



Décembre 2024
13MRU011

Voie urbaine du Tampon

Compléments du mémoire en réponse à l'avis 24-0466 sur la demande de déclaration d'utilité publique du projet

Sommaire

1. INTRODUCTION	3
2. REPONSES DU PETITIONNAIRE	4
2.1 Justification de la demande de DUP	4
2.2 Concernant le financement	8

Table des illustrations

Tableau 1 - Evolution de la fréquentation des transports en commun	5
Tableau 2 – Bilan carbone	6
Tableau 3 – Bilan sécurité routière	7
Tableau 4 – Tableau de financement	8

1. INTRODUCTION

Le projet de la voie urbaine du Tampon a fait l'objet d'une demande de déclaration d'utilité publique.

Le dossier a fait l'objet d'un accusé de réception en date du 25 avril 2024.

À l'occasion de l'examen de ce dossier par les services instructeurs, il s'avère que des compléments sont nécessaires afin de poursuivre l'instruction. Ces demandes ont été transmises au maître d'ouvrage par courrier (lettre et annexe technique liée) référencé 24-0466 du 29 juillet 2024.

Le 10 octobre dernier, le maître d'ouvrage a transmis à la préfecture un mémoire en réponse. Une réunion s'est également tenue le 27 novembre 2024 en sous-préfecture de Saint-Pierre concernant le sujet de la voie urbaine et des dossiers réglementaires associés.

Le **présent addendum** vise à apporter des compléments au dernier mémoire en réponse (10 octobre 2024) conformément aux demandes répertoriées dans le cadre de l'instruction du dossier de déclaration préalable d'utilité publique.

Afin de faciliter la lecture du document, nous proposons de réinscrire les demandes des Services de l'Etat et d'y répondre en respectant la présentation suivante :

<i>Remarques des services de l'Etat</i>

Réponse du pétitionnaire : Eléments de réponse fournis par le pétitionnaire

2. REPONSES DU PETITIONNAIRE

2.1 Justification de la demande de DUP

Sur la justification de l'utilité publique du projet

Il avait été demandé dans l'avis initial d'approfondir la justification de l'intérêt général du dossier en précisant et en quantifiant les gains attendus avec la mise en œuvre du projet en termes de sécurisation, de gain de temps de parcours pour l'usager, de réduction du trafic, ou de report vers les transports en commun ou les déplacements doux.

Le mémoire en réponse apporte des compléments d'analyse qualitative sur l'utilité publique du projet qui sont bienvenus. Cependant, les éléments transmis à mes services permettent difficilement de définir de manière quantitative le bilan coût-avantages du projet, sur lequel s'exerce le contrôle du juge. Une opération ne peut en effet être déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, son coût financier, et éventuellement ses inconvénients d'ordre social ou d'atteinte à d'autres intérêts publics ne sont pas excessifs eu égard aux avantages qu'elle présente.

Si l'étude d'impact comprend bien les attendus spécifiques aux infrastructures de transport mentionnés au III de l'article R122-5 du code de l'environnement, le dossier n'intègre pas d'évaluation socio-économique.

Cette évaluation socio-économique n'est pas requise par le code des transports étant donné que le projet ne constitue pas un grand projet d'infrastructure de transport au sens de l'article R1511-1 du code des transports. Pour autant, je vous recommande vivement d'intégrer au dossier les bénéfices attendus et quantifiés du projet en matière de gains de temps, de report modal et de sécurité routière, ainsi qu'un bilan socio-économique. Ces indicateurs avaient été communiqués à mes services dans le dossier de la CASUD de réponse à l'appel à projets « TCSP et PEM » de l'État en 2021 pour lequel le projet de Nouvelle Voie Urbaine du Tampon avait été lauréat d'une subvention : ils mériteraient d'être repris dans le dossier de demande de déclaration d'utilité publique, éventuellement actualisés.

Réponse du pétitionnaire

Nous proposons de rédiger une section « Justification de l'intérêt général du projet » au sein du chapitre « II. Justification et objectif » et sous partie « II.2 Intérêt général » de la notice explicative du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Pour rappel des textes avaient déjà été ajoutés dans le mémoire en réponse du 10/10/2024. Ces parties, à intégrer dans le dossier de DUP, sont les suivantes :

- Un projet en réponse aux difficultés de circulation,
- Une solution pour la création d'un réseau de transport en commun efficace,
- Une desserte locale avec un impact fort à l'échelle du grand sud,
- Un axe associant voies routières, espace réservé aux transports en commun et voie verte dédiée aux modes doux,
- Une réponse aux risques d'inondation & une amélioration des réseaux existants.

Nous proposons ainsi, en complément de ce qui avait été proposé dans le dernier mémoire en réponse, les éléments qui suivent.

Les bénéfices attendus du projet :

L'ensemble des bénéfices du projet a été calculé sur une base 2030 actualisée avec comme entrant des données consolidées de 2019. Les bénéfices ont été calculés jusqu'à l'horizon 2070 (sur la base du rapport QUINET).

1.1. Evaluation des gains de temps

Cette évaluation démontre que le projet permettra une réduction d'environ 48% le temps de trajet. Ce qui représente un gain de temps annuel de 100 000 heures environ. Ces gains de temps, monétisés à 16,24€/h en 2019 et actualisé 18,87€/h en 2030 génèrent un bénéfice proche de 36M€ pour la collectivité.

2. Préviction de trafic et évaluation du report modal

La fréquentation au fil de l'eau se base sur l'évolution de la population (+0,6%/an) prévue par l'INSEE sur la commune du Tampon jusqu'en 2035. Ainsi, la fréquentation des lignes de transport en commun concernées par le projet par rapport à une situation « fil de l'eau » augmente de +6,8% :

- 60% due à l'amélioration de l'offre et de sa performance (fréquence, amplitude, régularité, desserte, vitesse) ;
- 40% due au gain de temps ;
- 20% de report modal (VP -> TC).

<i>Scénario fil de l'eau</i>	
Fréquentation actuelle du réseau sur le secteur (2019)	2 313
Taux d'évolution de la fréquentation d'ici à 2030	6,80%
Nombre de voyageurs issus de l'évolution naturelle (2030)	157
Fréquentation du réseau 2030 (fil de l'eau)	2 470
Augmentation de la fréquentation	6,80%

<i>Scénario 2030</i>	
Fréquentation de la ligne TCSP 2030 (issue des études préliminaires)	3 557
Nb de voyageurs induits du fait des gains de temps à l'horizon 2030	427
Nombre de voyageurs issus du report modal dû au projet (2030)	224
Augmentation de la fréquentation (par rapport au fil de l'eau)	1087

Tableau 1 - Evolution de la fréquentation des transports en commun

3. Bilan carbone

Le bilan carbone a été déterminé selon 4 indicateurs :

- ETCAP représente les quantités d'énergies utilisées (carburants liquides en litres, électricité et GNV en kWh) pour la traction par les différents modes de transports en commun du réseau avant la mise en service du nouveau TCSP ;
- ETCAP représente les quantités d'énergies utilisées (carburants liquides en litres, électricité et GNV en kWh) pour la traction par les différents modes de transports en commun du réseau après la mise en service du nouveau TCSP ;
- FE représente les facteurs d'émissions de CO₂ (en Kg CO₂/l et en Kg CO₂/kWh) des énergies de traction utilisées par les transports en commun ;
- EVP représente les émissions de CO₂ des véhicules particuliers (VP) évitées par la mise en service du TCSP :
 - dvp est la somme des distances parcourues par les anciens utilisateurs de VP, utilisant le TCSP ensuite, en voy.km ;
 - evp représente les émissions de CO₂ du VP en milieu concerné (urbain, périurbain) en gCO₂/voy.km.

Ainsi le projet génère une réduction de 160 tonnes de CO₂.

Hypothèses			
Km parcourus par trajet	6		
Report modal	1%		
Trajet VL par jour (2019)	15 000		
Trajet VL par an (2019)	4 530 000		
Km VL par an (2019)	27 180 000		
Km VL par an (2030)	33 794 914		
Km VL évité par an (2032)	337 949	dvp	Évolution annuelle
gCO2/voy.km	206	evp	
EVP (gCO2)	69 617 522		3,00%
Km TC an exploités (2019)	1 991 000		
Km TC an exploités (2032)	2 589 503		
Part TCSP dans les km réalisés (%)	52,70%		
Conso en litre/km bus moyen	0,47		
Conso en litre/km bus hybride (BHNS)	0,376		
Quantité de litre sans projet (2032)	1 217 066	Etcav	3,00%
Quantité de litre avec projet (2032)	973 653	Etcap	1,42%
gCO2/voy.km classique	103		
gCO2/voy.km Hybride	68		
gCO2/voy.km Navette électrique	10		
Facteur 2019 gCO2/voy.km	103	FETcav	
Facteur 2032 gCO2/voy.km	35,8	FETcap	
Etcav x FETcav	125 357 824		3,00%
Etcav x FETcap	34 891 829		1,42%
	90 465 995		
$G = (A + (B-C))$	160 083 517	(gCO2)	
	160	Tonne CO2	

Tableau 2 – Bilan carbone

4. Sécurité routière

L'avènement d'un projet de transport grâce à ses bénéfices sur la circulation (report modal), aux aménagements plus sécuritaires, à la réduction de la vitesse a un réel impact sur la sécurité routière sur le tracé. La méthode utilisée repose le nombre de km « économisés » en raison du report modal (VP->TC) auquel il faut appliquer les ratios/km Tués/Blessés Graves/Blessés Légers multipliés par leurs coûts sociétaux respectifs.

Le bénéfice attendu du projet sur le volet de la sécurité routière est de 2,8M€ (valeur 2030).

Données d'entrée		
mort RUN 2019	39	
hab RUN 2019	858 000	
mort / hab	0,00004545	
traj moy jour / hab	12	km
km annuel / hab	3600	
mort / km	0,000000012626	
Tués	39	Ratios
Blessés graves	305	7,820512821
Blessés légers	667	17,1025641

Bilan Sécurité Routière	
Kilomètres évités	26 584 194
évolution annuelle trafic	3%

Nombre de tué / km	0,000000012626
Nombre de blessé grave / km	0,000000098744
Nombre de blessé léger / km	0,000000215941
coût du tué VP	3 350 990 €
coût du blessé grave VP	418 874 €
coût du blessé léger VP	29 088 €
Indexation :	1,00%
Bénéfice total actualisé -4%/an	2 506 987 €

Tableau 3 – Bilan sécurité routière

5. Bilan socio-économique

Le bilan socio-économique proposé repose sur deux indicateurs principaux et un troisième indicateur secondaire :

- Bénéfice par euro investi = 1,27€ ;
- Taux de rentabilité interne (TRI) = 5,042% ;
- Taux de rentabilité immédiate = 3,52%.

La lecture de ces 3 indicateurs montre la soutenabilité du projet avec un bénéfice net par action d'environ 89 260 662 €.

2.2 Concernant le financement

Sur le financement

Lors de la réunion qui s'est tenue en sous-préfecture de Saint-Pierre le 27 novembre 2024, vous avez confirmé à mes services que la CASUD ne sollicitera finalement pas la subvention de l'État, et que des subventions FEDER seront mobilisées pour permettre la réalisation du projet.

Aussi, je vous recommande d'intégrer le plan de financement du projet détaillant la répartition envisagée par cofinancier au dossier d'enquête préalable à l'utilité publique. Si le plan de financement détaillé n'est pas une pièce exigée, un financement incertain peut remettre en cause l'utilité publique d'un projet (CE, 15 avril 2016 LGV Poitiers-Limoges).

Réponse du pétitionnaire

Nous proposons d'ajouter le tableau suivant au sein du document « Appréciation sommaire globale » du dossier d'enquête préalable à la DUP dans le chapitre « Financement », afin d'observer le détail des cofinanceurs et de leur participation au plan de financement prévisionnel.

Coût HT de l'opération	Participation CASUD	Participation Le Tampon	Participation FEDER	Autres Participation
51 104 481,34 €	10 831 506,61 € 21,19%	10 831 506,61 € 21,19%	7 778 454,91 € 15,22%	21 663 013,22 € 42,39%

Tableau 4 – Tableau de financement