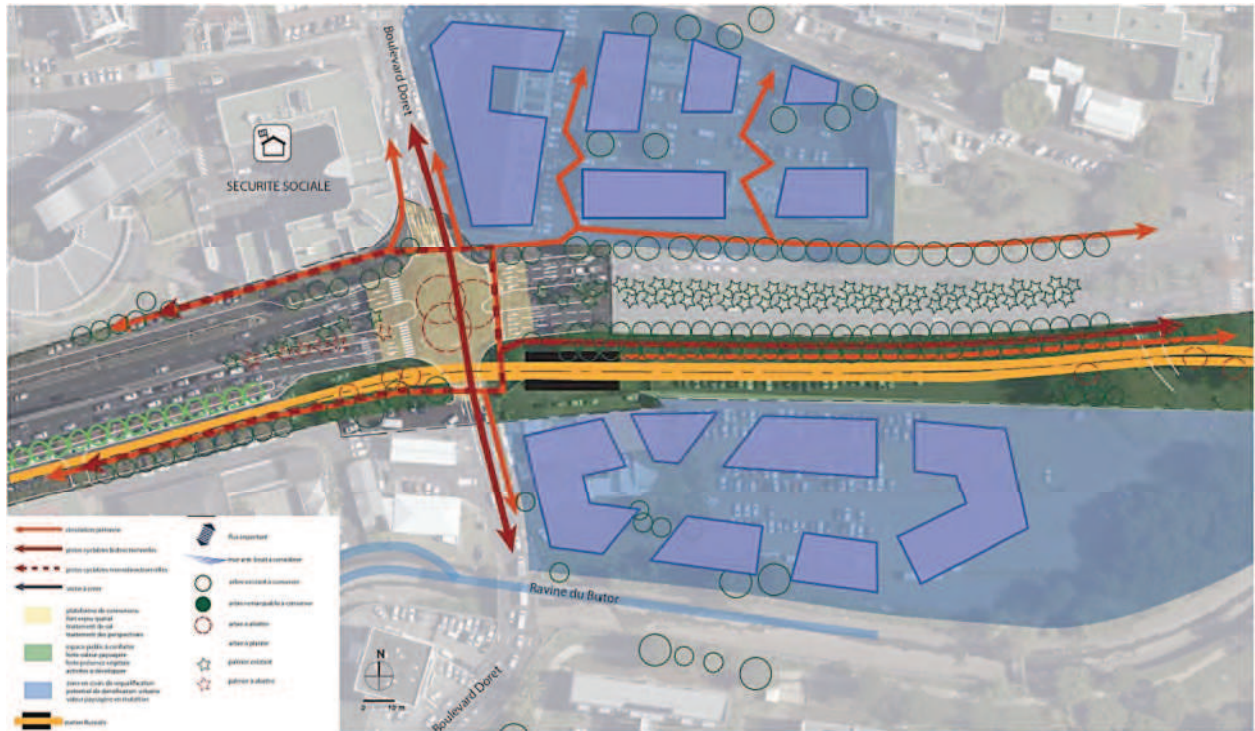


Fig. 20. Principes d'insertion de la station Camélias

3.2.2.3 SECTION CAMELIAS – CŒUR VERT

A. Insertion sur la section

Un basculement du tracé en position latérale Nord s'opère au niveau du carrefour avec la rue Jean Cocteau afin de :

- Préserver les emprises des aménagements publics de qualité du boulevard Sud ;
- Préserver les alignements d'arbres remarquables situés côté Sud du boulevard Sud ;
- Limiter l'impact circulaire en franchissant le boulevard Sud ailleurs qu'au droit de la Route Digue.

La géométrie des voiries du boulevard Sud n'est pas (ou peu) impactée.

Une attention particulière est portée au maintien et à la sécurisation de la traversée piétonne venant du secteur des Lycées et débouchant sur la route de la Mairie.

Le carrefours « Route Digue » est reconfiguré en carrefour à feux sans terre-plein central.

B. Stations-voyageurs

Même si la position de la station Cœur Vert reste à préciser finement lors des études de conception, une implantation dans une zone de moindre pente longitudinale, au plus près des installations sportives du Cœur Vert familial est privilégiée.

C. Intermodalité

L'insertion urbaine de la station Cœur Vert doit favoriser la desserte des installations sportives du Cœur Vert par les modes doux. Les connexions aux réseaux Citalis (ligne 9) sont également prises en compte.



Fig. 21. Principes d'insertion de la station Cœur Vert

3.2.2.4 SECTEUR CŒUR VERT – FINETTE

A. Insertion sur la section

Le tracé du RunRail s'insère en position latérale Nord en interface étroite avec les projets connexes :

- D'une nouvelle station-service ;
- D'un espace commercial « Le Rendez-vous du frais ».

Une attention particulière doit être portée à la création d'une contre-allée et d'un accès à la station-service depuis le boulevard Sud, en préservant les intérêts du système de transport en commun et la continuité des modes doux.

La géométrie des voiries du boulevard Sud n'est pas (ou peu) impactée. Cependant, la création de l'espace « Le Rendez-vous du frais » à proximité des emprises du RunRail doit être prise en compte et nécessite le décalage ponctuel des voies du RunRail et du boulevard Sud au droit de ce projet connexe.

La connexion du boulevard Sud (situé en partie haute) avec la RD49 et la rue Tessan (situées en partie basse) doit être optimisée pour les piétons et autres modes doux.

Le carrefours « Gimart » est reconfiguré en carrefour à feux sans terre-plein central. L'attention du Titulaire est attirée sur le caractère sensible de ce carrefour dans la capacité circulatoire du boulevard Sud ; il doit optimiser la conception faite en études préliminaires afin d'améliorer son fonctionnement.

Le projet consiste également à sécuriser la piste cyclable côté Sud (sens Ouest > Est) en réduisant la largeur de la chaussée à 6,50m. la bordure actuelle est décalée vers l'intérieur et le trottoir est requalifié.

B. Stations-voyageurs

Même si la position de la station Finette reste à préciser finement lors des études de conception, une implantation au plus près du carrefour Stanislas Gimart, à proximité des activités, des équipements et des espaces réservés amenés à muter, est privilégiée.

C. Intermodalité

L'insertion urbaine de la station Finette doit permettre une connexion optimale à la ligne 7, ligne forte du réseau Citalis, la desserte de la ZAC Finette et des équipements publics avoisinants comme le centre de formation et d'apprentis (CFA) nouvellement créé.

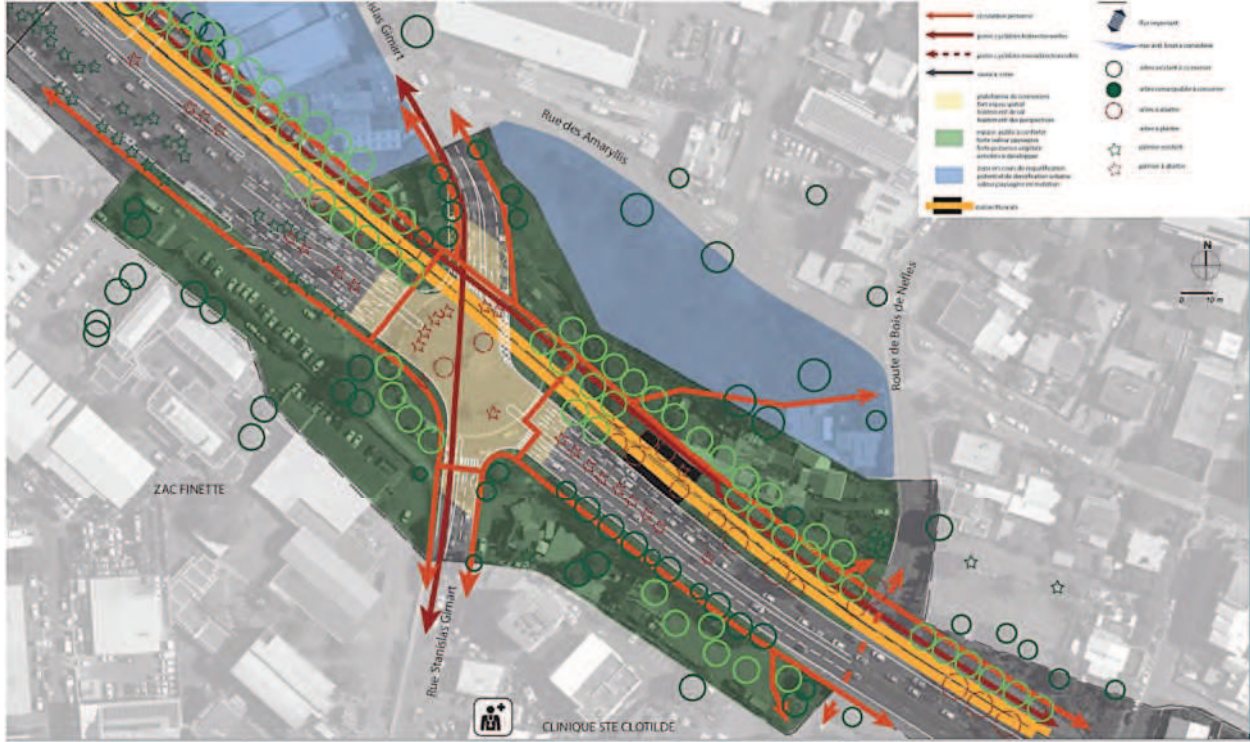


Fig. 22. Principes d'insertion de la station Finette

3.2.2.5. SECTEUR FINETTE – UNIVERSITE

A. Insertion sur la section

Le tracé du RunRail s'insère en position latérale Nord.

Les délaissés fonciers doivent faire l'objet d'un traitement qualitatif ; en particulier, la libération des parcelles situées au Sud de l'impasse des Tortues doit être valorisée.

Une attention particulière doit être portée au maintien des accès au bâtiment d'habitation et au garage situé au bout de l'impasse de Bois-de-Rose.

La géométrie des voiries du boulevard Sud n'est pas (ou peu) impactée à l'exception des carrefours giratoires qui sont largement remaniés en carrefours à feux (Lorry-les-Hauts et Hippolyte Foucque). L'attention du Titulaire est attirée sur le caractère sensible de ces carrefours dans la capacité circulatoire du boulevard Sud ; il doit optimiser la conception faite en études préliminaires afin d'améliorer leur fonctionnement.

Le projet consiste également à sécuriser la piste cyclable côté Sud (sens Ouest > Est) en réduisant la largeur de la chaussée à 6,50m. la bordure actuelle est décalée vers l'intérieur et le trottoir est requalifié.

En solution de repli (si la contrainte foncière de l'impasse des Tortues ne peut être levée à temps), le concepteur étudiera une alternative consistant à contenir le projet dans les emprises existantes du boulevard (voie unique, utilisation de la voie de desserte côté Sud pour les piétons et modes doux).

B. Stations-voyageurs

La Station Université est située à niveau du boulevard Sud.

C. Intermodalité

L'insertion urbaine de la station et des modes doux permet une connexion optimale avec la station du téléphérique Chaudron / Bois-de-Nèfles et la desserte de l'Université. La passerelle existante est démolie et reconstruite ; elle permet l'insertion du RunRail et favorise le rabattement des modes doux vers la station RunRail (y compris ceux du boulevard Sud venant de l'Ouest).

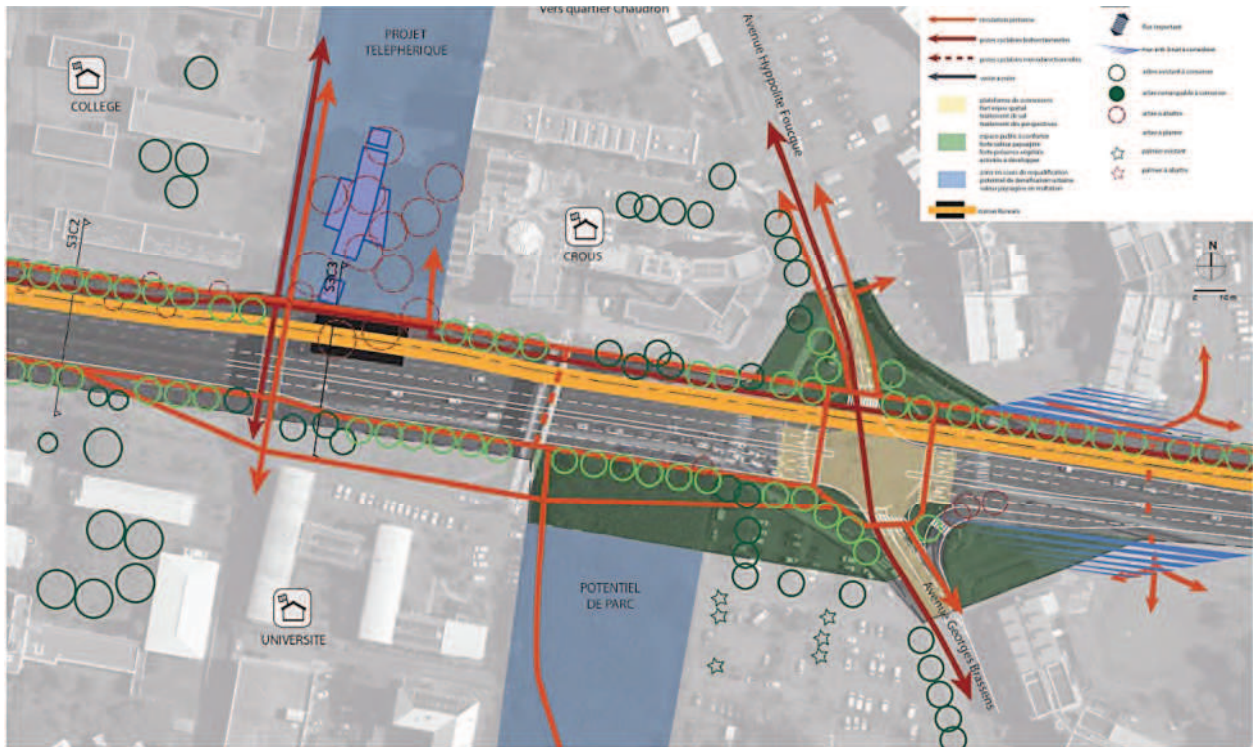


Fig. 23. Principes d'insertion de la station Université

3.2.2.6 SECTEUR UNIVERSITE – FOUCHEROLLES

A. Insertion sur la section

Le tracé du RunRail s'insère en position latérale Nord.

L'emprise du RunRail impacte le foncier des logements sociaux situés sur la frange Nord du boulevard Sud. Une attention particulière doit être portée au traitement qualitatif du boulevard ainsi qu'aux problématiques acoustiques vis-à-vis des riverains dans toute cette section.

Le carrefours « Moufia » est reconfiguré en carrefour à feux sans terre-plein central. L'attention du Titulaire est attirée sur le caractère sensible de ce carrefour dans la capacité circulatorie du boulevard Sud ; il doit optimiser la conception faite en études préliminaires afin d'améliorer son fonctionnement.

Le projet consiste également à sécuriser la piste cyclable côté Sud (sens Ouest > Est) en réduisant la largeur de la chaussée à 6,50 m. la bordure actuelle est décalée vers l'intérieur et le trottoir est requalifié.

B. Stations-voyageurs

Même si la position de la station Foucherolles reste à préciser finement lors des études de conception, une implantation au plus près du carrefour remanié avec la Route de Moufia et l'Avenue Marcel Hoarau, est privilégiée.

C. Intermodalité

L'insertion urbaine de la station et des modes doux permet une connexion optimale au réseau Citalis dont le scénario de restructuration prévoit une desserte par les lignes 8 et 15, transversales au RunRail.

La station Technor est au cœur du Parc Technologique du Nord de La Réunion en connexion avec plusieurs lignes de bus du réseaux Citalis à desserte urbaine et péri-urbaine. L'insertion de la station Technor présente ainsi de fort enjeux d'intermodalité pour permettre tant le rabattement des usagers des lignes TC sur le RunRail, que la desserte du technopôle par les modes doux.

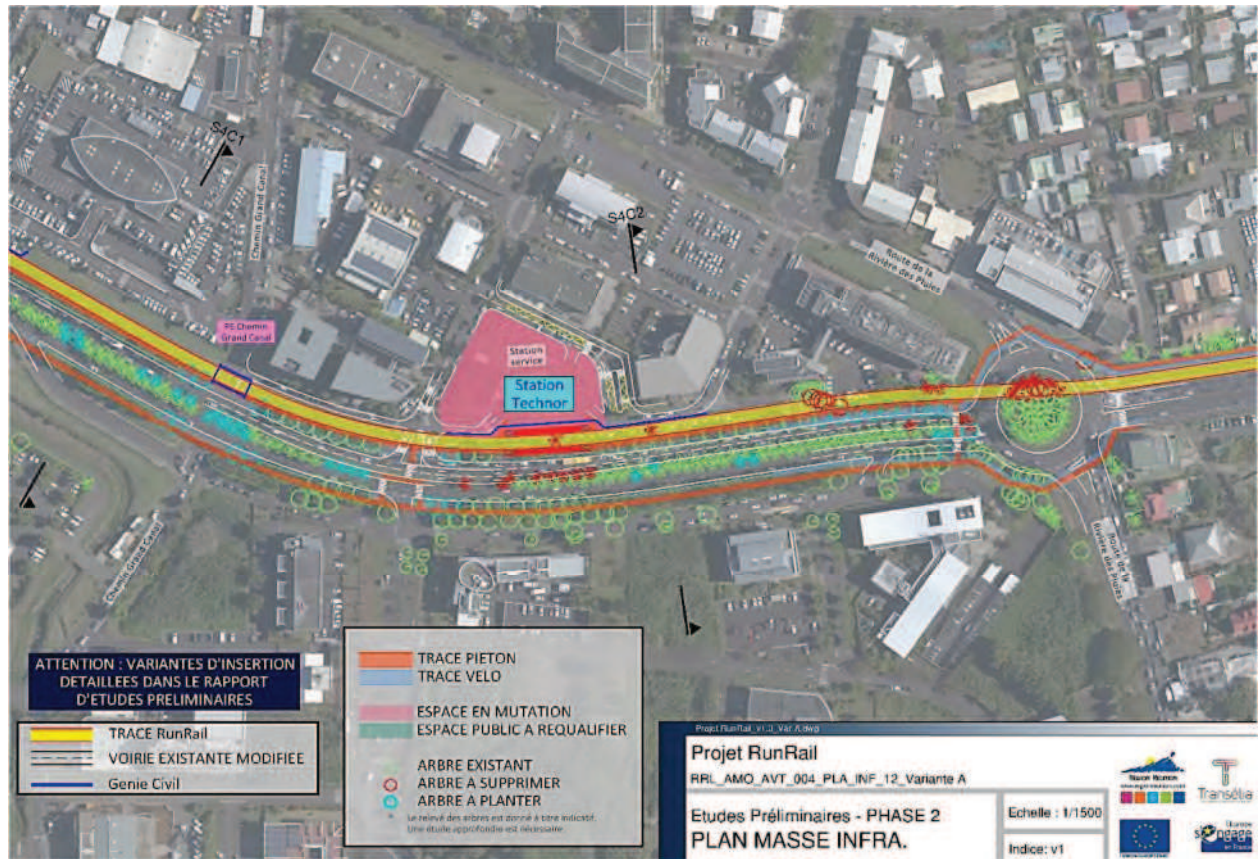


Fig. 25. Principes d'insertion de la station Technor

3.2.2.8. SECTEUR TECHNOR – AEROPORT

A. Insertion sur la section

En quittant la station Technor, en direction de Duparc, le RunRail s'insère sur le viaduc de la Rivière des Pluies, côté Ouest. Il rejoint la zone aéroportuaire par un passage inférieur à créer sous la RN2. Ce dernier est accompagné d'une voie routière et d'une bretelle d'accès depuis la RN2 permettant de créer un nouvel accès « de secours » à la plateforme aéroportuaire.

Les modes doux se connectent au sentier littoral existant en quittant la RN6.

Même si le tracé du RunRail, entre la sortie du passage inférieur et l'entrée sur les emprises du parking de l'aéroport Roland Garros reste à préciser finement lors des études de conception, le Titulaire prévoit un tracé linéaire en limite d'emprises du CHB et qui s'oriente vers le parking de la SA ARRG, par la rue Dédale. Le RunRail s'insère ensuite sur un viaduc pour franchir la zone de parkings et d'accès à l'aérogare, jusqu'à l'extrémité Est du parking longue durée (P4).

En solution de repli (si la contrainte foncière n'est pas levée à temps sur le site du CHB), le concepteur étudiera une alternative de tracé sur la rue Guynemer n'impactant pas le foncier privé existant. Cette alternative « provisoire » doit permettre la réalisation ultérieure, post acquisition des parcelles du CHB, d'un tracé définitif sur les emprises libérées. L'ensemble des mesures conservatoires seront alors prises pour permettre la modification du tracé et la connexion du nouveau tracé à l'existant, afin de minimiser les impacts sur la ligne en exploitation.

B. Stations-voyageurs

La station Aéroport est aérienne ; elle s'inscrit dans la continuité du viaduc.

L'accessibilité de la station est assurée par des ascenseurs et escaliers fixes.

C. Intermodalité

La station Aéroport est connectée aux lignes TC empruntant le pôle réalisé par la SA ARRГ.

Une attention particulière est portée aux nombreux projets en cours sur la zone aéroportuaire listés au paragraphe 2.2.3.4.



Fig. 26. Principes d'insertion de la traversée de la zone aéroportuaire

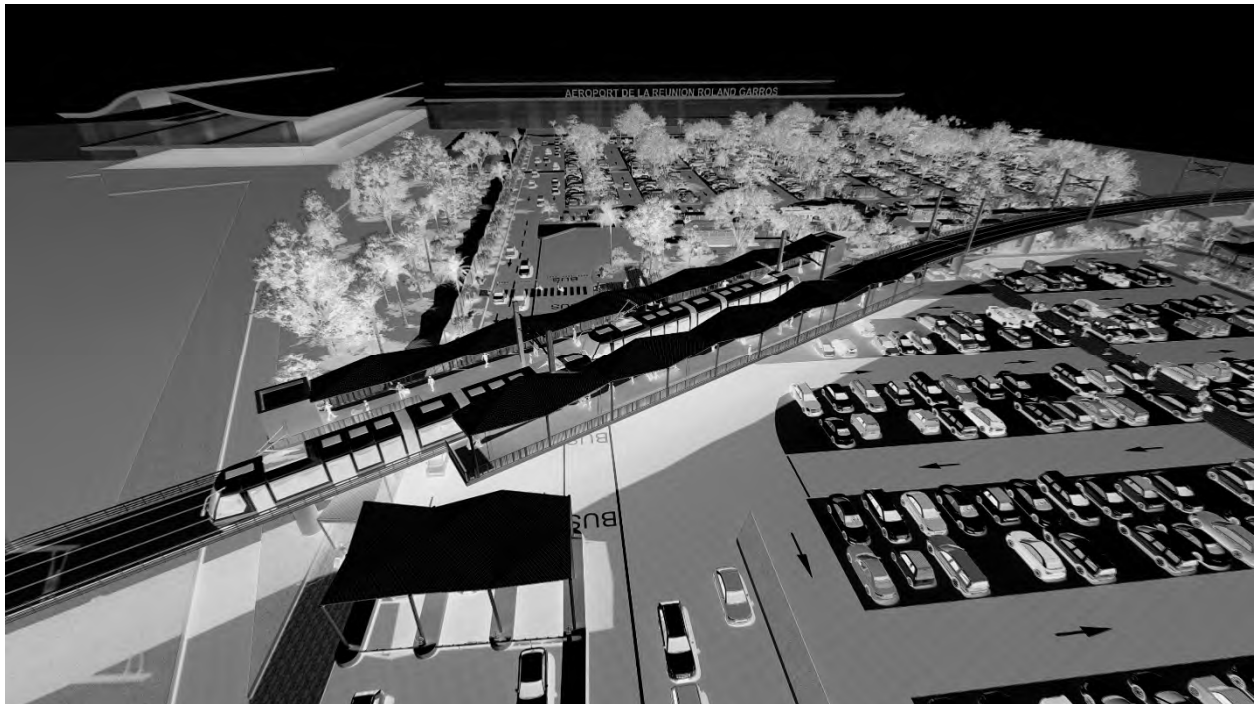


Fig. 27. Principes d'insertion de la station Aéroport – Axométrie

3.2.2.9 SECTEUR AEROPORT – DUPARC

A. Insertion sur la section

Le RunRail retrouve une insertion à niveau de la voirie le long du parking P4 avant de remonter vers la rue Hélène Boucher.

L'insertion du RunRail est axiale sur l'allée Mirage et devient latérale côté RN2 sur la rue Adolphe Pégoud.

Le RunRail rejoint le SMR, après la station Duparc, en franchissant la bretelle d'accès à la RN2 sur un passage supérieur. Le Titulaire met en œuvre les mesures conservatoires pour permettre l'extension à l'Est du RRTG en longeant la RN2.

A ce titre, l'hypothèse d'un basculement de la rue de la Pépinière du côté des pistes de l'aéroport est à privilégier, d'autant plus qu'il permettrait a priori « d'économiser » un ouvrage d'art et le déplacement de la conduite de refoulement du Grand Prado (PEHD 900).

Le carrefour giratoire d'échanges avec la RN2 est partiellement remanié et son fonctionnement amélioré avec la suppression de la voie d'entrée de la rue de la Pépinière. L'attention du Titulaire est attirée sur le caractère sensible de ce carrefour ; il doit optimiser la conception faite en études préliminaires afin d'améliorer son fonctionnement (en particulier, deux voies VL semblent nécessaires en entrée de carrefour côté ZA Lagourgue.

Une passerelle piétonne est créée pour rejoindre la zone commerciale située côté Sud de la RN2.

B. Stations-voyageurs

La station Duparc est localisée sur les emprises de la ZA Lagourgue.

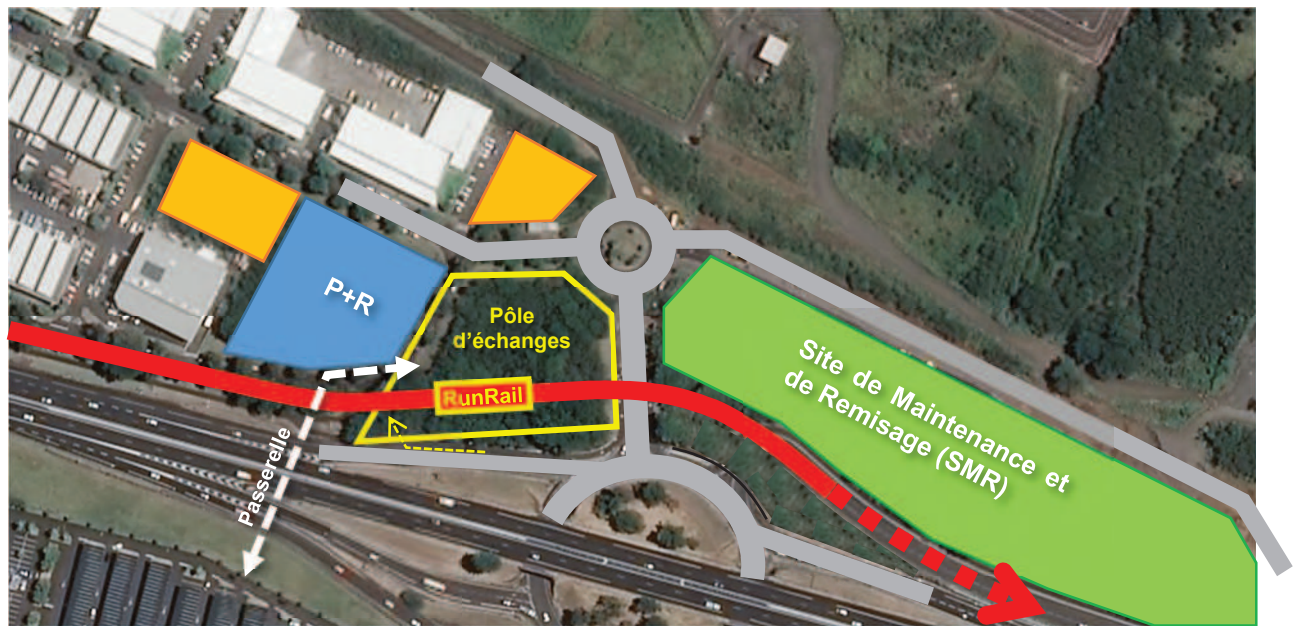


Fig. 28. Plan de principe d'aménagement de la zone Duparc

C. Intermodalité

L'insertion de la station Duparc présente de fort enjeux d'intermodalité compte-tenu :

- Des connexions prévues avec les autres modes de transport en commun, urbain et interurbain, au sein du pôle d'échange multimodal ;
- De son implantation en entrée Est de l'agglomération et des rabattements des flux VP depuis l'Est vers le P+R ;
- De sa proximité avec la zone aéroportuaire, la ZA Lagourgue et la zone commerciale de Duparc, très captives en flux VP ;
- De sa connexion au sentier littoral.

L'insertion de la station Duparc doit garantir une articulation optimale entre les différents modes de transports en commun (Car Jaune, Citalis), les modes doux, véhicules particuliers et taxi.

Une attention particulière doit être portée à la sécurisation des traversées des piétons et autres modes doux sur le boulevard Sud.

3.2.3. Coûts

Le coût prévisionnel d'investissement se décompose comme suit (€ HT valeur janvier 2019) :

- AMO & études amont : 4,5 M€
- Marchés connexes : 2,2 M€
- MGP (hors exploitation) : 263,3 M€
- Foncier (provision) : 6,0 M€
- Aléas (provision) : 13,8 M€
- Dévoiements concessionnaires (provision hors coût d'objectif) : 9,0 M€

289,8 M€ HT

Le coût prévisionnel de fonctionnement est estimé à 8,4 M€ HT par an en moyenne, hors GER.

3.3. NIVEAU DE SERVICE

A. Demande de transport

A ce stade des études amonts menées, la fréquentation estimée à la mise en service est supérieure à 30.000 voyageurs/jour.

Considérant les évolutions démographiques de La Réunion et les prolongements ultérieurs du système, celui-ci devra permettre une montée en charge afin de pouvoir accueillir jusqu'à 50 à 60.000 voyageurs/jour sur le tronçon considéré.

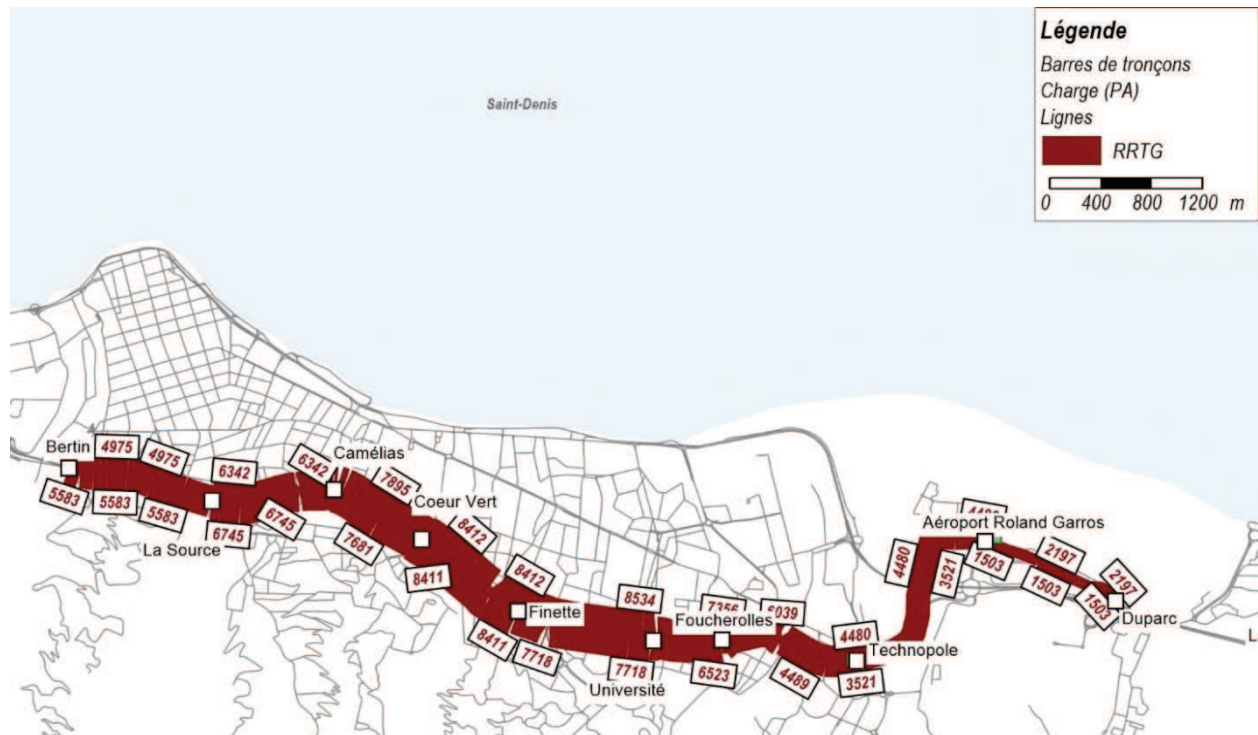


Fig. 29. Charge journalière du RunRail à l'horizon de mise en service de la ligne

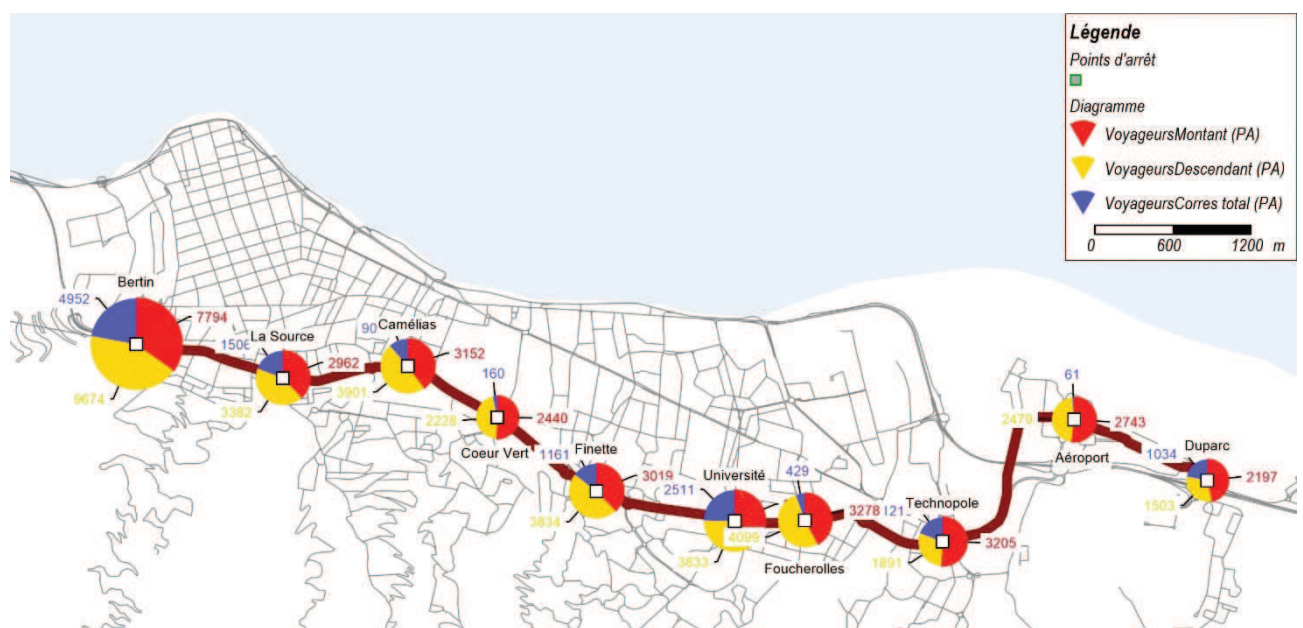


Fig. 30. Voyageurs montants / descendants / en correspondances à l'horizon 2025

B. Niveau de service

Les objectifs retenus pour le système à sa mise en service sont les suivants :

- Une fréquence en heure de pointe (HP) $\leq 7,5$ mn ;
- Une fréquence en heure normale (HN) ≤ 15 mn et ≤ 30 mn en soirée (heure creuse HC) ;
- Une vitesse commerciale ≥ 25 km/h ;
- Une vitesse de pointe de 70 km/h ;
- Une amplitude de service allant de 5h à minuit comprenant 7 HP, 8 HN et 4 HC.

Plusieurs objectifs de qualité et de niveau de service seront fixés au titulaire du marché global de performances (cf. Annexe 1).



Fig. 31. Vitesse maximale absolue sur la ligne RunRail

3.4. ENERGIE

Le projet prévoit une traction électrique standard.

Conformément aux objectifs généraux, le projet devra présenter une consommation énergétique très optimisée, au regard des contraintes particulières de la production électrique à La Réunion.

Le projet pourra inclure, si le besoin est avéré, tout dispositif permettant de répondre aux enjeux des appels de puissance en heure de pointe, sur des créneaux horaires d'ores et déjà tendus.

La consommation d'énergie doit être la plus faible et la plus optimisée possible, et les industriels seront amenés à proposer des systèmes alternatifs faisant la part belle aux EnR (par exemple récupération d'énergie de freinage).

Les objectifs de performances figurant en Annexe 1 en tiennent compte.

Les industriels sont également libres de proposer tout système « sans LAC » (APS, batteries...) sous réserve du respect des objectifs contractuels.

3.5. INTERMODALITE

Compte tenu de l'objectif général qui consiste à proposer une solution de transport global, le projet est conçu de manière à favoriser l'intermodalité sous toutes ses formes, notamment s'agissant des modes suivants :

- Réseau interurbain de cars régionaux « Car jaune » ;
- Réseau urbain de bus Citalis ;
- TAO (le cas échéant) ;
- Lignes de transport par câble ;
- Aéroport international Roland Garros ;
- Piétons et cycles ;
- Voiture individuelle.

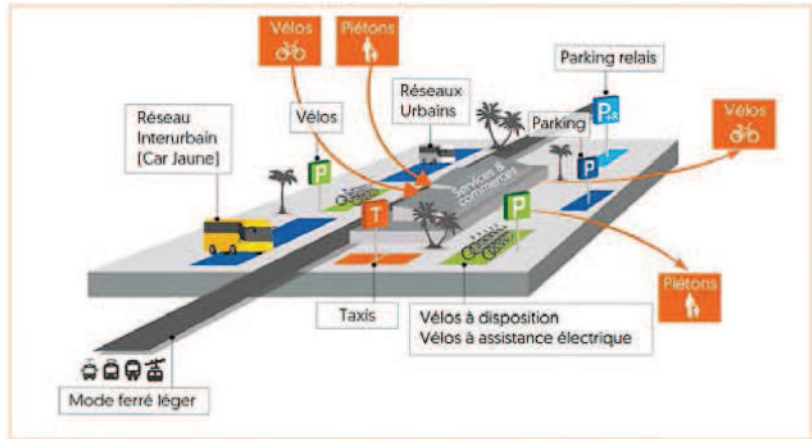


Fig. 32. Schéma de configuration d'un PEM – source : Région



Fig. 33. Principes de l'intermodalité autour du RunRail

Le projet RunRail intègre donc :

- Les réflexions et études en vue de proposer une offre globale attractive et optimisée en incluant tous les modes précités ;
- La réalisation des aménagements, qu'ils relèvent des infrastructures ou des superstructures, nécessaires à cet objectif lorsque ceux-ci sont inclus dans le périmètre du projet, en lien direct avec des éléments constitutifs du système de transports (pôles d'échanges, rabattement en stations, dépose-minute, parcs vélos etc.).

Cela exclut les aménagements ou actions susceptibles d'être identifiés comme nécessaires à l'atteinte de cet objectif, mais ne faisant pas partie du périmètre du projet ou ne pouvant pas être réalisés par la Région au regard de ses compétences institutionnelles. Il s'agit, par exemple, de tout aménagement sur les voiries connexes (création de voie TCSP en rabattement), notamment communales, ou l'adaptation des lignes de bus du réseau Citalis, sous compétence exclusive CINOR.

3.6. STATIONS ET POLES D'ÉCHANGES

3.6.1. Généralités

Interface principale entre le système de transport et son environnement, les stations regroupent plusieurs fonctions : l'attente, la circulation, l'échange avec la rame, l'information, la vente, et d'autres services complémentaires potentiels. On distingue deux types de points d'arrêt :

- La station, qui permet les échanges entre le RunRail et les piétons et cycles (essentiellement), les transports en commun et l'automobile (éventuellement). Conformément aux objectifs d'intermodalité du RunRail, toutes les stations sont en correspondances avec des lignes du réseau de bus Citalis, voire les lignes régionales Car Jaune ;
- Le pôle d'échanges, qui englobe la station mais comprend des fonctionnalités supplémentaires, notamment des correspondances intermodales importantes et généralement un rabattement automobile facilité (parc relais, potentiellement en ouvrage). Ces pôles d'échanges sont au nombre de deux : Bertin et Duparc. En terminus, ceux-ci ont notamment comme objectif d'assurer la correspondance entre le RunRail et les lignes régionales interurbaines Car Jaune en provenance de l'Ouest et de l'Est.

Pour répondre au principe d'efficacité des modes de transport, et pour une lisibilité maximale, les points d'arrêt sont positionnés aux endroits stratégiques et permettant des échanges efficaces avec le réseau de bus Citalis.

Compte tenu des objectifs de vitesse commerciale, une interstation de l'ordre de 850-900m est recherchée sur le Boulevard Sud.

Les aménagements visent enfin à assurer le confort des clients et affichent clairement les règles d'usage des espaces. Il s'agit notamment :

- D'accueillir les voyageurs dans des espaces conviviaux et rassurants, leur offrir tous les services nécessaires à la maîtrise de leur déplacement (en situation normale et en situation perturbée) et les inciter à réaliser le voyage dans le respect des règles d'usage ;
- D'assurer la fluidité et la sécurité de circulation des flux ;
- De permettre une bonne répartition des voyageurs, éviter les encombrements et les conflits, notamment lors de l'arrivée de la rame ;
- D'offrir aux voyageurs des conditions d'attente confortables, notamment en termes d'éclairage mais aussi de confort climatique : le climat de l'île de La Réunion impose en effet de protéger les points d'arrêt du soleil (créer une qualité de l'attente des usagers à travers un travail de l'ombre), de la pluie et des vents violents.

Le nombre, la localisation, la configuration et le dimensionnement des stations ne sont pas figés et peuvent évoluer en respectant les exigences suivantes :

- Le nombre de points d'arrêt est de 10 et apparaît optimisé ;
- La localisation précise et la configuration des points d'arrêt ne sont pas figées et peuvent évoluer à la marge. La priorité sera donnée aux pôles d'intérêt régional ;
- Le système doit pouvoir présenter des vitesses de pointe de 70 km/h ;
- Le dimensionnement précis des pôles d'échanges est précisé ci-après.

Il faudra prévoir et rendre possible une évolution des stations dans la perspective des phases ultérieures de développement du RunRail et notamment vis-à-vis d'un allongement éventuel des rames. Ainsi, la longueur des quais des stations doit être extensible, partout où cela est possible (emprise au sol suffisante), avec un impact minimal sur l'exploitation et sans coûts frustratoires pour les travaux d'adaptation.

Le concepteur-réalisateur aura la possibilité de développer des services autour des stations dans les limites fixées au contrat. De même, la ville peut s'appuyer sur ce lieu d'échanges pour développer des services à la population (écobox...).

3.6.2. Stations

Les principes d'aménagement des quais sont fondés sur les principes généraux des stations à savoir :

- La recherche d'une identité, s'inspirant du climat tropical et de références à la culture réunionnaise ;
- L'aménagement de l'objet « quai », élément de cohérence, par une ligne architecturale lisible, jouant également un rôle de signal ;
- La préservation d'une transparence urbaine sur le quartier et l'aménagement environnant le quai participant ainsi à l'identité des stations : abris, espaces plantés, etc.
- La recherche d'un confort bioclimatique en s'appuyant sur la présence du végétal, et un abri de station permettant une protection optimale, etc.

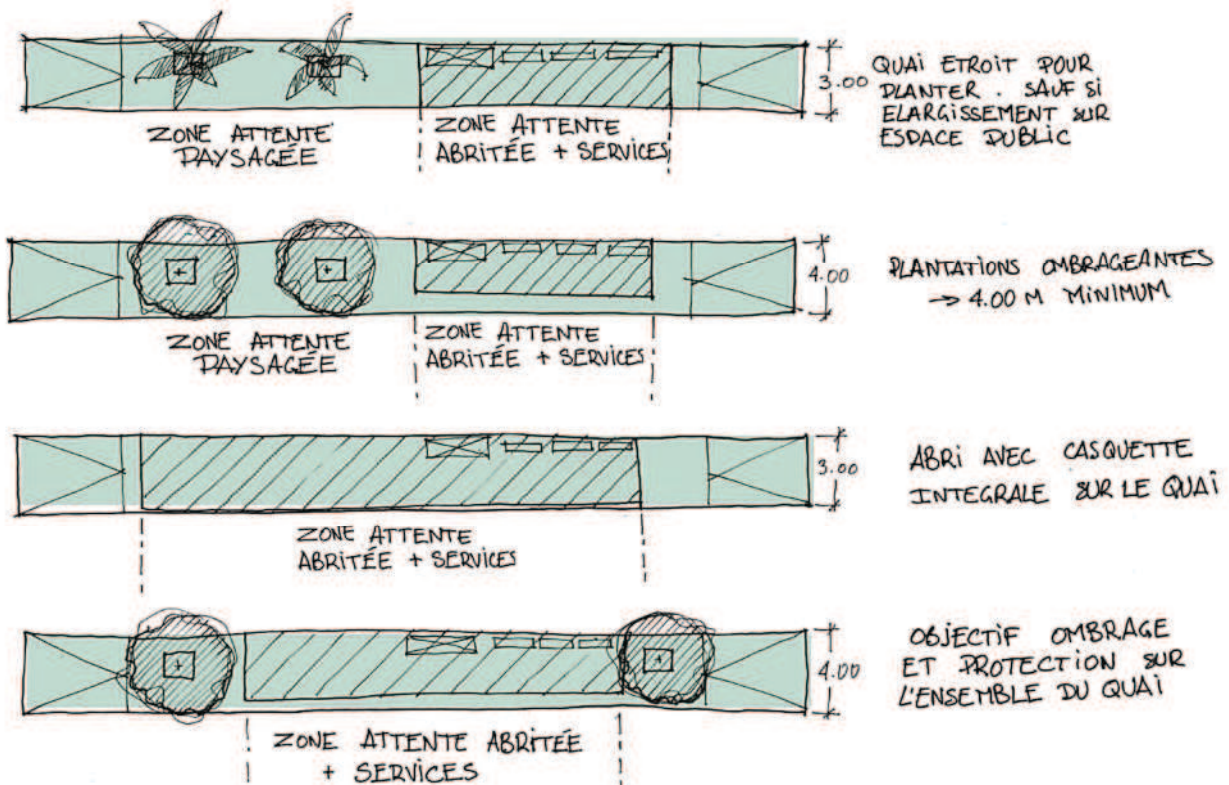


Fig. 34. Principes d'organisation des quais

Les associations consultées ont souligné l'intérêt de rappeler la mémoire des lieux et l'histoire des quartiers au droit des stations par des références historiques. Il est demandé au concepteur une réflexion thématique sur les différentes stations en lien avec l'histoire des quartiers. Des interventions artistiques peuvent ainsi accompagner les abris et les stations afin d'appuyer l'expression de ce lien à l'histoire des quartiers et des habitants (photographies, œuvres, etc.).

Les abris doivent aussi offrir des services complémentaires répondant aux moments d'attente des usagers et en particulier :

- Information statique : affichage dans un cadre réservé pour la carte réseau, les données et tarifications, informations culturelles, etc.
- Mise à disposition de Wifi ;
- Borne d'électricité vélo ;
- Détente ;
- Lieux de culture (exposition) et d'information.

Le concepteur tiendra compte des principes d'aménagement bioclimatique de l'abri et des **objectifs de performances figurant en Annexe 1 qui en découlent.**

3.6.3. Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM)

Les enjeux autour de l'intermodalité sont prégnants au niveau des stations situées aux extrémités Ouest et Est de la ligne. En effet, ces zones constituent des pôles d'échanges multimodaux (PEM) articulants :

- Le RunRail, qui doit permettre à terme une desserte élargie à l'ensemble du territoire ;
- Les projets de téléphérique de la Montagne et de Beauséjour portés par la CINOR ;
- Le réseau Car Jaune de la Région qui doit être restructuré et assurer une liaison avec le RunRail ;
- Le réseau Citalis de la CINOR qui assure la desserte en bus sur le territoire de l'intercommunalité.

L'interconnexion entre ces différents transports en commun doit donner à l'utilisateur une bonne lisibilité des espaces pour une bonne orientation. L'accessibilité vélo est également à intégrer à la réflexion, que ce soit pour assurer la continuité des parcours à travers le pôle d'échange, permettre le rabattement vers les stations, ou faciliter le stationnement des vélos pour renforcer l'intermodalité.

Le concepteur tiendra compte d'une démarche Haute Qualité Environnementale (HQE) appliquée aux bâtiments et des **objectifs de performances figurant en Annexe 1 qui en découlent**.

Chaque PEM contient un espace permettant l'aménagement de petits commerces et services, un local technique pour petites réparations, location de vélo, recharge pour VAE, gravage des vélos, informations sur la pratique du vélo, etc...

Un parking relais (P+R) est envisagé à proximité de chaque pôle.

Une évolution doit être rendue possible dans la perspective des phases ultérieures de développement du RRTG et de son environnement :

- Concernant Bertin : La capacité initiale du P+R Bertin est fixée à 200 places minimum ; il doit être « démontable » aisément ; Au-delà du périmètre même de la station, sa proximité au centre-ville de Saint-Denis et au jardin de l'Etat doit être mise en avant en permettant l'accessibilité piétonne sécurisée et qualitative.
- Concernant Duparc : La capacité initiale du P+R Duparc est fixée à 600 places minimum ; il doit être « transformable », ses espaces devant pouvoir muter aisément vers une fonction tertiaire (bureaux) par tranches indépendantes, successives ou simultanées, de 200 places (3 tranches) ou de 150 places (4 tranches).

Chaque P+R contient également un parking « 2 roues non motorisés » de 50 places, fermé et sécurisé. Des bornes de recharges sont prévues pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

3.7. VOIRIE ET INSERTION URBAINE

Dans le cadre du projet, les aménagements de voirie ont pour objectifs :

- De permettre une vitesse commerciale du RunRail la meilleure possible, notamment en maximisant la mise en place de secteurs pouvant être circulés à 70 km/h ;
- De préserver les principales caractéristiques routières du Boulevard Sud, qui a vocation à demeurer une infrastructure routière structurante ;
- De rechercher la meilleure affectation possible des espaces pour que les fonctions collectives et les usages individuels se fassent dans les meilleures conditions compte tenu de l'insertion du système de transport ;
- D'assurer aux personnes une offre de déplacement de qualité ;
- De rendre l'espace public accessible à tous ;
- D'optimiser les conditions de déplacement : assurer la fiabilité, la continuité des déplacements ;
- De garantir des trajets les plus courts et les plus sûrs, notamment vis-à-vis des modes doux ;
- D'améliorer le cadre de vie : sécurité, bruit, esthétique...

A. Configuration et géométrie des carrefours

La géométrie de chaque carrefour du projet RunRail est compatible avec les mouvements autorisés de l'ensemble des véhicules susceptibles d'utiliser le carrefour.

La géométrie de chaque carrefour est conçue dans le respect des règles de l'art en matière de conception des carrefours franchis par un système guidé, notamment celles issues des guides du STRMTG et du CEREMA.

Considérant la nature des carrefours existants sur le tracé, et compte-tenu des règles de l'art précitées, le recours à des carrefours giratoires ou des ronds-points à feux franchis par le RunRail est proscrit, sauf démonstration probante.

La transformation des carrefours giratoires en carrefours à feux permet d'atteindre l'objectif de maintien de la capacité circulatoire du boulevard Sud :

- Les temps de parcours sur le boulevard Sud sont globalement améliorés dans les 2 sens ;
- Les congestions sont réduites sur tous les axes transversaux ;
- La sécurité des modes doux est largement améliorée ;
- Une gestion des carrefours est proposée via un PCC unique cogéré par la ville et la Région.

B. Signalisation statique

Le projet comprend la reprise de l'ensemble de la signalisation statique horizontale et verticale, qu'il s'agisse de la signalisation de police ou de jalonnement.

Outre le respect des règles de l'art, la conception et l'implantation de cette signalisation respectent un objectif global de lisibilité et de simplification, avec notamment une attention portée à l'optimisation du nombre de supports et la pertinence de leur implantation sur les trottoirs.

Une vigilance toute particulière sera portée à la signalisation de jalonnement liée au RunRail (indication des stations et des pôles d'échanges) et à l'intention de tous les usagers.

Inversement, le jalonnement en station permettra une orientation optimale des usagers vers les équipements principaux desservis.

C. Signalisation lumineuse de trafic (SLT)

Une mise à niveau intégrale des équipements de SLT est à prévoir, s'agissant autant des signaux que des armoires et câbles.

Le projet utilisera les types de signaux classiquement utilisés sur ce type de projet, notamment ceux gérant spécifiquement le franchissement de carrefours par un mode guidé (Signal d'aide à la conduite, etc.)

Les choix en matière de signaux seront réalisés en fonction du retour d'expérience disponible au niveau national.

Cependant, l'usage des signaux types R24 et R25, inexistant à ce jour sur l'île de La Réunion, ne sera retenu que moyennant la démonstration de l'inadéquation de l'usage des signaux standards type R11.

3.8. ARCHITECTURE ET PAYSAGE

A. Principes généraux d'aménagement

L'enjeu premier et majeur en termes d'insertion est la performance du système de transport.

Cette insertion vient minimiser les interfaces du système de transport avec les autres usagers de la voirie, ces interfaces étant limitées aux carrefours et aux traversées piétons/cycles présents en un nombre raisonné le long du tracé.

La finalité première de ces aménagements est donc de permettre une vitesse commerciale accrue du système de transport, avec notamment des vitesses maximales d'exploitation de 70 km/h.

Le second principe général est la création d'une logique d'axe sur le Boulevard Sud, en veillant à offrir un aménagement linéaire cohérent, fonctionnel et de qualité.

B. Boulevard Sud

Le Boulevard Sud, long de 6,6 km, présente des principes d'aménagement hétérogènes conséquence notamment d'une réalisation phasée et de la prise en compte d'environnements immédiats différents.

Sa partie Ouest, entre la rivière Saint-Denis et la Route Digue apparaît résolument qualitative considérant notamment les choix réalisés en terme de plantations, de matériaux, de bordures et de mobiliers urbains.

En revanche, sa partie Est, entre la Route Digue et la Rivière des Pluies apparaît résolument routière. Outre des choix de matériaux, de bordure et de plantations moins qualitatifs, elle souffre notamment de cheminements piétons et cycles déstructurés, peu lisibles voire inexistantes.

La Région ne souhaite pas un réaménagement de fond du boulevard Sud dans sa partie Ouest.

L'insertion du RunRail devra donc se faire, dans la mesure du possible, en conservant les principes d'aménagements existants. La partie Est devra cependant être mise à niveau dans l'objectif de présenter une logique d'axe.

Dès lors, les principes d'aménagement de cette partie Est viseront avant tout à généraliser les principes existants de la partie Ouest, sous réserve des espaces disponibles.

C. Cycles

S'agissant plus spécifiquement des cycles, le Boulevard Sud présente actuellement des voies réservées aux cyclistes sur la quasi-totalité de son tracé. Celles-ci apparaissent également très hétérogènes, avec notamment le recours selon les sections soit à des pistes bi-latérales unidirectionnelles, soit à des pistes latérales bi-directionnelles. Selon les cas, ces pistes sont soit sur contre-allées, sur trottoir ou sur chaussée.

Dans la mesure du possible, afin de satisfaire une logique d'axe, la Région souhaite une homogénéisation de l'insertion des aménagements cyclables sur le Boulevard Sud.

Les préconisations de l'association Vélovie seront analysées et prises en compte le cas échéant par le concepteur. Une attention particulière sera portée aux spécifications des mobiliers urbains, plantations, bordures et matériaux, jalonnements et signalisations.

D. Zone aéroportuaire

S'agissant des conditions d'insertion au sein du projet de parking de l'aéroport, celles-ci viseront à conserver ses principes architecturaux et paysager. Les équipements liés aux systèmes de transport (mobiliers et équipement en station etc.) restent cependant les mêmes que sur le reste du projet. S'agissant des conditions d'insertion du projet dans la zone Lagourgue, celles-ci peuvent être résolument sobres compte tenu de l'environnement immédiat du projet (zone d'activité).

E. Franchissement de la plateforme

Par essence, la plateforme du RunRail est infranchissable et est donc rendue inaccessible à l'ensemble des usagers de voirie, à l'exception des carrefours et traversées piétons/cycles prévues à cet effet.

F. Insertion de la plateforme

La plateforme du RunRail peut être implantée axialement ou latéralement. Ces principes d'insertion, pouvant être différents selon les secteurs, sont à définir en fonction :

- Du niveau de service qu'ils permettent ;
- Des contraintes particulières d'insertion liées notamment aux ouvrages d'arts ;
- Des espaces d'ores et déjà libres et mobilisables pour le RunRail ;

- Des modalités de franchissement des carrefours à feux ;
- De l'impact des phases chantier nécessaires notamment s'agissant de l'insertion des voies de chantier.

G. Revêtement de sol

D'un point de vue qualitatif et fonctionnel, le sol doit être un élément permettant de distinguer sans aucune forme d'ambiguïté les différentes affectations de l'espace public et notamment le caractère infranchissable de la plate-forme du RunRail.

Les matériaux à mettre en œuvre devront être faciles d'entretien.

Comme indiqué précédemment, s'agissant du Boulevard Sud, la partie Ouest du Boulevard Sud constitue la référence à généraliser sur l'ensemble du boulevard.

H. Plantations

Les végétaux mis en œuvre sur le projet sont adaptés à leur territoire :

- Au climat réunionnais : microclimats locaux, fortes précipitations (intensité et quantité), cyclones, etc. ;
- Au positionnement sur le territoire ;
- Au caractère insulaire ;

Les essences seront choisies en fonction des contraintes d'exploitation du RunRail mais aussi de celles du Boulevard Sud et sur la base d'un retour d'expérience à réaliser en concertation avec les exploitants routiers (Région) et Espaces Verts (Ville de Saint-Denis).

L'aménagement paysager du RunRail tient compte des contraintes de production locale.

D'une manière générale, le projet devra présenter un bilan positif en terme de nombre d'arbres présents sur le linéaire, avec notamment une compensation des arbres abattus à l'échelle du projet.

Le concepteur tiendra compte des principes de biodiversité et des **objectifs de performances figurant en Erreur ! Source du renvoi introuvable. qui en découlent.**

I. Revêtement de la plate-forme

Les choix en termes de revêtement de plate-forme ne sont pas connus à ce stade. Ce revêtement devra permettre :

- Une insertion soignée du RunRail;
- De contribuer au confort thermique général (îlot de chaleur) ;
- De préserver l'objectif de maîtrise de coûts d'exploitation ;
- De contribuer à l'objectif de différenciation des espaces et de leurs usages, notamment au regard de l'objectif d'une vitesse de pointe commerciale de 70 km/h.

J. Lumière

L'éclairage public participe de la redéfinition des espaces traversés. À ce titre, il devra être conçu pour compléter les aménagements existants ou introduire une nouvelle définition de l'ambiance nocturne. L'éclairage des points d'arrêts fera l'objet d'une stratégie visant à les repérer de loin.

Le niveau d'éclairage des voiries situées dans le périmètre du projet est conforme à la réglementation et il est au moins égal au niveau initial.

Les économies d'énergie sont une priorité en matière d'éclairage et se traduisent par :

- Un niveau d'éclairage raisonné ;
- Le choix de sources à forte efficacité lumineuse.

Le projet évite également les pollutions lumineuses, et ainsi utilise des luminaires pourvus de réflecteurs, qui dirigent précisément la lumière, et qui diffuse la lumière au maximum vers le sol, pour préserver

notamment l'avifaune. Sur ce point, les équipements à mettre en place seront choisis de manière à permettre un maintien de l'éclairage toute l'année, y compris pendant les périodes de protection particulières liée à l'avifaune (Pétrel, etc.)

Les stations assurent l'unité du RunRail en constituant de véritables repères lumineux et bénéficient d'un traitement particulier.

K. Mobilier urbain

On distingue deux types de mobilier urbain :

- Le mobilier spécifique au RunRail : mobilier de station mais aussi potelets, bornes ou barrières de protection ;
- Le mobilier urbain des piétons, des cycles et de la voirie : bancs, poubelles, supports de cycles, bornes, contrôle d'accès, bornes anti-stationnement, barrières, etc.

L'équipement en mobilier urbain est minimal par volonté de ne pas saturer l'espace public tout en créant une cohérence et une bonne lisibilité. Du mobilier de confort peut être proposé en complément sur certains espaces publics.

En outre, celui-ci doit présenter une grande maintenabilité, en faisant notamment usage d'équipements standards.

Le mobilier préexistant aux travaux du projet de RunRail est remis en place en fonction des choix des communes, les implantations initiales pouvant être modifiées.

Afin de s'intégrer au mieux, le mobilier urbain des piétons, des cycles et de la voirie du RRTG respecte la gamme de mobilier urbain des communes

Seront privilégiés la sobriété, la maintenabilité et la standardisation.

Les solutions de regroupement de fonctions visant à limiter les mâts supports seront privilégiés (par exemple : combinaison des supports de ligne aérienne de contact et de l'éclairage).

Le projet s'efforce de libérer au maximum l'espace public, le nettoyer de tout ce qui l'encombre, limiter le nombre de poteaux et supports divers.

Le mobilier est alors positionné de façon organisée et rationnelle pour que le piéton, le cycliste, l'automobiliste et les conducteurs des bus et du RunRail, puissent cohabiter sans profusion d'informations ni de directions.

L. Locaux techniques

L'aménagement et l'architecture des locaux techniques (Sous-stations, locaux d'exploitation en ligne, locaux de signalisation, transformateurs, etc.) seront traités avec soin, tant du point de vue de leur implantation que de leur aspect. Les choix architecturaux, ceux des matériaux de construction ne devront pas conduire à des surcoûts en investissement, en entretien et en maintenance sur la durée de vie du bâtiment.

M. Maintenance et développement durable

L'objectif est de maintenir dans le temps le niveau de qualité du service rendu. Pour ce faire il est important de faciliter l'entretien des ouvrages, installations, mobiliers et équipements en recherchant la meilleure maintenabilité en privilégiant :

- La standardisation et l'interchangeabilité ;
- La sécurité et la facilité d'intervention pour toutes les opérations de maintenance ;
- L'accessibilité des différents composants nécessitant des interventions d'entretien ;
- La démontabilité des éléments nécessitant des interventions répétées de pose et de dépose et qui doivent, de ce fait, avoir une bonne aptitude de résistance ;
- La fiabilité, la simplicité et la souplesse d'adaptabilité des solutions sont recherchées.

3.9. OUVRAGES D'ART

Le projet RunRail présente la particularité d'emprunter de nombreux ouvrages d'arts existants sur son tracé. La majeure partie de ces ouvrages n'apparaissent pas compatibles avec la circulation du RunRail, à l'exception du Pont de la Rivière des Pluies et des tranchées couvertes Mazgran Doret.

A l'exception de ces deux ouvrages, les ouvrages d'art existants doivent faire l'objet de vérifications / diagnostics spécifiques et/ou de renforcement et/ou de remplacement éventuels, compte tenu de leur performance limitée en termes de capacité portante.

La question de l'intégration du RunRail sur les ouvrages d'arts existants appelle une attention toute particulière. Ce traitement devra être réalisé sans perturbation notable des conditions générales de circulation, ce qui limite les possibilités de déconstruction/reconstruction d'ouvrages existants, et plaide pour une insertion latérale de nouveaux ouvrages.

Une optimisation du profil en travers est cependant à rechercher pour limiter l'emprise globale du projet.

Outre les ouvrages existants, le projet prévoit la création d'un franchissement inférieur de la RN2, au niveau de la Rivière des Pluies afin d'atteindre la zone aéroportuaire depuis le Pont de la Rivière des Pluies.

3.10. MATERIEL ROULANT

A. Design

Conformément aux objectifs généraux, le matériel roulant, de type fer léger a vocation à être standard. Pour autant, un soin particulier devra être apporté à l'image du matériel roulant, à son intégration dans l'environnement traversé, à ses fonctionnalités, à tout ce qui peut concourir à lui assurer une forte attractivité et son succès.

Les modalités de concertation et de validation du design du futur matériel roulant prévoient la fourniture d'une maquette à l'échelle 1 et plusieurs alternatives en matière de livrée extérieure, nez de rame et agencement intérieur.

B. Taille et Capacité

La capacité et la taille du matériel roulant reste à définir au regard du calcul précis du trafic passager. Cependant, au regard de l'objectif d'une fréquentation de l'ordre de 30.000 voyageurs/jour en première phase, et compte tenu des prolongements ultérieurs, la recherche d'un matériel standard de 30/35 m, d'une largeur de l'ordre de 2,40 m et d'une capacité de l'ordre de 200 voyageurs en charge normale est préconisée.

C. Performances

En première phase, objet du présent projet, la vitesse d'exploitation maximale du véhicule sera de 70 km/h.

Cependant, le projet doit se prolonger sur des secteurs périurbains mobilisant des principes d'insertion en site propre intégral, avec notamment la mise en place de séparateurs lourds et de dénivellation des carrefours. Le maître d'ouvrage souhaite que les rames acquises lors de cette première phase puissent y circuler à une vitesse supérieure à 70 km/h, sans pour autant déroger aux principes de standardisation et de maîtrise des coûts.

Le matériel roulant devra pouvoir être exploité commercialement avec une vitesse maximale ≥ 80 km/h.

D. Consommation énergétique

La consommation d'énergie doit être la plus faible et la plus optimisée possible.

Les objectifs de performances figurant en Annexe 1 en tiennent compte.

E. Confort

Le matériel roulant sera climatisé. Le matériel roulant devra faire l'objet d'adaptations intérieures compatibles avec une circulation en configuration interurbaine liée aux prolongements ultérieurs de la ligne.

F. Dispositif d'arrêt automatique des trains (DADT)

La circulation des rames sur le RunRail a vocation à être régie intégralement par le principe de marche à vue. Cependant, les prolongements ultérieurs appelleront vraisemblablement la mise en place de cantonnement. Le matériel roulant devra donc pouvoir accueillir en temps voulu les systèmes de contrôles embarqués correspondants (type DAAT).

3.11. SAEIV ET BILLETTIQUE

Le projet proposera des systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs (SAEIV) et de Billettique, modernes, fiables et résistants.

Compte tenu des objectifs d'intermodalité, ces systèmes devront être évolutifs et interopérables avec d'autres systèmes, tout particulièrement ceux du réseau Car Jaune, du réseau Citalis et des projets de téléphériques de la CINOR.

Dans les pôles d'échanges, les systèmes d'information devront pouvoir afficher les informations de tous les réseaux concernés. Considérant que le RunRail fera l'objet de prolongements successifs à l'Est et à l'Ouest, la Région Réunion souhaite que le SAEIV puisse répondre à une partie des besoins ultérieurs.

Les systèmes SAEIV et Billettique participent pleinement au suivi des indicateurs figurant en Annexe 1 dans le cadre de la mesure de la performance.

3.12. AUTRES SYSTEMES

Le poste de commande centralisée (**PCC**) sera destiné à accueillir les opérateurs d'exploitation du RunRail.

Un système de Gestion technique centralisée / Gestion Technique de l'Energie / Gestion Technique Bâtiment (**GTC/GTE/GTB**) regroupera l'ensemble des dispositifs d'acquisition et de traitement des informations d'état de fonctionnement et d'alarmes techniques des équipements fixes.

Un système de **sonorisation** aux points d'arrêt (stations, pôle bus, P+R) permettra d'assurer, à partir du PCC, la diffusion de messages sonores d'information ou de sécurité à destination des voyageurs en station et dans les rames.

Un système de **vidéosurveillance** devra contribuer à assurer la sûreté des personnes et des biens dans les espaces ou équipements suivants (liste minimale) :

- Les distributeurs de titres de transport ;
- Les stations-voyageurs dites "sensibles" : stations les plus fréquentées, stations situées dans des environnements propices à la dégradation et au vandalisme (certains quartiers, zones périurbaines ou interurbaines peu fréquentées) ;
- Les barrières d'accès des parcs relais et l'espace des parcs relais en silo ;
- Le SMR : accès (tramway, véhicules routiers, piétons), remisage, zones sensibles d'exploitation, bâtiments sensibles, etc. ;
- Les équipements électromécaniques : ascenseurs, escaliers mécaniques, etc. ;
- Les compartiments voyageurs des rames ;
- Les extrémités de passages inférieurs et les cheminements d'évacuation, avec détection automatique d'incident de façon à détecter les intrusions éventuelles.

Un réseau de **téléphonie-interphonie** devra assurer l'ensemble des communications phoniques entre différents sites de la ligne du RunRail ainsi que l'accès au réseau public de télécommunication.

Le Réseau Multi-Service (RMS) sera le réseau informatique sur lequel transitent toutes les informations entre les différents sites au sol (PCC, dépôt, stations, SSR, pôles d'échange, locaux d'exploitation) : IV, vidéo, sonorisation, téléphonie/interphonie, billettique vers les stations, GTC, GTE, SIG...

3.13. SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Le site de maintenance et de remisage (SMR) est un équipement assurant des fonctions de remisage du matériel roulant, de maintenance du matériel roulant et des installations fixes, ainsi que des fonctions d'exploitation du système de transport. Les fonctions principales du SMR sont :

- Le remisage des éléments du RunRail ;
- La maintenance, des niveaux 1 à 5, du matériel roulant ;
- La maintenance, des niveaux 1 à 5, liée aux aspects de propreté des véhicules ;
- La maintenance, des niveaux 1 à 5, des installations fixes de la ligne ;
- La gestion de l'exploitation et de la sécurité sur la ligne ;
- L'accès et les circulations sur le site ;
- L'hébergement du personnel d'exploitation, de maintenance, de nettoyage, du service après-vente du constructeur du matériel roulant... ;
- La logistique du site qui rassemble les locaux et systèmes nécessaires au fonctionnement ;
- La sûreté du site qui permet d'assurer la sécurité des personnes et des biens regroupés sur le site ;
- Les fonctions transversales.

Au terme des études de faisabilité et de la concertation menée avec les partenaires, le SMR sera implanté à l'extrémité Est de la zone Lagourgue. La surface destinée au SMR est de l'ordre de 2,2 ha.

Le SMR à réaliser dans la présente opération doit satisfaire à l'ensemble des besoins du projet. Cependant, considérant que le présent projet fera l'objet de prolongements successifs jusqu'à Saint-Benoit, la Région Réunion souhaite que ce SMR puisse répondre à une partie des besoins ultérieurs.

S'agissant de la capacité de remisage, celle-ci doit répondre aux besoins du présent projet, mais aussi à ceux des prolongements. Dans un souci d'optimisation des coûts de ce premier investissement, des mesures conservatoires permettront la réalisation de remisage complémentaire dans le cadre des prolongements. La capacité de remisage minimale du site est fixée à 20 rames.

Le SMR devra en outre permettre, à terme, la gestion de l'exploitation de l'ensemble de la ligne prolongée jusqu'à Saint-Benoit. Le caractère évolutif du SMR devra être préservé. Les niveaux de maintenance qui devront être assurés sur le SMR pour la ligne prolongée restent à définir.



Fig. 35. Site d'implantation du SMR

ANNEXE 1

Objectifs de performances

Le marché global de performances (MGP), mode de contractualisation novateur, permet de fixer des objectifs portant sur la qualité et le niveau de service, ainsi que sur les performances sociale et environnementale du projet... assortis de pénalités en cas de non-respect :

Critères	Tranche / phase concernées	Périodicité des contrôles	Objectif (O)		Commentaires
			Par défaut	Proposé	
Fréquence d'exploitation HP	F _{HP}	TF	Conception	≤ 7,5 mn	
Fréquence d'exploitation HN	F _{HN}			≤ 15,0 mn	
Fréquence d'exploitation HC	F _{HC}			≤ 30,0 mn	
Respect fréquentation prévisionnelle	CF	TO-B	Annuelle	≥ 100%	≥ 100%
Disponibilité des services au départ	CQ1	TO-B	Mensuelle	≥ 99,5%	
Respect du temps de parcours	CQ2		Mensuelle	≥ 95,0%	
Régularité des courses en ligne	CQ3a		Mensuelle	≥ 95,0%	
Ponctualité des courses en ligne	CQ3b		Mensuelle	≥ 95,0%	
Disponibilité des systèmes d'exploitation	CQ4		Mensuelle	≥ 99,5%	
Disponibilité des équipements	CQ5a		Mensuelle	≥ 99,5%	
Fiabilité des équipements	CQ5b		Mensuelle	≤ 20	
Maintenabilité des équipements	CQ5c		Mensuelle	≤ 10	
Conformité de l'information voyageurs	CQ6		Mensuelle	≥ 95,0%	
Attention portée au client	CQ7		Mensuelle	≥ 95,0%	
Identité visuelle	CQ8		Mensuelle	≥ 95,0%	
Propreté du matériel roulant	CQ9a		Mensuelle	≥ 90,0%	
Propreté des installations	CQ9b	Mensuelle	≥ 90,0%		
Niveau d'éclairage en station	CQ10a	Mensuelle	≥ 95,0%		
Niveau de confort dans les rames	CQ10b	Mensuelle	≥ 95,0%		
Traitement des réclamations	CQ11	Mensuelle	95,0%		
Contrôle de la fraude	CQ12	Mensuelle	7,5%		
Consommation énergétique globale	DD1a	TF	Conception	non fixé	
		TO-B	Annuelle	≤ 100%	100%
Part EnR pour consommation électrique globale	DD1b	TF	Conception	non fixé	
		TO-B	Annuelle	≤ 100%	100%
Niveau acoustique matériel roulant	DD2a	TO-B	Annuelle (*)	≥ 95,0%	
Niveau acoustique infrastructures	DD2b		Annuelle (*)	≥ 95,0%	
Niveau vibrationnel	DD3		Annuelle (*)	≥ 95,0%	
SMR - Respect des notes visées du profil ISIA	DD5a	TF	Conception	≥ 100%	≥ 100%
SMR - Confort hygrothermique	DD5b-1	TF	Conception	cf. CCAP an.2	
		TO-A2	DOE		
		TO-A2	DOE		
SMR - Porosité	DD5b-2	TF	Conception	≥ 35%	
		TO-A2	DOE		
SMR - Facteurs solaires des parois	DD5b-3	TF	Conception	cf. CCAP an.2	
		TO-A2	DOE		
SMR - Consommation énergétique	DD5c-1	TF	Conception	non fixé	cf. engagement offre en kWh
SMR - Part EnR pour eau chaude sanitaire	DD5c-2	TF	Conception	≥ 50%	
		TO-B	Annuelle		
SMR - Part EnR pour consommation électrique	DD5c-3	TF	Conception	≥ 50%	
		TO-B	Annuelle		
SMR - Consommation d'eau potable	DD5d-1	TF	Conception	non fixé	cf. engagement offre en m3
		TO-B	Annuelle	≤ 100%	≤ 100%
SMR - Taux de récupération des eaux de pluie	DD5d-2	TF	Conception	non fixé	cf. engagement offre en %
		TO-B	Annuelle		
SMR - Quantité de matériaux biosourcés	DD6a-1	TF	Conception	≥ 10 dm3/m2	
		TO-A2	DOE		
Autres - Quantité de matériaux biosourcés	DD6a-2	TF	Conception	≥ 5 dm3/m2	
		TO-A2	DOE		
Fourniture des certificats PEFC et CTB P+	DD6b	TO-A2	DOE	≥ 100%	≥ 100%
Taux d'essences végétales d'origine locale	DD6c	TF	Conception	≥ 50%	
		TO-A2	DOE		
Taux de remplacement des arbres abattus	DD6d	TF	Conception	≥ 150%	
		TO-A2	DOE		
Taux de déchets valorisés	DD7a	TO-A2	DOE	≥ 30%	phase chantier
		DD7b	TO-B	Annuelle	≥ 50%

(*) Contrôle également réalisé à la mise en service

CLAUDE SOCIALE

Temps de travail (en heure) exécuté par des personnes éligibles aux dispositifs d'insertion	CS1	TF	Annuelle	≥ 2 000 h	
	CS2	TO-A1/A2	Annuelle	≥ 20 000 h	
	CS3	TO-B	Annuelle	≥ 20 000 h	

TF = Tranche Ferme du MGP

TO-A1/A2 = Tranche optionnelle phases préparation (A1) et réalisation (A2)

TO-B = Tranche optionnelle phase d'exploitation et maintenance

**DELIBERATION N°DCP2019_0779****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DTD / N°107284
RRTG - ÉTUDES GÉNÉRALES ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0779
Rapport /DTD / N°107284

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RRTG - ÉTUDES GÉNÉRALES ET STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Environnement et ses articles L121-8, L121-16, L121-16-1, R121-2 et R123-1,

Vu le Schéma d'Aménagement Régional approuvé le 22 novembre 2011 par décret n°20111609 en Conseil d'État mentionnant un tracé de principe pour la réalisation du RRTG,

Vu le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports approuvé en Assemblée Plénière du Conseil Régional le 17 octobre 2014,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2016_0475 en date du 30 août 2016 validant le tracé global du Réseau Régional de Transport Guidé,

Vu la délibération N° DCP 2017_0833 en date du 28 novembre 2017 validant la mise en place des autorisations de programme nécessaires à la réalisation des premières études pré-opérationnelles de la section Nord du Réseau Régional de Transport Guidé, dit Run Rail,

Vu la délibération N° DCP 2018_0506 en date du 21 août 2018 validant notamment la mise en place des autorisations de programmes nécessaire à la poursuite des études pré-opérationnelles du Run Rail, avec notamment le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage et validant le programme général de l'opération,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport N° DTD / 107284 de Monsieur la Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- le Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG), dont la réalisation phasée est inscrite au Schéma d'Aménagement Régional et au Schéma Régional des Infrastructures et des Transports susvisé,
- le projet Run Rail, première section du RRTG, entre Saint-Denis (Bertin) et Sainte-Marie (Duparc),
- le bilan de la concertation préalable du Run Rail réalisée du 27 mai au 06 juillet 2019 au terme duquel la Région s'engage à réaliser en 2020 les études des premiers prolongements du Run Rail,

- que ces études de prolongement doivent s'inscrire dans un programme d'étude plus vaste concourant à l'établissement de la stratégie de développement du RRTG sur la totalité de son tracé de Saint-Benoît à Saint-Joseph,
- que ce programme d'études est estimé à ce jour à 2 701 650 € dont 1 616 650 € en tranche ferme,
- que, pour partie, ce programme est susceptible de faire l'objet de convention de co-maîtrise d'ouvrage avec les EPCI concernés localement,
- que ces études sont éligibles au FEDER au titre de la fiche action 4.16 « Pôles d'échanges Régionaux – études RRTG » du POE 2014 – 2020 portant notamment sur le financement des études pré-opérationnelles du RRTG,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le lancement du programme d'études concourant à l'établissement de la stratégie de développement du RRTG sur la totalité de son tracé de Saint-Benoît à Saint-Joseph et incluant notamment les études de prolongement du Run Rail ;
- de prélever **1 620 000 €** sur l'autorisation de programme P165-0004 voté au chapitre 908 du budget 2019 pour permettre la réalisation des missions inscrites en tranche ferme du programme d'études précité, et à destination de l'opération n° 17157201 ;
- d'autoriser le Président à établir toute convention de co-maîtrise d'ouvrage avec les EPCI éventuellement concernés par certains volets de ce programme d'étude et à les signer suite à mise au point définitive ;
- d'autoriser le Président à solliciter les subventions européennes au titre de la mesure 4.16 « Pôles d'échanges Régionaux – études RRTG » du POE FEDER 2014 – 2020 et portant notamment sur le financement des études pré-opérationnelles du RRTG ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0780****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DTD / N°107269
AMÉLIORATION DES GARES ROUTIÈRES RÉGIONALES CAR JAUNE – MISE EN PLACE DE
FINANCEMENTS POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0780
Rapport /DTD / N°107269

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AMÉLIORATION DES GARES ROUTIÈRES RÉGIONALES CAR JAUNE – MISE EN PLACE DE FINANCEMENTS POUR LA RÉALISATION DES TRAVAUX

Vu le Code Général des Collectivités,

Vu la loi n° 2015-991 du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (« loi NOTRe »), transférant la compétence transport, du Département vers la Région,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP017_0832 en date du 28 novembre 2017 validant la mise en place des autorisations de programme nécessaires à la rénovation des gares,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- la responsabilité de la Région Réunion, compétente en matière de transport routier non urbain régulier,
- la responsabilité de la Région Réunion, compétente pour la construction, l'aménagement et l'exploitation des gares publiques routières de voyageurs relevant précédemment du Département,
- la volonté de la Région Réunion d'améliorer le quotidien des 10 000 usagers présents chaque jour dans ces gares routières en intervenant sur le bâti, les infrastructures et les cheminements piétons afin de les rendre plus attractives, en vue d'attirer plus d'usagers vers les transports en commun,
- la nécessité de répondre aux obligations réglementaires en matière d'accessibilité et d'entretien du patrimoine mis à disposition de la région pour exercer la compétence transférée,
- le programme de travaux de rénovation à lancer dans les gares routières mise à disposition de la Région dans le cadre du transfert de compétence sur les transports routiers interurbains,
- que la gare routière de Saint-Joseph doit être transférée à la CASUD,
- la mesure 4.16 «Pôles d'échanges régionaux – Études RRTG» du POE FEDER 2014-2020 pouvant aussi porter sur le financement des travaux de rénovation des gares routières régionales,
- l'estimation des travaux de rénovation des gares routières de Saint-Benoît, Saint-Denis et Saint-Pierre, ci-dessous :

1- VRD - aménagements extérieurs et entretien espaces verts	410 000,00 €
2- Façades, Menuiseries Extérieures, Toitures (Clos Couvert)	380 000,00 €
3- Second Œuvre	360 000,00 €
4- Électricité - Courants Forts	140 000,00 €
5- Électricité - Courants Faibles	70 000,00 €
6- Plomberie Sanitaire	90 000,00 €
7- CVC	20 000,00 €
8- SSI	35 000,00 €
9- CVPO	35 000,00 €
10- Gestion des déchets	20 000,00 €
11- Accessibilité	500 000,00 €
12- AMO	60 000,00 €
13- Aménagements Intérieurs	150 000,00 €
Estimation des travaux de rénovation des gares routières	2 270 000,00 €

- les autorisations de programmes en place, d'un montant de 1.400.000 €, pour les études et travaux de rénovation des gares, par délibération n°DCP2017_0832 en date du 28 novembre 2017, dont 571 645,08 € sont déjà engagés,
- le besoin de financement complémentaire, qui s'élève ainsi, en arrondi, à 1.500.000 €,

La Commission Permanente du Conseil Régional de la Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la programmation des travaux de rénovation des gares routières de Saint-Benoît, Saint-Denis et Saint-Pierre ;
- de prélever **1 500 000 €** sur l'autorisation de programme P 165- 0008 votée au chapitre 908 du budget 2019 de la Région ;
- d'autoriser le Président à solliciter les subventions européennes au titre de la mesure 4.16 "Pôles d'échanges régionaux – études RRTG" du POE FEDER 2014-2020 pour l'ensemble des travaux de rénovation des gares routières ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0781****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DTD / N°106460
ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DÉFINITION D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE D'AUTOPARTAGE A L'ÎLE DE LA
RÉUNION



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0781
Rapport /DTD / N°106460

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

ÉTUDE D'OPPORTUNITÉ ET DÉFINITION D'UN MODÈLE ÉCONOMIQUE D'AUTOPARTAGE A L'ÎLE DE LA RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la rapport de la Phase 1 de l'étude relative au développement d'un modèle d'autopartage à La Réunion,

Vu l'avis de la Commission Grands Chantiers, Transports et Déplacements en date du 13 novembre 2018, sur la première phase de l'étude relative au développement d'un modèle d'autopartage à La Réunion,

Vu le rapport n° DTD / 106460 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- la politique régionale en faveur du développement des alternatives à la voiture individuelle,
- la nécessité de réduire autant que faire se peut le trafic sur les routes de La Réunion, par une offre de solutions alternatives multiples et variées aux usagers,
- qu'à ce titre, l'étude d'un modèle d'auto partage adapté à La Réunion offre un intérêt,
- les conclusions de la première phase de cette étude, qui ont conduit la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements à se prononcer favorablement le 18 novembre 2018 à sa poursuite et au lancement de la seconde phase, qui doit approfondir la question de la faisabilité au plan économique d'un modèle local,
- l'estimation des études de cette seconde phase qui s'élève à 55 000 € TTC,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- de prélever **55 000 €** sur l'autorisation de programme P165-0004 pour permettre la réalisation de la phase 2 des études relatives à l'implantation d'un système d'autopartage à La Réunion ;

- de prélever les crédits de paiement correspondants sur le programme 1165 0004 chapitre 908 du budget de la Région à destination de l'opération n°17130301 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0782****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEER / N°107142
RESTAURATION DU PONT SUSPENDU DE LA RIVIÈRE DE L'EST A SAINTE-ROSE

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0782
Rapport /DEER / N°107142

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RESTAURATION DU PONT SUSPENDU DE LA RIVIÈRE DE L'EST A SAINTE-ROSE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2018_0106 en date du 10 avril 2018 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme de 300 000 € pour la réalisation des études de maîtrise d'œuvre de réhabilitation du pont suspendu de la Rivière de l'Est et acceptant le mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour ces études,

Vu la délibération N° DCP 2018_0723 en date du 30 octobre 2018 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme complémentaire de 100 000 € pour la réalisation des études de maîtrise d'œuvre de réhabilitation du pont suspendu de la Rivière de l'Est et un plan de financement incluant une subvention de 150 000 € du Ministère de la Culture,

Vu la délibération N° DCP 2019_0061 en date du 16 avril 2019 de la Commission Permanente du Conseil Régional approuvant un plan de financement incluant finalement une subvention de 250 000 € du Ministère de la Culture,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le classement en date du 07 mai 2018 de cet ouvrage au titre des monuments historiques,

Vu la convention de mandat pour la réalisation des études de réhabilitation du pont suspendu de la Rivière de l'Est à Sainte-Rose entre la Région et la Commune, signée les 17 et 24 mai 2018,

Vu la convention n° EJ2102704320 du 02 août 2019 entre l'État, Ministère de la Culture et le Conseil Régional, attribuant une subvention de 250 000 € au titre de l'année 2019,

Vu le rapport n° DEER / 107142 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 08 octobre 2019,

Considérant,

- les enjeux touchant à la conservation de ce patrimoine majeur que constitue le pont suspendu de la rivière de l'Est, monument historique classé en mai 2018, véritable témoignage du savoir faire en matière de grands ouvrages d'art,
- l'intérêt historique, patrimonial, économique et touristique de cet ouvrage,

- le diagnostic réalisé pour le compte de la commune qui met en évidence la nécessité d'une restauration complète et urgente de cet ouvrage,
- le diagnostic qui met en évidence la nécessité de faire des travaux de sécurisation prioritaires,
- la nécessité d'intervenir en urgence sur ce pont en particulier, s'agissant notamment des risques de ruine de l'ouvrage,
- le savoir faire en matière de gestion et d'entretien d'ouvrages d'art des services de la Région Réunion et la volonté de celle-ci de sauvegarder le patrimoine réunionnais,
- la nécessité de contribuer au développement de l'attractivité touristique du site, et l'importance pour la micro région Est et pour la commune de Sainte-Rose de ce développement,
- la nécessité d'effectuer préalablement la totalité des études détaillées afin de définir avec précision le programme et le montant des travaux de restauration de cet ouvrage dit « pont suspendu » de la rivière de l'Est à Sainte-Rose,
- les premières autorisations de programme d'un montant cumulés de 400 000 € mises en place par la Région Réunion en 2018 et 2019, à titre d'avance à valoir sur un futur plan de financement à définir à la fin des études et avant la réalisation des travaux sur l'ouvrage,
- l'intention de la commune de Sainte-Rose visant à confier à la Région Réunion, outre la maîtrise d'ouvrage déléguée pour la réalisation des études, celle des travaux, en particulier pour les travaux de confortement de l'ouvrage à réaliser dès 2020, dans l'attente de la restauration complète,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la mise en place d'une autorisation de programme d'un montant de 400 000 € pour la poursuite des études et la réalisation des travaux préalables de sécurisation prioritaires du pont suspendu de la rivière de l'Est ;
- de donner un accord de principe sur une extension du mandat de maîtrise d'ouvrage confié par la commune de Sainte-Rose à la Région Réunion pour les études à la réalisation des travaux de sécurisation prioritaires dont les conditions restent à préciser dans un avenant à la convention en vigueur ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur, en particulier en ce qui concerne l'avenant à signer sur le mandat de maîtrise d'ouvrage ;

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0783****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEER / N°107268

REDEVANCES D'OCCUPATION DOMANIALE ET PRESTATIONS D'EXPLOITATION DE LA ROUTE PAR LA
COLLECTIVITÉ EN FAVEUR D'ORGANISMES EXTÉRIEURS

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0783
Rapport /DEER / N°107268

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

REDEVANCES D'OCCUPATION DOMANIALE ET PRESTATIONS D'EXPLOITATION DE LA ROUTE PAR LA COLLECTIVITÉ EN FAVEUR D'ORGANISMES EXTÉRIEURS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,

Vu le Code de la Voirie Routière,

Vu la loi n°82-213 du 02 mars 1982 relative aux Droits et Libertés des Communes, des Départements et des Régions, modifiée,

Vu la loi n°82-1171 du 31 décembre 1982 modifiée portant organisation des Régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion,

Vu la loi n°83-8 du 07 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Département, les Régions et l'État,

Vu la loi n°84-747 du 02 août 1984 modifiée relative aux compétences des Régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion,

Vu la loi n°2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer,

Vu la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu la loi NOTRe n°2015-991 du 07 août 2015 relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République,

Vu le décret n°2002-409 du 26 mars 2002 portant modification du régime des redevances pour occupation du domaine public des communes et des départements par les ouvrages des réseaux de transport et de distribution d'électricité et modifiant le code général des collectivités territoriales,

Vu le décret n°2005-1676 du 27 décembre 2005 relatif aux redevances d'occupation du domaine public non routier, aux droits de passage sur le domaine public routier et aux servitudes sur les propriétés privées prévus par les articles L. 45-1, L. 47 et L. 48 du code des postes et des communications électroniques,

Vu le décret n°2009-1683 du 30 décembre 2009 relatif aux redevances dues aux communes, aux départements et aux régions en raison de l'occupation de leur domaine public par des ouvrages des services publics de distribution d'eau et d'assainissement,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2016_0314 en date du 05 juillet 2016 portant ~~approbation du règlement de voirie~~
de la Région Réunion,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le rapport N° DEER / 107268 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission conjointe Grands Chantiers Transports Déplacements et Affaires Générales et Financières du 22 octobre 2019,

Considérant,

- la compétence de la Région Réunion en sa qualité de gestionnaire du réseau routier national,
- la compétence de la Région Réunion dans la gestion patrimoniale des établissements relevant des services publics de transport, culturels, d'éducation, d'enseignement et de formation professionnelle,
- la nécessité de réviser les conditions financières des occupations des domaines public et privé au regard de la durée d'occupation, de la valeur locative de l'emplacement occupé et des avantages matériels, économiques, juridiques et opérationnels qu'en tire le permissionnaire,
- la nécessité d'instaurer des montants de redevance d'occupation domaniale variables pour permettre, le cas échéant, la sélection d'un acteur économique parmi les manifestations d'intérêts exprimées pour un même emplacement,
- la nécessité d'assurer avec transparence et rigueur les interventions pour l'exploitation de la route, réalisées en régie par les agents de la collectivité, pour le compte d'organismes extérieurs,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'abroger la délibération de la Commission Permanente n° DEER/20150309 du 02 juin 2015 ;
- d'approuver l'application des modalités de mise en œuvre et de calcul des redevances au titre de l'occupation des domaines public et privé dès la signature de l'acte, dont le détail est spécifié dans le tableau annexé à la présente délibération ;
- d'approuver l'application des modalités de calcul des prestations d'exploitation de la route réalisées en régie par les agents de la collectivité au bénéfice d'organismes extérieurs dès la signature de l'acte, dont le détail est spécifié dans le tableau annexé à la présente délibération ;
- de procéder à une nouvelle évaluation de ces nouvelles dispositions au terme de la première année de mise en œuvre ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

Délibération de la commission permanente du ...

Rapport DEER-DPI / 2019_107268

Tableau des redevances d'occupation domaniale annexé à la délibération

Prescriptions générales

- Les redevances d'occupation domaniale sont applicables sur le domaine public (notamment sur le domaine public routier, soumis à une réglementation spécifique) et sur le domaine privé de la Collectivité ;
- pour le calcul des redevances des occupations à vocation économique, le montant des **redevances est variable** sur la base du **montant minimum** fixé dans le tableau. L'acteur économique sollicitant une autorisation pourra proposer un montant égal ou supérieur au barème défini dans le tableau, dans les conditions définies dans chaque procédure d'appel à manifestation d'intérêt ou d'appel à projet publiés par la collectivité ;
- dans le cas de l'application de plusieurs montants minimaux de redevance pour un même titre d'occupation du domaine public, il ne sera fait application que d'**un seul montant minimal** pris sur le **montant le plus élevé** applicable ;
- dans le cas d'un calcul d'une surface (en m²) ou d'une longueur (en m), le chiffre pris en compte sera systématiquement arrondi à l'unité supérieure ;
- dans le cas de la prise en compte du trafic routier pour la définition du barème de redevance applicable : le trafic moyen journalier annuel (TMJA) est fourni par la direction régionale des routes sur la base du dernier chiffre connu (année N-1 dans le cas général), pour la section courante de route nationale concernée par l'installation (*nota : cumul des trafics des deux sens de circulation*), ou à défaut le chiffre le plus proche ;
- il est défini 4 classes de trafics routiers pour la pondération des redevances d'occupation domaniale :
 - Classe **T4** : **trafic faible à modéré** dont le TMJA inférieur à 15 000 vh/j ;
 - Classe **T3** : **trafic modéré** dont le TMJA est supérieur ou égal à 15 000 vh/j et inférieur à 30 000 vh/j ;
 - Classe **T2** : **trafic important** dont le TMJA est supérieur ou égal à 30 000 vh/j et inférieur à 65 000 vh/j ;
 - Classe **T1** : **trafic très important** dont le TMJA est supérieur ou égal à 65 000 vh/j ;
- en cas d'absence de données de trafic sur la voirie devant laquelle une installation à caractère économique est autorisée, ou dans le cas d'un domaine public ou privé n'intéressant pas les routes nationales, il serait fait application par défaut de la redevance applicable à la classe **T3** ;
- sauf exceptions identifiées, le montant du barème des redevances évolue au 1^{er} janvier de chaque année sur la base de la valeur de l'index qui lui est applicable ; le montant de l'actualisation, calculé selon les modalités précisées dans chaque catégorie, sera ajouté au montant de la redevance à l'émission du titre de recette par le payeur régional ;
- en application de l'article L.2125-4 du CG3P, la redevance est payable d'avance et annuellement. Sauf dispositions particulières prévues par la réglementation, les titres de recette sont émis la première fois après notification du titre d'occupation au prorata jusqu'au 31 décembre de l'année en cours, puis au début de chaque année civile pour les périodes suivantes (premier trimestre) ;
- pour les redevances dont le montant annuel est inférieur à 15 €, le titre de recette sera émis par avance pour la totalité de la période autorisée sans excéder 5 ans ; les titres de recettes peuvent

éventuellement regrouper plusieurs redevances d'occupation domaniale pour un même titulaire ;

- conformément à l'article L.2125-6 du CG3P, en cas de retrait du titre d'occupation avant le terme prévu, pour un motif autre que l'inexécution de ses clauses et conditions, la partie de la redevance versée d'avance et correspondant à la période restant à courir est restituée au titulaire ;
- eu égard à l'impossibilité juridique d'inscrire la mise à disposition d'une partie d'un domaine public routier « DPR » (*occupation précaire et révocable, sans droit réel sur le DPR*) dans un bail ou contrat de droit privé (*d'une durée habituelle de 3, 6 ou 9 ans*), les bénéficiaires des titres d'occupation du DPR ne peuvent pas transférer le bénéfice de l'utilisation ou de l'exploitation de tout ou partie de ce domaine à des tiers non identifiés ;
- dans le cas d'une occupation sans droit ni titre du domaine public, la Collectivité pourra procéder à la régularisation de l'occupation par la délivrance d'un titre d'occupation moyennant le paiement d'une indemnité pour la période régularisée (dans la limite de 4 ans) et la fixation d'une redevance pour la période à venir jusqu'au terme fixé ;
- le montant de l'indemnité pour occupation sans droit ni titre est défini égal au montant de la redevance que la Collectivité aurait dû percevoir pour la période considérée si l'installation avait été régulièrement autorisée ;
- en application du chapitre VI du titre Ier du Code de la Voirie Routière, la régularisation d'une occupation sans droit ni titre n'exonère pas le contrevenant du paiement d'une amende forfaitaire pour infraction à la conservation du domaine public routier, le cas échéant ;

Catégorie « A »

Occupation domaniale des réseaux d'eaux potables, eaux lourdes, eaux pluviales et assainissement

Toute canalisation de distribution d'eau et d'assainissement est soumise à l'application de l'article R.4331-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (décret n°2009-1683 du 30 décembre 2009). Sont également soumis à redevance les autres ouvrages bâtis non-linéaires, hormis les regards des réseaux d'assainissement.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « A » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est pas soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562, sauf dans le cas où le domaine public serait insuffisant pour satisfaire toutes les demandes. A l'exception de « A5 », les barèmes des redevances de la catégorie « A » sont **annuels**.

Les autres réseaux d'eau, autre que potable et assainissement des eaux usées domestiques, sont également soumis à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P).

Par simplification, ces eaux impropres à la consommation humaine sont désignées sous le vocable « eau lourde ». Sont notamment concernés par les catégories « A3 » et « A4 » : les eaux glacées, les eaux chaudes, les eaux d'irrigation et les eaux pluviales canalisées privatives. Les ouvrages de collecte et d'évacuation des eaux pluviales issues de voirie publique ne sont pas soumis à redevance.

Les redevances de la catégorie A sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants du barème des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, mesuré au cours des douze mois précédant la publication de l'index connu au 1er janvier.

A	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITE	BAREME FIXE	INDEX ACTU.
A1	Canalisation d'eau potable ou assainissement eaux usées	Redevance linéaire par canalisation. Les ouvrages de visite sont inclus dans le linéaire	km/an	30 € sans mini sans maxi	ING valeur 789,5 au 01/01/10
A2	Ouvrages bâtis non linéaires des systèmes de distribution ou d'évacuation	Redevance au m ² indivisible de l'emprise au sol des ouvrages bâtis, hormis les regards. Les ouvrages bâtis souterrain sont calculés sur l'emprise projetée au sol de leur génie-civil.	m ² /an	2 € sans mini sans maxi	ING valeur 789,5 au 01/01/10
A3	Canalisation « eau lourde » (autre que potable et eaux usées)	Redevance surfacique des canalisations au m ² de leur emprise projetée au sol. Les ouvrages de visite sont inclus dans le linéaire	m ² /an	3 € mini 50 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
A4	Ouvrages bâtis non linéaires des systèmes de distribution ou d'évacuation « eau lourde »	Redevance au m ² indivisible de l'emprise au sol des ouvrages bâtis, hormis les regards. Les ouvrages bâtis souterrain sont calculés sur l'emprise projetée au sol de leur génie-civil.	m ² /an	20 € mini 50 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
A5	Raccordement des eaux pluviales privées au réseau public souterrain d'évacuation	Redevance unique proportionnelle au diamètre de la canalisation à son raccordement. Payable une fois à la notification, non applicable aux renouvellements. Exonération pour le raccordement d'une habitation de moins de 170m ² de surface de plancher.	mm	0,50 € mini 50 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

Catégorie « B »

Occupation domaniale des réseaux d'énergie électrique

En application du CGCT notamment les articles R.3333-4 à R.3333-8 (décret n°2002-409 du 26 mars 2002), la Collectivité territoriale se prononce sur le montant de la redevance pour les installations de transport et de distribution d'énergie électrique sur le domaine public routier dont elle a la gestion.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « B » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est pas soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562, sauf dans le cas où le domaine public serait insuffisant pour satisfaire toutes les demandes. Les barèmes des redevances de la catégorie « B » sont **annuels**.

Les réseaux privés d'électricité sont également soumis à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). Les raccordements privés après le compteur électrique du réseau public empruntant le domaine public sur un linéaire significatif, par voie aérienne ou souterraine, sont également concernés. Ainsi le propriétaire du réseau privé est exonéré de redevance si son raccordement est inférieur à 15 mètres sur le domaine public.

Ces nouvelles dispositions ne s'appliquent pas aux réseaux privés antérieurs au 01/01/2019. La redevance

B2 est applicable aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants du barème des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, mesuré au cours des douze mois précédant la publication de l'index connu au 1er janvier.

B	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME FIXE	INDEX ACTU.
B1	Réseaux publics de transport et de distribution d'énergie électrique	Redevance annuelle PR = (0,0457 x P + 15 245) € « P » représente la somme des populations sans double compte des communes du Département telles qu'elles résultent du dernier recensement publié par l'INSEE.			ING valeur 679,1 au 01/07/02
B2	Réseaux privés de transport et de distribution d'énergie électrique	Redevance unique forfaitaire par installation privée. Payable une fois à la notification, non applicable aux renouvellements. Exonération pour les réseaux privés dont l'installation sur le DPR est inférieure à 15m	forfait	5 000 € forfaitaire	ING valeur 115,3 au 01/01/19

Catégorie « D »

Occupation domaniale des réseaux de communications électroniques

Les montants de redevance d'occupation du domaine public dans le secteur des communications électroniques sont encadrés par les article R.20-51 et R.20-52 du Code des Postes et Communications Électroniques (CPCE), décret n°2005-1676 du 27 décembre 2005.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « D » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est pas soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562, sauf dans le cas où le domaine public serait insuffisant pour satisfaire toutes les demandes. Les barèmes des redevances de la catégorie « D » sont **annuels**.

On entend par artère :

- dans le cas d'une utilisation du sol ou du sous-sol, un fourreau contenant ou non des câbles, ou un câble en pleine terre ;
- dans les autres cas, l'ensemble des câbles tirés entre deux supports.

Les redevances de la catégorie D sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants du barème des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année, par application de la moyenne des quatre dernières valeurs trimestrielles de l'index général relatif aux travaux publics (TP01).

D	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME FIXE	INDEX ACTU.
D1	Utilisation du sol ou du sous-sol du DPR pour une artère de communications électroniques	Redevance linéaire par artère (utilisée ou non). Applicable aux réseaux souterrains ou posés au sol . Sur le DPR des routes nationales.	km/an	30 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 522,375 au 01/01/06

D2	Utilisation du DPR dans les autres cas de réseaux linéaires de communications électroniques	Redevance linéaire par artère. Applicable aux réseaux aériens . Sur le DPR des routes nationales.	km/an	40 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 522,375 au 01/01/06
D3	Installations techniques autres que radioélectriques sur le DPR	Redevance au m ² indivisible de l'emprise au sol des ouvrages bâtis, hormis les regards. Les ouvrages bâtis souterrain sont calculés sur l'emprise projetée au sol de leur génie-civil.	m ² /an	20 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 522,375 au 01/01/06
D4	Utilisation du domaine public <u>non routier</u> pour des réseaux de communications électroniques	Redevance linéaire par artère (utilisée ou non) ou par ensemble de câbles tirés entre deux supports. Sur le domaine public non routier de la Collectivité	km/an	1 000 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 522,375 au 01/01/06
D5	Installations techniques autres que radioélectriques sur le domaine public <u>non routier</u>	Redevance au m ² indivisible de l'emprise au sol des ouvrages bâtis, hormis les regards. Les ouvrages bâtis souterrain sont calculés sur l'emprise projetée au sol de leur génie-civil. Sur le domaine public non routier de la Collectivité	m ² /an	650 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 522,375 au 01/01/06
D6	Location de fourreau souterrain de communications électroniques	Redevance annuelle au mètre linéaire de fourreau appartenant à la Région, quel qu'en soit le diamètre.	m/an	2,69 € sans mini sans maxi	TP 01 valeur 574,975 au 01/01/08

Catégorie « E »

Occupation domaniale des réseaux radioélectriques

Les montants de redevance d'occupation du domaine public pour les installations radioélectriques sont encadrés par l'article R.20-51 du Code des Postes et Communications Électroniques (CPCE), modifié par décret n°2005-1676 du 27 décembre 2005. Il dispose que le montant des redevances tient compte de la durée de l'occupation, de la valeur locative de l'emplacement occupé et des avantages matériels, économiques, juridiques et opérationnels qu'en tire le permissionnaire.

Dans le cas général, il est considéré que la **valeur locative** du DPR est proportionnel au trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la section courante de la route nationale au droit de laquelle l'installation est autorisée. La Collectivité s'est ainsi dotée d'une répartition des sections de routes nationales en quatre classes de trafics (*cf. paragraphe sur les précisions générales*).

Dans le cas particulier des infrastructures exceptionnelles, tant au titre des investissements consentis pour leur réalisation et que par les dépenses qui ont été réalisées pour l'accueil des installations radioélectriques dans leurs ouvrages (réservations dans le génie-civil, locaux techniques mis à disposition, fourreaux, câblage et/ou alimentation en électricité des sites, le cas échéant), la **valeur locative** sur ces ouvrages exceptionnels est alors basée sur une valeur forfaitaire qui prend en compte tous les avantages accordés. C'est le cas notamment de la « Route des Tamarins » RN1 entre les PR 24+000 et 53+000 et de la « Nouvelle Route du Littoral » RN1 entre les PR 1+000 et 14+000.

Dans le cas où le domaine public ne serait pas suffisant pour répondre à toutes les demandes d'installations radioélectriques sur les sites identifiés (*ce qui est d'ores-et-déjà le cas pour la Nouvelle Route du Littoral*), la Collectivité conditionnera l'octroi des titres d'occupation de son domaine public à un ou plusieurs acteurs économiques à la mise en œuvre d'une **convention de mutualisation** pour accueillir toutes les installations ayant fait l'objet d'une manifestation d'intérêt sur ces sites.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « E » sont **variables** (*les montants indiqués constituent donc des bases minimales*) ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public est soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562. Les barèmes des redevances de la catégorie « E » sont **annuels**.

Les redevances de la catégorie E sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants du barème des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année, par application de la moyenne des quatre dernières valeurs trimestrielles de l'index général relatif aux travaux publics (TP01).

E	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME VARIABLE	INDEX ACTU.
E1	Installation radioélectrique sur le DPR d'une route nationale à trafic faible à modéré Classes T3 ou T4	Redevance forfaitaire annuelle par tranche de 25m ² par installation. Toute tranche entamée est due en totalité.	Forfait 25m ² /an	Variable basée sur 5 000 € forfaitaire	TP 01 base 102,8 au 01/01/15
E2	Installation radioélectrique sur le DPR d'une route nationale à trafic important Classe T2 ou, <u>par défaut</u> , dans les autres cas du domaine public ou privé non listés dans cette catégorie	Redevance forfaitaire annuelle par tranche de 25m ² par installation. Toute tranche entamée est due en totalité.	Forfait 25m ² /an	Variable basée sur 10 000 € forfaitaire	TP 01 base 102,8 au 01/01/15
E3	Installation radioélectrique sur le DPR d'une route nationale à trafic très important Classe T1	Redevance forfaitaire annuelle par tranche de 25m ² par installation. Toute tranche entamée est due en totalité.	Forfait 25m ² /an	Variable basée sur 15 000 € forfaitaire	TP 01 base 102,8 au 01/01/15
E4	Installation radioélectrique sur le DPR de la RN1 Route des Tamarins entre PR 24 et 53	Redevance forfaitaire annuelle par tranche de 25m ² par installation. Toute tranche entamée est due en totalité.	Forfait 25m ² /an	Variable basée sur 15 000 € forfaitaire	TP 01 base 102,8 au 01/01/15
E5	Installation radioélectrique sur le DPR de la RN1 Nouvelle Route du Littoral entre PR 1 et 14	Redevance forfaitaire annuelle pour un site (<i>mât sur une pile</i>). Y compris l'utilisation des locaux techniques et réservations dans le viaduc et la digue.	Forfait Site/an	Variable basée sur 20 000 € forfaitaire	TP 01 base 102,8 au 01/01/15

Catégorie « S »

Occupation domaniale privative non commerciale

L'utilisation privative non commerciale du domaine public est également soumise à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). La redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation. Cependant, s'agissant d'une occupation non commerciale, il est considéré d'une manière générale que les avantages procurés sont limités avec des redevances différenciées des occupations commerciales.

De nombreux cas d'occupations irrégulières anciennes du domaine public routier existent, héritage du transfert de compétence État/Région. Cette catégorie d'occupation doit également permettre de procéder à la régularisation de ces situations dans l'attente d'une décision définitive sur le devenir de ces empiètements (libération du DPR ou déclassement dans le domaine privé en vue d'une cession). Ainsi, il est proposé de définir des redevances forfaitaires couvrant la majorité des occupations privatives par empiètement de dimensions raisonnables (jusqu'à 100m²).

Afin de limiter les possibilités de détournement de procédure, l'attribution d'un titre d'occupation à un acteur économique (entreprise ou société enregistrée au RCS, association, syndic, copropriété, etc...) ne peut pas faire référence à cette catégorie de redevance. Par ailleurs, il est également strictement interdit aux bénéficiaires (personnes physiques) d'y exercer une quelconque activité économique.

La privatisation d'une partie du domaine public routier pour du stationnement au bénéfice exclusif du riverain de la route nationale (*par des dispositifs physiques, des écriteaux ou des panneaux*) est interdit en dehors des espaces extérieurs clôturés, dans les conditions prévues dans les barèmes ci-dessous. Pour mémoire, la privation du stationnement des activités économiques sur le domaine public est réglementée dans la catégorie « V ». L'occupation du domaine public par les **bailleurs privés ou sociaux** est réglementée dans la catégorie « V » du fait que le titre d'occupation sera émis au bénéfice d'une société enregistrée au registre du commerce et des sociétés ou d'une association enregistrée au registre national des associations.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « S » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est pas soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562. Les barèmes des redevances de la catégorie « S » sont **annuels**.

Les redevances de la catégorie S sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, par application de la formule suivante :

$$R(n) = R_0 \times \text{ING}(n)/\text{ING}(0)$$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R₀ = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ING(n) = valeur de l'index ING prise au mois de septembre de l'année n-1
- ING(0) = valeur de l'index ING de septembre 2018

S	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME FIXE	INDEX ACTU.
S1	Occupation privative non commerciale d'une surface non bâtie jusqu'à 100m²	Redevance forfaitaire annuelle indivisible jusqu'à 100m². Notamment jardin, cour, espaces extérieurs des habitations etc... L'emprise au sol des éventuelles constructions est à déduire	Forfait/an	100 € forfaitaire	ING valeur 115,3 au 01/01/19

S2	Occupation privative non commerciale d'une surface non bâtie au-delà de 100m ² – par tranche de 100m ² supplémentaire	Redevance forfaitaire annuelle par tranche indivisible de 100m ² , au-delà du forfait initial. Toute tranche commencée est due en totalité. Mêmes prescriptions que pour « S1 »	Forfait/ 100m ² /an	50 € forfaitaire par tranche de 100m ²	ING valeur 115,3 au 01/01/19
S3	Plus-value pour édification d'une clôture périmétrique sur le domaine public	Redevance forfaitaire annuelle indivisible calculée par tranche de 100m ² clôturés (plus-value)	Forfait/ 100m ² /an	10 € forfaitaire par tranche de 100m ²	ING valeur 115,3 au 01/01/19
S4	Construction privative non commerciale avec création d'une surface de plancher sur le DPR	Redevance annuelle au m ² indivisible de surface de plancher, à multiplier par le nombre de niveaux concernés. Les surplombs ou saillies tels que les balcons sont également concernés, de même que les constructions souterraines. Les ornements architecturaux ou débords de toiture sont exonérés de redevance. Les publicités, enseignes et pré-enseignes sont interdites.	m ² /an	40 € mini 100 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

Catégorie « C »

Occupation temporaire pour chantier de travaux publics, bâtiment ou immobilier

L'utilisation temporaire du domaine public ou privé pour l'exécution des chantiers de travaux publics, de bâtiment, ou immobilier d'une manière générale est également soumise à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). La redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

En dehors de l'exécution de travaux sur des ouvrages inclus dans le domaine public (*sous réserve de l'accord technique préalable du gestionnaire de ce domaine public*), les **installations de chantier**, quelle que soit leur nature, sont soumises à autorisation d'occupation avec redevance. La mise à disposition des emprises du domaine public dans laquelle sont exécutés les travaux de voirie ou de réseaux n'est pas soumise à redevance.

Les dispositifs d'information, de communication ou de promotion d'une opération immobilière riveraine du domaine public doivent normalement se situer en dehors de l'emprise du domaine public (y compris pour les mentions légales prévues au Code de l'Urbanisme). Dans le cas contraire, une redevance d'occupation domaniale sera appliquée à ces panneaux.

La redevance est due par les entreprises titulaires ou mandataires d'un groupement avec la Région Réunion dès lors que ce contrat ne prévoit pas explicitement la mise à disposition du domaine public à titre gratuit pour l'accueil des installations de chantier.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « C » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est pas soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562. Par exception aux autres catégories, eu égard à la durée habituelle des chantiers, les barèmes des redevances d'occupation domaniale de la catégorie « C » sont **mensuels**.

Les redevances de la catégorie C sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, par application de la formule suivante : $R(n) = R_0 \times \text{ING}(n)/\text{ING}(o)$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R₀ = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ING(n) = valeur de l'index ING prise au mois de septembre de l'année n-1
- ING(o) = valeur de l'index ING de septembre 2018

C	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME FIXE	INDEX ACTU.
C1	Occupation temporaire d'une surface non bâtie dans les installations de chantier	Redevance mensuelle au m ² de surface utilisée pour les installations de chantier. Les redevances sont calculées par mois indivisibles. Sont concernées les surfaces à usage d'exploitation, de stockage d'engins ou de matériaux, de parking des personnels ou visiteurs du chantier. L'emprise au sol des surfaces de plancher des éventuelles constructions est à déduire.	m ² /mois	1 € mini 100 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
C2	Occupation temporaire d'une surface bâtie dans les installations de chantier	Redevance mensuelle au m ² de surface de plancher des constructions temporaires pour les installations de chantier. Les redevances sont calculées par mois indivisibles. Sont concernées : les bureaux de chantier, les locaux techniques, les vestiaires, les sanitaires et les conteneurs fermés de stockage de matériels ou matériaux.	m ² /mois	5 € sans mini sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
C3	Occupation temporaire d'un clôture ou palissade de chantier périmétrique	Redevance mensuelle forfaitaire additionnelle pour l'édification d'une clôture ou d'une palissade de chantier sur le domaine public.	forfait/ mois	100 € forfaitaire	ING valeur 115,3 au 01/01/19
C4	Occupation temporaire pour l'accueil de dispositifs d'information, de promotion ou de publicité , dans le cadre du chantier	Redevance mensuelle au m ² de surface affichée par face le cas échéant. Sont concernés s'ils sont installés sur le domaine public : les panneaux légaux d'information du chantier, les dispositifs publicitaires pour la promotion ou la publicité de l'opération faisant l'objet du	m ² /mois	20 € mini 200 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

chantier, les dispositifs faisant la promotion ou la publicité d'un acteur du chantier, d'une entreprise.

Catégorie « X »

Occupation temporaire de type événementiel

L'utilisation temporaire du domaine public ou privé pour des manifestations événementielles à caractère festif, ludique, culturel ou commercial est également soumise à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). La redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

S'agissant d'occupations à caractère économique regroupées sur une même manifestation événementielle et non des activités économiques individuelles ou ponctuelles, il est considéré d'une manière générale que les avantages procurés sont **limités dans le temps** avec des redevances différenciées des occupations commerciales.

Les manifestations événementielles sont concernées dès lors que l'organisation mise en place répond à au moins l'un des critères suivants :

- perception par l'organisateur d'un droit d'entrée ;
- perception par l'organisateur d'un droit d'installation pour les exposants ou manifestants ;
- vente de produits ou services par l'organisateur, les exposants ou manifestants.

Afin d'organiser au mieux la promotion des événements festifs, ludiques, culturels, sportifs ou commerciaux, l'installation des dispositifs publicitaires est soumise à autorisation avec paiement d'une redevance par commune concernée, proportionnellement à la durée d'affichage. Il est rappelé qu'en application du Code de l'Environnement, l'affichage n'est autorisable qu'en agglomération.

La privatisation d'une partie du domaine public routier pour du stationnement au bénéfice exclusif de l'organisateur (*par des dispositifs physiques, des écriteaux ou des panneaux*) n'est autorisée que dans le périmètre des espaces autorisées, dans les conditions prévues dans les barèmes ci-dessous. Le stationnement des visiteurs de la manifestation doit se faire sur les parkings publics disponibles ou sur du foncier à la charge de l'organisateur.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « X » sont **fixes** ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public n'est a priori soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562, sauf dans le cas où le domaine public serait insuffisant pour satisfaire toutes les demandes. Par exception aux autres catégories, eu égard au caractère temporaire et exceptionnel des manifestations événementielles, les barèmes des redevances d'occupation domaniale de la catégorie « X » sont **journaliers**.

Les redevances de la catégorie X sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, par application de la formule suivante :

$$R(n) = R_0 \times \text{ING}(n)/\text{ING}(o)$$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R₀ = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ING(n) = valeur de l'index ING prise au mois de septembre de l'année n-1
- ING(o) = valeur de l'index ING de septembre 2018 (X1 à X4) ou septembre 2014 (X5 à X7)

X	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITE	BAREME FIXE	INDEX ACTU.
X1	Occupation temporaire d'une surface bâtie ou non bâtie pour une activité économique installée dans une manifestation ou un événement à caractère ludique, festif, culturel, sportif ou commercial	Redevance journalière au m ² de l'emprise utilisée par les activités économiques installées dans une manifestation ou un événement ouvert au public, avec ou sans création de surface de plancher. Les redevances sont calculées par jour indivisible. Manifestations ou événements susceptibles d'être concernés : brocantes, fêtes foraines, fêtes commerciales, zone de loisirs, ainsi que les manifestations culturelles ou sportives incluant la vente de produits ou services sur le domaine. <i>Cette redevance ne s'applique pas aux activités autorisées par le Maire, par permis de stationnement, en agglomération.</i>	m ² /jour	0,50 € mini 100 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
X2	Occupation temporaire de la surface globale soumise à la perception d'un droit d'entrée payant d'une manifestation ou un événement à caractère ludique, festif, culturel, sportif ou commercial	Redevance journalière au m ² de l'emprise totale occupée par une manifestation ou un événement soumis à un droit d'entrée payant. Les redevances sont calculées par jour indivisible. Manifestations ou événements susceptibles d'être concernés : cirques, zone de loisirs payantes, manifestations culturelles, sportives, fêtes foraines ou commerciales avec droit d'entrée payant.	m ² /jour	0,10 € mini 100 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
X3	Occupation temporaire pour l'implantation de dispositifs de publicité ou de promotion d'une manifestation ou un événement à caractère ludique, festif, culturel ou commercial	Redevance journalière par commune concernée par l'installation des dispositifs, sur un nombre maximal de 50 dispositifs par commune, en fonction des caractéristiques du domaine public disponible selon la réglementation sur la publicité extérieure.	forfait/ commune /jour	5 € forfaitaire par commune	ING valeur 115,3 au 01/01/19
X4	Occupation temporaire pour l'organisation de brocantes ou vide-greniers	Redevance journalière indivisible pour la mise à disposition d'un site du domaine public ou privé de la collectivité pour l'organisation d'une brocante ou d'un vide-grenier par une association déclarée.	forfait/jour	200 €	ING valeur 115,3 au 01/01/19

X5	Occupation temporaire pour la réalisation de prises de vue, photographies, tournages cinématographiques ou publicitaires en période diurne ou nocturne, tous les jours y compris les jours fériés, <u>sans</u> restriction de circulation	Redevance forfaitaire indivisible sur la période diurne (de 6h00 à 18h00) ou nocturne (de 18h00 à 6h00), pour une intervention sur le domaine public en dehors des zones ouvertes habituellement à la circulation. Cette redevance s'applique notamment aux parties du DPR ne nécessitant pas la prise d'un arrêté de circulation spécifique, notamment les délaissés de voirie habituellement fermés à la circulation.	forfait/jour ou forfait/nuit	500 € forfaitaire	ING base 107,5 au 01/01/15
X6	Occupation temporaire pour la réalisation de prises de vue, photographies, tournages cinématographiques ou publicitaires en jour ouvrable période diurne <u>avec</u> restriction de circulation	Redevance forfaitaire indivisible sur la période diurne (de 6h00 à 18h00), en jour ouvrable (du lundi au samedi hors jours fériés) pour une intervention sur le domaine public nécessitant la prise d'un arrêté de circulation spécifique. La plus-value est motivée par la surveillance de la signalisation et du balisage par le personnel de la direction régionale des routes.	forfait/jour	1 000 € forfaitaire	ING base 107,5 au 01/01/15
X7	Occupation temporaire pour la réalisation de prises de vue, photographies, tournages cinématographiques ou publicitaires en période nocturne tous les jours et en période diurne les dimanches et jours fériés, <u>avec</u> restriction de circulation	Redevance forfaitaire indivisible sur la période diurne des dimanches et jours fériés (de 6h00 à 18h00 avant ou après le jour chômé), et sur la période nocturne (18h00 à 6h00) tous les jours, pour une intervention sur le domaine public nécessitant la prise d'un arrêté de circulation spécifique. La plus-value est motivée par la surveillance de la signalisation et du balisage par le personnel de la direction régionale des routes en indemnités majorées.	forfait/jour ou forfait/nuit	1 500 € forfaitaire	ING base 107,5 au 01/01/15

Catégorie « V »

Occupation temporaire ou prolongée à usage économique ou commercial

L'utilisation temporaire ou prolongée du domaine public pour l'accueil d'activités économiques est également soumis à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). La redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

Toutes les redevances de cette catégorie ne peuvent être utilisées que dans les titres délivrés au bénéfice des **acteurs économiques** enregistrés au registre du commerce et des sociétés (RCS) ou des

associations enregistrées au registre national des associations (RNA). Cependant, l'occupation du domaine public par des associations reconnues d'utilité publique est exonérée de redevance (titre d'occupation sans redevance).

L'occupation est dite « temporaire » lorsqu'elle est soumise à permis de stationnement sur le domaine public routier (délivrée par la Région hors agglomération). L'occupation est dite « prolongée » lorsqu'elle est soumise à autorisation ou convention d'occupation temporaire du domaine public routier.

S'agissant d'occupations à caractère économique, il est considéré d'une manière générale que la **valeur locative** du DPR du réseau routier national est proportionnel au trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la section courante de la route nationale au droit de laquelle l'installation est autorisée. La Collectivité s'est ainsi dotée d'une répartition des sections de routes nationales en quatre classes de trafics (*cf. paragraphe sur les précisions générales, au début du chapitre 2*). En cas d'impossibilité de déterminer le trafic routier à prendre en considération, il sera fait application, par défaut, de la classe T3.

La privatisation d'une partie du domaine public routier pour du stationnement au bénéfice exclusif d'une activité économique ou d'un bailleur (pour des logements), riverains de la route nationale (*par des dispositifs physiques, des écriteaux ou des panneaux*) est soumis à autorisation avec redevance. Pour assurer l'ordre public et limiter les incivilités, la privatisation des stationnements est préférable dans des espaces clôturés avec contrôle d'accès.

L'occupation du domaine public ou privé par les **bailleurs privés ou sociaux** est réglementée dans cette catégorie du fait que le titre d'occupation sera émis au bénéfice d'une société enregistrée au registre du commerce et des sociétés.

Les occupations avec création de surface de plancher (du fait que l'installation n'est plus mobile), ne sont pas autorisables par permis de stationnement. Elles relèvent exclusivement des autorisations ou conventions d'occupation temporaire.

Les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « V » sont **variables** (*les montants indiqués constituent donc des bases minimales*) ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public est soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562. Les barèmes de la catégorie « V » sont **annuels**.

Les redevances de la catégorie V sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, par application de la formule suivante :

$$R(n) = R_0 \times \text{ING}(n)/\text{ING}(0)$$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R₀ = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ING(n) = valeur de l'index ING prise au mois de septembre de l'année n-1
- ING(0) = valeur de l'index ING de septembre 2018

V	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITÉ	BARÈME VARIABLE	INDEX ACTU.
V1	Occupation d'une surface avec création de plancher pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T4 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface de plancher des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic faible à modéré, classe T4. Le cas échéant, la redevance est calculée par mois indivisible (1/12e) ; tout mois commencé est du en totalité.	m ² /an	Variable basée sur 30 € mini 300 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

		<p>Sont concernés les constructions générant des surfaces de plancher (ancrés ou posé au sol), y compris les espaces de circulation et ouvrages d'accès aux différents niveaux.</p> <p>Les espaces couverts par des chapiteaux, tonnelles, parasols et stores ne sont pas concernés.</p> <p><i>Cette redevance ne s'applique pas aux permis de stationnement.</i></p>			
V2	<p>Occupation d'une surface avec création de plancher pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T3 » ou, <u>par défaut</u>, dans les autres cas du domaine public ou privé non listés dans cette catégorie</p>	<p>Redevance annuelle au m² indivisible de la surface de plancher des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic modéré, classe T3.</p> <p>Conditions d'application : idem « V1 »</p> <p><i>Cette redevance ne s'applique pas aux permis de stationnement.</i></p>	m ² /an	<p>Variable basée sur 40 €</p> <p>mini 400 € sans maxi</p>	<p>ING</p> <p>valeur 115,3 au 01/01/19</p>
V3	<p>Occupation d'une surface avec création de plancher pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T1 » ou « T2 »</p>	<p>Redevance annuelle au m² indivisible de la surface de plancher des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic important, classes T1 ou T2.</p> <p>Conditions d'application : idem « V1 »</p> <p><i>Cette redevance ne s'applique pas aux permis de stationnement.</i></p>	m ² /an	<p>Variable basée sur 50 €</p> <p>mini 500 € sans maxi</p>	<p>ING</p> <p>valeur 115,3 au 01/01/19</p>
V4	<p>Occupation d'une surface d'exposition commerciale pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T4 »</p>	<p>Redevance annuelle au m² indivisible de la surface d'exposition commerciale, sans création de plancher, des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic faible à modéré, classe T4.</p> <p>Le cas échéant, la redevance est calculée par mois indivisible (1/12e) ; tout mois commencé est du en totalité.</p> <p>Sont concernés les espaces ouverts ainsi que les espaces couverts par des chapiteaux, tonnelles, parasols et stores.</p> <p><i>Cette redevance ne s'applique pas aux activités autorisées par le Maire, par permis de stationnement, en agglomération.</i></p>	m ² /an	<p>Variable basée sur 10 €</p> <p>mini 100 € sans maxi</p>	<p>ING</p> <p>valeur 115,3 au 01/01/19</p>

V5	Occupation d'une surface d'exposition commerciale pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T3 » ou, par défaut, dans les autres cas du domaine public ou privé non listés dans cette catégorie	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'exposition commerciale, sans création de plancher, des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic modéré, classe T3. Conditions d'application : idem « V4 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux activités autorisées par le Maire, par permis de stationnement, en agglomération.</i>	m ² /an	Variable basée sur 15 € mini 150 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
V6	Occupation d'une surface d'exposition commerciale pour une activité économique installée sur le DPR d'une route nationale à trafic « T1 » ou « T2 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'exposition commerciale, sans création de plancher, des activités économiques installées sur le DPR d'une route à trafic important, classes T1 ou T2. Conditions d'application : idem « V4 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux activités autorisées par le Maire, par permis de stationnement, en agglomération.</i>	m ² /an	Variable basée sur 20 € mini 200 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
V7	Occupation d'un plateau d'apprentissage ou de pratique à la conduite d'un véhicule terrestre	Redevance annuelle forfaitaire indivisible pour la mise à disposition d'une surface sur le domaine public ou privé dédiée à l'apprentissage de la conduite par un centre de formation type auto-école. Forfait par bénéficiaire.	forfait/an	Variable basée sur 500 € sans mini sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
V8	Occupation d'une aire de stationnement réservée au bénéfice exclusif du titulaire sur le domaine public	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface dédiée au stationnement réservée au bénéfice exclusif du titulaire (par dispositif physique ou affichage). Comprend : les voies de circulation et les aménagements de voirie nécessaire au parking. Par défaut, 1 place de parking = 10m ²	m ² /an	Variable basée sur 8 € mini 80 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
V9	Occupation d'une clôture périmétrique , avec ou sans portail ou portillon de l'espace privatisé sur le domaine public	Redevance annuelle au mètre linéaire indivisible de la longueur de la clôture sur le domaine public, y compris d'éventuel ouvrage de soutènement, portail ou portillon réalisés par le	m/an	Variable basée sur 20 € sans mini sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

titulaire pour ses besoins.
Les garde-corps nécessaire à
la protection contre les chutes
peuvent être déduits.

Catégorie « P »

Occupation prolongée pour la publicité, les enseignes et pré-enseignes

L'utilisation temporaire ou prolongée du domaine public pour l'installation de dispositifs publicitaires (dans lesquels sont inclus les enseignes et pré-enseignes) est soumise à redevance, en application de l'article L.2125-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CG3P). La redevance tient compte des avantages de toute nature procurés au titulaire de l'autorisation.

Toutes les redevances de cette catégorie ne peuvent être utilisées que dans les titres délivrés au bénéfice des **acteurs économiques** enregistrés au registre du commerce et des sociétés (RCS) ou des **associations** enregistrées au registre national des associations (RNA). Cependant, l'occupation du domaine public par des associations reconnues d'utilité publique est exonérée de redevance (titre d'occupation sans redevance).

Pour les dispositifs publicitaires hors enseignes et pré-enseignes, il est considéré d'une manière générale que la **valeur locative** du DPR du réseau routier national est proportionnel au trafic moyen journalier annuel (TMJA) de la section courante de la route nationale au droit de laquelle l'installation est autorisée. La Collectivité s'est ainsi dotée d'une répartition des sections de routes nationales en quatre classes de trafics (*cf. paragraphe sur les précisions générales, au début du chapitre 2*).

L'ensemble des dispositifs publicitaires fait l'objet d'une réglementation spécifique dans le Code de l'Environnement. Préalablement à la délivrance d'un titre d'occupation du domaine public par la Région Réunion, le pétitionnaire devra fournir la copie de la déclaration de son installation publicitaire (cas général) ou la copie de l'autorisation délivrée par l'autorité de police de la publicité (cas particulier).

Le dispositif publicitaire est dit « dynamique » dès lors qu'il permet le changement du message publicitaire qui y est affiché ou projeté, avec la possibilité de proposer plusieurs publicités sur le même support (exemples non limitatifs : panneaux déroulants, à prisme, à affichage numérique...)

Les barèmes de la catégorie « V » sont **annuels**. A l'exception des redevances des enseignes et pré-enseignes : les redevances d'occupation domaniale de cette catégorie « V » sont **variables** (*les montants indiqués constituent donc des bases minimales*) ; la délivrance de titre d'occupation du domaine public est soumise aux procédures visées par l'Ordonnance n°2017-562.

Les redevances de la catégorie P sont applicables aux domaines public et privé de la Collectivité.

Les montants des redevances de cette catégorie évoluent au 1er janvier de chaque année proportionnellement à l'index "ingénierie" ou ING défini au journal officiel du 1er mars 1974, par application de la formule suivante :

$$R(n) = R_0 \times \text{ING}(n)/\text{ING}(0)$$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R₀ = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ING(n) = valeur de l'index ING prise au mois de septembre de l'année n-1
- ING(0) = valeur de l'index ING de septembre 2018

P	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITE	BAREME VARIABLE	INDEX ACTU.
P1	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « statique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T4 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « statique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic faible à modéré, classe T4. Le cas échéant, la redevance est calculée par mois indivisible (1/12e) ; tout mois commencé est du en totalité. Sont concernés les dispositifs publicitaires à affichage fixe, sur matériaux imprimés, fixés ou collés au support publicitaire. <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>	m ² /an	Variable basée sur 75 € mini 300 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
P2	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « statique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T3 » ou, par défaut, dans les autres cas du domaine public ou privé non listés dans cette catégorie	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « statique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic modéré, classe T3. Conditions d'application : idem « P1 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>	m ² /an	Variable basée sur 100 € mini 300 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
P3	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « statique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T1 » ou « T2 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « statique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic important, classes T1 ou T2. Conditions d'application : idem « P1 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>	m ² /an	Variable basée sur 150 € mini 300 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
P4	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « dynamique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T4 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « dynamique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic faible à modéré, classe T4. Le cas échéant, la redevance	m ² /an	Variable basée sur 250 € mini 1 000 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

		est calculée par mois indivisible (1/12e) ; tout mois commencé est du en totalité. Sont concernés les dispositifs publicitaires à affichage fixe, sur matériaux imprimés, fixés ou collés au support publicitaire. <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>			
P5	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « dynamique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T3 » ou, <u>par défaut</u> , dans les autres cas du domaine public ou privé non listés dans cette catégorie	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « dynamique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic modéré, classe T3. Conditions d'application : idem « P4 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>	m ² /an	Variable basée sur 400 € mini 1 000 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
P6	Occupation prolongée d'un dispositif publicitaire « dynamique » sur le DPR d'une route nationale à trafic « T1 » ou « T2 »	Redevance annuelle au m ² indivisible de la surface d'une publicité « dynamique » affichée sur un dispositif installé sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, par face, sur d'une route à trafic important, classes T1 ou T2. Conditions d'application : idem « P4 » <i>Cette redevance ne s'applique pas aux enseignes et pré-enseignes.</i>	m ² /an	Variable basée sur 600 € mini 1 000 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19
P7	Occupation prolongée d'un enseigne ou d'une pré-enseigne jusqu'à 2 m ²	Redevance forfaitaire initiale indivisible pour l'installation d'une enseigne ou d'une pré-enseigne sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, dans la limite de 2 m ² , toutes faces confondues. La surface prise en compte est la surface visible par les	forfait/an	Fixe à 50 € forfaitaire	ING valeur 115,3 au 01/01/19

		usagers dès lors qu'un message et/ou une image y sont imprimés.			
P8	Occupation prolongée d'un enseigne ou d'une pré-enseigne redevance additionnelle au-delà de 2 m²	Redevance additionnelle au m ² indivisible pour l'installation d'une enseigne ou d'une pré-enseigne sur le domaine public, en saillie ou surplomb de celui-ci, au-delà du forfait initial de 2 m ² , toutes faces confondues. Conditions d'application : idem « P7 » <i>Cette redevance s'additionne à la redevance « P7 »</i>	m ² /an	Fixe à 100 € mini 100 € sans maxi	ING valeur 115,3 au 01/01/19

Cas d'exonération de redevance d'occupation domaniale

En application de l'article L.2125-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, la liste exhaustive des occupations domaniales non soumises à redevance est la suivante :

- **Au titre de l'intérêt général :**
 - les distributeurs gratuits ;
 - les panneaux d'information et les plans des villes sans publicité ;
 - les horloges installées sur des mâts ;
 - les œuvres d'art ;
 - l'utilisation du domaine public pour la conservation directe du patrimoine ;
- **Au titre de l'exercice de missions de services publics :**
 - le mobilier urbain de la Poste (collecte ou distribution du courrier) ;
 - le mobilier urbain des collectivités territoriales sans dispositif publicitaire ;
 - les équipements des réseaux publics d'éclairage et de défense incendie ;
 - le mobilier de collecte et de tri des ordures ménagères ;
 - l'entretien des espaces verts pour le compte d'une collectivité territoriale ;
- **Au titre des travaux publics :**
 - l'exécution de travaux par un service public ;
- **Au titre des aisances de voirie :**
 - les rampes d'accès des personnes à mobilité réduite pour l'accès au rez-de-chaussée ;
 - les voies et ouvrages d'accès aux propriétés ou immeubles riverains ;
- **Au titre de la réglementation sur la publicité extérieure :**
 - les panneaux d'affichage libre installés par les collectivités territoriales ;
 - les panneaux d'affichage administratif.

FIN

Délibération de la commission permanente du ...

Rapport DEER-DPI / 2019_107268

Tableau des barèmes des prestations d'exploitation de la route annexé à la délibération

Prescriptions générales

- Ce barème ne concerne que les prestations d'exploitation de la route réalisées en régie par les agents de la Région Réunion, pour le compte d'organismes extérieurs à la Collectivité ;
- Les prestations sous-traitées au Syndicat Mixte Parc Routier Régional (SMRR) ou à des sociétés spécialisées font l'objet de devis et de facturation que la Région Réunion mettra à la charge des organismes bénéficiaires ;
- Les prestations d'exploitation sont différenciées par type de route (chaussées séparées ou chaussée unique (sens unique ou bidirectionnelle) et en fonction des heures pendant lesquelles elles sont réalisées (dans ou en dehors des heures normales du service). Elles incluent également l'utilisation du matériel et des véhicules spécifiques à l'exploitation de ces types de route.

Catégorie « Z »

Barème des prestations d'exploitation réalisées en régie par les agents de la Collectivité

Les barèmes des prestations de la catégorie « Z » sont **horaires**. Leur montant évolue au 1^{er} janvier de chaque année sur la base de la valeur de l'indice du coût horaire du travail révisé, défini au Journal Officiel (base 100 au 01/01/2008), selon la formule suivante : $R(n) = R_o \times ICHTrev-TS(n)/ICHTrev-TS(o)$

avec :

- (n) = année d'occupation du site
- R(n) = montant de la redevance sur l'année (n)
- R_o = montant de la redevance indiqué dans le barème non actualisé
- ICHTrev-TS(n) = valeur de l'indice ICHTrev-TS prise au mois de septembre de l'année n-1
- ICHTrev-TS(o) = valeur de l'indice ICHTrev-TS de septembre 2018

Le coût de la main d'œuvre est basé sur la valeur de l'indemnité horaire pour travaux supplémentaires (IHTS) d'une équipe de plusieurs agents routiers et d'une fraction du temps d'un cadre de proximité, sur les grades d'adjoint technique territorial (ATT échelon 8) et de technicien territorial (TT échelon 10). Le **coût horaire de l'équipe mise à disposition** est donc de :

- Coût horaire IHTS non majoré = ATT (2x 12,94€) + TT (0,2x 16,83€) = 29,25€
arrondi au montant forfaitaire de **30 €** pendant les heures de service ;
- Coût horaire IHTS majoré = ATT (2x 25,87€) + TT (0,2x 33,66€) = 58,47€
arrondi au montant forfaitaire majoré de **60 €** en dehors des heures de service ;
- Coût forfaitaire de la gestion (mise en place + remise à zéro) de la route du littoral en IHTS majoré
ATT (39h x 25,87€) + TT (2h x 33,66€) = 1 076,25 €, arrondi au montant forfaitaire de **1 080 €** ;

Eu égard à la spécificité des missions d'exploitation sur les routes à chaussées séparées, relativement au coût du matériel et des véhicules qui leur sont dédiés (fourgon patrouilleur, machine de basculement, FLR, balisage et signalisation), il est instauré des montants supplémentaires prenant en compte les dépenses d'amortissement et d'entretien suivants :

- Mise à disposition de matériels, signalisation temporaire et véhicules d'exploitation sur route à chaussées séparées et/ou la gestion spécifique à la route du littoral : **100 €/heure** ;
- Mise à disposition de matériels, signalisation temporaire et véhicules d'exploitation sur route à chaussée unique : **50 €/heure**.

Z	INTITULÉ	MODALITÉS	UNITE	BAREME	INDEX ACTU.
Z1	Intervention sur une route à chaussées séparées dans les heures de service	Mise à disposition d'une équipe d'exploitation avec matériel, signalisation temporaire et dédiés à ce type de route. Heure indivisible, toute heure commencée est due en totalité. <i>Intervention en jour ouvrable de 7h à 16h00</i>	Heure	130 €	ICTrev-TS base 112,9 au 01/01/19
Z2	Intervention sur une route à chaussées séparées en dehors des heures de service	Mise à disposition d'une équipe d'exploitation avec matériel, signalisation temporaire et dédiés à ce type de route. Heure indivisible, toute heure commencée est due en totalité. <i>Intervention en jour ouvrable de 16h00 à 7h00, le week-end et jours fériés</i>	Heure	160 €	ICTrev-TS base 112,9 au 01/01/19
Z3	Intervention sur une route à chaussée unique dans les heures de service	Mise à disposition d'une équipe d'exploitation avec matériel, signalisation temporaire et dédiés à ce type de route. Heure indivisible, toute heure commencée est due en totalité. <i>Intervention en jour ouvrable de 7h à 16h00</i>	Heure	80 €	ICTrev-TS base 112,9 au 01/01/19
Z4	Intervention sur une route à chaussée unique en dehors des heures de service	Mise à disposition d'une équipe d'exploitation avec matériel, signalisation temporaire et dédiés à ce type de route. Heure indivisible, toute heure commencée est due en totalité. <i>Intervention en jour ouvrable de 16h00 à 7h00, le week-end et jours fériés</i>	Heure	110 €	ICTrev-TS base 112,9 au 01/01/19
Z5	Forfait pour la modification de la circulation sur la route du littoral par déplacement de la chaîne de blocs de la chaussée côté mer	Mise à disposition d'une équipe d'exploitation avec matériel, signalisation temporaire et machine spécifique au basculement. Mise en place de la gestion de la chaîne + remise à zéro. <i>Intervention réalisée principalement de nuit.</i>	Forfait	1 180 €	ICTrev-TS base 112,9 au 01/01/19

FIN

**DELIBERATION N°DCP2019_0784****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAMR / N°107079

RN 2 – DÉVIATION DE SAINT-JOSEPH – PROCÉDURE D'EXPROPRIATION DES PHASES 1, 2 ET 3

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0784
Rapport /DAMR / N°107079

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RN 2 – DÉVIATION DE SAINT-JOSEPH – PROCÉDURE D'EXPROPRIATION DES PHASES 1, 2 ET 3

- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Vu** le Code Général de la Propriété des Personnes Publiques,
- Vu** le Code de la Voirie Routière,
- Vu** le Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique,
- Vu** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales relative au transfert de l'ensemble des routes nationales d'intérêt local à la Région Réunion, à compter du 1^{er} janvier 2008,
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 4260 du 12 décembre 2007 constatant le transfert des routes nationales dans le réseau routier régional ainsi que leurs dépendances et accessoires,
- Vu** l'arrêté préfectoral n° 05-2807 du 14 octobre 2005, prorogé par l'arrêté n°10-1830/SG/DRCTCV/4 du 06 août 2010, déclarant d'utilité publique les travaux de la déviation de Saint-Joseph,
- Vu** l'ordonnance d'expropriation n° 10 du 16 septembre 2009 relative à la première phase de la déviation de Saint-Joseph,
- Vu** l'ordonnance d'expropriation n°10 du 15 septembre 2010 relative à la deuxième phase de la déviation de Saint-Joseph,
- Vu** l'ordonnance d'expropriation n°11/00005 du 19 juillet 2011 relative à la troisième phase de la déviation de Saint-Joseph,
- Vu** la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 05 octobre 2010 autorisant la saisine de la juridiction de l'expropriation et le lancement de l'enquête parcellaire (2^{ème} et 3^{ème} phase) - (Rapport N° DGAR/20100482),
- Vu** la délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional en date du 13 octobre 2015 autorisant la consignation des indemnités d'expropriation (3^{ème} phase) - (Rapport N° DAMR/20150795) ,
- Vu** le rapport n° DAMR / 107079 de Monsieur le Président du Conseil Régional,
- Vu** l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 08 octobre 2019,

Considérant,

- les responsabilités de la Région Réunion, gestionnaire du réseau routier national, en termes d'exploitation, d'entretien, de développement et de modernisation de ce réseau,
- les obstacles et difficultés rencontrés pour la prise de possession de l'ensemble des terrains nécessaires à la réalisation du projet de déviation de la RN 2 à Saint-Joseph, suite aux ordonnances d'expropriation (propriétaires inconnus, absence d'accord sur le montant des indemnités proposés aux propriétaires...),

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à prendre tous les actes et décisions permettant la poursuite de la procédure d'expropriation ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à poursuivre toute procédure judiciaire permettant à la Région Réunion d'obtenir la jouissance des parcelles visées dans chacune des phases ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à payer ou à consigner les indemnités d'expropriation en cas d'obstacles, d'appel ou de pourvoi en cassation ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires afin de permettre la réalisation de cette opération ;
- d'imputer le montant des indemnités, les frais de rédaction et de publication des actes ainsi que les éventuels frais et dépenses afférents à cette procédure sur le chapitre 908, article fonctionnel 908-842 du budget de la Région (Programme Régional des Routes 1.908.P160-0003) ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

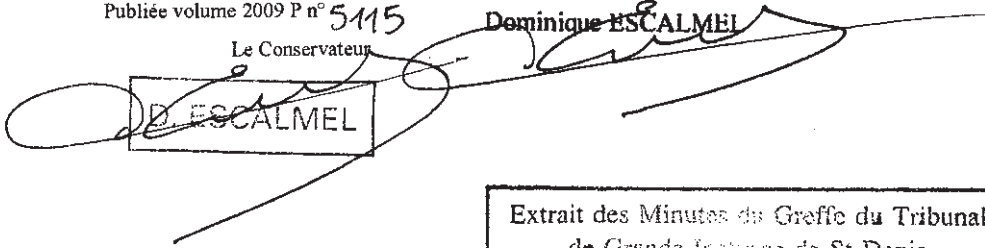
**Le Président,
Didier ROBERT**

2009 D N° 7727
Publié et enregistré le 27/10/2009

ST PIERRE REUNION
Droits : Néant
Salaires : 2.462,00 EUR
TOTAL : 2.462,00 EUR
Le Conservateur,
Dominique ESCALMEL

Différé
Dû : Deux mille quatre cent soixante-deux Euros

Régularisation du 13/11/09
Suite à attestation rectificative
Dépôt 2009 D n° 8.125.....
Publiée volume 2009 P n° 5115
Le Conservateur


D. ESCALMEL

Extrait des Minutes du Greffe du Tribunal
de Grande Instance de St-Denis
(RÉUNION)

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
DE SAINT-DENIS (RÉUNION)

JURIDICTION DÉPARTEMENTALE
DE L'EXPROPRIATION

ORDONNANCE D'EXPROPRIATION

Dossier N° 09/00045
Ordonnance N° 10 du 16 Septembre 2009
REGION REUNION
Avenue René Cassin, Moufia, Saint-Denis
contre divers propriétaires désignés dans l'état parcellaire ;
réalisation de la déviation de Saint-Joseph
Commune de Saint-Joseph

Nous, Francis OGET, Juge de la Chambre d'Expropriation du
Département de la REUNION, désigné à ces fonctions par Ordonnance de
Monsieur le Premier Président de la Cour d'Appel de SAINT-DENIS assisté de
Cécile VELIA, greffier ;

Vu les dispositions du Code de l'Expropriation ;

Vu la requête de Monsieur le Préfet de la REUNION en date du
08 septembre 2009 ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 09-42/SG/DRCTCV4 en date du 09 janvier 2009 prescrivant l'ouverture sur le territoire de la commune de Saint-Joseph d'une enquête parcellaire relative au projet d'acquisition par des terrains d'assiette nécessaires à ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 05-2807 en date du 14 octobre 2005 déclarant d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires au projet sur le territoire de la commune de Saint-Joseph ;

Vu l'état parcellaire ;

Vu le plan parcellaire ;

Vu le certificat d'affichage en date du 4 mars 2009 établi par les services de la police municipale certifiant l'affichage en mairie de l'avis d'ouverture d'enquête parcellaire en vue de la réalisation de la déviation de Saint-Joseph ;

Vu la justification de publicité dans le "Quotidien" du 13 janvier 2009 et dans le "Journal de l'île" du 26 janvier 2009 de l'avis d'ouverture d'une enquête parcellaire concernant ledit projet ;

Vu la justification de notifications individuelles en date des 22 janvier 2009, 27 janvier 2009 et 09 février 2009 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête parcellaire aux propriétaires dont les noms figurent à l'état parcellaire et à ceux identifiés comme étant présumés bénéficiaires des droits sur les terrains dont il est apparu que les propriétaires étaient décédés ;

Vu le registre d'enquête parcellaire portant ouverture de celle-ci le 16 février 2009 et clôturé le 04 février 2009 sur la commune de Saint Joseph ;

Vu l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;

Vu la mention de transmission dudit registre ainsi que les pièces qui y sont annexées à Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Pierre ;

Vu l'avis favorable de Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Pierre en date du 08 avril 2009 .

Vu l'arrêté préfectoral N° 09-1757/SG/DRCTCV4 du 25 juin 2009, déclarant cessibles les propriétés désignées à l'état parcellaire joint à l'arrêté ;

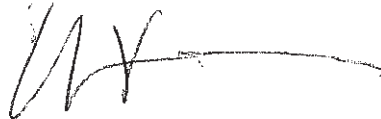
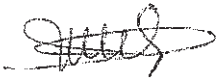
PAR CES MOTIFS

DECLARONS expropriés immédiatement pour cause d'utilité publique au profit de la REGION RÉUNION les immeubles, portions d'immeubles, droits réels immobiliers cadastrés dans les sections : **BP 324 - BP 192 - BP 345 - BP 210 - BP 209 - BP 61 - BP 60 - BP 59 - BP 242 - BP 55 - BP 53 - BT 716 - BT 230 - BT 229 - BT 365 - BT 358 - BT 363 - BT 362 - BT 455 - BT 301 - BT 534 - BT 24 - BT 636 - BT 477 - BT 393 - BT 392 - BS 163 - BS 162 - BS 133 - BS 132 - BS 131 - BS 130** situés sur le territoire de la commune de SAINT JOSEPH et désignés dans l'état parcellaire annexé.

En conséquence, **ENVOYONS** l'autorité expropriante en possession des dits immeubles, portions d'immeubles et droits réels immobiliers à charge par elle de se conformer aux dispositions du Code de l'Expropriation et notamment des articles L.12-1° et L.15-2°.

LE GREFFIER,

LE JUGE DE L'EXPROPRIATION,



Pour copie certifiée conforme

Le Greffier en Chef



2010 D N° 7284

Publié et enregistré le

ST PIERRE REUNION

Droits : Néant

Salaires : 2.888,00 EUR

TOTAL : 2.888,00 EUR

Le Conservateur,

Dominique ESCALMEL

Lucien BOYER

Chef de Contrôle

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0784-DE

Différé

Dû : Deux mille huit cent quatre-vingt-huit Euros

Régularisation du 29/12/2010

Suite à attestation rectificative

Dépôt 2010 D n° 8849.

Publiée Vol 2010 P n°5868

Le Conservateur,

Lucien BOYER
Chef de Contrôle

REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE SAINT-DENIS (RÉUNION)

JURIDICTION DÉPARTEMENTALE DE L'EXPROPRIATION

ORDONNANCE D'EXPROPRIATION

Dossier N° Expro 10/00015

Ordonnance N° 10/00007 du 15 Septembre 2010

La RÉGION RÉUNION

contre divers propriétaires

de parcelles situées sur la commune de SAINT JOSEPH et affectés par l'assiette de la déviation de Saint Joseph 2^{ème} phase.

Nous, **Francis OGET**, Juge de la Chambre d'Expropriation du Département de la REUNION, désignée à ces fonctions par Ordonnance de Monsieur le Premier Président de la Cour d'Appel de SAINT-DENIS en date du 7 septembre 2009, assisté de **Rosa GIRAULT** greffier ;

Vu les dispositions du Code de l'Expropriation ;

Vu la requête de Monsieur le Préfet de la REUNION en date du 6 août 2010 ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 05-2807/SG/DRCTCV/4 en date du 14 octobre 2005 déclarant d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires au projet de la déviation de Saint Joseph 2^{ème} phase sur le territoire de la

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019



ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0784-DE

Vu l'arrêté préfectoral numéro 09-3493/SG/DRCTCV4 en date du 15 décembre 2009 prescrivant l'ouverture sur le territoire de la commune de **SAINT JOSEPH** d'une enquête parcellaire relative au projet d'acquisition par la **RÉGION RÉUNION** des terrains d'assiette nécessaires à la déviation de Saint Joseph 2^{ème} phase ;

Vu l'état parcellaire ;

Vu le plan parcellaire ;

Vu le plan de situation ;

Vu le certificat d'affichage en date du 25 juin 2010 du Maire de la Commune de **SAINT JOSEPH** certifiant l'affichage en mairie de l'avis d'ouverture d'enquête parcellaire en vue de la réalisation de la déviation de Saint Joseph 2^{ème} Phase ;

Vu la justification de publicité dans le "Quotidien" et "Le Journal de l'Ile" du 30 décembre 2009 de l'avis d'ouverture d'une enquête parcellaire concernant ledit projet ;

Vu la justification de notifications individuelles en date du 28 décembre 2009 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête parcellaire aux propriétaires dont les noms figurent à l'état parcellaire et à ceux identifiés comme étant présumés bénéficiaires des droits sur les terrains dont il est apparu que les propriétaires étaient décédés ;

Vu le registre d'enquête parcellaire portant ouverture de celle-ci le 18 janvier 2010 et clôturé le 4 février 2010 inclus, sur la commune de **SAINT JOSEPH**;

Vu l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;

Vu la mention de transmission dudit registre ainsi que les pièces qui y sont annexées à Monsieur le Préfet de la REUNION ;

Vu l'avis favorable de Monsieur le Sous Préfet de SAINT PIERRE au Préfet de la REUNION en date du 8 Avril 2010 ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 10-1831/SG/DRCTCV4 enregistré au greffe de la juridiction le 6 août 2010, déclarant cessibles les propriétés désignées à l'état parcellaire joint à l'arrêté ;

PAR CES MOTIFS

DECLARONS expropriés immédiatement pour cause d'utilité publique au profit de la **RÉGION RÉUNION** les immeubles, portions d'immeubles, droits réels immobiliers nécessaires à la réalisation de la déviation de Saint Joseph 2^{ème} Phase, cadastrés dans les sections :

Envoyé en préfecture le 18/11/2019

Reçu en préfecture le 18/11/2019

Affiché le 18/11/2019

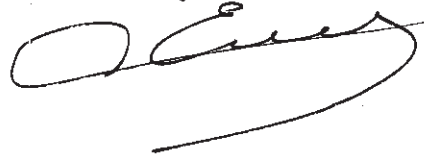


ID : 974-239740012-20191112-DCP2019_0784-DE

Extrait des minutes du greffe
du Tribunal de Grande Instance de St-Denis (Réunion)

2011 D N° 7445
Publié et enregistré le 13/10/2011 à la conservation des Hypothèques de
ST PIERRE REUNION
Droits : Néant
Salaires : 2.138,00 EUR
TOTAL : 2.138,00 EUR
Le Conservateur,
Dominique ESCALMEL

Volume : 2011 P N° 4666
Différé
Dû : Deux mille cent trente-huit Euros



REPUBLIQUE FRANCAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE DE SAINT-DENIS (RÉUNION)

JURIDICTION DÉPARTEMENTALE DE L'EXPROPRIATION

ORDONNANCE D'EXPROPRIATION

Dossier n° Expro 11/00042

Ordonnance N° 11/00005 du 19 Juillet 2011

RÉGION RÉUNION

contre

DIVERS PROPRIÉTAIRES DE LA COMMUNE DE SAINT-JOSEPH

Projet : déviation de Saint-Joseph 3^{ème} phase

Nous, Régine HUA, Juge de la Chambre d'Expropriation du Département de la REUNION, désignée à ces fonctions par Ordonnance de Monsieur le Premier Président de la Cour d'Appel de SAINT-DENIS en date du 22 septembre 2010 assistée de Ludivine LO BONO greffier ;

Vu les dispositions du Code de l'Expropriation ;

Vu la requête de Monsieur le Préfet de la REUNION en date du 12 Avril 2011 ;

2011 L N° 518
EXPR

Refus en application de :

Publication : Art. 5 D. 4/01/55 - Art. 34 § 2 D. 4/01/55 - Inscription :
Art. 2428 CC.

Date : 05/10/2011

Date et signature :
Le Conservateur,

Dominique ESCALMEL

Vu l'arrêté préfectoral numéro 10-2652/SG/DRCTCV4 en date du 5 novembre 2010 prescrivant l'ouverture sur le territoire de la Commune de SAINT-JOSEPH d'une enquête parcellaire relative au projet d'acquisition par **LA RÉGION RÉUNION** des terrains d'assiette nécessaires à la déviation de Saint-Joseph - 3^{ème} phase ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 05-2807/SG/DRCTCV/4 en date du 14 octobre 2005 déclarant d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires au projet d'aménagement de la pénétrante urbaine RN2 sur le territoire de la commune de SAINT-JOSEPH ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 10-1830/SG/DRCTCV/4 en date du 6 août 2010 prorogeant les effets de la déclaration d'utilité publique des acquisitions et travaux nécessaires au projet d'aménagement de la pénétrante urbaine RN2 sur le territoire de la commune de SAINT-JOSEPH ;

Vu l'état parcellaire ;

Vu le plan parcellaire ;

Vu le plan de situation ;

Vu le certificat d'affichage en date du 23 décembre 2010 du Maire de la Commune de SAINT-JOSEPH certifiant l'affichage en mairie de l'avis d'ouverture d'enquête parcellaire en vue de la déviation de Saint-Joseph 3^{ème} phase ;

Vu la justification de publicité dans le "Quotidien" et "Le Journal de l'île" du 22 novembre 2010 de l'avis d'ouverture d'une enquête parcellaire concernant ledit projet ;

Vu la justification de notifications individuelles en date du 16 novembre 2010 de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête parcellaire aux propriétaires dont les noms figurent à l'état parcellaire et à ceux identifiés comme étant présumés bénéficiaires des droits sur les terrains dont il est apparu que les propriétaires étaient décédés ;

Vu le registre d'enquête parcellaire portant ouverture de celle-ci le 8 décembre 2010 et clôturé le 23 décembre 2010 sur la commune de SAINT-JOSEPH ;

Vu l'avis favorable du Commissaire Enquêteur ;

Vu la mention de transmission dudit registre ainsi que les pièces qui y sont annexées à Monsieur le Préfet de la RÉUNION ;

Vu l'avis favorable de Monsieur le Sous-Préfet de SAINT-PIERRE en date du 31 janvier 2011 ;

Vu l'arrêté préfectoral N° 11-543/SG/DRCTCV4 du 12 avril 2011 enregistré au greffe de la juridiction le 14 avril 2011, déclarant cessibles les propriétés désignées à l'état parcellaire joint à l'arrêté ;

PAR CES MOTIFS

DECLARONS expropriés immédiatement pour cause d'utilité publique au profit de la **RÉGION RÉUNION** les immeubles, portions d'immeubles, droits réels immobiliers cadastrés dans les sections :

CD 666- CD 304- CD 310- CD 309- CD 308- CD 470- CD 263- CD 64-
CD 262- CD 319- CD 261- CD 62- CD 61- CD 712- CD 709- CD 708-
CD 460- CD 1053- CD 461- CD 285- CD 1055- CD 1079- CD 1077- CD 287-
CD 542- CD 543- CD 544- CD 269- CD 1150- CD 1149- CD 477- CD 475-
CD 1080- CD 1133- CD 1132- CD 476- CD 752 - CD 751- CD 755- CD 756-
CD 757 - CD 134- CD 670- CD 671- CD 125- CD 126- CD 127- BZ 522-
BX 695- BX 653- BX 1308- BX 683- BX 5- BX 4- BX 1065- BX 1149-
BX 1150- BX 3- BX 581- BX 582- BX 583- BX 584- BX 856- BX 348-
BX 61- BX 379- BX 943- BX 772- BX 775- BX 778- BX 779- BX 776-
BX 777- BX 774- BX 773- BX 771- BX 770- BX 769- BX 767- BX 768-
BX 766- BX 780- BX 783- BX 782- BX 786- BX 785- BX 784- BX 787-
BX 788- BX 789- BX 792- BX 791- BX 790- BX 106- BX 793- BX 107-
BX 800- BX 147- BX 705- BX 616- BX 617- BX 618- BX 667- BX 1388-
BX 174- BX 160- BX 173- BX 175- BX 163- BX 162- BX 869- BX 868-
BX 443- BX 450- BX 451- BX 554- BX 555 - BX 196- BX 197- BX 965-
BX 624- BX 193- BS 409- BS 407

appartenant à divers propriétaires et situés sur le territoire de la commune de SAINT-JOSEPH, désignés dans l'état parcellaire annexé.

ETAT PARCELLAIRE JOINT

En conséquence, **ENVOYONS** l'autorité expropriante en possession des dits immeubles, portions d'immeubles et droits réels immobiliers à charge par elle de se conformer aux dispositions du Code de l'Expropriation et notamment des articles L.12-1° et L.15-2°.

LE GREFFIER,

LE JUGE DE L'EXPROPRIATION,

Pour copie certifiée conforme
Le Greffier



**DELIBERATION N°DCP2019_0785****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAMR / N°107199
CONTRIBUTION FINANCIÈRE DE LA RÉGION AU PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2019 DU SYNDICAT MIXTE
DU PARC ROUTIER DE LA RÉUNION - AVENANT N°1 A LA CONVENTION N° REG 20190624
(INTERVENTION N° 20190049)



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0785
Rapport /DAMR / N°107199

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

CONTRIBUTION FINANCIÈRE DE LA RÉGION AU PROGRAMME D'ACTIVITÉS 2019 DU SYNDICAT MIXTE DU PARC ROUTIER DE LA RÉUNION - AVENANT N°1 A LA CONVENTION N° REG 20190624 (INTERVENTION N° 20190049)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DCP 2019_0092 en date du 16 avril 2019 approuvant le programme d'activités 2019 du SMPRR et la convention financière y afférente,

Vu la délibération du Conseil Syndical du SMPRR en date du 10 juillet 2019 autorisant la modification du programme d'investissement de l'année 2019,

Vu le rapport N° DAMR / 107199 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 08 octobre 2019,

Considérant,

- que la Région Réunion est adhérente, avec le Département de La Réunion, du SMPRR depuis le 1^{er} janvier 2014,
- que les statuts du SMPRR prévoient que chaque membre participe à la couverture du besoin de financement du syndicat en fonction de la part qu'il représente dans les coûts de ce dernier. Les parts prévisionnels de chaque collectivité ont été respectivement fixées à 90 % pour la Région et 10 % pour le Département lors de la création du syndicat,
- que la Région Réunion peut faire appel au SMPRR pour la gestion de son parc automobile ainsi que la réalisation de travaux et de prestations dans le cadre de la préservation de son réseau routier,
- que le coût prévisionnel du programme d'activités 2019 (y compris pour le programme d'équipement) transmis à la Région par le SMPRR s'élève globalement à 8 042 320 €,
- que la mise en place d'une séparation informatique nette entre le SMPRR et la Région Réunion s'avère nécessaire pour la certification des comptes et que le niveau des investissements à confier par la direction des routes au SMPRR a dû être réévalué (pose des ponts Bailey à Îlet Furcy, déploiement de nouveaux outils de gestion du trafic pour le CRGT, réévaluation de l'enveloppe annuelle de travaux sur RN pour les dispositifs de retenue, la signalisation horizontale...), justifiant ainsi une augmentation de la contribution régionale pour l'exercice 2019,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la modification du programme d'activités 2019 du SMPRR et le versement de la contribution complémentaire de la Région d'un montant de **894 000 €** ;
- d'engager un montant complémentaire de **144 000 €** sur l'autorisation de programme n° P160-0015 voté au chapitre 908 du budget 2019 ;
- d'engager un montant complémentaire de **750 000 €** sur l'autorisation de programme n° P160-0016 voté au chapitre 908 du budget 2019 ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 908-842 du budget de la Région ;
- d'autoriser le président à signer l'avenant n°1 à la convention financière n° REG 20190624 avec le SMPRR ;
- d'autoriser le président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**



AVENANT N°1 A LA CONVENTION N° DGAGCTD/DAMR/20190624

**portant attribution d'une contribution financière au Syndicat Mixte du Parc
Routier de La Réunion au titre du programme d'activités 2019**

- ENTRE** La RÉGION RÉUNION, représentée par le Président du Conseil Régional,
d'une part,
- ET** Le Syndicat Mixte du Parc Routier de La Réunion (SMPRR), représenté par son
Président,
d'autre part,
- VU** Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- VU** Le budget 2019 de la Région Réunion ;
- VU** Les délibérations de la commission permanente de la Région en dates du 16
avril 2019 (rapport n°DAMR/106454) et du..... (rapport n°
DAMR/.....) ;
- VU** La délibération du conseil syndical du SMPRR en date du 10 juillet
2019 autorisant la modification du programme d'investissement de l'année
2019;
- VU** Les crédits inscrits au chapitre fonctionnel 908-842 du budget de la Région ;

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

PRÉAMBULE

Par convention n° REG 20190624, la Région a accordé une dotation d'un montant global de 6 320 000 € au Syndicat Mixte du Parc Routier de La Réunion (SMPRR) pour l'année 2019, afin de mener à bien les missions confiées au SMPRR au titre de son programme d'activités.

Une modification du programme d'activités est proposée afin d'intégrer des besoins complémentaires, ce qui nécessite la passation d'un avenant n°1.

Depuis sa création, le SMPRR partage les mêmes outils informatiques et notamment des logiciels de gestion financière et de ressources humaines avec la Région Réunion. Des évolutions législatives et réglementaires, notamment en matière de certification des comptes, rendent nécessaire la mise en œuvre d'une séparation nette des bases financières.

Par ailleurs, des travaux complémentaires liés à la pose de deux ponts Bailey à Ilet Furcy ainsi que des besoins nouveaux formulés par la Région nécessitent la mise en place d'un financement complémentaire pour la partie « investissement ».

Ces prestations complémentaires, non prévues initialement, seront prises en charge financièrement dans le cadre de la convention susvisée par le biais du présent avenant n°1.

ARTICLE 1 : Modification du programme d'activités

Le programme d'activités joint en annexe de la convention n° REG 20190624 est modifié comme suit :

1) Le montant total de la partie « équipement » passe de 338 000 € à 498 000 €, avec la nouvelle répartition suivante :

– Région :	444 000 € (89 %)
– Département :	<u>54 000 €</u> (11 %)
	498 000 €

Le montant de la contribution de la Région passe ainsi de 300 000 € à 444 000 €, soit une augmentation de 144 000 €.

La prestation consiste en la mise en place de la séparation informatique et des besoins inhérents à cette mise en œuvre.

2) Le montant total de la partie « investissement », passe de 3 000 000 € à 3 750 000 €, avec la nouvelle répartition suivante :

– Région :	3 750 000 € (99 %)
– Département :	<u>51 820 €</u> (1 %)
	3 801 820 €

Le montant de la contribution de la Région passe ainsi de 3 000 000 € à 3 750 000 €, soit une augmentation de 750 000 €.

Les prestations complémentaires sont liées aux travaux supplémentaires liés à la pose de 2 ponts Bailey à Ilet Furcy et à des besoins nouveaux formulés par la Région (activité Gestion des Temps de Parcours (GTP), dispositifs de retenue, marquage routier).

ARTICLE 2 : Modification de l'objet

L'article 1 de la convention initiale est modifié comme suit :

Au titre du programme d'activités 2019, une dotation d'un montant global de **7 214 000 €**, est accordée au Syndicat Mixte du Parc Routier de La Réunion (SMPRR) pour l'année 2019, afin de mener à bien les missions nécessaires au fonctionnement et à l'investissement du SMPRR.

Ce montant se décompose de la façon suivante :

- Participation au fonctionnement : 3 020 000 €
- Participation à l'investissement : 3 750 000 €
- Subvention d'équipement à l'investissement : 444 000 € (dont 144 000 € – séparation informatique)

Pour information, la répartition financière du budget prévisionnel 2019 du SMPRR est la suivante :

- Région : 7 214 000 € (89 %)
- Département : 828 320 € (11 %)
- 8 042 320 € (100 %)

ARTICLE 3 : Modification des modalités de paiement

L'article 2 de la convention initiale est modifié comme suit :

Ce montant sera imputé sur les crédits inscrits au chapitre 908 article fonctionnel 842 et au chapitre 938 article fonctionnel 842 du budget de la Région, et sera mandaté, sur appels de fonds, présentés par le SMPRR selon l'échéancier suivant et conformément aux dispositions de l'article 8.5 des statuts :

- En janvier 2019 : 1^{er} acompte de 50 %
- En juin 2019 : 2^e acompte de 30 %
- En septembre 2019 : le solde

Le montant complémentaire, soit 894 000 €, fera l'objet d'un appel de fonds et d'un versement distincts.

Le versement de cette contribution se fera sur le compte bancaire du SMPRR.

Le comptable assignataire est Monsieur le Payeur Régional.

ARTICLE 4 : Autres clauses

Les autres clauses de la convention initiale restent inchangées.

Avenant établi en deux exemplaires originaux.

Fait à Saint-Denis, le

Le Président du SMPRR

(nom, qualité, cachet et signature)

Le Président du Conseil Régional

(nom, qualité, cachet et signature)

Pôles	Code	Activités	Programme Initial activités REGION	Avenant N°1	Total 2019	Commentaires	Programme activités DEPARTEMENT	modificatif	Total 2019	Commentaires	Programme activités TIERS	modificatif	Total 2019	Commentaires
Magasin	HB	Vêtements et travail (EPI)	70 100		70 100	Fourniture de vêtements de travail personnalisés - Norme EN471 classes 1,2 et 3 (short, gilet, chasuble, tee-shirt haute visibilité, veste, chaussure)	55 000		55 000	Fourniture de vêtements de travail personnalisés - Norme EN471 classes 1,2 et 3 (short, gilet, chasuble, tee-shirt haute visibilité, veste, chaussure)			0	
	FS	Petit matériel routes	8 400		8 400	Fourniture de matériel pour la route (signalisation de police, permanente et temporaire, cône de chantier, carburant pour le petit matériel....)			0			1 500	1 500	destockage S8
	FD	Produits routiers	41 400		41 400	Fourniture de produits routiers (enrobés à froid, produits de marquage, absorbant routier...)			0				0	
	DIV.M	Divers magasin	9 900		9 900	Fourniture divers produits			0		20 000	-1 500	18 500	2 Logement Parc - Photovoltaïque - SMTR
		Sous-total Pôle MAGASIN		129 800	0	129 800		55 000	0	55 000	184 800	20 000	0	20 000
Atelier	ML005	Gestion de flotte globale (entretien,assurance,carburant)			0		608 000		608 000	Location permanente de 51 véhicules d'exploitation (Fourgons, camion, engins TP..) selon les termes du "barème du Parc"P12/13- Assistance 7j/7j			0	
	ML006	Gestion de flotte partielle (entretien uniquement)	1 406 400		1 406 400	Gestion et entretien d'une flotte approximative de 343 véhicules (200 DL 143 DRR) - (Véhicules légers, utilitaires, camionnettes, fourgons, camions, engins TP)selon les termes du "barème du Parc"P13/14 - Assistance 7j/7j.			0				0	
	ML004	Mise à disposition permanente de véhicules et matériels de transport			0				0		8 000		8 000	Véhicule OSCAR
	V TTC	Sécurité routière	8 000		8 000	Actions de sécurité routière dans le cadre du PDASR, cf convention de 2017/19 manifestations (transport des outils pédagogiques sur site)	28 000		28 000	Actions de sécurité routière dans le cadre du PDASR, cf convention de 2017- 19 Manifestations (transport des outils pédagogiques sur site et gardiennage et entretien des outils)	4 000	17 000	21 000	Opérations de sécurité routière Hors convention - Participation DEAL en plus CG et CR
	ACC	Gestion des sinistres			0		500		500	Prise en charge, en cas de sinistres, du coût des réparations à concurrence du montant de la franchise(400€ pour les VL et 1 000€ pour les autres)	20 000		20 000	Prévision refacturation suite sinistre sur biens

Pôles	Code	Activités	Programme Initial activités REGION	Avenant N°1	Total 2019	Commentaires	Programme activités DEPARTEMENT	modificatif	Total 2019	Commentaires	Programme activités TIERS	modificatif	Total 2019	Commentaires
	REP	Réparations / conventions			0	Prise en charge des dépenses exceptionnelles (défaut entretien caractérisé....) tel que mentionné au barème du Parc pour les véhicules en location permanente. lavages, remise en état avant retour LDD, hors prestations de carrosserie.			0	Prise en charge des dépenses exceptionnelles (défaut entretien caractérisé....) tel que mentionné au barème du Parc pour les véhicules en location permanente.	40 000	-20 000	20 000	convention de gestion de flotte (CPP-MAP-SMTP-SPIP..)
	DIV.A	Divers atelier			0	Diverses prestations atelier et imprévus	10 000		10 000			20 000	20 000	SIDS et divers
		Sous-total Pôle ATELIER	1 414 400	0	1 414 400		646 500	0	646 500	2 060 900	72 000	17 000	89 000	2 149 900

Exploitation	BA	Balayage	704 900		704 900	Entretien des surfaces par aspiration des déchets, le Parc dispose de 4 balayuses aspiratrices de 7 à 8 m3 de capacité, avec système de géolocalisation. Déclinaison des 656 J sur le réseau Région : SRS:204 J - SRO 126 J - SRE: 96 J - SRN 230J - avec ou sans pré-signalisation - pour information en moyenne ,2500 T de déchets aspirés et 1 120 000L d'eau utilisés.	19 000		19 000	balayage chaussées sur RD			0		
	MC	Matériel avec chauffeur	13 200		13 200	Mise à disposition de matériel avec chauffeur- Neutralisation de voies par FLR			0				0		
	PR	Marquage routier	544 000		544 000	Travaux de signalisation horizontale dans les 2 sens sur : RN techniques de marquage -Thermo spray à chaud pour les axes et les voies d'entrecroisements - Peinture monocomposant pour les rives et TPC et marquage Thermocollé et monocomposant pour le spécifique.			0				0		
	PB	Pont de secours			0	Gestion et maintien à niveau du stock de matériel type Bailey (3 ponts triples/double de 48m) et type VMD (7 éléments)			0				23 000	23 000	OA pont gendarmerie Salazie et IDP Saint Joseph OA Warren
	OA	Visite ouvrage d'art			0	Mise à dispositon de la passerelle négative de visite des ouvrages d'art, hors signalisation temporaire et opérateur.En prévision vistes des ouvrages de la RdT	2 000		2 000	Mise à dispositon de la passerelle négative de visite des ouvrages d'art, hors signalisation temporaire et opérateur sur ouvrages RD			10 000	10 000	Mise à disposition passerelle BE contrôle OA
	DIV.E	Divers exploitation			0	Divers travaux dans le cadre des travaux neufs - mise en place de signalétique temporaire			0	Divers travaux imprévus d'exploitation sur RD				0	
		Sous-total Pôle EXPLOITATION(Fonct.)	1 262 100	0	1 262 100		21 000	0	21 000	1 283 100	0	33 000	33 000	1 316 100	

Pôles	Code	Activités	Programme Initial activités REGION	Avenant N°1	Total 2019	Commentaires	Programme activités DEPARTEMENT	modificatif	Total 2019	Commentaires	Programme activités TIERS	modificatif	Total 2019	Commentaires
Prestations	NTIC	Maintenance réseau	150 000		150 000	Entretien des chambres de tirage de la GIN (Ouverture/fermeture, contrôle visuel, nettoyage et aspiration des déchets...) Estimation 300 unités- Travaux de réparation des chambres suite accident - Identification (Attribution d'un N°), traçabilité de l'ensemble des interventions et localisation(relevé GPS) du réseau. Données accessibles sur l'application web "volcan".			0				0	
	CR	Comptage routier	13 500	0	13 500	Réalisation de comptage routier et transmission des données par support informatique permettant l'analyse des flux de véhicules. Prévision de 3 séries de comptage, au total pose de 72 compteurs(radar,tubes,plaque....)			0			1 700	1 700	comptage Mobilétic et BE
	GEO	Géoréférencement & détection	2 000		2 000	Détection et cartographie des réseaux et ouvrages enterrés			0		50 000		50 000	Détection et cartographie des réseaux et ouvrages enterrés pour la Régie (ex DSI)
	DIV.P	Divers prestations	48 200		48 200	Divers travaux imprévus - mise en place de signalétique temporaire			0				0	
		Sous-total Pôle PRESTATIONS	213 700	0	213 700		0	0	0	213 700	50 000	1 700	51 700	265 400
		Sous Total FONCTIONNEMENT	3 020 000	0	3 020 000		722 500	0	722 500	3 742 500	142 000	51 700	193 700	3 936 200

Prestations - Investis.	ITPC	Maintenance dispositif de basculement	236 000		236 000	Convention de maintenance des ITPC avec SRN, entretien préventif et curatif, constitution d'un stock de pièces détachées et maintenance spécifiques des 2 ITPC PR8 et 13,5 dans le cadre de la NRL			0		65 000	1 500	66 500	O/F ITPC PR8 et 13,5 dans le cadre de la NRL
	GTP	Gestion des temps de parcours	31 400	41 000	72 400	Gestion d'itinéraire par capteurs Bluetooth - calcul des temps de parcours et origine destination			0				0	
Atelier - investis.	EVN	Matériels et équipements véhicules neufs	46 200		46 200	Fournitures de véhicules, engins (Fourgons, FLR ..) et d'équipements de signalisation et de sécurité (FLU, PMV,ak5, rampes, Gyrophare...)	31 820		31 820		15 000		15 000	Montage équipement signalisation sur véhicules et engins
Investissement	GS	Glissière	787 300	259 000	1 046 300	Travaux de réparation sur les dispositifs de retenue. Remplacement des glissières métalliques, des ITPC et des glissières mixtes bois/métal - Procédures d'intervention et modalités sont définies dans le barème du Parc - Correspond à peu près à 8 km de réseau en réparation.	20 000		20 000	Travaux de dispositif de sécurité de type glissières métalliques ou mixtes bois/métal - Procédures d'intervention et modalités sont définies dans le barème 2016	151 680		151 680	Travaux pour le compte de tiers du BTP (SBTPC-SIGNATURE-PICO...)
	TP	Tétrapodes	647 800		647 800	Programme de sécurisation de la RL - Production d'éléments de 8T : Entre 200 et 500 unités avec une projection de 5 à 12 nuits pour la pose.En lien avec le rapport d'expertise d'un BE			0				0	1539

Pôles	Code	Activités	Programme Initial activités REGION	Avenant N°1	Total 2019	Commentaires	Programme activités DEPARTEMENT	modificatif	Total 2019	Commentaires	Programme activités TIERS	modificatif	Total 2019	Commentaires
Exploitation - investisse	ER	Signalisation verticale	3 300		3 300	Fourniture et pose de signalisation de police verticale (y compris fouilles, scellement).			0				0	
	PRN	Marquage routier travaux neufs	165 600	100 000	265 600	Travaux de marquage sur enrobés et remise aux normes.			0				0	
	PSN	Pont de secours travaux neufs	410 900	350 000	760 900	Mise en place de 2 ponts de secours de 55ml type Bailey M - Opération Furcy NORD en substitution du radier provisoire et Furcy SUD en remplacement de la passerelle existante			0		400 000	-24 000	376 000	Ouvrage Bras des Hirondelles Saint Joseph prévision MC200
	TD	Travaux divers (bt3)	671 500		671 500	Travaux et fourniture dans le cadre de la sécurisation du la RL et intervention d'urgence à la suite à d'évènements climatiques (cyclone, forte houle...), protection du mur en terre armée et reconstitution de la chaîne de blocs. Auscultation de chaussée et relevé du patrimoine			0			1 000	1 000	Pose BT3 Riv St Etienne
Sous total Pôle PRESTATIONS (invest.)			267 400	41 000	308 400		0	0	0	308 400	65 000	1 500	66 500	374 900
Sous total Pôle ATELIER (invest.)			46 200	0	46 200		0	0	0	46 200	15 000	0	15 000	61 200
Sous total Pôle EXPLOITATION (invest.)			2 686 400	709 000	3 395 400		51 820	0	51 820	3 447 220	551 680	-23 000	528 680	3 975 900
Total INVESTISSEMENT			3 000 000	750 000	3 750 000		51 820	0	51 820	3 801 820	631 680	-21 500	610 180	4 412 000
TOTAL			6 020 000	750 000	6 770 000		774 320	0	774 320	7 544 320	773 680	30 200	803 880	8 348 200
<i>Répartition (%)</i>					81 %				9 %				9 %	
Equipement	Chapitre 20		18 000	144 000	162 000	Acquisition de logiciels et développement d'applications (GESCAR/WININVEST/ASTRE GF et RH /Volcan.....) existantes.	2 000	16 000	18 000					
	Chapitre 21		282 000		282 000	Acquisition de matériel technique et d'outillage, de matériel industriel de travaux, de matériel informatique & bureautique, de mobilier de bureau, d'installation et d'agencement pour les besoins de fonctionnement du Parc	36 000		36 000					
TOTAL Equipement			300 000	144 000	444 000		38 000	16 000	54 000	498 000	0	0	0	498 000
					89 %				11 %				0 %	
TOTAL GENERAL			6 320 000	894 000	7 214 000		812 320	16 000	828 320	8 042 320	773 680	30 200	803 880	8 846 200
					90 %				10 %				9 %	

**DELIBERATION N°DCP2019_0786****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEGC / N°107206

RN1 - NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE DES GALETS - AP COMPLÉMENTAIRE POUR
PAIEMENT DE LA RÉVISION DE PRIX (INTERVENTION N° 20071722)

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0786
Rapport /DEGC / N°107206

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

RN1 - NOUVEAU FRANCHISSEMENT DE LA RIVIÈRE DES GALETS - AP COMPLÉMENTAIRE POUR PAIEMENT DE LA RÉVISION DE PRIX (INTERVENTION N° 20071722)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération N° DGAR/20100382 de la Commission Permanente du 24 août 2010 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme de 400.000 € pour les études préliminaires de l'opération « nouveau franchissement sur la Rivière des Galets »,

Vu la délibération N° DGAR/20110822 de la Commission Permanente du 06 décembre 2011 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme complémentaire de 3.000.000 € pour les études relatives à l'opération,

Vu la délibération N° DGT/20140718 de la Commission Permanente du 23 septembre 2014 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme de 75.000.000 € pour les travaux relatifs à l'opération,

Vu la délibération N° DCP 2016_0817 de la Commission Permanente du 13 décembre 2016 approuvant la déclaration de projet affirmant l'intérêt général de l'opération de réalisation d'un nouveau franchissement sur la rivière des Galets et de suppression du pont métallique, en application de l'article L 126-1 du code de l'environnement,

Vu la délibération N° DCP 2016_0818 de la Commission Permanente du 13 décembre 2016 approuvant la mise en place d'une autorisation de programme complémentaire de 2 800 000 € (1,3 M€ en études et 1,5 M€ en travaux), permettant le lancement et le suivi environnemental des travaux de construction du nouveau pont sur la Rivière des Galets,

Vu l'arrêté préfectoral 2016-2499/SG/DRCTCV du 16 décembre 2016 portant autorisation de réaliser le nouveau franchissement de la Rivière des Galets et la démolition de l'ouvrage métallique existant au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement ,

Vu le rapport N° DEGC / 107206 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 08 octobre 2019,

Considérant,

- les responsabilités de la Région Réunion, gestionnaire du réseau routier national, en termes d'exploitation, d'entretien, de développement et de modernisation de ce réseau,
- le point noir en termes de circulation et de sécurité que constituent les ponts de la RN1 (pont béton aval et pont métallique amont) franchissant la rivière des galets, de par leur gabarit réduit, leurs appuis insuffisamment fondés, les risques d'évolution du niveau du lit de la rivière...,
- la réalisation par la Région Réunion d'un Nouveau Franchissement sur la Rivière des Galets par la RN1, dimensionné pour résister aux crues et aux phénomènes climatiques majeurs, pour améliorer et sécuriser le franchissement de la rivière en remplacement des deux ponts existants,
- les autorisations de programmes de 81,2 M€ mises en place sur l'opération,
- les engagements déjà pris sur cette opération pour 80,8 M€,
- le reliquat restant à engager sur l'opération de 392 K€,
- que le marché de travaux notifié en janvier 2017 sera actif jusqu'en 2021, la mise en service du nouvel ouvrage étant programmée pour la fin 2020,
- qu'il est nécessaire de prendre en compte les prochaines révisions de prix des marchés en cours, en particulier de ce marché de travaux, jusqu'à la fin de leur exécution,
- qu'à ce titre, il convient de réévaluer l'opération à 83,2 M€ et de mettre en place une autorisation de programme de 2 M€ afin de permettre le paiement des révisions des prix sur l'ensemble des marchés en cours,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la mise en place d'une autorisation de programme complémentaire de **2.000.000 €** au titre du budget 2019 sur l'intervention n° 20071722 « Nouveau franchissement sur la rivière des Galets » permettant la poursuite des travaux ;
- de prélever les crédits correspondants sur le programme « P160-0003 – Programme Régional Routes » du chapitre 908 sur l'article fonctionnel 908-842 du budget 2019 de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0787****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEGC / N°107207

INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINT-PAUL PHASE 2 - RÉALISATION
DE LA VVR LE LONG DE LA CHAUSSÉE ROYALE ENTRE LA "SORTIE BELLEMENE" ET LE GIRATOIRE
SABIANI - APPROBATION DU PLAN DE FINANCEMENT AU TITRE DU FEDER 2014-2020

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0787
Rapport /DEGC / N°107207

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINT-PAUL PHASE 2 - RÉALISATION DE LA VVR LE LONG DE LA CHAUSSÉE ROYALE ENTRE LA "SORTIE BELLEMENE" ET LE GIRATOIRE SABIANI - APPROBATION DU PLAN DE FINANCEMENT AU TITRE DU FEDER 2014-2020

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par la délibérations N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente en date du 21 décembre 2010 approuvant le projet de Voie Vélo Régionale (VVR) autour de l'île,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu le programme opérationnel européen pour la période 2014-2020,

Vu les conventions de mandats de maîtrise d'ouvrage avec la SPL Maraina pour la réalisation de 6 sections prioritaires en date du 16 juillet 2013,

Vu le rapport n° DEGC / 107207 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- les responsabilités de la Région Réunion, gestionnaire du réseau routier national, en termes d'exploitation, d'entretien, de développement et de modernisation de ce réseau, et la nécessité de mieux sécuriser l'usage du vélo sur ce réseau,
- l'intérêt du développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements des personnes, notamment le vélo,
- l'intérêt de la VVR, notamment de sa section de Saint-Paul, pour le développement touristique et la mise en valeur de l'île de La Réunion,
- le coût estimatif des travaux à hauteur de **2 137 012,00 € HT** (soit 2 318 658,02 € TTC),
- que cette opération est éligible au POE FEDER 2014-2020 - Axe 4 : «Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique - Mesure 4.07 : Plan Régional Vélo (PRV) – mise en œuvre», au taux de subvention de 70 % de la dépense éligible,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la réalisation des travaux sur la Section VVR de Saint-Paul - Phase 2, le long de la Chaussée royale, entre la «sortie Bellemène» et le giratoire Sabiani ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 908 – 87 du budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à solliciter les financements européens relatifs à ces travaux, au titre du POE FEDER 2014-2020 - Axe 4 «Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique - mesure 4.07 – Plan Régional Vélo (PRV) – mise en œuvre», pour un montant de dépenses prévues éligibles de **2 137 012,00 € HT** (soit 2 318 658,02 € TTC) ;
- de valider le plan de financement ci-dessous pour la partie des dépenses éligibles :

FEDER : 70 % :	1 495 908,40 € HT
Région : 30 % :	641 103,60 € HT

	2 137 012,00 € HT

Les dépenses non éligibles restent à la charge de la Région (TVA,...) ;

- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0788****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DEGC / N°107191

INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINTE-MARIE/SAINTE-SUZANNE -
PHASE 2 - "FRANCHISSEMENT DE LA RAVINE DES CHÈVRES ET DES BRETelles DE L'ÉCHANGEUR
RN2/RN2002" - DEMANDE D'AUTORISATION DE PROGRAMME, APPROBATION DU PLAN DE
FINANCEMENT FEDER 2014-2020 ET SIGNATURE DE LA CONVENTION ÉTAT/RÉGION AU TITRE DE
L'APPEL A PROJETS "MOBILITÉS ACTIVES - ITINÉRAIRES CYCLABLES"



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0788
Rapport /DEGC / N°107191

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INTERVENTION 20132175 - VOIE VÉLO RÉGIONALE - SECTION DE SAINTE-MARIE/ SAINTE-SUZANNE - PHASE 2 - "FRANCHISSEMENT DE LA RAVINE DES CHÈVRES ET DES BRETelles DE L'ÉCHANGEUR RN2/RN2002" - DEMANDE D'AUTORISATION DE PROGRAMME, APPROBATION DU PLAN DE FINANCEMENT FEDER 2014-2020 ET SIGNATURE DE LA CONVENTION ÉTAT/RÉGION AU TITRE DE L'APPEL A PROJETS "MOBILITÉS ACTIVES - ITINÉRAIRES CYCLABLES"

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par la délibérations N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération de la Commission Permanente en date du 21 décembre 2010 approuvant le projet de Voie Vélo Régionale (VVR) autour de l'île,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la décision de l'État, le 23 septembre 2019, d'agrèer le projet déposé par la Région au titre de l'Appel à projets « Mobilités Actives – Itinéraires cyclables »,

Vu le programme opérationnel européen pour la période 2014-2020,

Vu les conventions de mandats de maîtrise d'ouvrage avec la SPL Maraïna pour la réalisation de 6 sections prioritaires en date du 16 juillet 2013,

Vu le rapport N° DEGC/107191 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Grands Chantiers, des Transports et Déplacements du 22 octobre 2019,

Considérant,

- les responsabilités de la Région Réunion, gestionnaire du réseau routier national, en termes d'exploitation, d'entretien, de développement et de modernisation de ce réseau, et la nécessité de mieux sécuriser l'usage du vélo sur ce réseau,
- l'intérêt du développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements des personnes, notamment le vélo,
- l'intérêt de la VVR, pour le développement touristique et la mise en valeur de l'île de La Réunion,
- la discontinuité relative de la VVR, au droit de la ravine des Chèvres, entre les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, dans sa configuration actuelle, celle-ci transitant le long de l'ex RN2002 présentant une dénivelée de l'ordre de 11 % limitant fortement son usage par les vélos, qui peut être de nature à inciter certains cyclistes à circuler sur la 2 x 2 voies proche,

- le projet de la Région Réunion de réaliser un aménagement permettant aux vélos de franchir la Ravine des Chèvres et les bretelles de l'échangeur RN2 éponyme, avec une pente inférieure à moins de 7 %,
- le coût estimatif de ces travaux à hauteur de **3 158 118,20 € HT** (soit 3 426 558,25 € TTC),
- l'approbation, par l'État, du projet de la Région déposé au titre de l'Appel à projets « Mobilités Actives – Itinéraires cyclables », permettant la mise en place d'une convention de co-financement par l'État à hauteur de **648 891,00 € HT** au titre de l'AFITF,
- que cette opération est éligible au POE FEDER 2014-2020 - Axe 4 : «Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique » - Mesure 4.07 : Plan Régional Vélo (PRV) – mise en œuvre» au taux de subvention de 70 % de la dépense éligible après soustraction des ressources autres (part AFITF),

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide,

- d'approuver la réalisation des travaux de franchissement de la Ravine des Chèvres et des bretelles de l'échangeur RN2 éponyme, sur la Section VVR de Sainte-Marie / Sainte-Suzanne ;
- d'approuver la mise en place d'une Autorisation de Programme de **2 500 000 €** pour lancer ces travaux, sous mandat de maîtrise d'ouvrage de la SPL Maraïna, sur le programme P160-0006 ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 908 – 87 du Budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer la convention de co-financement entre l'État et la Région, suite à l'appel à projets « Mobilités Actives – Itinéraires cyclables », pour un montant de participation de l'État à hauteur de **648 891,00 € HT** ;
- d'autoriser le Président à solliciter les financements européens relatifs à ces travaux au titre du POE FEDER 2014-2020 - Axe 4 : «Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique » - Mesure 4.07 : Plan Régional Vélo (PRV) – mise en œuvre», pour un montant de dépenses prévues éligibles de **3 158 118,20 € HT** (3 426 558,25 € TTC), soit un coût total retenu pour le FEDER de **2 509 227,20 €** après déduction de la participation prévue de l'AFITF ;
- de valider le plan de financement ci-dessous pour la partie des dépenses éligibles :

Sources de financement	Montant En euros (HT)	%
Coût total éligible FEDER	3 158 118,20	
Recettes AFITF	648 891,00	
Coût total éligible FEDER retenu (recettes AFITF décomptées du montant total éligible)	2 509 227,20	
UE - FEDER	1 756 459,04	70,00 %
Maître d'ouvrage REGION	752 768,16	30,00 %
TOTAL	2 509 227,20	100,00 %

nota : les dépenses non éligibles restent à la charge de la Région (TVA,...) ;

- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT



APPEL À PROJETS
FONDS MOBILITÉS ACTIVES – CONTINUITÉS CYCLABLES
DE DÉCEMBRE 2018
CONVENTION N° [N° AFITF]

CONVENTION DE FINANCEMENT AVEC
LA REGION REUNION
«VOIE VELO REGIONALE – RAVINE DES CHEVRES à SAINTE-MARIE»

Entre les soussignés,

L'État, ministère de la Transition écologique et solidaire, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, représenté par son directeur général, M. Marc Papinutti ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée « l'AFITF », établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé à La Grande Arche – Paroi Sud, 23^e étage, 92 055 LA DÉFENSE CEDEX, représenté par le président de son conseil d'administration, M. Christophe Béchu, autorisé pour ce faire par la délibération n°19-73-[n° AFITF] du conseil en date du 30 octobre 2019 ;

et

Le Conseil Régional de La Réunion ci-après dénommé « REGION REUNION » dont le siège est situé à l'Hôtel de Région Pierre Lagourgue – Avenue René Cassin – Le Moufia – BP 67 190 – 97 801 SAINT-DENIS CEDEX 9, représenté par son président, M. Didier ROBERT.

* * * * *

Vu :

- le Code général des collectivités territoriales ;
- le Code des transports, notamment les articles R. 1512-12 à R. 1512-19 relatifs à l'AFITF ;
- le Code de la commande publique publié au journal officiel du 5 décembre 2018.;
- le Plan vélo et mobilités actives annoncé par le Premier Ministre le 14 septembre 2018 ;
- l'appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables » lancé par l'État le 13 décembre 2018 (1^{er}/2^e relevé de 2019), et son cahier des charges ;
- le dossier de candidature déposé par La REGION REUNION le 28 juin 2019, les compléments apportés et le courrier d'engagement et attestation sur l'honneur en date du 26 juin 2019 ;
- la délibération du [date] de [porteur de projet] [portant habilitation .../ autorisant ...] ;
- la lettre de la ministre de la Transition écologique et solidaire adressée à La REGION REUNION le XXX septembre 2019, annonçant une aide de l'État de **648 891,00 euros HT pour le projet** ;
- le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2019 et ses budgets rectificatifs n°1 et n°2 approuvés respectivement par les délibérations n°19-71-03 du 27 février 2019, n°19-72-01 du 26 juin 2019 et n°19-73-01 du 30 octobre 2019 de son conseil d'administration, et leurs annexes relatives aux dépenses d'intervention comportant en particulier l'inscription de la destination de dépenses « Appels à projets et HCPER ».

* * * * *

Considérant :

- que l'AFITF est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, qui est en charge d'apporter directement, sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations de transport dûment inscrites à son budget ;
- que la France s'est engagée avec volonté dans la transition écologique, notamment le développement des mobilités actives tel l'usage du vélo.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :**Preamble**

Pour accompagner et encourager les Français à choisir plus régulièrement le vélo comme mode de transport au quotidien, le Gouvernement a lancé le plan vélo et mobilités actives. Ce plan vise à améliorer et développer les aménagements cyclables de qualité, à lutter contre le vol, à créer un cadre incitatif notamment financier reconnaissant l'usage du vélo, au développement d'une culture vélo en généralisant notamment l'acquisition du savoir rouler à l'école élémentaire, ce dans tous les territoires. L'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements des Français, pour atteindre 9 % d'ici 2024.

Pertinent pour les déplacements inférieurs à 5 ou 10 km, non-polluant, peu coûteux, accessible à tous et bon pour la santé, le vélo et le vélo à assistance électrique ont de nombreux avantages pour les utilisateurs et la collectivité :

- **La santé** : La pratique du vélo permet de prévenir les pathologies comme l'obésité, le diabète ou les maladies coronariennes.
- **La transition écologique et énergétique** : le vélo offre une alternative pertinente à la voiture pour de nombreux trajets et apporte une contribution à la réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques.
- **L'attractivité des villes** : l'usage du vélo permet de libérer des espaces publics précieux au cœur des villes, améliore la qualité de vie et dynamise le commerce de proximité.
- **Le moindre coût** : le vélo est le moyen de transport mécanisé le plus économique, son coût est très faible, comparé à la voiture.
- **La création d'emplois** : un tiers des vélos vendus sont assemblés en France.

Avec l'appel à projets « fonds mobilités actives – continuités cyclables », l'État soutient les projets de développement d'itinéraires cyclables continus menés par les territoires de toutes tailles afin de développer l'usage du vélo en milieu rural, en milieu urbain, en outre-mer, ...

La Région Réunion a engagé, depuis février 2005, une démarche en faveur du développement du vélo comme mode de déplacement alternatif à la voiture.

Dans ce contexte, la **Voie Vélo Régionale** (VVR) a pour objectif premier de créer un véritable réseau cyclable hiérarchisé qui fasse le tour de l'île. Ce projet tend à apporter une réponse à l'ensemble des usagers, tant pour les déplacements de petite portée en milieu urbain, que sur des plus longues distances répondant davantage à des fonctions de loisirs ou de tourisme.

Le présent projet porte sur la séquence Sainte-Marie / Sainte-Suzanne de la VVR et plus précisément la portion de la Ravine des Chèvres. Cet aménagement permettra premièrement aux actifs d'effectuer des trajets domicile-travail (trajets pendulaires) ; deuxièmement aux familles de bénéficier d'une desserte vers le sentier littoral Nord (pratique loisir, tourisme). Actuellement, un certain nombre de cyclistes empruntent la 2x2 voies (qui leur est pourtant interdite) pour se diriger

vers le Nord, afin d'éviter une pente de 11 % qui contraint fortement le cheminement existant sur l'ex-RN.

Toutefois, un investissement important est nécessaire pour résorber cette discontinuité avec la création de 3 ouvrages d'art pour le franchissement des bretelles de l'échangeur de la voie rapide et le franchissement de la Ravine des Chèvres.

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles La REGION REUNION procède à la réalisation de la Voie Vélo Régionale – Ravine des Chèvres à Sainte-Marie / Sainte Suzanne, ainsi que les modalités selon lesquelles l'AFITF apporte son concours financier à la réalisation de ce projet.

Article 2 – Caractéristiques du projet

2.1. Caractéristiques générales du projet « Voie Vélo Régionale – Ravine des Chèvres à Sainte-Marie »

Dans le cadre du projet d'aménagement d'une Voie Vélo Régionale (VVR) tout autour de l'île, La Région Réunion, a souhaité réaliser une étude sur les 3 ouvrages de franchissement piétons/cycles que compose la section n°2 du tracé de VVR entre Sainte-Suzanne et Sainte-Marie.

Ces travaux seront réalisés dans la continuité des travaux de la voie vélo actuellement en cours qui concernent un tronçon allant du rond-point Cerneau jusqu'au niveau de la Ravine des Chèvres. (*Tranche ISIS sur le schéma*) côté Sainte Marie et se connecteront à la voie vélo livrée en début 2019 côté Sainte Suzanne .

5 franchissements ont été étudiés. Le scénario retenu compte 3 franchissements :

1. Franchissement n°3 : La bretelle de sortie de la RN2 (Franche Terre) ;
2. Franchissement n°4 : La Ravine des Chèvres ;
3. Franchissement n°5 : La bretelle d'accès la Convenance.

Le franchissement de la Ravine des Chèvres par la VVR le long de la RN2 permet d'obtenir une pente de VVR proche de celle de la RN2, de l'ordre de 6 %.

2.2. Tracé et discontinuité traitée

La conception générale des ouvrages a été orientée vers des solutions d'ouvrages courants de franchissement, et conformes aux prescriptions du SETRA (*Service des Études Techniques des Routes et Autoroutes*) du Ministère des Routes Français. Il n'a pas été envisagé la réalisation d'ouvrages exceptionnels (ponts haubanés, suspendus, ...) de par la gamme des portées à franchir et en raison de leurs coûts plus élevés.

Le projet retenu permet d'éviter la création d'un ouvrage de franchissement au-dessus de la bretelle de sortie mais nécessite un ouvrage de type passerelle métallique au-dessus de la rue Général de Gaulle. Elle évite les décaissements importants en extrémité Ouest du projet et présente l'avantage d'atténuer la montée de 11 % à 6 % environ dans le sens Sainte-Suzanne – Sainte-Marie.

La voie réalisée fera 3 m de largeur et représentera un linéaire 740 m.

Afin de respecter l'objectif de limiter les pentes à moins de 7 %, tout en assurant la traversée des voiries et bretelles, 3 ouvrages d'art sont envisagés sur ce projet, respectivement de 50 m, 180 m et 25 m.

2.3. Délais de réalisation du projet de la « Voie Vélo Régionale – Ravine des Chèvres à Sainte-Marie »

- Le projet est actuellement au stade d'avant-projet.
- La décision de réaliser le projet sera prise fin 2019-2020.
- La date de mise en service est prévue en 2022.

Article 3 – Dispositions financières

3.1. Montant de la subvention

Le coût total estimé du projet (*y compris la dépense non subventionnable*) est de 3 291 453,00 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée ci-dessous, est estimée à 3 244 453,00 euros hors taxes.

Une subvention non actualisable de l'AFITF hors taxes est accordée à La REGION REUNION pour financer le projet faisant l'objet de la présente convention. Cette subvention est plafonnée à **648 891,00 euros HT courants (Six cent quarante-huit mille huit cent quatre-vingt-onze € HT)** pour le projet de la « Voie Vélo Régionale – Ravine des Chèvres à Sainte-Marie », soit un taux de 20,00 % par rapport à la dépense subventionnable. La dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 3.3 suivant.

3.2. Plan de financement prévisionnel

L'ensemble des sections de la Voie Vélo Régionale est porté au Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), au fur et à mesure des programmations.

Pour la section de Sainte-Marie/Ravine des Chèvres, La Région Réunion sollicitera une aide européenne. Le dossier de demande de subvention sera présenté au Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie (GUIDDE) en 2020.

Le plan de financement prévisionnel se répartit comme suit (euros HT) :

Cofinanceurs	Montant total du projet
REGION REUNION	820 436 €
État (AFITF)	648 891 €
FEDER (= 70 % de la part des travaux non subventionnés par L'AFITF, soit 2 535 894,56 € HT)	1 775 126 €
Total	3 244 453 €

Les cofinancements de l'AFITF ne sont pas fongibles entre les projets.

3.3. Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros courants relatifs à la réalisation du projet.

Poste de dépense Projet	Montant (euros HT)	Dépense subventionnable (euros HT)
1 – Coût d'accompagnement du projet (Type études d'avant-projet et études d'impact, maîtrise d'ouvrage pré-opérationnelle, maîtrise d'œuvre, études géotechniques)	102 610,00	102 610,00
2 – Dépenses de personnel	30 725,00	30 725,00
3 – Travaux préparatoires	175 000,00	175 000,00
4 – Aménagements	2 936 118,00	2 936 118,00
5 – Mesures compensatoire	0,00	0,00
6– Charges connexes (ordinateur, équipements...)	0,00	0,00
Total en euros courants	3 244 453,00	3 244 453,00
Montant de la subvention		648 891,00
Taux de subvention de l'AFITF		20,00%

3.4. Modalités de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet, **jusqu'à 80 % du montant de la subvention**, sur production par le porteur de projet pour chaque appel de fonds d'un état récapitulatif détaillé des dépenses, en cohérence avec la décomposition par poste de dépense et conformément aux caractéristiques du projet décrits dans le dossier de subvention.

Pour le premier acompte, une **avance de subvention est versée en 2019 à La Région Réunion, correspondant à 10 % de la subvention, sur simple demande.**

Pour les **acomptes** suivants, lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé pour chaque projet à l'article 3.2. s'applique aux dépenses subventionnables constatées. L'avance de subvention est déduite de la première demande de paiement.

Après **achèvement de l'intégralité des travaux et la mise en service du projet** et dans un délai de 12 mois, le porteur de projet présente une déclaration d'achèvement de l'opération, le décompte général et définitif des dépenses subventionnables en cohérence la décomposition par poste de l'article 3.3. Sur la base de celui-ci, le porteur de projet procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Cette demande est accompagnée d'une note récapitulative sur le projet livré, montrant ses caractéristiques et la conformité avec le projet programmé, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés, la liste des aides publiques perçues et leur montant respectif, des aléas rencontrés, d'une mesure de la fréquentation et des premiers éléments d'analyse.

3.5. Facturation et recouvrement

Les demandes de versement d'acompte et solde seront transmises à l'AFITF et en copie à la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement de La Réunion, ci-après dénommée la « DEAL de La Réunion ».

Conformément à l'ordonnance n° 2014-697 du 26 juin 2014 et au décret n° 2016-1478 du 2 novembre 2016 relatifs au développement de la facturation électronique, chaque appel de fonds sera transmis à l'AFITF par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFITF suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'adresse électronique suivante : paiement.afitf@developpement-durable.gouv.fr. Les pièces justificatives seront adressées au format « pdf ».

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- Objet de la facturation ;
- Date ;
- Montant de la subvention ;
- Numéro de l'acompte ;
- Taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- Montant déjà versé par l'AFITF lors des acomptes précédents ;
- Montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables et le taux de subvention, sauf pour le premier acompte).

L'état récapitulatif joint est daté et certifié exact par le comptable public assignataire des dépenses du porteur de projet et par le président, maire ou son représentant. Il porte la mention « **service fait** » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable. Il doit également présenter les dépenses constatées suivant la décomposition par poste présentée en article 3.3..

La DEAL de La Réunion, en soutien de l'AFITF, confirme le « service fait » et vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention et fait connaître à l'AFITF par note formelle, dans un délai de 30 jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés. Les sommes dues au porteur de projet au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 50 jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds validé.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à La REGION REUNION au profit du compte dont les références sont les suivantes :

N° IBAN	FR13 3000 1000 647J 2300 0000 067
N° BIC	BDFEFRPPCCT

3.6. Échéancier prévisionnel

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention de l'AFITF est le suivant :

Année	2019 (10% avance)	2020	2021	2022	2023	TOTAL
Montant total du projet (euros)	0,00 €	180 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	168 891,00 €	648 891,00 €

L'AFITF se réserve la possibilité, en fonction des contraintes de sa programmation budgétaire, de plafonner ses versements annuels à ces montants.

Article 4 – Suivi du projet

L'AFITF, l'État et La Région Réunion s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance pour la mise en œuvre des investissements prévus au titre de la présente convention.

L'État participera aux comités techniques du porteur de projet pour le suivi de son exécution. Son représentant sera la DEAL de La Réunion. En l'absence de comité technique, en cas de demande de la DEAL de La Réunion, un suivi du projet sera organisé entre celle-ci et le porteur du projet.

Article 5 – Obligations du bénéficiaire

5.1. Date de démarrage des études ou travaux, demande d'acompte les deux premières années et demande de solde

Le commencement des études ou travaux, acté par un engagement juridique d'une dépense subventionnable ou à défaut par une attestation sur l'honneur, **devra intervenir avant le 31 décembre 2019**. Cet acte est transmis à l'AFITF et à la DEAL de La Réunion **au plus tard le 31 janvier 2020**. En cas de non observation de ce délai, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la subvention dans les conditions prévues à l'article 6.

Si aucun acompte (*autre que l'avance*) n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature de la convention, l'État se réserve également le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6. Le cas échéant, le montant de l'avance accordée, indiquée dans l'art. 3.4, sera remboursé à l'AFITF.

En l'absence de demande de solde accompagnée des documents indiqués à l'art. 3.4, dans les 12 mois suivants la date d'achèvement du projet, aucun paiement ne pourra intervenir au profit du porteur de projet.

5.2. Modification du projet

Toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans l'article 6 de la convention doit faire l'objet d'une information préalable à l'État, notamment lorsqu'il y a une modification du tracé, ou lorsque la date de mise en service est reportée.

Au vu de ces modifications, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'Article 6.. Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

5.3. Publicité du projet

La REGION REUNION s'engage à faire mention de la participation de l'État dans toute communication ou information sur le projet. **Les logos du ministère en charge des transports et de l'AFITF** doivent être affichés en annonce des travaux.

Article 6 – Mesures d'ordre

À défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du tribunal administratif territorialement compétent.

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, et notamment la non observation du délai de rigueur fixé à l'article 5.1., celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature et expire, soit en cas de résiliation tel que prévu à l'alinéa précédent soit, et sous réserve de la présentation des bilans ou indicateurs prévus à l'article 3.4., dès que le solde de l'opération aura été versé par l'AFITF.

* * * * *

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

Visa du contrôleur budgétaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France

Pour l'État, le Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer **Pour la REGION REUNION, le Président**

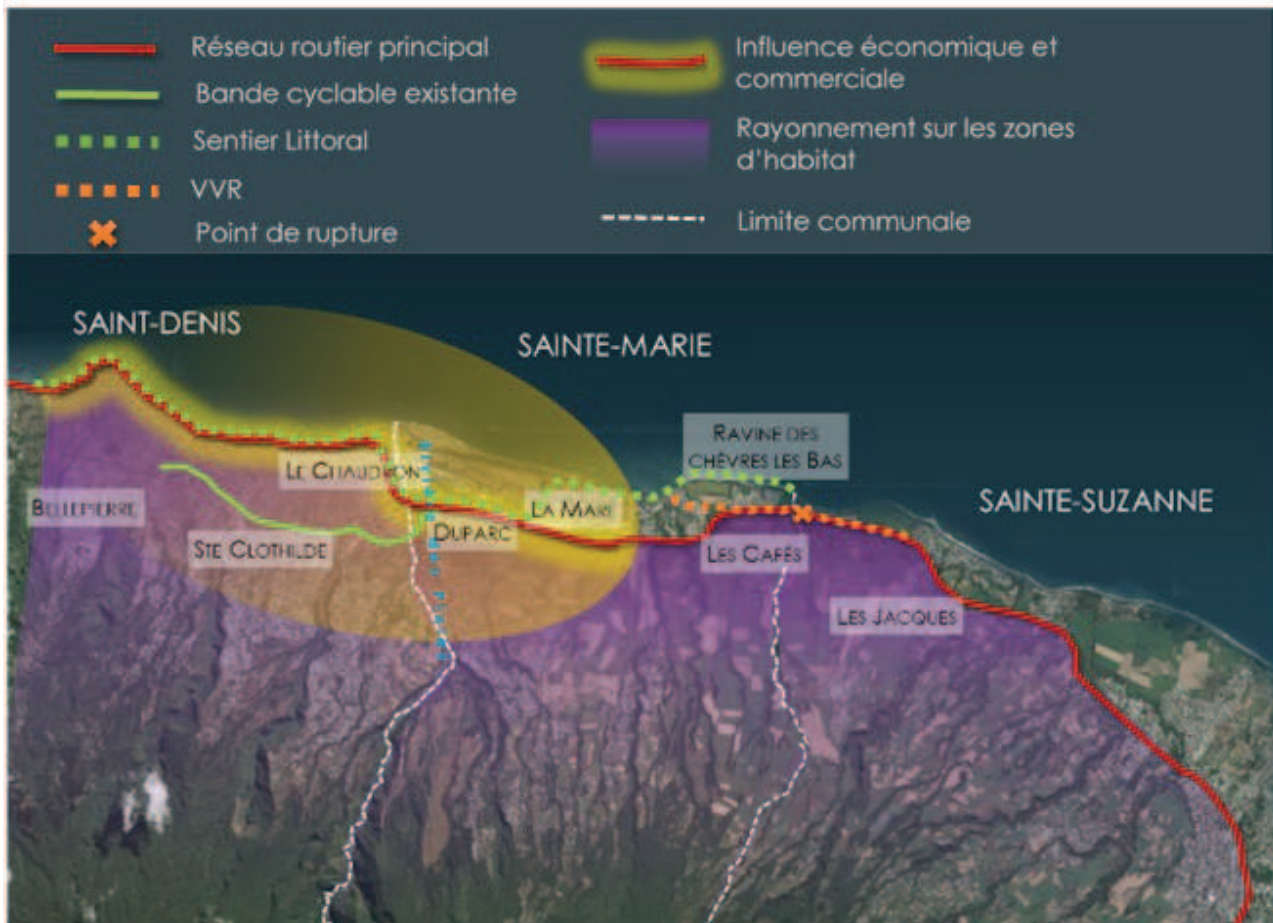
Marc PAPINUTTI

Didier ROBERT

Pour l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, le Président du conseil d'administration

Christophe BÉCHU

ANNEXE 1 – Plan de situation du projet



Plan de situation du projet

ANNEXE 2 – Récapitulatif des éléments à fournir par le porteur de projet

Les éléments ci-dessous sont transmis à l'AFITF (par voie électronique) et à la DEAL de La Réunion/SACoD/RDIT.

	Délai	
Demande d'avance	Novembre 2019	Courrier de demande: –montant de 10% de la subvention totale
Engagement des dépenses	Avant le 31 janvier 2020	Acte juridique justifiant pour chaque projet, l'engagement d'une dépense subventionnable
Demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)		courrier de demande avec mentions détaillées article + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses
Demande de solde	Dans les 12 mois suivant la date d'achèvement du projet	courrier de demande avec mentions détaillées article + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présentés par postes de dépenses correspondant à: • l'appel de fonds • l'ensemble du projet note récapitulative sur la réalisation du projet tel que spécifiée article

**DELIBERATION N°DCP2019_0789****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DPI / N°107120
GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - MAISON ROUGE - RÉSILIATION PARTIELLE D'UN BAIL
EMPHYTÉOTIQUE ENTRE LA COMMUNE DE SAINT-LOUIS ET LA RÉGION RÉUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0789
Rapport /DPI / N°107120

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - MAISON ROUGE - RÉSILIATION PARTIELLE D'UN BAIL EMPHYTÉOTIQUE ENTRE LA COMMUNE DE SAINT-LOUIS ET LA RÉGION RÉUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la propriété des personnes publiques,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DPI / 107120 de Monsieur le Président du Conseil régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- la demande du 1^{er} décembre 2017 de la commune de Saint-Louis de rétrocession des parcelles cadastrées DT 558p, DT 556, DT 557 et DS 687,
- l'acceptation de principe de la région Réunion du 17 janvier 2018,

La Commission Permanente du Conseil régional de la Réunion,
Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver la rétrocession au bénéfice de la commune de Saint-Louis des parcelles cadastrées DT 556-557-925-926-927-928-929-930 et DS 687 d'une superficie globale de 37142 m² sur la commune de Saint-Louis sans contrepartie financière ;
- d'autoriser le Président à signer l'acte notarié ;
- d'autoriser le Président à signer tous les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Le Président,
Didier ROBERT

**DELIBERATION N°DCP2019_0790****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DPI / N°106931
GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE : LYCÉE EVARISTE DE PARNY- TRANSFERT DE LA PARCELLE
COMMUNALE EY 143 À LA RÉGION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0790
Rapport /DPI / N°106931

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE : LYCÉE EVARISTE DE PARNY- TRANSFERT DE LA PARCELLE COMMUNALE EY 143 À LA RÉGION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code Général de la propriété des personnes publiques,

Vu l'article 79, II de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux Libertés et Responsabilités locales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DPI / 106931 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que l'article 79 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004, relatives aux Libertés et Responsabilités locales prévoit le transfert des biens immobiliers des établissements aux collectivités de rattachement en fonction de leurs compétences respectives,
- que le foncier des lycées est transféré aux régions, à titre gratuit, sous couverts du contrôle des services de l'État,
- que par décision du 06 novembre 2007, la Commission permanente de Conseil Régional a validé le transfert de propriétés des biens immobiliers des établissements relevant de l'article L. 214-6 du Code de l'éducation dans le patrimoine régional,
- que par décision du 10 juin 2015, le Conseil Municipal de Saint-Paul a émis un avis favorable au transfert à titre gratuit de la parcelle EY 143, partie du terrain d'assiette du Lycée Évariste de Parny, au bénéfice de la région,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de valider le transfert à titre gratuit et en pleine propriété de la parcelle EY 143 de 493 m² composant une petite partie de l'assiette foncière du lycée Évariste de Parny située sur la commune de Saint-Paul, au bénéfice de la région Réunion ;

- d'engager le montant approximatif de 700 € au budget 2019 de la région Réunion ;
- de prélever cette dépense sur le programme A209-0006, chapitre 930 ;
- de constater l'entrée au patrimoine de la région au compte 21312 "bâtiment scolaire" pour un montant de 64 000 euros ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

A v e x e 1

J.O. 190 du 17 août 2004
AdmiNet

J.O. disponibles

Alerte par mail

Lois, décrets

codes

Ce document peut également être consulté sur le site officiel Legifrance

Extraits

LOI n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales (1)

140 pages

NOR : INTX0300078L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Vu la décision du Conseil constitutionnel no 2004-503 DC du 12 août 2004 ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

TITRE Ier

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE, LE TOURISME
ET LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Chapitre Ier

Le développement économique

Article 1

I. - Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° L'intitulé du titre Ier du livre V de la première partie est ainsi rédigé : « Développement économique » ;

2° L'article L. 1511-J est ainsi rédigé :

« Art. L. 1511-1. - La région coordonne sur son territoire les actions de développement économique des collectivités territoriales et de leurs groupements, sous réserve des missions incombant à l'Etat.

« Le conseil régional établit un rapport relatif aux aides et régimes d'aides mis en oeuvre sur son territoire au cours de l'année civile, dans les conditions prévues au présent chapitre, par les collectivités territoriales et leurs groupements. A cette fin, ces collectivités et groupements

7° Au deuxième alinéa de l'article L. 441-11, les mots : « l'inspecteur de l'éducation nationale désigné par » sont supprimés ;

8° L'article L. 441-12 est ainsi rédigé :

« Art. L. 441-12. - Les oppositions à l'ouverture d'un établissement d'enseignement technique privé sont jugées contradictoirement par le conseil académique de l'éducation nationale dans le délai d'un mois.

« Appel de la décision rendue peut être interjeté dans les dix jours à partir de la notification de cette décision. Il est soumis au Conseil supérieur de l'éducation et jugé contradictoirement dans le délai d'un mois.

« Le demandeur peut se faire assister ou représenter par un conseil devant le conseil académique de l'éducation nationale et devant le Conseil supérieur de l'éducation.

« En cas d'appel, l'ouverture ne peut avoir lieu avant la décision du Conseil supérieur de l'éducation. »

9° Au dernier alinéa de l'article L. 441-13, les mots : « comité départemental de l'emploi » sont remplacés par les mots : « conseil académique de l'éducation nationale » ;

10° A l'article L. 914-6, la dernière phrase du dernier alinéa est supprimée.

Article 79

I. - L'article L. 213-3 du code de l'éducation est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biens immobiliers des collèges appartenant à l'Etat à la date d'entrée en vigueur de la loi no 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lui sont transférés en pleine propriété à titre gratuit. Ce transfert ne donne lieu au versement d'aucun droit, taxe ou honoraires.

« Les biens immobiliers des collèges appartenant à une commune ou un groupement de communes peuvent être transférés en pleine propriété au département, à titre gratuit et sous réserve de l'accord des parties. Lorsque le département effectue sur ces biens des travaux de construction, de reconstruction ou d'extension, ce transfert est de droit, à sa demande, et ne donne lieu au versement d'aucun droit, taxe ou honoraires. »

II. - L'article L. 214-7 du même code est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les biens immobiliers des établissements visés à l'article L. 214-6 appartenant à l'Etat à la date d'entrée en vigueur de la loi no 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales lui sont transférés en pleine propriété à titre gratuit. Ce transfert ne donne lieu au versement d'aucun droit, taxe ou honoraires.

« Les biens immobiliers des établissements visés à l'article L. 214-6 appartenant à un département, une commune ou un groupement de communes peuvent être transférés en pleine propriété à la région, à titre gratuit et sous réserve de l'accord des parties. Lorsque la région effectue sur ces biens des travaux de construction, de reconstruction ou d'extension, ce transfert est de droit, à sa demande, et ne donne

lieu au versement d'aucun droit, taxe ou honoraires. »

Article 80

I. - L'article L. 131-5 du code de l'éducation est ainsi modifié :

1° Les deux derniers alinéas sont ainsi rédigés :

« Toutefois, lorsque le ressort des écoles publiques a été déterminé conformément aux dispositions de l'article L. 212-7, les familles doivent se conformer à la délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, déterminant le ressort de chacune de ces écoles.

« Lorsque le ressort des écoles publiques a été déterminé conformément aux dispositions de l'article L. 212-7, l'inscription des élèves, dans les écoles publiques ou privées, se fait sur présentation d'un certificat d'inscription sur la liste scolaire prévue à l'article L. 131-6. Ce certificat est délivré par le maire, qui y indique l'école que l'enfant doit fréquenter. » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La domiciliation des parents à l'étranger ne peut être une cause de refus d'inscription d'un enfant soumis à l'obligation scolaire. Chaque enfant est inscrit soit dans la commune où ses parents ont une résidence, soit dans celle du domicile de la personne qui en a la garde, soit dans celle où est situé un établissement ou une section d'établissement destinés plus particulièrement aux enfants de Français de l'étranger. »

II. - La première phrase de l'article L. 212-7 du même code est remplacée par deux phrases ainsi rédigées :

« Dans les communes qui ont plusieurs écoles publiques, le ressort de chacune de ces écoles est déterminé par délibération du conseil municipal. Lorsque les dépenses de fonctionnement des écoles publiques ont été transférées à un établissement public de coopération intercommunale sur le territoire duquel il existe plusieurs écoles publiques, le ressort de chacune de ces écoles est déterminé par délibération de l'organe délibérant de cet établissement. »

Article 81

L'article L. 213-1 du code de l'éducation est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est ainsi rédigé :

« A ce titre, le conseil général arrête après avis du conseil départemental de l'éducation nationale, en tenant compte de critères d'équilibre démographique, économique et social, la localisation des établissements, leur capacité d'accueil, leur secteur de recrutement et le mode d'hébergement des élèves. » ;

2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, les autorités compétentes de l'Etat affectent les élèves dans les collèges publics. »

XIII. - Avant la publication de la convention type mentionnée à l'article 104, le Gouvernement adresse au Parlement un rapport retraçant la répartition et l'évolution annuelle des effectifs sur les cinq dernières années des personnels techniciens, ouvriers et de service par académie, par département et par établissement.

Avant la publication du décret en Conseil d'Etat fixant les modalités de transfert définitif des personnels techniciens, ouvriers et de service, le Gouvernement adresse au Parlement un rapport retraçant, par académie, par département et par établissement, les efforts de rééquilibrage des effectifs entrepris depuis la date de publication du rapport mentionné à l'alinéa précédent.

Article 83

A titre transitoire, l'Etat conserve la responsabilité des opérations d'organisation des concours, de recrutement et d'affectation des personnels techniciens, ouvriers et de service pour la rentrée 2005, sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 34 de la loi no 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale. Chacune des conventions locales de mise à disposition des services, prévues au III de l'article 104, comportera la mention expresse des effectifs concernés par chacune de ces opérations.

Article 84

A compter de la date d'entrée en vigueur de la présente loi, les départements deviennent propriétaires et ont la charge du fonctionnement des collèges à sections internationales situés dans leur ressort et du collège d'Etat de Font-Romeu.

A compter de la même date, les régions deviennent propriétaires et ont la charge du fonctionnement des lycées à sections binationales ou internationales situés dans leur ressort, du lycée d'Etat de Font-Romeu, ainsi que des établissements publics nationaux d'enseignement agricole figurant sur une liste fixée par décret.

Les établissements à sections binationales ou internationales et le collège et lycée d'Etat de Font-Romeu sont transformés en établissements publics locaux d'enseignement, conformément aux dispositions de l'article L. 421-1 du code de l'éducation. Les établissements publics nationaux d'enseignement agricole figurant sur une liste fixée par décret sont transformés en établissements publics locaux d'enseignement et de formation professionnelle agricole, visés à l'article L. 811-8 du code rural.

Par dérogation aux dispositions de l'article L. 212-4 du code de l'éducation, le département assume la charge des classes maternelles et élémentaires fonctionnant, à la date d'entrée en vigueur du présent article, dans ces établissements. Il reçoit une dotation correspondante.

Article 85

I. - Aux articles L. 422-1 et L. 422-2 du code de l'éducation, le mot : « seules » est supprimé.

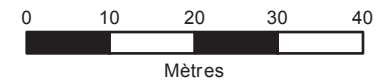
II. - Après l'article L. 422-2 du même code, il est inséré un article L. 422-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 422-3. - A la demande, selon le cas, de la commune ou du département, les établissements



EY143 SAINT-PAUL

Document de travail



©Réalisation Région Réunion
janvier, 2017
Sources Région Réunion
DGFIP PCIVecteur
IGN Ortho2011 - Autorisation n°10191



1571



REGION REUNION
CONSEIL REGIONAL

DELIBERATIONS
DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL
REGIONAL DE LA REUNION

HÔTEL DE RÉGION PIERRE LAGOURGUE
Avenue René-Cassin
Moufia - B.P. 7190
97719 ST-DENIS MESSAG CEDEX 9
Tél. 0262 48.70.00
Télécopie 0262 48.70.71
Site internet : www.regionreunion.com

*Réunion de
l'an deux mille sept
le 06 novembre 2007 à 09h00*

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION
s'est réunie à l'Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE

sous la présidence de :
Monsieur PAUL VERGES, Président du Conseil Régional

Nombre de membres
en exercice : 20

Nombre de membres
présents : 15

Publiée le :

22 NOV. 2007

Le Président

Paul VERGES

Présents :

PHILIPPE BERNE
ALAIN ARMAND
WILFRID BERTILE
YVON VIRAPIN-KICHENIN
ROLAND HOAREAU
DOMINIQUE FOURNEL
MICHEL VERGOZ

PIERRE VERGES
DENISE DELORME
CHRISTINE SOUPRAMANIEN
JOCELYNE LAURET
RAYMOND MOLLARD
THIERRY SAM-CHIT-CHONG
MONIQUE ORPHE

Absents :

CATHERINE GAUD
GUY JARNAC
ALAIN BENARD

YASMINA PANSBHAYA
CAMILLE SUDRE

RAPPORT : /DAJM/20070710

TRANSFERT DE PROPRIETE DES BIENS IMMOBILIERS DES ETABLISSEMENTS
RELEVANT DE L'ARTICLE L. 214-6 DU CODE DE L'EDUCATION



Séance du 06 novembre 2007
Délibération DAJM/20070710

Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional

**TRANSFERT DE PROPRIETE DES BIENS IMMOBILIERS DES ETABLISSEMENTS
RELEVANT DE L'ARTICLE L. 214-6 DU CODE DE L'EDUCATION**

La Commission Permanente du Conseil Régional en sa réunion du 06 novembre 2007

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux Droits et Libertés des Communes, des Départements et des Régions, modifiée,

Vu la loi n° 82-1171 du 31 décembre 1982 modifiée portant organisation des Régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion,

Vu la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les Communes, les Départements, les Régions et l'Etat,

Vu la loi n° 84-747 du 2 août 1984 modifiée relative aux compétences des régions de Guadeloupe, de Guyane, de Martinique et de La Réunion,

Vu la loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer,

Vu la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le budget de l'exercice 2007,

Vu les délégations accordées à la Commission Permanente par le Conseil Régional en sa réunion du 30 avril 2004,

Vu le rapport n° DAJM/20070710 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission de la Politique Régionale du 16 octobre 2007,

Après en avoir délibéré,

Décide

- à l'unanimité, d'approuver les termes du rapport ;
- d'autoriser le Président à signer toutes conventions dans le cadre de ce transfert ;
- de prélever les dépenses aux chapitres 902 article 222 et 930 article 202 ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

Certifie exécutoire par le Président
du Conseil Régional compte tenu
de la réception en Préfecture le 21 NOV. 2007
et de la Publication le 07 NOV. 2007



DEPARTEMENT DE LA REUNION
COMMUNE DE SAINT PAUL

EXTRAIT DU PROCES VERBAL DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL DU 10 JUN 2015

Affaire CM150610017 :
Secteur de Plateau Caillou -
Régularisation foncière
Lycée Evariste de Parny -
Demande de transfert
gratuit de la parcelle
cadastrée EY 143 au profit
de la Région

NOTA :

Le Maire certifie que le
compte rendu de cette
délibération a été affiché
à la porte de la Mairie le :

12 JUN 2015

Que la convocation a été faite
le : **04.06.2015**
et affichée le : **04.06.2015**

Nombre de membres
en exercice **55**

Nombre de membres
présents **41**

L'an deux mille quinze le dix juin à 14 H 00, le conseil municipal dûment
convoqué, s'est réuni à l'Hôtel de Ville, sous la présidence de M. Joseph
SINIMALE, Maire de Saint-Paul.

ETAIENT PRESENTS :

M. SINIMALE Joseph – M. VELLEZEN Yoland – M. MELCHIOR Cyrille –
M. MAROUVIN-VIRAMALE Fabrice – Mme SEVAGAMY Geneviève –
Mme LOCAME-MACHADO Patricia – M. POTA Alex - M. SAUNIER
Olivier – Mme CARPANIN PARVADY Gertrude – Mme LATCHIMY
Isabelle – M. HOARAU Maro-André – Mme FONTAINE Audrey - M.
PANCHBAYA Yacoub – Mme PIGNOLET-DUMONT Annie – Mme
LAHISAFY Magalie – MR AURE Jean-Marc - Mme SINIMALE Sandra –
M. FLORES Patrick – Mme HOARAU Patricia – M. RAVENNE Axel – M.
DORLA Patrick – M. ROMELY Dominique – Mme BOURBON Jostie – M.
ALCINOÛS Benoît – M. TEVANIN SINGAÏNY Maurice – Mme
BAPTISTE Sonia Reine Marie – Mme BERTRAND Cathy – M.
MARTINEAU Thierry – Mme SEVETIAN Nadine – M. FONTAINE Pascal –
Mme DJUNIA Carine – Mme HOAREAU Nathalie – Mme GADO Magalie –
Mme PERON Virginie – Mme TANG TONG HI Julie – Mme BIMA Kelly –
*M. GAMARUS Jean-Marc - Mme BASQUAISE Gislaïne – *M. SERAPHIN
Emmanuel – Mme LOUGNON Laurence – *Mme COUSIN MéliSSa

* Mme COUSIN MéliSSa quitte la salle après l'examen de l'affaire n° 23

* Messieurs GAMARUS Jean Marc et SERAPHIN Emmanuel quittent la salle après l'examen
de l'affaire n°15

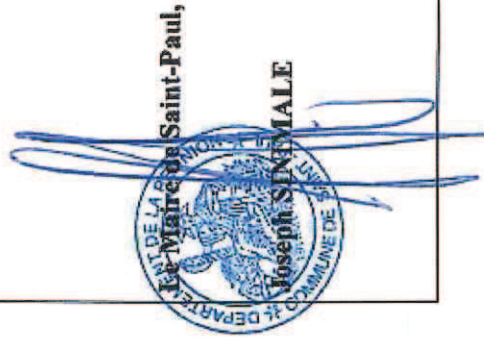
ETAIENT REPRESENTES :

Mme BARLIEU Géraldine, procuration à M. VELLEZEN Yoland
M. MOUTOUALLAGUIN-ALLAGAPATCHETTY Claude, procuration à M.
MAROUVIN-VIRAMALE Fabrice
M. CLAIN Christian Joseph, procuration à Mme BOURBON Josie
Mme BELLO Hugnette, procuration à M. GAMARUS Jean-Marc
Mme DALLEAU Myrna, procuration à Mme COUSIN MéliSSa
M. LEGROS Patrick, procuration à M. SERAPHIN Emmanuel
M. LASSON Jean-Marie, procuration à Mme LOUGNON Laurence

ETAIENT ABSENTS : M. SAINT-ALME Guy – M. GANGAMA Erick –
Mme VERDUN Marie Davilla – M. GROSSET Kévy – M. MELJIN Jean-
Claude – Mme HOARAU Lynda – M. MOUTAMA-CHEDIAPIN Guylain

SECRETARE DE SEANCE :

Madame LATCHIMY Isabelle a été désignée pour remplir les fonctions de
secrétaire de séance.



Affaire CM150610017/ Secteur de Plateau Caillou - Régularisation foncière Lycée Evariste de Parny - Demande de transfert gratuit de la parcelle cadastrée EY 143 au profit de la Région.

Le Maire rappelle à l'assemblée les démarches engagées par la Région auprès de la Commune afin d'acquérir la parcelle cadastrée EY 143. Cette parcelle fait partie du Lycée Evariste de Parny et peut donc faire l'objet d'un transfert gratuit de la Commune à la Région.

En effet, selon les dispositions de l'article L. 214-7 alinéa 3 du code de l'éducation: « Les biens immobiliers des établissements visés à l'article L. 214-6 appartenant à un département, une commune ou un groupement de communes peuvent être transférés en pleine propriété à la région, à titre gratuit et sous réserve de l'accord des parties. Lorsque la région effectue sur ces biens des travaux de construction, de reconstruction ou d'extension, ce transfert est de droit, à sa demande, et ne donne lieu au versement d'aucun droit, taxe ou honoraires. »

Désignation :

- Nature : **terrain nu**
- Référence cadastrale : **EY 143**
- Surface totale: **493 m²**
- PLU : **U3c**
- Prix : **gratuit** au vu de l'avis du Domaine du 30.04.2015 (n° 2015-415V0713)

La commission « Aménagement - Environnement et Développement Economique » réunie le 12 mai 2015 a émis un avis favorable.

Après délibération, le conseil municipal à l'unanimité des suffrages exprimés :

Article 1 : valide le transfert à la Région à titre gratuit du bien immobilier décrit ci-dessus;

Article 2 : autorise le Maire à signer tous les actes relatifs nécessaires à cette affaire.

.....
Certifié conforme au registre des délibérations du conseil municipal

Saint Paul, le 10 juin 2015



Accusé de réception en préfecture
974-219740156-20150612-CM150610017-DE
Date de télétransmission : 22/06/2015
Date de réception préfecture : 22/06/2015



Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DIRECTION GÉNÉRALE DES FINANCES PUBLIQUES
DIRECTION RÉGIONALE DES FINANCES PUBLIQUES
DE LA RÉUNION

N° 7300 R

SERVICE DU DOMAINE
CS 21015

AVIS DU DOMAINE

7 Avenue André Malraux
97744 SAINT-DENIS CEDEX 9

**AVIS SUR LE PRIX OU LA VALEUR DES BIENS
IMMOBILIERS**

Pour nous joindre :

Références : N° dossier : 2015-415V0713.

Affaire suivie par : Michel ROMULUS , Evaluator

Téléphone : 02 62 94 05.86

Télécopte : 02.62.94.05.83

Courriel : michel.romulus1@dgrfp.finances.gouv.fr

1 Service consultant : Commune de SAINT-PAUL.

2 Date de la consultation : 29/04/2015.

3 Opération soumise au contrôle (objet et but) : Cession de terrain au profit de la Région de la Réunion .

4 Propriétaire présumé : Commune de SAINT-PAUL.

5 Description sommaire de l'immeuble compris dans l'opération :

Commune de : SAINT-PAUL ; Plateau Caillou ; Lycte Evariste de Parny - Parcelle cadastrée EY 143 d'une contenance de 493 m² .

Sa Urbanisme-Situation au plan d'aménagement-Zone de plan-C.O.S.-Servitudes_Etat du sous sol-Elements particuliers de plus value et de moins value-Votes et réseaux divers :

Au PLU : Zone USC (PLU approuvé du 27-09-2012) .

6 Origine de propriété : Indéterminée

7 Situation locative : Occupée .

9 Détermination de la valeur vénale actuelle : 64 000 € .

12 Observations particulières :

Marge de négociation 10%.

Cette évaluation correspond à la valeur vénale actuelle, une nouvelle consultation du Domaine serait nécessaire si l'opération n'était pas réalisée dans le délai d'un an.

Elle ne tient pas compte de l'éventuelle présence d'amiante, de termites ni des risques liés au saturnisme.

L'enregistrement de votre demande a fait l'objet d'un traitement informatique.

Le droit d'accès et de rectification, prévu par la loi n° 78-17 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, s'exerce auprès de la DRFIP de la Réunion .

A Saint-Denis le 30/04/2015.

Pour la Direction Régionale des Finances Publiques
par délégation , l'Inspecteur des Finances Publiques

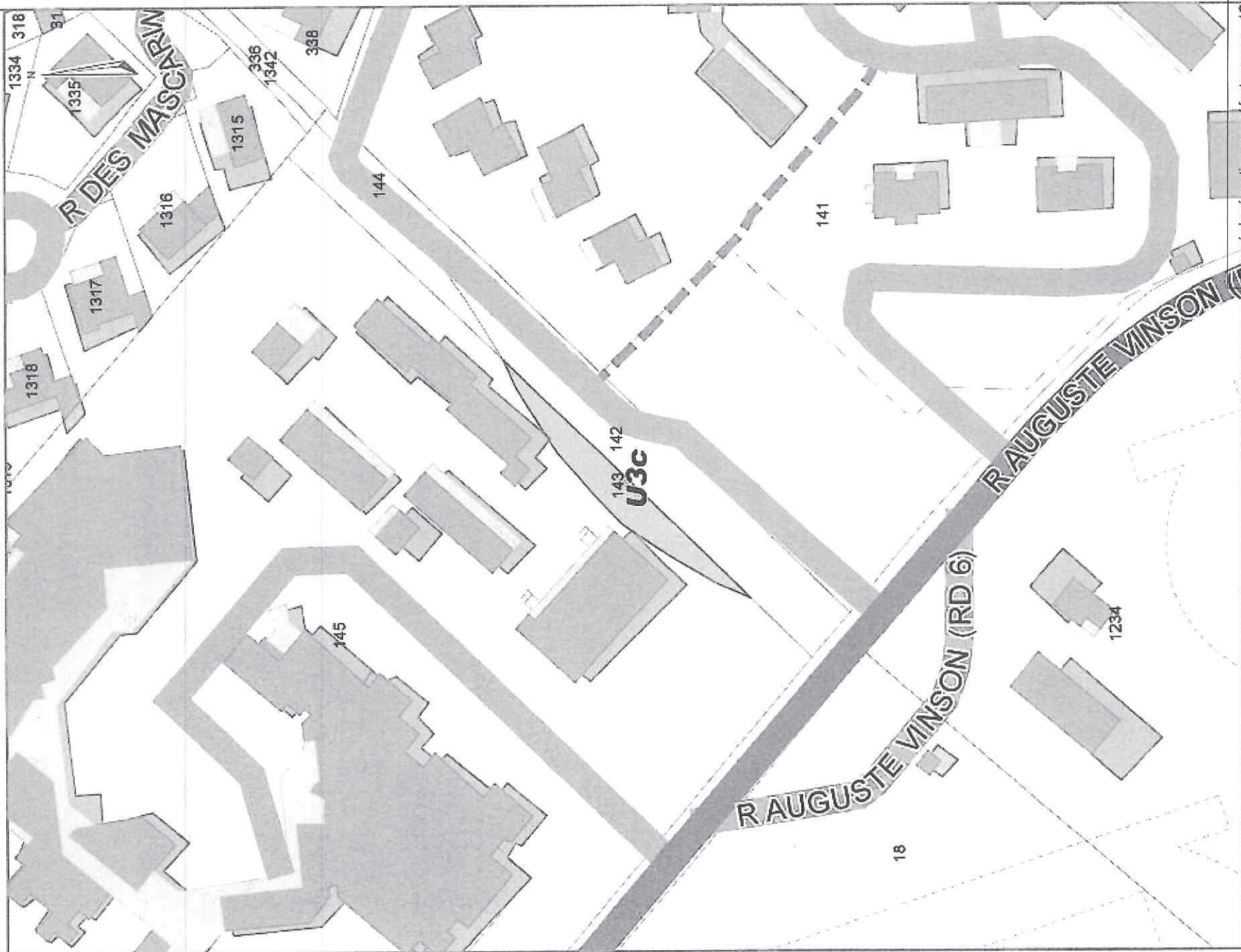
Michel ROMULUS

A
MINISTÈRE DES FINANCES
ET DES COMPTES PUBLICS

Accusé de réception en préfecture
974-219740156-20150612-CM150610017-DE
Date de télétransmission : 22/06/2015
Date de réception préfecture : 22/06/2015

Plan de situation parcelle EY 143

20/04/2015



Document non contractuel
Sources de données éventuelles :
Direction Générale des Impôts - Cadastre
© IGN BD TOPO de la Réunion

Accusé de réception en préfecture
974-219740156-20150612-CM150619017-DE
Date de télétransmission : 2015/06/20 15:06
Date de télétransmission : 2015/06/20 15:06
Santier
ILE DE LA RÉUNION

**DELIBERATION N°DCP2019_0791****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 10*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 4*

Présents :

ROBERT DIDIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

RIVIERE OLIVIER
PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DPI / N°107254
GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - TROIS BASSINS - CESSIION DE LA PARCELLE AE 957

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0791
Rapport /DPI / N°107254

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

GESTION ACTIVE DU PATRIMOINE - TROIS BASSINS - CESSIION DE LA PARCELLE AE 957

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DPI / 107254 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- la saisine des services fiscaux du 3 mai 2019,
- l'offre de cession de la région du 17 juillet 2019,
- l'acceptation de l'offre par Madame IRABE et Monsieur BARREAU du 30 septembre 2019,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- de valider la cession de la parcelle régionale AE 957 située sur la commune de Trois-Bassins, d'une superficie de 55 m² pour un montant de 6 270 € nets, au bénéfice de Madame Mireille IRABE et Monsieur Antoine BARREAU ;
- d'acter que la signature de l'acte administratif devra intervenir dans un délai de 12 mois à compter de la notification de la délibération de la Commission Permanente. Au terme de ce délai, la région Réunion pourra se prononcer de nouveau sur l'opportunité de cette vente au vu notamment d'un avis financier actualisé de France Domaine, ou décider d'annuler purement et simplement la vente ;
- d'affecter le montant de 6 270 € au budget de la région Chapitre 943 article 775 ;
- d'engager le montant approximatif de 700 € au budget 2019 de la région Réunion ;
- de prélever cette dépense sur le programme A209-0006, chapitre 930 ;

- de demander le remboursement des frais d'acte aux futurs acquéreurs et affecter le montant approximatif de 700 € au budget de la région au Chapitre 930, article 7718 ;
- d'autoriser le Président à signer tous les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0792****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DPI / N°107137

INVENTAIRE COMPTABLE: OPÉRATIONS COMPTABLES DE RETOUR DANS LE PATRIMOINE DE LA
RÉGION DE QUATRE VÉHICULES MIS À DISPOSITION DU SMPRR

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0792
Rapport /DPI / N°107137

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**INVENTAIRE COMPTABLE: OPÉRATIONS COMPTABLES DE RETOUR DANS LE
PATRIMOINE DE LA RÉGION DE QUATRE VÉHICULES MIS À DISPOSITION DU
SMPRR**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu la délibération n° 20140019 du 10 juin 2014 de Monsieur de Président du Conseil Régional,

Vu le délibération n°2019/SMPRR-CS-110 du 22 mai 2019 du comité syndical du Syndicat Mixte du Parc Routier Régional de la Réunion,

Vu l'instruction budgétaire et comptable M57,

Vu le rapport n° DPI / 107137 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 17 octobre 2019,

Considérant,

- la nécessité de réintégrer dans le patrimoine de la région les biens mis à disposition du SMPRR avant de les sortir de l'inventaire,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de la Réunion,
après en avoir délibéré,**

Décide, à l'unanimité,

- le retour de mise à disposition de quatre véhicules (n° inventaire ANTV0080, 2008-1-5135, BK211 et BK318) pour un montant brut total de 48 724,05 euros ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0793****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DRH / N°107089
MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL AUPRÈS DE L'ÉCOLE ARTISTIQUE INTERCOMMUNALE DE
L'OUEST



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0793
Rapport /DRH / N°107089

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

MISE A DISPOSITION DE PERSONNEL AUPRÈS DE L'ÉCOLE ARTISTIQUE INTERCOMMUNALE DE L'OUEST

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,

Vu la loi n° 20156991 du 07 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DRH / 107089 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que l'école Artistique Intercommunale de l'Ouest (EAIO), Régie d'Enseignements Artistiques de la Communauté d'Agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO) a informé la collectivité que la candidature d'une enseignante du Conservatoire à Rayonnement Régional, Professeur d'Enseignement Artistique Hors Classe, avait été retenue pour occuper le poste de Directrice Pédagogique et Artistique,
- que l'agent a sollicité la possibilité d'être mise à disposition de la Régie en application des dispositions la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 portant disposition statutaires relatives à la Fonction Publique Territoriale et du décret n° 2008-580 du 18 juin 2008 relatif au régime de la mise à disposition applicable aux collectivités territoriales et aux établissements publics administratifs locaux,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,

Après en avoir délibéré,

Décide, à l'unanimité,

- d'approuver le principe de la mise à disposition d'un agent de catégorie A de la filière culturelle auprès de l'École Artistique Intercommunale de l'Ouest qui remboursera à la collectivité les frais engagés au titre de la rémunération ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à signer la convention de mise à disposition ainsi que toutes pièces s'y rapportant.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0794****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107103
AFFAIRE MONSIEUR RAPADY GEORGES CONTRE REGION REUNION - DOSSIER TA 1900613

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0794
Rapport /DAJM / N°107103

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AFFAIRE MONSIEUR RAPADY GEORGES CONTRE REGION REUNION - DOSSIER TA 1900613

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAJM / 107103 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que par courrier en date du 05 juin 2018, Monsieur RAPADY a demandé à la région Réunion sur la base de l'article 4 de l'ordonnance n° 2017 – 543 du 13 avril 2017 un avancement d'échelon de son grade d'agent de maîtrise principal du fait qu'il a bénéficié d'un avancement d'échelon dans son corps d'origine,
- que par courrier en date du 07 mars 2019, la région Réunion a rejeté cette demande au motif qu'il n'a pas bénéficié d'un avancement de grade à l'État mais d'un reclassement qui lui a été appliqué par l'État en vertu du décret n° 2016-580 du 11 mai 2016 relatif à l'organisation des carrières des fonctionnaires de catégorie C de la fonction publique de l'État,
- que par une requête en date du 05 avril 2019, Monsieur RAPADY a demandé au tribunal administratif l'annulation de la décision de la région Réunion du 07 mars 2019 susvisée,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester dans cette affaire pour défendre les intérêts de la collectivité,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure introduite par Monsieur RAPADY devant le tribunal administratif de La Réunion et enregistrée sous le numéro 1900613 ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la Collectivité régionale dans le cadre de cette affaire ;

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat en cas de nécessité et imputer dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 – article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0795****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107127

AFFAIRE MONSIEUR NOURRY JEAN DANIEL CONTRE REGION REUNION - TRIBUNAL D 'INSTANCE DE
SAINT DENIS



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0795
Rapport /DAJM / N°107127

**Délibération de la Commission Permanente
du Conseil Régional**

**AFFAIRE MONSIEUR NOURRY JEAN DANIEL CONTRE REGION REUNION -
TRIBUNAL D 'INSTANCE DE SAINT DENIS**

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAJM / 107127 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que Monsieur NOURRY Jean Daniel est propriétaire du véhicule immatriculé DD 193 WA qui a occasionné des dégâts matériels au domaine public routier régional lors d'un accident survenu le 01 avril 2018 alors qu'il circulait sur la RN 1 au PR 6+100 dans le sens Nord/Sud au lieu dit « Route du Littoral-Pointe du Gouffre »,
- que le coût de la réparation s'est élevé à la somme de 1 174,20 €,
- que la région Réunion a présenté le 04 mars 2019 une demande d'indemnisation à Monsieur NOURRY en vue d'obtenir réparation du préjudice subi par la collectivité régionale en raison de cet accident,
- que ce dernier a contesté la décision susvisée devant le tribunal d'instance de Saint-Denis,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester dans cette affaire pour défendre les intérêts de la collectivité,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure introduite par Monsieur NOURRY devant le tribunal d'instance de Saint-Denis ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la Collectivité régionale dans le cadre de cette affaire ;

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat ~~en cas de nécessité et imputer~~ dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 – article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0796****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107111
AFFAIRE MONSIEUR TECHER JACQUES CONTRE REGION REUNION - TA 1901218

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0796
Rapport /DAJM / N°107111

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AFFAIRE MONSIEUR TECHER JACQUES CONTRE REGION REUNION - TA 1901218

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAJM / 107111 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que par courrier en date du 4 août 2018, Monsieur TECHER qui se trouvait en congé de maladie ordinaire depuis le 4 mai 2018 et 29 août 2018 a envoyé à la Direction des Ressources Humaines un certificat d'accident de travail initial en date du 3 septembre 2018,
- que par arrêté n° DRH / 2019/6267 en date du 25 juillet 2019, la région Réunion a refusé de reconnaître l'imputabilité au service de l'accident de travail susvisé,
- que par arrêté n° DRH/ 2019/0450 en date du 08 août 2019, la région Réunion a placé Monsieur TECHER Jacques en congé maladie ordinaire,
- que par une requête en date du 27 août 2019, Monsieur TECHER a demandé au tribunal administratif de La Réunion d'annuler les arrêtés susvisés,
- que cette requête a été notifiée à la région Réunion,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester dans cette affaire pour défendre les intérêts de la collectivité,

La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion, Après en avoir délibéré,

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure introduite par Monsieur TECHER devant le tribunal administratif de La Réunion et enregistrée sous le numéro 1901218 ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la Collectivité régionale dans le cadre de cette affaire ;

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat ~~en cas de nécessité et imputer~~ dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 – article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0797****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107281
AFFAIRE PAYET SOPHIE CONTRE REGION REUNION - TA N°1901332

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0797
Rapport /DAJM / N°107281

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AFFAIRE PAYET SOPHIE CONTRE REGION REUNION - TA N°1901332

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° DAJM / 107281 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 17 octobre 2019,

Considérant,

- que le 17 janvier 2017, Madame Sophie PAYET a déclaré à compter du 15 novembre 2016 un accident du travail pour cause de syndrome anxio dépressif dû à son affectation sur le poste de chargé de mission qualité et procédures à la subdivision routière sud,
- que le 30 août 2018, la commission de réforme a émis un avis défavorable à l'imputabilité au service de l'accident survenu le 15 novembre 2016,
- que par arrêté en date du 13 septembre 2018, la région Réunion n'a pas reconnu l'imputabilité au service de l'accident de Madame PAYET susvisé,
- que par une requête en date du 23 septembre 2019, Madame PAYET a demandé au tribunal administratif de La Réunion d'annuler l'arrêté du 13 septembre 2018 précité,
- que cette requête a été notifiée à la région Réunion,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester dans cette affaire pour défendre les intérêts de la collectivité,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure qui a été introduite devant le tribunal administratif de La Réunion par Madame Sophie PAYET et enregistrée sous le numéro 1901332 ;

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la collectivité dans le cadre de cette affaire ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat en cas de nécessité et imputer dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0798****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107104
AFFAIRE SYNDICAT MIXTE DE TRAITEMENT DES DECHETS DES MICRO REGIONS SUD ET OUEST DE
LA REUNION (ILEVA) CONTRE REGION REUNION - TA N° 1901215

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0798
Rapport /DAJM / N°107104

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AFFAIRE SYNDICAT MIXTE DE TRAITEMENT DES DECHETS DES MICRO REGIONS SUD ET OUEST DE LA REUNION (ILEVA) CONTRE REGION REUNION - TA N° 1901215

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAJM / 107104 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que par délibération n° DAP 2019_0021 du 21 juin 2019, le conseil régional a autorisé la mise en œuvre de la procédure visant au retrait de la région Réunion du syndicat mixte ILEVA,
- que par une requête en date du 26 août 2019, le syndicat mixte ILEVA a demandé au tribunal administratif de la Réunion d'annuler la délibération susvisée,
- que cette requête a été notifiée à la région Réunion,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester dans cette affaire pour défendre les intérêts de la région Réunion,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure introduite par le syndicat mixte ILEVA devant le tribunal administratif de La Réunion et enregistrée sous le numéro 1901215 ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la Collectivité régionale dans le cadre de cette affaire ;

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat ~~en cas de nécessité et imputer~~ dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 – article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0799****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 11*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 3*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

PATEL IBRAHIM
ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107210
AFFAIRE SYNDICAT MIXTE ILEVA CONTRE REGION REUNION - APPEL DU JUGEMENT DU TRIBUNAL
ADMINISTRATIF DE LA REUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0799
Rapport /DAJM / N°107210

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

AFFAIRE SYNDICAT MIXTE ILEVA CONTRE REGION REUNION - APPEL DU JUGEMENT DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LA REUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport N° DAJM / 107210 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 10 octobre 2019,

Considérant,

- que par une requête en date du 03 juillet 2017, la région Réunion a demandé au tribunal administratif de La Réunion :
 - d'annuler la délibération du comité syndical du syndicat mixte ILEVA du 15 juin 2016 portant approbation de la modification des statuts du syndicat mixte,
 - d'annuler l'arrêté du Préfet de la Réunion du 29 décembre 2016 portant modification des statuts du syndicat mixte ILEVA,
- que par un jugement en date du 24 juin 2019, le tribunal administratif a annulé l'arrêté préfectoral en date du 29 décembre 2016 en jugeant que :

« la région Réunion est fondée à soutenir que la nouvelle rédaction de l'article 14 des statuts du syndicat mixte ILEVA, qui lui impose de contribuer financièrement aux frais d'administration générale de la structure, au surplus sans fixer la moindre limite, la formule « à hauteur de 30 % minimum » l'exposant au risque d'être ponctuellement désignée par le comité syndical pour assumer la totalité des coûts de fonctionnement, est entachée d'illégalité au regard des dispositions législatives, issues de la loi NOTRe du 7 août 2015, en vertu desquelles la région Réunion ne peut agir dans une matière ne relevant pas d'une compétence attribuée par la loi. »
- que le syndicat mixte ILEVA a interjeté appel à l'encontre du jugement susvisé,
- que sa requête d'appel a été notifiée à la région Réunion par le greffe de la cour administrative d'appel de Bordeaux,
- qu'il importe d'autoriser le Président du Conseil Régional à ester à hauteur d'appel afin de défendre les intérêts de la collectivité régionale,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'autoriser le Président du Conseil Régional à défendre les intérêts de la région Réunion dans la procédure introduite par le syndicat mixte ILEVA devant la cour administrative d'appel de Bordeaux contre le jugement du tribunal administratif n° 1700583 du 24 juin 2019 et enregistrée sous le numéro 19BX03439 ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à utiliser toutes les voies de droit nécessaires à la défense des intérêts de la Collectivité régionale dans le cadre de cette affaire ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à recourir à un Avocat en cas de nécessité et imputer dans ce cas les dépenses correspondantes sur le chapitre 930 – article fonctionnel 0202 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0800****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /DAJM / N°107304
INDEMNISATION DE L'ENTREPRISE SOLEIL REUNION

Hôtel de Région Pierre LAGOURGUE, Avenue René Cassin Moufia BP 67190 97801 SAINT-DENIS CEDEX 9
Tél : 0262 48 70 00 – Télécopieur : 0262 48 70 71 – Mèl : region.reunion@cr-reunion.fr



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0800
Rapport /DAJM / N°107304

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

INDEMNISATION DE L'ENTREPRISE SOLEIL REUNION

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le budget de l'exercice 2019,

Vu la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport DAJM N°107304 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Vu l'avis de la Commission des Affaires Générales et Financières du 17 octobre 2019,

Considérant :

Depuis 2016, la Région est devenue autorité coordonnatrice du groupement de commande dénommé CODARUN en charge de la mise en place des marchés de denrées alimentaires pour les comptes des membres du groupement à savoir des lycées et des collèges.

Par un avis d'appel public à la concurrence en date du 21 avril 2017, la région Réunion a lancé une procédure d'appel d'offres ouvert pour la passation d'un accord cadre à bons de commandes avec un montant minimum de 2 763 300 € HT, mais sans montant maximum.

Cet accord cadre avait pour objet la fourniture des produits d'épicerie sèche, condiments, conserves, semi conserves et boissons aux Établissements Publics Locaux d'Enseignement (EPLÉ) du groupement de Commandes de Denrées Alimentaires de la Réunion (CODARUN).

Plus précisément, cet accord cadre comportait les lots suivants :

39	Légumes 5ème gamme	37 809 € HT
40	Jus de fruits individuels 20 cl	29 618 € HT
41	Jus de fruits 1 litre	14 080 € HT
42	Eau de source	25 217 € HT
43	Légumes et condiments en conserves	173 394 € HT
44	Légumineuses en conserves	495 670 € HT
45	Tomates concassées en conserves	30 269 € HT
46	Fruits cuits – compotes – confitures – miel -pâte à tartiner en coupelle	77 628 € HT
47	Compotes, confitures et salades de fruits exotiques	49 065 € HT
48	Thé /café	9 400 € HT
49	Sucre de canne – chocolat	6 700 € HT
50	Pâtisseries fraîches exotiques	72 000 € HT
51	Confiseries	19 000 € HT
52	Gâteaux secs	26 700 € HT
53	Gâteaux individuels	44 340 € HT
54	Crèmes dessert et desserts lactés LC	32 340 € HT
55	Riz	215 808 € HT
56	Riz issu de l'agriculture biologique (ou équivalent)	4 000 € HT
57	Légumes secs	791 145 € HT
58	Les pâtes alimentaires et semoules	154 780 € HT
59	Farines	4 898 € HT
60	Produits déshydratés	154 314 € HT
61	Huile et sauces diverses	176 731 € HT
62	Condiments, aromates, épices, fruits secs	91 970 € HT
63	Racines en poudre	4 800 € HT
64	Massalé et pâte de tamarin	3 250 € HT
65	Pâte de piment	5 500 € HT
66	Produits prêts à garnir (P.A.I.)	9 400 € HT
67	Produits prêts à monter (P.A.I.)	1 800 € HT
68	Miel de baies roses	1 674 € HT
TOTAL montant minimum de la famille 3 :		2 763 300 € HT

Le lot 44, objet de la présente transaction a été attribué à la société SOLEIL REUNION.

Il a été notifié le 30 octobre 2017 à ladite société.

Il ressort que des commandes ont été passées pour un montant de 74 915,70 € pour la durée d'un an de l'accord cadre afférent au lot 44.

Par courrier en date du 14 février 2019, la société SOLEIL REUNION a demandé à la région Réunion le paiement de la somme de 395 563 € sur un an, et une somme de 856 555 € sur deux ans dans l'hypothèse d'une reconduction du marché, en indemnisation du montant minimum non atteint pour le lot 44 de l'accord cadre.

La société SOLEIL REUNION est en droit d'obtenir une indemnisation pour la non atteinte du minimum de commandes prévu à l'accord cadre sur le fondement de l'article 38 du CCAG FCS et de la jurisprudence en vigueur. (*Voir en ce sens, CE, 18 janvier 1991, Ville d'Antibes c/ SARL DANI, req n° 80827CAA Bordeaux, 17 janv. 2017, Sté imprimerie Ah Sing, req n° 14BX03409*).

Ainsi, les parties se sont rapprochées et ont décidé d'un commun accord de recourir à la transaction pour mettre un terme au différend les opposant. Cette dernière sera établie conformément à la jurisprudence du Conseil d'État en date du 08 décembre 1995 « Ville de Saint-Tropez », et de l'avis du Conseil d'État en date du 06 décembre 2002 « Syndicat intercommunal des Établissements du second cycle du second degré du district de l'HAY-LES-ROSES », le montant de l'indemnité à verser par la région Réunion à la société SOLEIL REUNION s'élèvera à la somme de 250 000 € et elle sera formalisée dans le respect des intérêts des deux parties et après concessions réciproques.

Partant, il importe d'autoriser le Président à régler le différend exposé ci-dessus opposant la région Réunion à la Société SOLEIL REUNION par voie amiable en recourant à la transaction.

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Décide,

- d'approuver le principe du recours à la transaction afin de permettre l'indemnisation de l'entreprise SOLEIL REUNION ;
- d'approuver le projet de convention de transaction avec l'entreprise SOLEIL REUNION, ci-joint ;
- d'autoriser le Président du Conseil Régional à signer la convention de transaction avec l'entreprise SOLEIL REUNION pour un montant de **250 000 euros** ;
- d'imputer les dépenses y afférentes sur les crédits ouverts au chapitre 932 article fonctionnel 281 du budget de la région Réunion ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

PROTOCOLE D'ACCORD TRANSACTIONNEL Article 2044 du Code Civil

N°2019

ENTRE : LA RÉGION RÉUNION

domiciliée à : Hôtel de Région Pierre Lagourgue
Avenue René Cassin
Moufia – BP 67190
97 801 Saint-Denis - Cedex 9

représentée par : Le Président du Conseil régional
Monsieur Didier ROBERT

dûment autorisé à passer la transaction qui suit,

ci-après La région Réunion
dénommée :

D'une part,

ET : La SOCIETE SOLEIL REUNION SIRET 791 208 820 RCS DE ST DENIS DE LA REUNION

domiciliée à : 76 rue Adolphe Pégoud
97 438 Sainte-Marie

représentée par : Le Gérant de la SOCIETE SOLEIL REUNION
Monsieur RANGAMA Gérard

dûment habilité aux fins des présentes,

ci-après La société SOLEIL REUNION
dénommée :

D'autre part,

PRÉAMBULE

Les parties soussignées entendent préalablement rappeler ce qui suit.

Par un avis d'appel public à la concurrence en date du 21 avril 2017, la région Réunion a lancé une procédure d'appel d'offres ouvert pour la passation d'un accord cadre à bons de commandes avec un montant minimum de 2 763 300 € HT, mais sans montant maximum.

Cet accord cadre avait pour objet la fourniture des produits d'épicerie sèche, condiments, conserves, semi conserves et boissons aux Établissements Publics Locaux d'Enseignement (EPL) du groupement de Commandes de Denrées Alimentaires de la Réunion (CODARUN).

Plus précisément, cet accord cadre comportait les lots suivants :

		Montant minimum
39	Légumes 5ème gamme	37 809 € HT
40	Jus de fruits individuels 20 cl	29 618 € HT
41	Jus de fruits 1 litre	14 080 € HT
42	Eau de source	25 217 € HT
43	Légumes et condiments en conserves	173 394 € HT
44	Légumineuses en conserves	495 670 € HT
45	Tomates concassées en conserves	30 269 € HT
46	Fruits cuits – compotes – confitures – miel -pâte à tartiner en coupelle	77 628 € HT
47	Compotes, confitures et salades de fruits exotiques	49 065 € HT
48	Thé /café	9 400 € HT
49	Sucre de canne – chocolat	6 700 € HT
50	Pâtisseries fraîches exotiques	72 000 € HT
51	Confiseries	19 000 € HT
52	Gâteaux secs	26 700 € HT
53	Gâteaux individuels	44 340 € HT
54	Crèmes dessert et desserts lactés LC	32 340 € HT
55	Riz	215 808 € HT
56	Riz issu de l'agriculture biologique (ou équivalent)	4 000 € HT
57	Légumes secs	791 145 € HT
58	Les pâtes alimentaires et semoules	154 780 € HT
59	Farines	4 898 € HT
60	Produits déshydratés	154 314 € HT
61	Huile et sauces diverses	176 731 € HT
62	Condiments, aromates, épices, fruits secs	91 970 € HT
63	Racines en poudre	4 800 € HT
64	Massalé et pâte de tamarin	3 250 € HT
65	Pâte de piment	5 500 € HT
66	Produits prêts à garnir (P.A.I.)	9 400 € HT
67	Produits prêts à monter (P.A.I.)	1 800 € HT
68	Miel de baies roses	1 674 € HT
TOTAL montant minimum de la famille 3 :		2 763 300 € HT

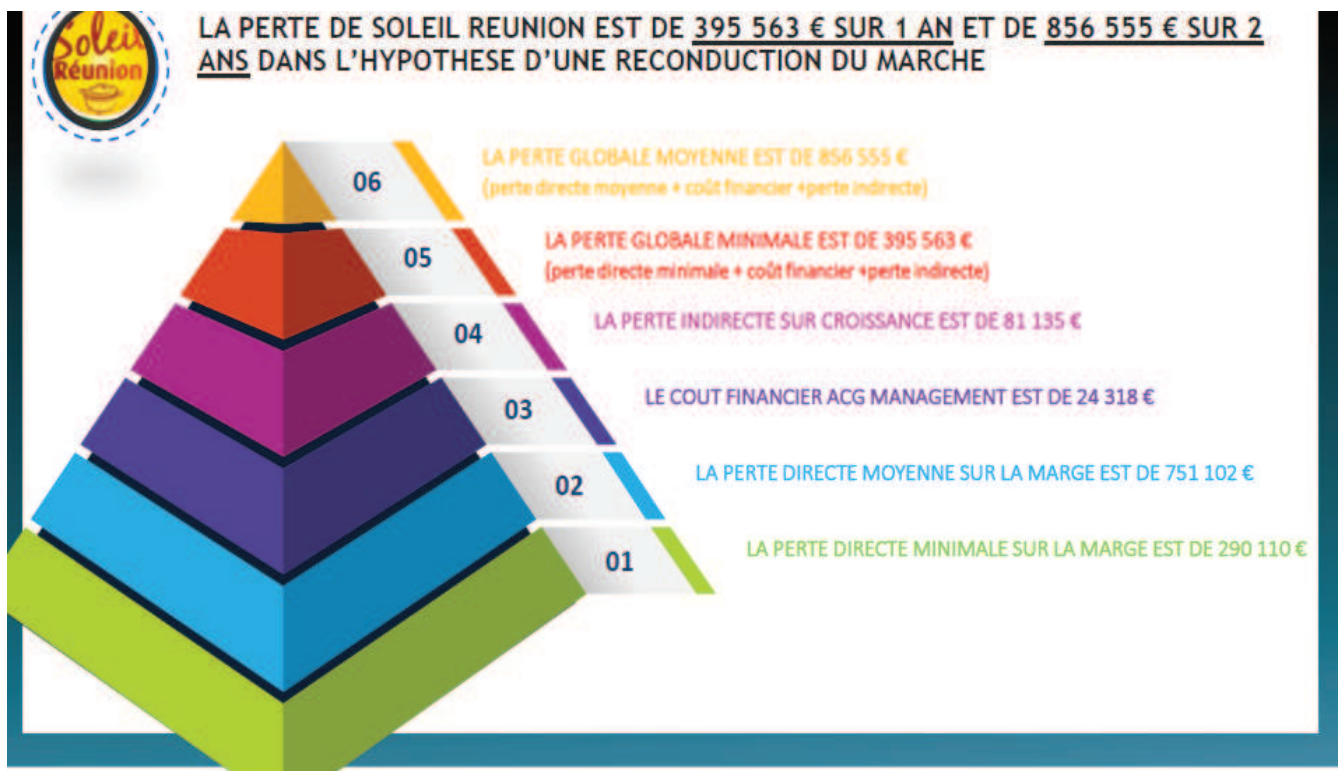
Le lot 44, objet de la présente transaction a été attribué à la société SOLEIL REUNION.

Il a été notifié le 30 octobre 2017 à ladite société.

Il ressort que des commandes ont été passées pour un montant de 74 915,70 € pour la durée d'un an de l'accord cadre afférent au lot 44.

Par courrier en date du 14 février 2019, la société SOLEIL REUNION a demandé à la région Réunion le paiement de la somme de 395 563 € sur un an, et une somme de 856 555 € sur deux ans dans l'hypothèse d'une reconduction du marché, en indemnisation du montant minimum non atteint pour le lot 44 de l'accord cadre.

Plus précisément, l'indemnisation de la société SOLEIL REUNION se décompose de la manière suivante :



La région Réunion a sollicité une expertise comptable de cette réclamation.

Cette expertise a été rendue le 18 avril 2019.

Il ressort de cette expertise que la demande d'indemnisation de la société est justifiée pour un montant de 314,5 K € et seulement pour un an.

- ◆ Plus précisément, concernant la perte directe de la marge, l'expert comptable estime que :

o **Point 1 – Perte directe de marge globale :**

⇒ **Evaluation de la perte de marge minimale (1 an) :**

Cette première partie repose sur les données factuelles suivantes :

- Le montant minimum notifié du marché du lot n°44 conformément au montant indiqué dans le courrier d'attribution de ce lot est de 495 670 € HT.
- Le chiffre d'affaires réel généré par ce marché et attesté par l'expert-comptable de la société est de 74 916 € HT.

Elle intègre également l'hypothèse suivante :

- L'application de la moyenne des taux de marge globaux réalisés par la société au cours des exercices précédents (2015 / 2016 / 2017) est adaptée. Sur ce point, nous avons validé la concordance et la cohérence des taux de marge à partir des données des liasses fiscales de la société pour les exercices concernés.

Sur la base de ces éléments, nous avons recalculé la perte de marge minimale :

	2018	
Marché minimum notifié :	495 670	(A)
Marché réel :	74 916	(B)
Perte de marché minimum :	420 754	(A) - (B) = (C)

	2017	2016	2015
Production vendue - biens :	1 885 789	1 775 075	1 064 545
Achats de matières premières :	- 484 232	- 548 385	- 416 220
Variation de stock de matières premières :	- 38 191	28 657	31 241
Marge production :	1 363 365	1 255 346	679 567
Taux de marge production :	72,30%	70,72%	63,84%

Moyenne des taux de marge 2015 à 2017 :	68,95%	(D)
---	--------	-----

	2018	Dossier	Ecart
Estimation perte de marge :	290 115	290 110	5

(C) * (D)

Conclusion KPMG : Nos contrôles n'ont pas permis de relever d'anomalie sur l'estimation de la perte de marge minimale sur 1 an d'un montant de **290 K€**. La démarche appliquée est pertinente et la perte présentée est avérée.

⇒ **Evaluation de la perte de marge moyenne sur 2 ans :**

Cette seconde partie repose sur les hypothèses suivantes :

- Le marché du lot n°44, initialement d'une durée minimum d'un an, est reconduit pour une année supplémentaire.
- Le marché notifié progresse de +25% sur la seconde année.
- Le marché réel est stable (pas d'évolution des commandes entre la première et la seconde année, soit 75 K€ de commandes).
- L'application de la moyenne des taux de marge constatés au cours des exercices précédents 2015 / 2016 / 2017 est adaptée.

Sur la base de ces éléments, nous avons recalculé la perte de marge moyenne :

	2018	2019	Total	Dossier	Ecart
Marché minimum notifié :	495 670	619 588	1 115 258	1 239 175	- 123 918
Marché réel :	74 916	74 916	149 832	149 832	-
Perte de marché minimum :	420 754	544 672	965 426	1 089 343	- 123 918

(F)

L'écart constaté entre nos calculs et les montants présentés dans le dossier d'indemnisation s'explique par le fait que dans ce dernier, le coefficient effectivement appliqué est de 1,5 et non de 1,25 pour la 2^{ème} année.

	2018 + 2019	Dossier	Ecart
Estimation perte de marge :	665 673	751 102	85 429

(F) * (D)

Conclusion KPMG : Sur la base des postulats présentés, notre re-calcul de la perte de marge moyenne sur deux ans s'élève à 666 K€. Toutefois, le marché ayant été notifié pour une période d'un an, nous considérons que la demande d'indemnisation de la perte de marge potentielle en 2019 (N+1) n'est pas justifiée.

◆ S'agissant de la perte directe financière relative à l'intégration d'ACG Management, l'expert comptable indique que :

○ **Point 2 – Perte directe financière relative à l'intégration d'ACG Management :**

⇒ **Rappel du contexte de l'opération de financement :**

L'attribution de ce marché au montant minimum notifié de 495 K€ représentait une croissance de plus de 25% par rapport au chiffre d'affaires 2017. Pour financer ce fort développement de l'activité, la société a fait appel au fonds d'investissement ACG Management. Ce dernier a réalisé un investissement complémentaire de 200 K€ sous forme d'un compte courant d'associés qui devra à terme être transformé en obligations convertibles en actions. Le fonds motive sa décision d'investissement au sein du groupe Soleil Réunion notamment par l'obtention de ce marché en apparence très conséquent.

Nous avons validé l'existence et l'exactitude de ce financement par rapprochement avec le tableau d'amortissement et le courrier de confirmation du fonds concernant l'octroi de ce financement.

⇒ **Evaluation de la perte financière :**

En adéquation avec le tableau d'amortissement de ce financement, l'évaluation des pertes financières repose sur les données factuelles suivantes :

- Les intérêts relatifs à cette opération de financement sont de 25 762 €.
- La prime de non conversion s'élève à 22 875 €.

Cette partie repose également sur l'hypothèse suivante :

- La groupe Soleil Réunion n'aurait pas eu besoin de la totalité du financement complémentaire de 200 K€ pour financer le développement de son activité sans l'obtention de ce marché pour son montant minimum notifié. La direction estime à 50% la quote-part des coûts de financement à affecter au marché litigieux. Cette affectation semble cohérente au regard des motivations d'ACG Management lors de la réalisation de cet investissement.

	TOTAL	
Intérêts du financement ACG Management :	25 762	(A)
Prime de non conversion :	22 875	(B)
Coût total du financement :	48 636	(A) + (B) = (C)
Part affectable au marché CODARUN :	24 318	(C) * 50%

Dossier	Ecart
X	X
X	X
X	X
X	X
24 318	-

Conclusion KPMG : Nos contrôles n'ont pas permis de relever d'anomalie sur l'évaluation du coût financier imputable au marché d'un montant de **24 K€**. En conséquence, nous considérerons que cette somme imputable au marché CODARUN est justifiée.

◆ **L'expert ajoute que s'agissant de la perte indirecte assimilable à un manque à gagner :**

○ **Point 3 – Perte indirecte assimilable à un manque à gagner :**

⇒ **Evaluation de la perte indirecte :**

Cette partie repose sur les hypothèses suivantes :

- En se focalisant sur la mise en œuvre de ce marché en apparence majeur sur la base du montant notifié, la direction n'a pas développé l'activité par ailleurs. L'orientation et le développement stratégique ont été chamboulés.
- En l'absence de l'obtention de ce marché, le rythme de croissance de l'activité de la société aurait été similaire à celui constaté entre 2016 et 2017, soit +6,24%. Cette donnée est validée par la variation constatée entre les chiffres d'affaires 2016 et 2017 sur les liasses fiscales de la société.
- L'application de la moyenne des taux de marge constatés au cours des exercices précédents 2015 / 2016 / 2017 est adaptée.

Conclusion KPMG : Nous considérons que le chef de demande n'est pas recevable dans la mesure où la société Soleil Réunion a sollicité une demande d'indemnisation au titre de la perte de marge pour l'exercice 2018.

◆ **Ainsi, l'expert conclut que l'indemnisation justifiée est de 314,5 K€ et se décompose comme suit :**

Perte de la marge	290 110 €
Perte financière ACG management	24 318 €
Total	314 428 € soit 314,5 K €

La société SOLEIL REUNION est en droit d'obtenir une indemnisation pour la non atteinte du minimum de commandes prévu à l'accord cadre sur le fondement de l'article 38 du CCAG FCS et de la jurisprudence en vigueur. (*Voir en ce sens, CE, 18 janvier 1991, Ville d'Antibes c/ SARL DANI, req n° 80827CAA Bordeaux, 17 janv. 2017, Sté imprimerie Ah Sing , req n° 14BX03409*)

Ainsi, les parties se sont rapprochées et ont décidé d'un commun accord de recourir à la transaction pour mettre un terme au différend les opposant. Cette dernière sera établie conformément à la jurisprudence du Conseil d'État en date du 08 décembre 1995 « Ville de Saint-Tropez », et de l'avis du Conseil d'État en date du 06 décembre 2002 « Syndicat intercommunal des Établissements du second cycle du second degré du district de l'HAY-LES-ROSES », le montant de l'indemnité à verser par la région Réunion à la société SOLEIL REUNION s'élèvera à la somme de 250 000 € et elle sera formalisée dans le respect des intérêts des deux parties et après concessions réciproques.

Ce protocole d'accord transactionnel ne recèle aucune libéralité et ne méconnaît aucune règle d'ordre public.

Vu les articles du code civil et notamment ses articles 2044 et suivants,

Vu les articles L. 4141-1, L.4141-2, L. 4221-5 et L. 4231-1 du Code général des collectivités territoriales,

Vu la circulaire du 06 avril 2011 relative au développement du recours à la transaction pour régler amiablement les conflits,

Vu la délibération de la Commission permanente du Conseil régional approuvant les termes du présent protocole transactionnel et autorisant son Président à le signer, (Annexe n°1)

Vu le rapport de l'expert comptable joint en annexe 2 ;

Vu les pièces du dossier,

IL EST CONVENU ENTRE LES PARTIES

ARTICLE 1^{er} : OBJET DU PRÉSENT PROTOCOLE

L'objet du présent protocole transactionnel est de mettre un terme au différend entre la région Réunion et la société SOLEIL REUNION tel qu'exposé en préambule. Ce litige découle de la non-atteinte du minimum de commandes prévu pour le lot 44 de l'accord cadre susvisé.

Le présent protocole a également pour objet de définir de manière définitive le montant de l'indemnité due à la société SOLEIL REUNION pour défaut d'atteinte du montant minimum de commandes prévu pour le lot 44 de l'accord cadre.

Le présent protocole constitue une transaction entre les Parties au sens de l'article 2044 du Code civil au terme duquel « *la transaction est un contrat par lequel les parties terminent une contestation née ; ou préviennent une contestation à naître. Ce contrat doit être rédigé par écrit* ».

Par conséquent, les Parties s'engagent à respecter le présent protocole transactionnel en consentant chacune à des concessions réciproques.

ARTICLE 2 : MONTANT DE L'INDEMNITE DUE AU TITRE DE LA NON ATTEINTE DU MINIMUM DE COMMANDES PREVU A L'ACCORD CADRE

Les parties conviennent d'un commun accord d'arrêter le montant de l'indemnité transactionnelle à 250 000 € (deux cent cinquante mille euros)

Cette somme a été déterminée sur la base du rapport de l'expert comptable joint en annexe et après concessions réciproques.

Plus précisément, cette indemnité transactionnelle se décompose de la manière suivante :

Poste de préjudice	Montant
Perte de la marge	290 110 €
Perte financière ACG MANAGEMENT	24 318 €
Montant de renonciation de la société SOLEIL REUNION de sa réclamation initiale (395 563 €) au titre des concessions réciproques	145 563 €
TOTAL	250 000 €

ARTICLE 3 : TAXES

Les parties conviennent que le montant de l'indemnité de 250 000 € s'entend hors taxe.

La société SOLEIL REUNION faisant son affaire de tous les droits ou taxes susceptibles d'affecter cette somme.

ARTICLE 4 : LES INTÉRÊTS MORATOIRES

Les intérêts moratoires seront versés conformément à la réglementation en vigueur.

ARTICLE 5 : MODALITÉS DE PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ

Il convient de rappeler qu'il a été convenu que la région Réunion attribue une indemnité de 250 000 € à la société SOLEIL REUNION au titre de la non-atteinte du minimum de commandes prévu à l'accord cadre susmentionné.

Le paiement de l'indemnité transactionnelle se fera par virement au profit du compte de la société SOLEIL REUNION et selon les règles de la comptabilité publique par mandatement administratif.

Un mandat correspondant à la somme de 250 000 € sera émis par la région Réunion au profit de la société SOLEIL REUNION dès le retour de la convention de transaction tamponnée par la Préfecture de La Réunion en vue de son exécution, après signature de la transaction par chacun des représentants légaux des parties dûment habilité à cet effet.

L'indemnité sera versée de manière forfaitaire dans la mesure où il s'agit d'une indemnité ferme et définitive.

Les crédits alloués pour le versement de l'indemnité transactionnelle seront imputés sur le chapitre 932, article fonctionnel 281 du budget de la région Réunion.

Le règlement de l'indemnité transactionnelle sera crédité sur le compte bancaire n° 0000 694 4200 38 à la banque BFC OI de la société SOLEIL REUNION une fois que les instances régionales auront délibéré, que le protocole aura été signé par les deux parties et qu'il aura été retourné tamponné par la Préfecture de La Réunion.

ARTICLE 6 : CONCESSIONS RÉCIPROQUES

Cette transaction a été conclue conformément aux dispositions du code civil et de la jurisprudence administrative en vigueur en la matière et après concessions réciproques.

Considérant qu'il résulte de ce qu'il précède que :

- La société SOLEIL REUNION a demandé à la région Réunion le paiement de la somme de 395 563 € sur un an et une somme de 856 555 € sur deux ans dans l'hypothèse d'une reconduction du marché en indemnisation du montant minimum non atteint par le lot 44 de l'accord cadre ;

- la société SOLEIL REUNION renonce à réclamer à la région Réunion au titre des concessions réciproques la somme de 145 563 € ;
- la région Réunion s'engage à verser à la société SOLEIL REUNION l'indemnité transactionnelle de 250 000 € définie ci-dessus, dès le retour de la convention de transaction tamponnée par la Préfecture de La Réunion en vue de son exécution ;
- la société SOLEIL REUNION et la région Réunion s'accordent à dire que l'indemnité transactionnelle est déterminée sur les prestations qui restaient à exécuter pour atteindre le minimum prévu par l'accord cadre du lot 44 pour un an à compter de sa notification dès lors que la reconduction était conditionnée à une décision expresse ;
- la société SOLEIL REUNION renonce à engager une quelconque action indemnitaire ou judiciaire pour quelque motif que ce soit contre la région Réunion au titre du différend donnant lieu à la conclusion du présente protocole d'accord transactionnel ;

Les concessions réciproques permettent de prévenir les litiges à naître selon les dispositions de l'article 2044 et suivants du Code civil.

ARTICLE 7 : ENGAGEMENT DE NON RECOURS

Le présent protocole d'accord constitue une transaction au sens des articles du code civil.

A titre transactionnel, la région Réunion et la société SOLEIL REUNION s'accordent sur le montant de 250 000 € pour indemnisation et solde de tout compte en vue de l'indemnisation des préjudices résultant de la non atteinte du montant minimum de commandes prévu pour le lot 44 de l'accord cadre.

En contrepartie de la bonne exécution de la présente transaction, la société SOLEIL REUNION se déclare satisfaite du règlement qui lui est proposée et renonce irrévocablement à toute instance, action ou réclamation, tant contentieuse que gracieuse à l'égard de la région Réunion, à raison des faits objet de la présente et de toutes conséquences financières liées à la non atteinte du minimum de commandes prévu au lot 44 de l'accord cadre objet des présentes.

Partant, chacune des parties reconnaît aussi être parfaitement informée que la transaction a, entre les parties, la même valeur qu'un jugement passé en force de chose jugée et qu'elle ne peut être annulée ou faire l'objet d'une rescision, même pour cause d'erreur ou de lésion.

Le règlement de la somme transactionnelle met fin au litige opposant les parties dont les comptes sont désormais définitivement soldés.

ARTICLE 8 : DECLARATION DES PARTIES ET COMPETENCE DES SIGNATAIRES

Les parties acceptent réciproquement l'ensemble des concessions formulées ci-dessus.

Elles déclarent, chacune pour ce qui la concerne, que leur consentement est libre et traduit leur volonté.

Elles reconnaissent avoir disposé d'un délai de réflexion suffisant pour apprécier l'étendue de l'application de la présente transaction, ainsi que l'ensemble des conséquences induites par sa signature.

Enfin, les Parties s'engagent à exécuter la présente transaction de bonne foi et sans réserve.

Les Parties certifient que les signataires du présent protocole ont pouvoir de mettre un terme au règlement du litige exprimé en préambule.

ARTICLE 9 : FRAIS DE TOUTE NATURE

D'un commun accord entre les Parties, chacun des signataires du présent protocole conserve à sa charge tous les frais, de quelque nature qu'ils soient, liés à la mise en œuvre du présent protocole.

ARTICLE 10 : INDIVISIBILITE DES ENGAGEMENTS

L'ensemble des concessions exprimées par la présente transaction forme un tout indivisible.

ARTICLE 11 : COMPÉTENCE D'ATTRIBUTION

Les Parties conviennent que tout litige relatif à l'exécution du présent protocole relèvera de la compétence du tribunal Administratif de La Réunion, sis 27, rue Félix Guyon – CS 61107 – 97404 Saint-Denis Cedex.

ARTICLE 12 : DOMICILE

Pour l'exécution de la présente convention, les Parties font élection de domicile à l'adresse indiquée en tête des présentes.

Tout changement ne sera opposable à l'autre Partie après réception d'une notification par lettre recommandée avec accusé de réception.

En cas de changement de domiciliation d'une des Parties contractantes, ~~et à défaut pour elle de l'avoir~~ notifié par lettre recommandée avec accusé de réception, il est expressément convenu que toute délivrance sera valablement faite si elle l'a été au domicile susvisé.

ARTICLE 13 : NOMBRE D'EXEMPLAIRES ET PIÈCES JOINTES

Exemplaires :

Chacune des Parties reconnaît être en possession d'un exemplaire original du présent protocole d'accord transactionnel, lequel a été rédigé en cinq exemplaires :

- un pour la société SOLEIL REUNION ;
- trois pour la Région Réunion ;
- un pour Monsieur le Préfet de La Réunion.

Les parties font précéder leur signature de la mention :

« *Bon pour accord et pour transaction et renonciation à toute action, passée, présente ou future.* »

Pièces jointes:

Annexe n°1 : Délibération de la commission permanente autorisant le Président de la région Réunion à signer la présente transaction

Annexe n°2 : Rapport de l'expert comptable.

Fait à Sainte-Clotilde, le

Pour la société SOLEIL REUNION

Pour la région Réunion

Le Président du Conseil Régional

Transmis au contrôle de légalité, le

**DELIBERATION N°DCP2019_0801****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /GUEDT / N°107352

FICHE ACTION 3.02 - « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET
TOURISME » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE SUBVENTION DE LA « SARL
SARANA INVEST /SAS SARANA HOTEL & SPA » - RE0015834



Séance du 12 novembre 2019
Délibération N°DCP2019_0801
Rapport /GUEDT / N°107352

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

FICHE ACTION 3.02 - « AIDES AUX INVESTISSEMENTS POUR LA CRÉATION DES ENTREPRISES – VOLET TOURISME » DU PO FEDER 2014-2020 - EXAMEN DE LA DEMANDE DE SUBVENTION DE LA « SARL SARANA INVEST /SAS SARANA HOTEL & SPA » - RE0015834

- Vu** la décision du Premier Ministre du 08 mars 2016 relative à la désignation de l'Autorité de Gestion du POE – au sens de l'article 124 du règlement (UE) n°1303/2013,
- Vu** la décision d'exécution de la Commission européenne C(2014) 9743 du 11 décembre 2014 portant approbation du programme opérationnel FEDER 2014-2020 La REUNION CCI 2014 FR10RFOP007,
- Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du 22 avril 2014 relative à l'exercice de la fonction d'Autorité de Gestion des Programmes Opérationnels Européens pour la période 2014-2020,
- Vu** la délibération de l'Assemblée Plénière du 17 octobre 2014 relative à l'engagement des crédits sur le budget annexe FEDER,
- Vu** la délibération N° DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération N° DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,
- Vu** la délibération de la Commission Permanente du 17 juin 2014 relative à la demande de la Région d'exercer la fonction d'Autorité de gestion dans le cadre du décret n° 2014-580 du 3 juin 2014 relatif à la gestion des fonds européens pour la période 2014-2020,
- Vu** le budget de l'exercice 2019,
- Vu** les critères de sélection validés par le Comité National de Suivi,
- Vu** la Fiche Action 3.02 « Aides aux investissements pour la création des entreprises – volet tourisme » validée par la Commission Permanente du 16 avril 2019,
- Vu** la demande de financement de la **SARL SARANA INVEST / SAS SARANA HOTEL & SPA** relative à la réalisation du projet « Création d'un hôtel 4 étoiles de 31 chambres à Mare à Vieille Place »,
- Vu** le rapport d'instruction du GUEDT en date du 15 octobre 2019,
- Vu** l'avis du Comité Local de Suivi des Fonds Européens du 07 novembre 2019,
- Vu** le rapport n° GUEDT / 107352 de Monsieur le Président du Conseil Régional,
- Vu** l'avis de la Commission Économie et Entreprises du 05 novembre 2019,

Considérant,

- qu'un des objectifs spécifiques du Programme FEDER 2014 2020 est d'augmenter la création d'entreprises, notamment dans les secteurs prioritaires,
- qu'il convient d'encourager et d'accompagner la création de nouvelles offres d'hébergement, de restauration et de produits de loisirs en soutenant la réalisation des investissements productifs qui contribuent à l'amélioration de la compétitivité de l'économie locale et de l'image de La Réunion,
- que ce projet respecte les dispositions de la fiche action 3.02 « Aides aux investissements pour la création des entreprises – volet tourisme » et qu'il concourt à l'objectif spécifique « Augmenter les parts de marché des entreprises, notamment dans les secteurs prioritaires » et à l'atteinte des indicateurs de réalisation déclinés dans la fiche action 3.02 « Aides aux investissements pour la création des entreprises – volet tourisme »,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
Après en avoir délibéré,**

Prend acte du rapport d'instruction du GUEDT en date du 15 octobre 2019.

Décide, à l'unanimité,

- d'agréer le plan de financement de l'opération :
 - n° RE0015834
 - portée par le bénéficiaire : **SARL SARANA INVEST / SAS SARANA HOTEL & SPA**
 - intitulé : Création d'un hôtel 4 étoiles de 31 chambres à Mare à Vieille Place
 - comme suit :

COÛT TOTAL ÉLIGIBLE	FORFAIT PAR CHAMBRE	NOMBRE DE CHAMBRES (CLES)	MONTANT FEDER	MONTANT CPN RÉGION
5 022 514,78 €	35 000,00 €	31	868 000,00 €	217 000,00 €

- de prélever les crédits de paiement pour un montant de **868 000,00 €** au chapitre 900-5– article fonctionnel 052 du budget autonome FEDER ;
- d'engager les crédits de la contrepartie nationale Région pour un montant de **217 000,00 €** sur l'Autorisation de Programme P130-0001.906.1 « AIDES RÉGIONALES AUX ENTREPRISES » au chapitre 906 du budget principal de la Région ;
- de prélever les crédits de paiement correspondants sur l'article fonctionnel 906.633 du budget principal de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

**DELIBERATION N°DCP2019_0802****LA COMMISSION PERMANENTE
DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION**

*s'est réunie le mardi 12 novembre 2019 à 09 h30
à l'Hôtel de Région - Pierre LAGOURGUE*

sous la présidence de :

Monsieur DIDIER ROBERT, Président du Conseil Régional

*Nombre de membres
en exercice : 14*

*Nombre de membres
présents : 12*

*Nombre de membres
représentés : 0*

*Nombre de membres
absents : 2*

Présents :

ROBERT DIDIER
RIVIERE OLIVIER
COSTES YOLAINE
PAYET VINCENT
PATEL IBRAHIM
MOUTOUCOMORAPOULE SYLVIE
PICARDO BERNARD
ABOUBACAR BEN VITRY FAOUZIA
FOURNEL DOMINIQUE
K'BIDI VIRGINIE
PROFIL PATRICIA
VIENNE AXEL

Représenté(s) :

Absents :

ANNETTE GILBERT
HOARAU JACQUET

*Le Président,
Didier ROBERT*

RAPPORT /CAB / N°107474
MISSION DES ÉLUS



Séance du 12 novembre 2019
 Délibération N°DCP2019_0802
 Rapport /CAB / N°107474

Délibération de la Commission Permanente du Conseil Régional

MISSION DES ÉLUS

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n° 92-108 du 3 février 1992 relative aux conditions d'exercice des mandats locaux et sa circulaire d'application en date du 15 avril 1992,

Vu la délibération n°DAP 2018_0006 en date du 16 février 2018 portant délégation d'attribution du Conseil Régional à la Commission Permanente, complétée par délibération n°DAP 2018_0037 du 19 décembre 2018,

Vu le rapport n° CAB / 107474 de Monsieur le Président du Conseil Régional,

Considérant,

- que dans le cadre de l'exercice de leur mandat, certains élus sont amenés à se déplacer pour le compte de la Collectivité Régionale,
- le régime applicable aux conseillers municipaux en matière de remboursement de frais de mission et de représentation, étendu aux conseillers régionaux,

**La Commission Permanente du Conseil Régional de La Réunion,
 Après en avoir délibéré,**

Décide,

- de valider les missions suivantes :

DATES	CONSEILLERS	OBJET de la MISSION	DUREE
03/11/19 au 09/11/19	Lynda LEE MOW SIM	<u>MAURICE/SHANGHAI/TIANJIN</u> . Participation au CIIE (China International Import Expo) . Diverses rencontres institutionnelles	7 jours
03/11/19 au 10/11/19	Didier ROBERT	<u>PARIS/PEKIN</u> . Participation au CIIE (China International Import Expo) – Accompagnement du Président de la République . Mission économique Chine . Rencontres protocolaires	8 jours
14/11/19 au 16/11/19	Aline MURIN HOARAU	<u>PARIS</u> . Fondation pour la mémoire de l'esclavage, participation à la signature de convention de partenariat avec l'État . Rencontres institutionnelles	2 jours

16/11/19 au 23/11/19	Yolaine COSTES	<u>PARIS/BRUXELLES/MARSEILLE</u> . Rencontre des présidents des RUP (Bruxelles) . Comité état régions, formation interfonds (Marseille) . Réunion avec les autorités françaises (Marseille) . Divers rendez-vous institutionnels	8 jours
16/11/19 au 24/11/19	Didier ROBERT	<u>PARIS/BRUXELLES/MARSEILLE</u> . Rencontre des présidents des RUP (Bruxelles) . Comité état régions, formation interfonds (Marseille) . Réunion avec les autorités françaises (Marseille) . Divers rendez-vous ministériels et institutionnels à Paris	9 jours
01/12/19 au 06/12/19	Olivier RIVIERE	<u>PARIS/BRUXELLES</u> . Participation au prochain COPIL de la BEI (Banque Européenne d'Investissement) - point d'avancement et retour d'expériences i-run et Essor PME . Rencontre institutionnelle au Parlement Européen . Autres rendez-vous	5 jours

- de prendre acte de la modification des missions ci-dessous (rapport CAB n°107251 de la Commission Permanente du 15 octobre 2019) comme suit :
 - 28 septembre au 03 octobre 2019 – 5 jours de mission - PARIS/BORDEAUX (M. Dominique FOURNEL)
 - 28 septembre au 08 octobre 2019 – 4 jours de mission – PARIS/BORDEAUX (Mme Lynda LEE MOW SIM)
- d'imputer les crédits correspondants au Chapitre 930 – Article Fonctionnel 21 du Budget de la Région ;
- d'autoriser le Président à signer les actes administratifs y afférents, conformément à la réglementation en vigueur.

**Le Président,
Didier ROBERT**

ARRETES



Le Président

ARRETE N° 20197822

Désignant M. Clément PADRE pour recueillir les signalements émis par les lanceurs d'alerte au sein de la Région Réunion

Vu le Code général des Collectivités territoriales,

Vu la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 modifiée relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ;

Vu la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, notamment son article 28 bis,

Vu la loi n°84-53 du 26 janvier 1984 modifiée portant dispositions statutaires applicables dans la fonction publique territoriale ;

Vu la loi n°2013-1907 du 11 octobre 2013 modifiée relative à la transparence de la vie publique ;

Vu la loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique, notamment son article 8 ;

Vu le décret n°2017-564 du 19 avril 2017 relatif aux procédures de recueils des signalements émis par les lanceurs d'alerte ;

Vu la délibération n°2017-191 de la Commission nationale de l'informatique et des libertés du 22 juin 2017 portant modification de la délibération n°2005-305 du 8 décembre 2005 portant autorisation unique de traitements automatisés de données à caractère personnel mis en œuvre dans le cadre de dispositifs d'alerte professionnels (AU-004) ;

ARRETE

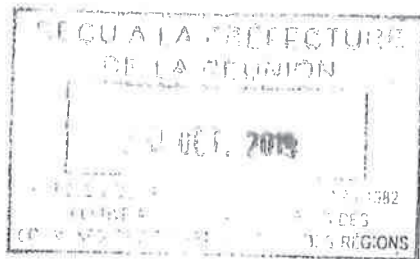
Article 1 : La fonction de référent désigné pour recueillir les signalements émis par les lanceurs d'alerte est exercée par M. Clément PADRE à compter du 1^{er} octobre 2019, pour une durée de 3 ans, non révocable sauf accord des parties.

Article 2 : Le référent exerce la fonction prévue à l'article 8 de la loi 1691-2016 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique.

Article 3 : La fonction est exercée pour l'ensemble des agents relevant des services de la Collectivité régionale ainsi que pour les collaborateurs extérieurs ou occasionnels.

Article 4 : Le Directeur Général des services est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera :

- Notifié à l'intéressé
- Publié au recueil des actes de la Collectivité



Fait à Saint-Denis,

le 23 OCT. 2019

Le Président



Didier ROBERT

Le Président- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte,

- informe que le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de la présente notification.

Notifié le 23 Octobre 2019


Clément Padre



DÉCISION N°2019-06
DU PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL

RN5 - PR9+430
mise en service du pont Bailey
entre Ilet Furey et Ilet Rond
Commune de Saint Louis
(Hors agglomération)

- VU** le projet routier et sa réalisation ;
VU la visite de sécurité réalisée le 09 octobre 2019 ;

DÉCIDE


ARTICLE 1 : Compte tenu des travaux réalisés, la liaison entre la RN5 entre Ilet Furey et Ilet Rond par l'ouvrage Pont Bailey peut être ouverte à la circulation à partir du **11 OCT. 2019**

ARTICLE 2 : la police de la circulation sera conforme au plan de signalisation proposée.

ARTICLE 3 : Le chef de la Subdivision Routière Sud chargé de l'application de la présente décision.

Fait à Saint-Denis, le **11 OCT. 2019**

Le Président du Conseil Régional


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Est*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N° 2019-100
portant prolongation de l'arrêté n°2019-85
réglementant temporairement la circulation sur la Route Nationale N°2
du PR 50+150 au PR 52+550
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Saint-Benoît
(En et hors agglomération)

**LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION
LE MAIRE DE LA COMMUNE DE SAINT-BENOIT**

- VU** le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n°82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU** la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** le décret n°2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU** l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU** l'arrêté n°2019-85 en date du 10 septembre 2019 portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN2 du PR 50+150 au PR 52+550 ;
- VU** la demande de GTOI ;
- VU** l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 10 octobre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 09 octobre 2019 ;
- CONSIDÉRANT** que pour des raisons de sécurité et pour permettre l'achèvement des travaux de mise en œuvre d'enrobé, il y a lieu de prolonger l'arrêté n°2019-85 réglementant la circulation sur la RN2 du PR 50+150 au PR 52+550.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - L'arrêté n°2019-85 réglementant la circulation sur la RN2 du PR 50+150 au PR 52+550, dans les deux sens, est prolongé jusqu'au 29 novembre 2019 de 20h30 à 05h00 sauf samedi, dimanche et jours fériés.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation sera alternée par feux tricolores selon les besoins du chantier. La vitesse maximale aux abords du chantier sera de 50 km/h, assortie d'une interdiction de dépasser et de stationner.



ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conformes à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise GTOI sous contrôle de la Région Réunion/DEER/Subdivision Routière Est (gestionnaire de la voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Secrétaire Général de la Mairie de Saint-Benoît
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Directeur de GTOI

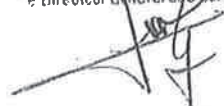
Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

A Saint-Benoît le 22 OCT. 2019
Pour la Mairie et par délégation,
La Mairie jointe,
Déléguée aux Affaires Générales,
à la Vie Publique et à la Citoyenneté

A Saint-Denis, le 23 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional
Pour l'êlu absent et par délégation
le Directeur Général des Services


Mohamed AHMED



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Ouest

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N°2019-103

portant réglementation temporaire de la circulation sur la route Nationale N°1A
du PR51+050 au PR 51+370
sur le territoire de la Commune de Saint Leu
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise PICO Océan Indien en date du 8 octobre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 17 octobre 2019 ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la Route Nationale N°1A du PR 51+050 au PR 51+370 pour permettre les travaux de création d'un giratoire entre la RN1A et le RD12.

ARRETE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1A sera réglementée du PR 51+050 au PR 51+370, du lundi 21 octobre au jeudi 19 décembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation sera réglementée selon les phasages suivantes :

- **Phase 1** : Phase préparatoire avec travaux de nuit de 19 h30 à 5h00 :
 - La circulation sera alternée par piquets K10 et par feux tricolores de chantier.
- **Phase 2** :
 - La circulation se fera sur les voies réduites et dévoyées avec la mise en place de la signalisation verticale et horizontale nécessaire.
- **Phase 3** :
 - La circulation sera basculée sur le nouveau giratoire, réalisation des travaux de surface et des réseaux en traversée, rétrécissement de chaussée ponctuel avec alternat par piquets K10 et par feux tricolores de chantier.

Pendant toute la durée des travaux , la vitesse est limitée à 50 km/h assortie d'une interdiction de dépasser et de stationner dans l'emprise des travaux. La voie multifonctionnelle est supprimée.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place par l'entreprise PICO sous le contrôle de la Région Réunion/DEER/Subdivision Routière Ouest.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint-Leu
le Directeur de l'entreprise PICO

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 18 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services

Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019-105

portant prolongation de l'arrêté n°2019-81 réglementant temporairement
la circulation sur la Route Nationale N°2
du PR 11+460 à PR 12+500 – Echangeur Le Verger
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Sainte Marie
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU l'arrêté n°2019-81 en date du 02 septembre 2019 portant réglementation de la circulation sur les bretelles côtés montagne de l'échangeur Le Verger sur la RN2 du PR11+460 au PR12+500
- VU la demande de l'entreprise GTOI ;
- VU l'avis du service des routes du Conseil Départemental ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion en date du 25 octobre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien des Routes du 22 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité et pour permettre l'achèvement des travaux de réalisation d'un giratoire côté montagne de l'échangeur, il y a lieu de prolonger l'arrêté n°2019-81 réglementant la circulation sur les bretelles côtés montagne de l'échangeur Le Verger sur la RN2 du PR11+460 au PR12+500.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - L'arrêté n°2019-81 réglementant la circulation sur les bretelles de l'échangeur Le Verger de la RN 2 du PR11+460 au PR12+500, dans le sens Nord/Est et sur le passage supérieur de l'échangeur RD62, est prolongé jusqu'au 13 décembre 2019 de 20h00 à 05h00 inclus sauf samedi, dimanche et jour férié.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation sera interdite sur les bretelles côtés montagne de l'échangeur Le Verger dans le sens Nord/Est ainsi que sur le passage supérieur de l'échangeur - RD62. Les déviations suivantes seront mises en place :

- Cas de la fermeture de la bretelle de sortie sens Nord/Est :
 - une déviation sera mise en place par la RN2 jusqu'à l'échangeur Les Jacques, demi-tour et retour par la RN2 dans le sens Est/Nord jusqu'à l'échangeur Duparc, puis par les voiries adjacentes pour desservir la partie haute de Sainte Marie.
 - une déviation sera mise en place par la RN2 jusqu'à l'échangeur Les Jacques, demi-tour et retour par la RN2 dans le sens Est/Nord jusqu'à l'échangeur Le Verger pour desservir la partie basse de Sainte Marie.
- Cas de la fermeture du passage supérieur de l'échangeur (RD62) sens descendant et de la bretelle d'insertion sens Nord/Est :
 - une déviation sera mise en place par la RD61, la rue Louis Lagourgue pour rejoindre l'échangeur Duparc, puis la RN2 dans le sens Nord/Est.
- Cas de la fermeture du passage supérieur de l'échangeur (RD62) sens montant :
 - une déviation sera mise en place par la RN2 dans le sens Est/Nord jusqu'à l'échangeur de Duparc, la rue Louis Lagourgue, puis la RD61 pour rejoindre la RD62.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise GTOI sous le contrôle de la Région Réunion / DEER / Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DREAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Directeur du service des routes du Conseil Départemental ;
le Maire de la Commune de Sainte Marie
le Directeur de l'entreprise GTOI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 25 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



*Service Départemental
de l'Entretien de la Route*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N°2019 - 106

portant réglementation temporaire de la circulation sur les Routes Nationales suivantes :
RN2 (classé à grande circulation)
RN5 et RN1005
sur le territoire des communes de Ste Rose, St Philippe, St Louis et Cilaos
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'avis des services de la Préfecture autorisant la circulation de véhicules modifiés anglais sur le territoire français ;
- VU la demande de l'entreprise Grand Tour Productions LtD, représentée par M. Medhy Poillion – régisseur général ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 30 octobre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 29 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur différents secteurs de la RN2, RN5 et RN1005 pour permettre des prises de vues lors du tournage de l'émission Grand Tour à La Réunion.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur les sections de routes nationales est réglementée par des interruptions de la circulation dans les deux sens, sur une durée totale n'excédant pas 5 minutes et une longueur maximum de 1000 mètres. Cette prescription est mise en œuvre sur les sections de route et les créneaux suivants :

- RN2 : du PR67+810 au PR84+000 (hors section en agglomération de Bois Blancs) de 14h00 à 16h30, le dimanche 03 novembre 2019,
- RN5 / RN1005 du PR8+400 au PR17+000 de 09h00 à 13h00, le lundi 04 novembre 2019 et de 08h00 à 13h00 le mardi 05 et mercredi 6 novembre 2019.

ARTICLE 2 - Les aires de stationnements et parkings le long des routes nationales peuvent être neutralisés pour les besoins des équipes de tournage en accord avec le gestionnaire de la voirie.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme aux prescriptions du gestionnaire de la voirie (SRE ou SRS) est mis en place par l'équipe du régisseur général, sous le contrôle et selon le besoin l'assistance du gestionnaire de la route. Le régisseur est tenu d'informer le gestionnaire de l'évolution de son intervention.

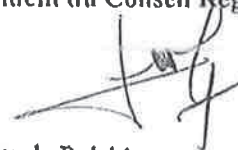
ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Régisseur général de l'opération Grand Tour à La Réunion
les Maires des communes de Ste Rose, St Philippe, St Louis et Cilaos

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

A Saint-Denis, le 30 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional



Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 107

portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN°7
du PR 3+600 au PR 3+320
et sa contre allée
entre le « rond point B » et l'intersection de la rue Henri Cornu,
dans le sens Le Port/Saint Paul
lieu dit « Axe Mixte de Cambaie »
sur le territoire de la Commune de Saint-Paul
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la nécessité d'entreprendre rapidement des travaux d'entretien des regards existants par le gestionnaire de la voirie ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 25 octobre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 24 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN7 du PR 3+060 au PR 3+320 et sa contre allée entre le « rond point B » et l'intersection de la rue Henri Cornu, dans le sens Le Port/Saint Paul, pour permettre des travaux d'entretien des regards existants sous chaussée.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN7 du PR 3+060 au PR 3+320 et sa contre allée entre le « rond point B » et l'intersection de la rue Henri Cornu, dans le sens Le Port/Saint Paul, est réglementée de 20h00 à 05h00 les nuits du lundi 28 au jeudi 31 octobre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation est réglementée de la façon suivante :

- La circulation sur la RN7 est réduite sur la voie de gauche dans le sens Le Port/Saint Paul, du PR 3+060 au PR 3+320.
- La circulation sur la contre allée de la RN7 entre le « rond point B » et l'intersection de la rue Henri Cornu, est fermée.
- La vitesse est limitée à 50 km/h au droit du chantier.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise sous le contrôle de la Région Réunion / DEER / Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Paul
le Directeur de l'entreprise SAS

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 25 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion

Pour le Président et par délégation

Le Directeur Général des Services

Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



Subdivision territoriale

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 108

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°2
du PR20+000 au PR23+500 – Montée de Bel Air
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Sainte Suzanne
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU la demande de l'entreprise GTOI pour répondre à la commande de travaux liés à la conservation du patrimoine routier du gestionnaire de la voirie ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 25 octobre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 24 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN2 du PR 23+500 au PR 20+000 lieu dit « Montée de Bel Air » dans les deux sens, et sur la bretelle d'insertion de l'échangeur La Marine (PR22+300) dans le sens Est/Nord pour permettre les travaux de pose de Dispositifs en Béton Adhérent (DBA) en terre plein central (IPC)

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN2 est réglementée du PR 23+500 au PR 20+000 lieu dit « Bel Air » dans les deux sens et sur la bretelle d'insertion de l'échangeur La Marine dans le sens Est/Nord, du lundi 18 novembre au vendredi 06 décembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation sera réglementée de la façon suivante :

- Dans le sens Nord/Est de 19h30 à 05h00 :
 - la voie de gauche est neutralisée du PR 20+000 au PR 23+500 .
- Dans le sens Est/Nord de 19h30 à 05h00 :
 - La bretelle d'insertion de l'échangeur de la Marine est fermée à la circulation.
 - Une déviation est mise en place au droit de la bretelle de sortie de l'échangeur de la Marine, en direction de la rue Pierre Mendès France (RN2002), puis par la bretelle d'insertion de l'échangeur Nord pour rejoindre la RN2.
- La vitesse peut être abaissée à 90 km/h dans les deux sens, assortie d'une interdiction de dépasser aux poids lourds de plus de 19 tonnes, durant les travaux sur des sections de routes de jour comme de nuit, y compris les samedis et dimanches entre l'échangeur de La Marine et l'échangeur Nord de Sainte Suzanne dans les deux sens.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise GTOI sous le contrôle de la Région Réunion / DEER / Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Sainte Suzanne
le Directeur de l'entreprise GTOI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 25 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 109

portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN1
du PR 29+500 au PR 32+000
(classée à grande circulation)
et la voie de raccordement entre l'échangeur de Plateau Caillou et la RD6
sur le territoire de la Commune de Saint Paul
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU l'avis du service des routes du Conseil Départemental ;
- VU la demande de l'entreprise SBTPC ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 30 octobre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 29 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN1/Route des Tamarins du PR 29+500 au PR 32+000 et la voie de raccordement entre l'échangeur de Plateau Caillou et la RD6, pour permettre des travaux d'aménagement de la bretelle de Plateau Caillou entre la RN1/RDT et la RD6.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation est réglementée sur la RN1/RDT du PR 29+500 au PR 32+000 et la voie de raccordement entre l'échangeur de Plateau Caillou et la RD6, dans les deux sens, de 20h30 à 05h00 les nuits du lundi 04 novembre 2019 au vendredi 13 décembre 2019 sauf inclus samedi, dimanche et jour férié.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation est réglementée par le phasage défini ci-après. En fonction de l'avancement du chantier, ces phases pourront être réalisées distinctement ou conjointement.

• **Phase 1** : sur la RN1/RDT – Echangeur Plateau Caillou.

La circulation est interdite sur les bretelles de sorties depuis la RN1/RDT vers le barreau de liaison de Plateau Caillou/RD6 dans les deux sens de circulation et déviée de la façon suivante :

◦ Dans le sens Nord/Sud :

- Sortie conseillée par l'échangeur de Bellemène Saint Paul en direction de la RN1A, Chaussée Royale, puis direction Plateau Caillou par la RD6 – les rampes de Plateau Caillou.
- Par la bretelle de sortie de l'échangeur de l'Éperon, puis direction RD10 vers Saint-Gilles-Les-Hauts, puis RD6 vers Plateau Caillou.

◦ Dans le sens Sud/Nord :

- Sortie conseillée par l'échangeur de l'Éperon, en direction RD10 vers Saint-Gilles-Les-Hauts, puis RD6 vers Plateau Caillou.
- Par l'échangeur de Bellemène Saint Paul, en direction de la RN1A, Chaussée Royale puis prendre la direction de Plateau Caillou par la RD6 – les rampes de Plateau Caillou.

• **Phase 2** : sur le barreau de liaison RN1/RDT – RD6.

◦ Dans le sens descendant :

La circulation est interdite sur la bretelle d'insertion de Plateau Caillou à la RN1/RDT en direction de Saint Denis et déviée de la façon suivante :

- Par la bretelle d'insertion de Plateau Caillou à la RN1/RDT en direction du Sud, avec neutralisation d'une voie, puis bretelle de sortie de l'échangeur de l'Éperon, demi-tour et retour sur la RN1/RDT par la bretelle d'insertion de l'échangeur Éperon en direction de Saint Denis.

La vitesse pourra être limitée à 50 km/h au droit des entrées/sorties des engins de chantier sur le barreau de liaison de Plateau Caillou.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise sous le contrôle de la Région Réunion / DEFR / Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).

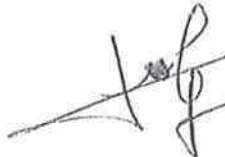
ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAI.
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Directeur du service des routes du Conseil Départemental
le Maire de la Commune de Saint Paul
le Directeur de l'entreprise SBTPC

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 30 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion



Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Sud

ARRÊTÉ N° 2019-110

portant réglementation de la circulation sur la Route Nationale N° 5 et N°1005
du PR 5+900 au PR 36+850
sur le territoire des communes de St-Louis et de Cilaos
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales,
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des communes, des départements et des régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;
- VU l'arrêté préfectoral N° 2256 du 19 juin 2006 limitant le PTAC des véhicules à 19 tonnes sur la RN 5 ;
- VU la demande de l'entreprise GTOI;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 28 octobre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour permettre l'acheminement de matériel de travaux publics (un concasseur), il est nécessaire de déroger à l'arrêté n°2256 du 19 juin 2006.

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - Par dérogation à l'arrêté N° 2256 du 19 juin 2006 limitant le PTAC des véhicules à 19 tonnes sur la RN 5, la circulation du camion immatriculé BX 074 MG, dont le PTAC est de 26 Tonnes, chargé d'un concasseur de 20,6 Tonnes est autorisé pour la période allant du 4 au 5 novembre 2019 (y compris le déplacement du camion à vide), sur la RN5 et la RN1005 du PR 5+900 au PR 36+850.

ARTICLE 2 - Le concasseur devra être déchargé au passage des ouvrages ci-après désignés :

- OA Pont Bailey sur Bras de Cilaos
 - OA en encorbellement au lieu dit Cap Paille en Queue : PR 12+850,
 - OA sur ravine Job : PR 15+080,
 - OA sur ravine Ilet à Palmistes, y compris encorbellement PR 18+650,
 - OA après kiosque Pavillons : PR 20+735,
 - OA sur ravine Burel N°2 : PR 21+180,
 - OA sur Ilet Fougère N°2 : PR 24+870,
 - OA ruisseau Piton Morel N°2 : PR 28+250,
 - OA Bras de Benjoin : PR 31+000
- et tous tunnels dont le gabarit l'impose

dont le franchissement sera réalisé en mode autotracté et sous contrôle de la Région Réunion/DRR/SRS.

ARTICLE 3 - Une copie du présent arrêté devra être disponible dans chaque véhicule concerné.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.


ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Louis
le Maire de la Commune de Cilaos
le Directeur de l'entreprise GTO!

sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le

30 OCT. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par déléation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Ouest

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° 2019-111

portant réglementation temporaire de la circulation sur la route Nationale N°1A
du PR 29+340 – Cimetière Marin de Saint-Paul
au PR 33+050 – Boucan Canot
sur le territoire de la commune de Saint-Paul
(hors agglomération)

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992)
- VU la demande de l'entreprise ROCS en date du 18/10/19 ;
- VU l'avis du service des routes du Conseil Départemental de La Réunion ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 30 octobre 2019

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN1A du PR 29+340 (Cimetière marin de Saint Paul) au PR 33+050 (Boucan Canot) dans les deux sens, pour permettre des travaux de mise en œuvre d'enrobés sur l'ouvrage « ravine cimetière » au PR 29+380, dans le cadre de l'opération VVR Saint- Paul .

ARRETE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1A est interdite du PR 29+340 (Cimetière Marin) au PR 33+050 (Boucan Canot) dans les deux sens, de 08h30 à 16h00 le mercredi 20 novembre 2019.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est déviée par la route du théâtre (RD10) et la RN1 (Eperon) – Routes des Tamarins dans les deux sens de circulation. Pour les usagers (piétons, cycles et cyclomoteurs) interdits de circuler sur la RN1, un aménagement sécurisé sera possible au droit du chantier pour permettre leur passage sur la RN1A.

ARTICLE 3 - La signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 06 novembre 1992) sera mis en place et entretenu par la Région Réunion/ DEER/Subdivision Routière Ouest (gestionnaire de la voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM Le Directeur Général des Services du Conseil Régional de la Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
Le Sous-préfet de Saint-Paul
Le Colonel Commandant de la Gendarmerie de la Réunion
Le Directeur du Service des Routes du Conseil Départemental de la Réunion
Le Maire de la Commune de Saint-Paul

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 04 NOV. 2019.

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019-112

**portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°1
(classée à grande circulation)
du PR 18+000 – échangeur Sacré Coeur
au PR 22+000 – échangeur Cambaie
Franchissement de la Rivière des Galets
sur le territoire des Communes de Saint-Paul et de Le Port
(hors agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU** le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU** l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU** la demande du Maître d'œuvre DEGC / ETN Nord (gestionnaire du marché REG 2016-3886) en date du 30 octobre 2019 ;
- VU** le Dossier d'Exploitation Sous Chantier (dossier 6260 version 2 du 23/10/2019) présenté par le groupement d'entreprises Demathieu Bard, Colas, GTOI, Soletanche Bachy et Matiere ;
- VU** l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 05 novembre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route en date du 04 novembre 2019 ;
- CONSIDÉRANT** que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN1 du PR 18+000 au PR22+000, dans le Nord/Sud, pour permettre l'élargissement de la bretelle d'insertion de l'échangeur Sacré Coeur en direction de St Paul

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1 est réglementée du PR 18+000 au PR 22+000, dans le sens Nord/Sud, de 20h30 à 05h00 le jeudi 07 novembre 2019.

ARTICLE 2 - Durant la période et sur la section définie à l'article 1, la circulation est interdite. Une déviation est mise en place par la bretelle de sortie de l'échangeur Sacré Coeur, en empruntant la RN7, pour reprendre la direction vers St Paul.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue conformément au DPGC par le groupement d'entreprise Demathieu Bard, Colas, GTOI, Soletanche Bachy et Matière sous le contrôle du maître d'œuvre de l'opération DEGC / ETN Nord.

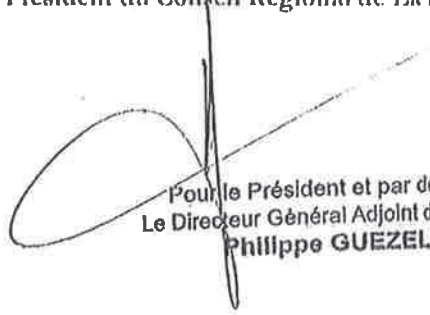
ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAI,
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Paul
le Maire de la Commune du Port
les différents directeurs des entreprises du groupement

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le - 6 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Est*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N°2019-113

portant prolongation de l'arrêté n°2019-94 réglementant temporairement
la circulation sur la Route Nationale 2002
du PR 38+796 au PR 38+900
sur le territoire de la Commune de Saint-Benoît
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU l'arrêté n°2019-94 en date du 20 septembre 2019 portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN2002 du PR 38+796 au PR 38+900 ;
- VU la demande de l'entreprise PICO ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 08 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité et permettre l'achèvement des travaux de réfection des joints de chaussées sur POA de la Rivière des Roches, il y a lieu de prolonger l'arrêté n°2019-94 réglementant la circulation sur la RN2002 du PR 38+796 au PR 38+900.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - L'arrêté n°2019-94 réglementant la circulation sur la RN 2002 du PR 38+796 au PR 38+900 dans les deux sens, est **prolongé de 20h30 à 05h00 jusqu'au 13 décembre 2019 sauf samedi, dimanche et jour férié.**

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation est interdite sur l'ouvrage de la Rivière des Roches. Une déviation est mise en place de la façon suivante :

- Rive gauche , par les Rues « Chemin de la Rivière des Roches, Cour Beauvallon et par Chemin la Paix »
- Rive droite, par les Rues « Chemin la Paix, Cour Beauvallon et par Chemin de la Rivière des Roches »

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) est mise en place et entretenue par l'entreprise PICO sous contrôle de la Région RÉUNION/DEER/SRE (gestionnaire de la voirie).


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Secrétaire Général de la Mairie de Saint-Benoît
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur de l'entreprise PICO.

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

A Saint-Denis, le 13 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

REGION REUNION
www.regionreunion.com

Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 114

**portant prolongation de l'arrêté n°2019-91 réglementant
temporairement la circulation sur la Route Nationale N°1
du PR 14+000 au PR 15+000 dans les deux sens
(classée à grande circulation)
sur le territoire des Communes de Le Port et de La Possession
(hors agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU l'arrêté n°2019-91 en date du 10 septembre 2019 portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN1 du PR 14+000 au PR 15+000 dans les deux sens ;
- VU la demande de l'entreprise SBTPC ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 08 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 04 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité et permettre l'achèvement des travaux de minéralisation du Terre Plein Central (TPC), il y a lieu de prolonger l'arrêté n°2019-91 réglementant la circulation sur la RN1 du PR 14+000 au PR 15+000 dans les deux sens.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - L'arrêté n°2019-91 réglementant la circulation sur la RNI du PR 14+000 au PR 15+000 dans les deux sens, est prolongé jusqu'au jeudi 19 décembre 2019 inclus de 20h00 à 05h00, sauf samedi, dimanche et jour férié.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation sera réglementée selon le phasage des travaux comme suit :

1^o Phase : Fermeture de la RNI dans le sens Nord/Sud entre le PR14+000 et le PR15+000 : une déviation sera mise en place par les bretelles de sortie et d'insertion de l'échangeur de La Possession. La voie de gauche dans le sens Sud/Nord pourra être neutralisée.

2^o Phase : Fermeture de la RNI dans le sens Sud/Nord entre le PR15+000 et le PR14+000 : une déviation sera mise en place par les bretelles de sortie et d'insertion de l'échangeur de La Possession. La voie de gauche dans le sens Nord/Sud pourra être neutralisée.

3^o Phase : Fermeture de la bretelle de sortie de l'échangeur de La Possession dans le sens Nord/Sud. Une déviation sera mise en place par la RNI jusqu'à l'échangeur de Sainte Thérèse, demi-tour, puis retour par la RNI sens Sud/Nord.

4^o Phase : Fermeture de la bretelle de sortie de l'échangeur de La Possession dans le sens Sud/Nord. Une déviation sera mise en place par la RNI sens Sud/Nord, puis demi-tour par l'échangeur de la RD41 pour reprendre la RNI sens Nord/Sud.

Lorsque les glissières métalliques situées en TPC seront déposées, un dispositif transitoire sera mis en place à l'aide de bloc béton type BT3 et la vitesse sera limitée à 90 km/h sur la zone des travaux dans les deux sens.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise sous le contrôle de la Région Réunion / DFER / Subdivision Routière Nord.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de La Possession
le Maire de la commune de Le Port
le Directeur de l'entreprise SBTPC

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 12 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion



Pour le Président et par délégation
le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route*

Subdivision Routière Ouest

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° 2019-115

**portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°1A
Réalisation du giratoire Stella au PR55+220
du PR 54+700 – giratoire du Four à Chaux
au PR 60+840 - intersection chemin du Bois de Nèfles
sur le territoire de la commune de Saint-Leu
(hors agglomération)**

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992)
- VU la demande de l'entreprise G'FOI en date du 04/11/2019 ;
- VU l'avis du service des routes du Conseil Départemental de La Réunion et des services techniques de la mairie de St Leu ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 08 novembre 2019 ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN 1A entre les PR5+700 - giratoire du Four à Chaux et le PR60+840 - intersection avec le chemin de Bois de Nêfles pour permettre les travaux d'embés du futur giratoire Stella situé à l'intersection entre la RN1A et la RD11 au PR 55+220.

ARRETE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1A est réglementée du 12 au 15 novembre 2019, selon le phasage du chantier pour la réalisation d'un giratoire au PR55+220.

ARTICLE 2 - La circulation sur la RN1A est réglementée en continue et selon l'avancement du chantier :

- interdiction de stationner et de s'arrêter à proximité de la zone de chantier,
- vitesse réduite à 50 km/h et circulation sur des voies réduites ou voies provisoires,
- hors mise en service de la priorité par sens giratoire, la RN1A reste prioritaire sur la RD11.

ARTICLE 3 - Selon le phasage du chantier, la circulation sur la RN1A est réglementée de 19h30 à 06h00, du 12 au 14 novembre 2019 :

- Phase 1: les nuits du 12 et 13 novembre :

La circulation est alternée soit par feux tricolores ou piquets K10 sur la RN1A et RD11 à l'approche du futur giratoire.

Phase 2 : la nuit du 14 novembre :

- Sur la section de RD11 en intersection avec la RN1A : la circulation est interdite, sur une distance d'environ 500 mètre en amont du futur giratoire. Une déviation est mise en place par la RD11, échangeur de Stella et RN1.
 - Sur RN1A, dans le sens Nord/Sud : la circulation est interdite. Une déviation est mise en place par la RN1A, puis RD12 jusqu'à l'échangeur des Colimaçons pour reprendre la RN1.
 - Sur RN1A, dans le sens Sud/Nord : la circulation est interdite depuis le PR60+840, intersection avec le chemin du Bois de Nêfles. Une déviation est mise en place en direction de l'échangeur Le Portail pour reprendre la RN1. Un itinéraire conseillé est mis en place à partir du giratoire du Rotary.
- Seules les résidents et forces de secours voulant se rendre à la Pointe au Sel sont autorisés à emprunter la section de RN1A comprise entre les PR60+840 au PR 57+030.

ARTICLE 4 - La signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 06 novembre 1992) est mise en place et entretenue par l'entreprise GTOI sous le contrôle du maître d'oeuvre SRO et contrôlée par la Région Réunion/DIER.

ARTICLE 5 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 6 - MM Le Directeur Général des Services du Conseil Régional de la Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
Le Sous-Préfet de Saint-Paul
Le Colonel Commandant de la Gendarmerie de la Réunion
Le Directeur du Service des Routes du Conseil Départemental de la Réunion
Le Maire de la Commune de Saint-Leu
Le Directeur de l'entreprise GTOI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 12 NOV. 2019
P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Sud*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N° 2019-116

**portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°3
(classée à grande circulation)
du PR 62+000 au PR 62+719 (Bretelle d'accès depuis rue Marius et Ary Leblond)
sur le territoire de la Commune de SAINT-PIERRE
(En agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
 - VU le code des collectivités territoriales ;
 - VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
 - VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
 - VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
 - VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
 - VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
 - VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre 1, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
 - VU l'avis favorable de la commune de Saint-Pierre par mail du 12/11/2019 ;
 - VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 13 novembre 2019 ;
 - SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 13 novembre 2019 ;
- CONSIDÉRANT** que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la bretelle d'accès à la RN3 au PR 62+719 (Bretelle d'accès depuis rue Marius et Ary Leblond) et sur la RN3 du PR 62+000 au PR 62+719, pour permettre le bon déroulement de travaux d'élagage.

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - La circulation est réglementée sur la bretelle d'accès à la RN3 au PR 62+719 (Bretelle d'accès depuis rue Marius et Ary Leblond) et sur la RN3 du PR 62+000 au PR 62+719, de 8h30 à 15h00 à compter du lundi 25 novembre au mardi 3 décembre 2019 inclus hors samedi et dimanche .

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est réglementée de la façon suivante selon l'avancement du chantier, dans le sens montant vers Le Tampon:

- La Bretelle d'accès depuis rue Marius et Ary Leblond est interdite et déviée par le giratoire ravine Blanche
- Sur la RN3, la voie de droite est neutralisée et la circulation se fera sur deux (2) voies.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par la Région Réunion/DIET/SSR/CI/1 du Portail.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAI,
le Directeur Départementale de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la commune de Saint-Pierre

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le

22 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZÉLOT



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Ouest

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N°2019-117

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale 1A
du PR 33+090 au PR 35+800
sur le territoire de la Commune de Saint Paul
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise GTOI ;
- VU l'avis des services techniques de la commune de Saint Paul ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 07 novembre 2019 ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, qu'il y a lieu de réglementer la circulation sur la Route Nationale N°1A du PR 33 +090 au PR 35+800 pour permettre les travaux de renforcement de chaussée

ARRETE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1A est réglementée du PR 33+090 au PR 35+800, de 20h30 à 05h00 du jeudi 14 au lundi 25 novembre 2019 inclus

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est réglementée selon le phasage suivant :

- **Phase 1** - les nuits du 14 et 18 novembre 2019 de 20h30 à 05h00 : la circulation est alternée soit par feux tricolores ou par piquets K10 du PR 35+300 au PR 35+800.

- **Phase 2** - les nuits du 19 au 25 novembre 2019 : la circulation est interdite du PR 33+090 au PR 35+300 et déviée par les voies communales adjacentes (rue des pêcheurs, rue des Sables, allée des perdrix) via les échangeurs de Boucan Canot et de Grand Fond.

La circulation se fera sur les voies réduites et dévié sur les mes communales adjacentes où la vitesse est limitée à 50 km/h et la hauteur à 2,4 m.

ARTICLE 3 - La signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 06 novembre 1992) sera mis en place et entretenue par l'entreprise et contrôlée par la Région Réunion/DELR/ Subdivision Routière Ouest.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM Le Directeur Général des Services du Conseil Régional de la Réunion
le Directeur Général Adjoint chargé des Routes
le Sous-préfet de Saint-Paul
le Colonel Commandant de la Gendarmerie de la Réunion
le Maire de la Commune de Saint Paul
le Directeur de l'entreprise C'VOI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le **19 NOV. 2019**

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.

ARRÊTÉ N° 2019-118

Portant prolongation de l'arrêté n°2019-92 réglementant temporairement
la circulation sur la Route Nationale N°5 et N°1005
du PR 5+900 au PR 36+850
sur le territoire des communes de St-Louis et de Cilaos
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales,
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des communes, des départements et des régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;
- VU l'arrêté préfectoral N° 2256 du 19 juin 2006 limitant le PTAC des véhicules à 19 tonnes sur la RN 5 ;
- VU l'arrêté n°2019-92 en date du 19 septembre 2019 portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN5 du PR 5+900 au PR 36+850 ;
- VU la demande de l'entreprise CMI ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 08 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour permettre l'acheminement puis le rapatriement de matériel de travaux publics nécessaire à des travaux pour l'Unité Territoriale des Routes de Cilaos, il est nécessaire de déroger à l'arrêté n°2256 du 19 juin 2006 et de prolonger l'arrêté n°2019-92.

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - Par dérogation à l'arrêté N° 2256 du 19 juin 2006 limitant le PTAC des véhicules à 19 tonnes sur la RN 5, la circulation des camions immatriculés FB 062 MC et AX 193 VP, dont le poids est de 27,2 tonnes, répartie ainsi : poids du camion tracteur à vide : 12,2 tonnes et poids de la mini pelle chargée sur le camion : 15 tonnes. Cet ensemble est autorisé à circuler pour la période allant du 12 au 28 novembre 2019 (y compris le camion à vide), sur la RN5 et RN1005 du PR 5+900 au PR 36+850.

ARTICLE 2 - L'autorisation de circulation pour cet ensemble composé d'un camion et d'une mini pelle est donnée sous la condition expresse que la mini pelle est déchargée au passage des ouvrages ci-après désignés :

- OA Pont Bailey sur Bras de Cilaos,
- OA en encorbellement au lieu dit Cap Paille en Queue : PR 12+850,
- OA sur ravine Job : PR 15+080,
- OA sur ravine Ilet à Palmistes au PR 18+460, y compris encorbellement PR 18+650,
- OA après kiosque Pavillons : PR 20+735,
- OA sur ravine Burel N°2 : PR 21+180,
- OA sur Ilet Fougère N°2 : PR 24+870,
- OA ruisseau Piton Morel N°2 : PR 28+250,
- OA Bras de Benjoin : PR 31+000

Le franchissement des ouvrages est réalisé en mode autotracté et le sous contrôle de la Région Réunion/DRR/SRS/CEI de Cilaos.

ARTICLE 3 - Une copie du présent arrêté devra être disponible dans chaque véhicule concerné.


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Louis
le Maire de la Commune de Cilaos
le Directeur de l'entreprise CMI

sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

14 NOV. 2019
Saint-Denis, le

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 119

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°1
Route du Littoral
du PR 5+400 au PR 8+600
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Saint-Denis
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise SBTPC ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 14 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 14 novembre 2019 ;
- CONSIDÉRANT** que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RNI-Route du Littoral du PR 5+400 au PR 8+600 pour permettre les travaux de reprise des enrobés à la Pointe du Gouffre (PR6+000).

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1 est réglementée du PR 5+400 au PR 8+600, dans les deux sens, de 20h00 à 05h00 les nuits du lundi 18 et mardi 19 novembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation est réglementée de la façon suivante :

- La circulation est interdite dans le sens Nord/Sud et se fera en mode basculé sur les voies côté montagne comme suit :
 - la voie de gauche est neutralisée dans le sens Nord/Sud avant le point de basculement du PR5+400,
 - la voie de gauche est neutralisée dans le sens Sud/Nord avant le point de basculement du PR8+600,
 - la vitesse est limitée à 50km/h aux points de basculement, puis à 70km/h sur les voies côté montagne en mode basculé ,
 - l'ITPC du PR6+500 est ouverte et sous la surveillance de l'entreprise. Il permettra le ravitaillement du chantier. Les camions vides pourront circuler de la zone de chantier jusqu'au PR8+500 (Grande Chaloupe) sur les voies côté mer.
- La circulation des cycles non motorisés est interdite.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise en charge des travaux, sous le contrôle de la Région Réunion/DIRE/Sous-Division Routière Nord (gestionnaire de voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien des Routes
le Directeur de la DEAI.
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Denis
le Directeur de l'entreprise SBTPC

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 19 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOY



Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Ouest

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° 2019-120

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°1A
du PR 39+800 (Giratoire Jardin d'Eden)
au PR 41+020 (giratoire du Bruniquel)
sur le territoire de la commune de SAINT-PAUL
(hors agglomération)

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992)
- VU la demande de l'entreprise SB'IPC en date du 30/10/2019 ;
- VU l'avis du service Exploitation et Gestion du Domaine Public de la commune de Saint-Paul du 05 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 14 novembre 2019 ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN 1A du PR 39+800 (giratoire jardin d'Eden) au PR 41+020 (giratoire du Bruniquel) pour permettre la réalisation d'un ouvrage hydraulique (OH11) au PR40+400 dans le cadre du PAPI de la Saline (sous maîtrise d'ouvrage du TCO).

ARRETE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1A est interdite du PR 39+800 (giratoire Jardin d'Iden) au PR 41+020 (giratoire du Bruniquel), dans les deux sens, du lundi 18 novembre au 19 décembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est réglementée de la façon suivante :

- Compte tenu des travaux entrepris sur le chemin Bruniquel, les 20, 22 et 26 novembre 2019, la circulation est interdite et déviée dans les deux sens par la route du Trou d'Eau (ex RN) jusqu'à l'échangeur Sud de la Saline .
- A l'exception de ces 3 dates, la circulation est interdite et déviée par la route du Trou d'Eau (ex RN) et le chemin Bruniquel dans les deux sens durant toute la durée des travaux.

ARTICLE 3 - La signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 06 novembre 1992) sera mis en place et entretenue par l'entreprise et contrôlée par la Région Réunion/ DEER/Subdivision Routière Ouest.


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM Le Directeur Général des Services du Conseil Régional de la Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
Le Sous-préfet de Saint-Paul
Le Colonel Commandant de la Gendarmerie de la Réunion
Le Directeur du Service des Routes du Conseil Départemental de la Réunion
Le Maire de la Commune de Saint-Paul
Le Directeur de l'entreprise SB'IPC

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 18 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



**Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route**

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 121

**portant réglementation temporaire de la circulation
sur la RN°1/Route du Littoral - du PR 1+000 au PR 13+000
et sur la RN°6 - du PR 0+000 au PR 1+600
(entre les échangeurs RN1/RN6 et RN6/RD41)
(classée à grande circulation)
sur le territoire des Communes de Saint-Denis et de La Possession
(hors agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU** le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU** l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU** l'avis du Service des Routes du Conseil Départemental ;
- VU** l'inspection hélicoptérée du 18 novembre 2019 effectuée en présence du gestionnaire de la route, de l'entreprise ROC'S et du bureau d'études BRGM (visite effectuée suite aux chutes de blocs constatées sur la chaussée et dans la fosse le dimanche 17 novembre 2019) ;
- VU** l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 19 novembre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 19 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité des usagers et de conservation du patrimoine routier, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN1 du PR 1+000 au PR 13+000 et sur la RN6 du PR 0+000 au PR 1+600, pour permettre les travaux de purges et de réparation des équipements de protection disposée le long de la falaise sur la Route du Littoral au niveau du PR7+700

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN1-Route du Littoral sera interdite du PR 1+000 au PR 13+000 et sur la RN6 du PR 0+000 au PR 1+600, dans les deux sens, à partir de 06h00 et jusqu'à 12h00 (fin des opérations) le dimanche 24 novembre 2019.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation sera déviée par la RD41, route de La Montagne selon la réglementation en vigueur sur cet axe.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par les services de la Région Réunion/DEER/Subdivision Routière Nord.


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Commandant de la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Directeur des services des Routes du Conseil Départemental de La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Denis
la Maire de la commune de La Possession
le Directeur de l'entreprise ROC'S

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 19 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



**Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route**

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 122

**portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°6
du PR0+000 (diffuseur RN1/RN6) au PR 1+700 (échangeur RN6/RD41)
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Saint-Denis
(hors agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU** le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU** l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU** l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU** l'avis du service des routes du Conseil Départemental ;
- VU** l'avis des services techniques de la Marie de St Denis ;
- VU** la demande du SMPRR ;
- VU** l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 19 novembre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 19 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN6 du PR0+000 au PR1+700 pour permettre les travaux de maintenance des ITPC situés au droit du tunnel Cap Bernard.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN6 du PR0+000 au PR1+700 est réglementée dans les 2 sens de 20h00 à 05h00 du lundi 25 et mardi 26 novembre 2019.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1 :

1/ la circulation sur la RN6 au PR0+000 peut être interdite dans le sens Sud/Nord avec les déviations et les configurations suivantes selon les besoins du chantier :

- déviation par la RN1 dans le sens Sud/Nord
- neutralisation de la voie de gauche de la RN1 du PR2+100 au PR1+500, circulation sur la voie de droite.

2/ la circulation sur la RN6 peut être interdite dans les deux sens du PR0+000 au PR1+700 avec les déviations et les configurations suivantes selon les besoins du chantier :

- déviation par la RD41 dans le sens Nord/Sud, puis par la RN1,
- déviation par la RN1 dans le sens Sud/Nord avec neutralisation de la voie de gauche de la RN1 du PR2+100 au PR1+500 et circulation sur la voie de droite.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par le SMPRR en charge des travaux, sous le contrôle du gestionnaire de la route Région Réunion/DEER/Subdivision Routière Nord.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien des Routes
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Directeur du service des Routes du Conseil Départemental de La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Denis
le Directeur du SMPRR

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le

19 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Ouest

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° 2019- 123

**portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale 1A
du PR 29+340 – cimetière marin de Saint-Paul
au PR 33+050 – Boucan Canot
sur le territoire de la commune de Saint-Paul
(hors agglomération)**

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992)
- VU la demande de l'entreprise GTOI en date du 19/11/19 ;
- VU l'avis du service des routes du Conseil Départemental de La Réunion en date du 20/11/2019;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu d'interdire la circulation sur la RN1A du PR 29+340 (Cimetière marin de Saint-Paul) au PR 33+050 (Boucan Canot) pour la réalisation des travaux d'entretien des ouvrages dynamiques de protection le long de la falaise du Cap Houssaye (autour du PR30+450)

ARRETE

ARTICLE 1 – La circulation sur la RN1A est interdite du PR 29+340 au PR 33+050, de 8h30 à 16h00 du mercredi 27 novembre au vendredi 6 décembre 2019 (sauf samedi et dimanche).

ARTICLE 2 – Pendant la période indiquée à l'article 1, une déviation est mise en place par la route du Théâtre (RD10) et échangeurs de la RN1 (Eperon)– Routes des Tamarins dans les deux sens de circulation.
Pour les usagers (piétons, cycles et cyclomoteurs) interdits de circuler sur la RN1, un aménagement sécurisé est possible au droit du chantier pour assurer la continuité de circulation sur la RN1A.

ARTICLE 3 – La signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 06 novembre 1992) sera mis en place et entretenue par la Région Réunion/ DEER/Subdivision Routière Ouest.

ARTICLE 4 – Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.


ARTICLE 5 – MM Le Directeur Général des Services du Conseil Régional de la Réunion
Le DGA Grands Chantiers transports et Déplacements
Le Sous-préfet de Saint-Paul
Le Colonel Commandant de la Gendarmerie de la Réunion
Le Directeur du Service des Routes du Conseil Départemental de la Réunion
Le Maire de la Commune de Saint-Paul

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le

22 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Est*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N°2019-124

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale 2002
du PR 26+160 au PR 26+210
sur le territoire des Communes de Saint-André et de Sainte Suzanne
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n° 2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise PICO ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 25 novembre 2019 ;
- CONSIDÉRANT** que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN2002 du PR 26+160 au PR 26+210 pour permettre le démontage de la passerelle sur l'OA de la Grande Rivière Saint-Jean.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN 2002 est réglementée du PR 26+160 au PR 26+210, dans les deux sens, de 20h30 à 05h00 du 25 au 29 novembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est interdite sur l'ouvrage de la Grande Rivière Saint-Jean et une déviation est mise en place de la façon suivante :

- Côté Quartier Français : par la RN2002 Avenue Mahatma Gandhi vers la RN2.
- Côté Cambuston : par la RN2002 Route de Cambuston et Avenue des Mascateignes, vers la RN2.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise PICO sous contrôle de la Région RÉUNION/DRR.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Maire de la commune de Sainte-Suzanne
le Maire de la commune de Saint-André
le Directeur de l'entreprise PICO

Sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

A Saint-Denis, le 27 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional



Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 125

portant prolongation de l'arrêté n°2019-108 réglementant temporairement
la circulation sur la Route Nationale N°2
du PR20+000 au PR23+500 – Montée de Bel Air
(classée à grande circulation)
sur le territoire de la Commune de Sainte Suzanne
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'arrêté n°2019-108 en date du 29 octobre 2019 portant réglementation temporaire de la circulation sur la RN2 du PR 23+500 au PR 20+000 lieu dit « Montée de Bel Air » dans les deux sens, et sur la bretelle d'insertion de l'échangeur La Marine (PR22+300) dans le sens Est/Nord ;
- VU la demande de l'entreprise GTOI pour répondre à la commande de travaux liés à la conservation du patrimoine routier du gestionnaire de la voirie ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 27 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 25 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité et pour permettre l'achèvement des travaux de pose de Dispositifs en Béton Adhérent (DBA) en terre plein central (IPC), il y a lieu de prolonger l'arrêté n°2019-108 réglementant la circulation sur la RN2 du PR 23+500 au PR 20+000 lieu dit « Montée de Bel Air » dans les deux sens, et sur la bretelle d'insertion de l'échangeur La Marine (PR22+300) dans le sens Est/Nord.

ARRÊTÉ

ARTICLE 1 - L'arrêté n°2019-108 réglementant la circulation sur la RN2 du PR 23+500 au PR 20+000 lieu dit « Bel Air » dans les deux sens et sur la bretelle d'insertion de l'échangeur La Marine dans le sens Est/Nord, est prolongé **jusqu'au mardi 17 décembre 2019 inclus**.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la circulation sera réglementée de la façon suivante :

- **Dans le sens Nord/Est de 19h30 à 05h00 :**
 - la voie de gauche est neutralisée du PR 20+000 au PR 23+500 .
- **Dans le sens Est/Nord de 19h30 à 05h00 :**
 - Les deux voies de circulation sur la RN2, ainsi que la bretelle d'insertion de l'échangeur de la Marine seront fermées.
 - Une déviation est mise en place au droit de la bretelle de sortie de l'échangeur de la Marine, en direction de la rue Pierre Mendès France (RN2002), puis par la bretelle d'insertion de l'échangeur Nord pour rejoindre la RN2.
- **Dans les deux sens :**
 - La vitesse peut être abaissée à 90 km/h assortie d'une interdiction de dépasser aux poids lourds de plus de 19 tonnes, durant les travaux sur des sections de routes, de jour comme de nuit, y compris les samedis et dimanches entre l'échangeur de La Marine et l'échangeur Nord de Sainte Suzanne.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise G'IOI sous le contrôle de la Région Réunion / DEER / Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Sainte Suzanne
le Directeur de l'entreprise G'IOI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le **29 NOV. 2019**

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion



Pour le Président par déléguation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 126

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°5
du PR 5+800 (Croix du Jubilé)
au PR 34+500 (Mare Sèche)
sur le territoire des Communes de Saint-Louis et de Cilaos
(hors agglomération)

LE PRESIDENT DU CONSEIL REGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
 - VU le code général des collectivités territoriales ;
 - VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
 - VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
 - VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
 - VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
 - VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
 - VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
 - VU les expertises du BRGM, suite aux inspections de falaise liées à la pré saison cyclonique 2019/2020
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien des Routes du 26 novembre 2019 ;

CONSIDERANT que pour des raisons de sécurité suite aux inspections de falaise liées à la pré-saison cyclonique 2019/2020 de la RN5-Route de Cilaos du PR5+800 (La Croix Jubilé) au PR 34+500 (Mare Sèche), il y a lieu de réglementer la circulation dans les deux sens pour permettre des travaux de purge sur divers secteurs de l'itinéraire Route de Cilaos.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN5 du PR 5+800 (La Croix Jubilé) au PR 34+500 (Marc Sèche), dans les deux sens, est réglementée par des micro-coupures n'excédant pas 45 minutes de 08h00 à 16h00 du 09 au 13 décembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période définie à l'article 1, la vitesse est limitée à 50 km/h aux abords de chaque chantier, assortie d'une interdiction de s'arrêter.

ARTICLE 3 - Si nécessaire, selon l'avancement du chantier, la RN5 pourra être fermée de nuit au cours de cette période.

ARTICLE 4 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par la Région Réunion/DRR.


ARTICLE 5 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 6 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien des Routes
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint-Jouis
le Maire de la Commune de Cilaos

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 29 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion



Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Sud

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ N° 2019-127

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N° 3
(classée à grande circulation)
Echangeur Banks - Bretelle de sortie
sur le territoire de la Commune de Saint-Pierre
(Hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA RÉUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise SBTPC ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 25 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 25 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN3 à l'échangeur Banks sur la bretelle de sortie dans le sens St-Pierre vers Le Tampon, pour permettre des travaux de construction de l'accès au futur centre commercial.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN3 sera réglementée sur la bretelle de sortie de l'échangeur Banks, dans le sens St-Pierre vers Le Tampon, de 20h00 à 05h00 du 25 au 29 novembre 2019 et du 09 au 13 décembre 2019 inclus.

ARTICLE 2 - Pendant la période visée à l'article 1, de 20h00 à 5h00 la circulation sera interdite.
Une déviation sera mise en place par la bretelle de sortie de l'échangeur La Balance et RN3B.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise SBTPC sous contrôle de la Région Réunion/DRR/SRS


ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint-Pierre
le Directeur de l'entreprise SBTPC

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 27 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de la Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED

En cas de contestation du présent arrêté, un recours contentieux pourra être déposé dans un délai de deux mois à compter de sa signature auprès du tribunal administratif de Saint-Denis.



Direction de l'Exploitation
et de l'Entretien de la Route

Subdivision Routière Nord

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTE N° 2019 - 128

portant réglementation temporaire de la circulation sur la Route Nationale N°2
(classée à grande circulation)
du PR 4+600 (échangeur Chaudron) au PR 6+800 (échangeur Stade de l'Est)
sur le territoire de la Commune de Saint Denis
(hors agglomération)

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU le code général des collectivités territoriales ;
- VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (Livre I, huitième partie : signalisation temporaire approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992) ;
- VU la demande de l'entreprise GTOI ;
- VU l'avis des services de la mairie de Saint Denis ;
- VU l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion du 27 novembre 2019 ;
- SUR proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 25 novembre 2019 ;

CONSIDÉRANT que pour des raisons de sécurité, il y a lieu de réglementer la circulation sur la RN2 du PR4+600 au PR6+800 dans les deux sens, pour permettre des travaux de reprise des enrobés au droit du virage de La Jamaïque.

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La circulation sur la RN2 est réglementée du PR 4+600 (échangeur Chaudron) au PR 6+800 (échangeur Stade de l'Est), dans les deux sens, de 19h30 à 05h00 les nuits du 02 au 13 décembre 2019, sauf samedi et dimanche.

ARTICLE 2 - Pendant la période indiquée à l'article 1, la circulation est interdite dans les deux sens et déviée comme suit :

➤ **Dans le sens Nord/Est** : par la RN102-Boulevard Du Chaudron depuis l'échangeur du Chaudron, puis par la rue Jules HERMANN, la rue Pierre AUBERT, la rue Édouard MANES, la rue du Karting et enfin par la RN2 au droit de l'échangeur du Stade de l'Est.

La bretelle d'insertion de l'échangeur Du Chaudron dans le sens Nord/Est est fermée.

➤ **Dans le sens Est/Nord** : par la rue du Karting depuis l'échangeur du Stade de l'Est, puis par la rue Gabriel DE KERVLEGUEN, la rue Jules HERMANN, le Boulevard Du Chaudron-RN102 jusqu'à l'échangeur du Chaudron pour reprendre la RN2.

La bretelle d'insertion de l'échangeur du Stade de l'Est dans le sens Est/Nord est fermée.

ARTICLE 3 - Une signalisation réglementaire et conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I Huitième partie signalisation temporaire approuvée par arrêté interministériel du 6 novembre 1992) sera mise en place et entretenue par l'entreprise G'OI sous le contrôle de la Région Réunion/DEER/Subdivision Routière Nord (gestionnaire de la voirie).

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur ;

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
Le Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route
le Directeur de la DEAL
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
le Maire de la Commune de Saint Denis
le Directeur de l'entreprise G'OI

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera et publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 29 NOV. 2019

P/Le Président du Conseil Régional de La Réunion


Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services
Mohamed AHMED



*Direction de l'Exploitation et
de l'Entretien de la Route
Subdivision Routière Nord*

REPUBLIQUE FRANCAISE

ARRETE N° P 2019 - 06

**portant réglementation permanente de la circulation sur la Route Nationale N°1
(classée à grande circulation)
du PR 1+080 au PR 1+550 – Entrée Ouest de St Denis
sur le territoire de la commune de Saint-Denis
(hors agglomération)**

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL RÉGIONAL DE LA REUNION

- VU** le code de la route et notamment son article R 411 ;
- VU** le code général des collectivités territoriales ;
- VU** la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et aux libertés des Communes, des Départements et des Régions ;
- VU** la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales ;
- VU** le décret n° 2007-424 du 23 mars 2007 relatif au transfert de l'ensemble du réseau des routes nationales de La Réunion au Conseil Régional ;
- VU** l'arrêté préfectoral n°2007-4260 du 12 décembre 2007 portant constatation du transfert des routes nationales au Conseil Régional de La Réunion ;
- VU** l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et des autoroutes ;
- VU** la décision n°2019-07 de mise en service de la nouvelle voie de circulation entre le giratoire de l'entrée ouest de St Denis et la voie d'adjonction du cliffuseur RN1/RN6 dans le sens Nord/Ouest ;
- VU** le plan déviation de la RN1 – vues, en plan A0 sur phases provisoire et définitive (phases 1.4 et 2.0) en date du 12/11/2019 version D – réalisée par le groupement ROCS, PICO et ETPO ;
- VU** l'avis de Monsieur le Préfet de La Réunion au titre de l'article L110-3 du code de la Route en date du 14 novembre 2019 ;
- SUR** proposition du Directeur de l'Exploitation et de l'Entretien de la Route du 13 novembre 2019

CONSIDÉRANT pour des raisons de sécurité, qu'il y a lieu de limiter la vitesse sur la Route du Littoral dans le sens St-Denis/St-Pierre, sur la voie provisoire entre le giratoire de l'entrée Ouest de St Denis et la bretelle du diffuseur RN1/RN6,

CONSIDÉRANT pour des raisons de gestion de la route, qu'il est nécessaire de réserver des emplacements pour le stationnement des véhicules du gestionnaire de la route servant au basculement, et notamment pour les machines appelées « LADY » et/ou « LAFEB ».

ARRÊTE

ARTICLE 1 - La vitesse des usagers est limitée à 50 km/h sur la RN1 dans le sens St Denis vers St Pierre du PR1+080 au PR1+550 dès signature du présent arrêté.

ARTICLE 2 - Les emplacements réservés au stationnement de la machine et aux véhicules des équipements d'intervention de la Subdivision Routière Nord sont repérés sur site par un panneau et un marquage particulier.

ARTICLE 3 - Une signalisation conforme à l'instruction interministérielle sur la signalisation routière sera mise en place et entretenue par le groupement d'entreprise ROCS, PICO et ETPO sous le contrôle du gestionnaire de la route.

ARTICLE 4 - Tout contrevenant au présent arrêté sera poursuivi conformément aux lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 5 - MM le Directeur Général des Services du Conseil Régional de La Réunion
le Directeur Général Adjoint chargé des Routes
le Directeur de la DEAI,
le Colonel Commandant la Gendarmerie de La Réunion
le Directeur Départemental de la Sécurité Publique à La Réunion
Le Maire de la Commune de Saint-Denis

sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Région Réunion.

Saint-Denis, le 22 NOV. 2019

P/ Le Président du Conseil Régional de La Réunion

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT