

RAPPORT d'ENQUÊTE PUBLIQUE

Concernant le retrait du caractère de route express de la Voie de
Dégagement Est (VDE) dite « route express du Mont-Dore »

Enquête publique organisée par la **province Sud**

(du 15 avril 2024 au 6 mai 2024)

2^{nde} partie du rapport – ANALYSES ET CONCLUSION

Catherine Glandois, commissaire-enquêtrice

Sommaire

I/ Rappel de l'objet	2
II/ Analyse des avis émis lors de l'enquête	2
III/ Analyses complémentaires de la commissaire-enquêtrice	3
IV/ Conclusion	4

I/ Rappel de l'objet

L'enquête porte sur le **retrait du caractère de route express de la Voie de Dégagement Est (VDE) dite « route express du Mont-Dore », de son PR0 situé sur la commune de Nouméa à son PR de fin situé au carrefour VDE/RP1 sur la commune du Mont-Dore.**

Le présent rapport présente l'analyse de la commissaire-enquêtrice sur les avis émis lors de l'enquête, des analyses complémentaires de la commissaire-enquêtrice ainsi que la conclusion motivée.

II/ Analyse des avis émis lors de l'enquête

De nombreux avis défavorables ont été émis sur le projet. Ils peuvent être classés en deux catégories, qui sont notées ci-après :

- A. Habitants du Mont-Dore opposés au projet de déclassement au motif que cela impactera leurs conditions d'accès à Nouméa (temps de trajet, fluidité du trafic). Ces habitants mentionnent également une rupture avec la politique de développement et de construction de nouvelles infrastructures de déplacement au bénéfice des Mondoriens.**

Analyse de la commissaire-enquêtrice : la réaction des habitants concerne l'impact sur les conditions de circulation et donc le rallongement des temps de trajets pour les Mondoriens.

Ce n'est pas le déclassement en lui-même qui est visé mais les impacts indirects tels que : l'abaissement de la vitesse de circulation, la présence de véhicules plus lents, le développement d'accès anarchiques sur la voie. Les Mondoriens notent l'incohérence entre cette mesure et l'étude du projet de prolongement de la voie express (VDE 3) et autres réflexions de la province sur le développement de la commune. Ces avis montrent un besoin de plus de clarté et cohérence sur le projet de desserte du Mont-Dore, clarté qui ne se retrouve pas aujourd'hui dans les différentes annonces/informations de la province Sud à l'égard des administrés.

La note expose le projet d'aménagement de pistes cyclables ainsi qu'une adaptation des vitesses sans précisions sur celle-ci (car l'enquête publique ne porte pas sur le projet mais sur le retrait du caractère express). Elle ne mentionne pas de projet de prolongement de la VDE et apporte peu d'informations sur la façon dont l'urbanisation sera maîtrisée. Sans informations précises il est impossible de mesurer les impacts réels et ceux-ci sont donc soumis à interprétation des administrés.

- B. Association Prévention routière opposée au déclassement au motif des risques induits en matière de sécurité routière. L'association propose une alternative via la modification des règles liées aux voies express.**

Analyse de la commissaire-enquêtrice : l'avis, argumenté, de l'association, explicite bien les libertés que le déclassement permettra. Les règles de priorité, règles relatives aux points d'accès, circulation et urbanisme relèveront de l'autorité de l'exécutif de la province Sud et ne seront plus contraints par le

caractère de « voie Express ». Les conditions d'urbanisation notamment seront plus faciles et pourraient amener à l'accroissement d'un trafic local et de flux locaux (notamment piétons), en bord de voie. La collectivité provinciale reste toutefois maître des conditions d'accès et de circulation sur l'axe et peut tout à fait, par arrêté et par son pouvoir en matière d'urbanisme, interdire tout accès nouveau.

Le second point, problématique à court terme pour l'association selon le courrier joint, est le fait d'autoriser la circulation de tout type d'usagers notamment des cycles, cyclomoteurs sur la voie. La circulation de ces usagers sur une voie à 90 km/h, notamment sur les sections sans aménagements spécifiques, présente un risque sur une voie de transit fréquentée. Cet avis d'une association spécialisée en matière de prévention routière paraît tout à fait pertinent et nécessaire à prendre en compte.

Enfin, l'association propose une alternative réglementaire au déclassement : celle d'ajuster les règles relatives aux voies express plutôt que d'ôter le statut de voie express à la VDE est une piste intéressante.

Après renseignements pris auprès de la province Sud, c'est une solution qui est qualifiée d'impossible par le service en charge du projet pour deux raisons : 1/ sur le plan technique car l'ajustement des profils de voies prévu pour le projet d'aménagement de la section Normandie/Tina n'est pas compatible avec le statut de voie express, 2/ sur le plan réglementaire parce que cette procédure nécessiterait de modifier la délibération provinciale et le code de la route et que ces modifications s'appliqueraient à toutes les voies express du territoire.

III/ Analyses complémentaires de la commissaire-enquêtrice

Le dossier soumis à enquête publique est clair sur le sujet du changement de statut de la voie. Enlever le statut de voie express va permettre :

1. L'autorisation de toutes les catégories d'usagers de la route.
2. La possibilité de faire évoluer les règles de priorités et règles de circulation : qui seront définies par arrêté par la province Sud (qui indique qu'à ce stade elle maintiendra les règles en vigueur).
3. La possibilité d'autoriser plus facilement des nouveaux points d'accès : les nouveaux accès seront toujours soumis à autorisation de la province Sud mais ne seront plus soumis à enquête publique.
4. La suppression de l'interdiction de construction à moins de 40m de part et d'autre de la voie.

Le retrait du statut est justifié spécifiquement par la volonté de la province Sud d'ouvrir la voie aux « modes actifs » (1^{er} point de cette liste) mais toutes les autres mesures en découlent de facto.

Les points 3 et 4 induisent un assouplissement des règles dans l'urbanisation des parcelles situées le long de la VDE et pourraient conduire, dans un horizon plus ou moins proche, à accueillir plus de trafic local sur une voie à vocation de transit. Néanmoins la province Sud garde la main sur l'autorisation des accès et indique ne pas vouloir les favoriser afin de garder la vocation de transit de l'axe. Elle devra veiller à ce que les zones à urbaniser situées à proximité le soient de façon cohérente avec la hiérarchisation du réseau routier.

Au niveau des catégories d'usagers : l'ouverture à tout type d'usagers sur une voie à 90 km/h soulève des questions par rapport à la sécurité routière. La note précise que retirer le caractère express de l'ensemble de la VDE permettra la continuité des modes actifs même sans aménagements spécifiques (circulation des vélos sur la chaussée sur les sections à 90km/h). Ce point mérite d'être éclairci par une analyse spécifique sur la sécurité des usagers concernés (cycles et piétons) et la proposition de mesures permettant de les sécuriser sur cette voie (vitesses autorisées, signalétique, aménagements). La sécurité des piétons et des cycles doit être considérée sur l'ensemble de l'axe (sections aménagées et sections non aménagées) notamment dans les traversées des bretelles et carrefours et en considérant les trajets de ces nouveaux usagers potentiels.

Par rapport à la vitesse : la note de présentation ne précise pas les vitesses qui seront mises en place ni les conséquences du projet en termes de temps de trajet et de fluidité de la circulation. Au regard des intersections et des vitesses réellement pratiquées, la baisse des vitesses de 90 à 70 peut avoir un effet plutôt positif (réduction des bouchons, effets accordéons). La présentation du projet dans son ensemble pourrait rassurer le public, qui s'inquiète de ses conditions de déplacements. En tout état de cause, la baisse des vitesses et la prise en compte des modes doux sont des éléments favorables en matière de développement durable et de mobilité inclusive. Ces mesures relèvent de l'intérêt général.

IV/ Conclusion

Considérant que l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions et a permis aux administrés de se manifester selon différents moyens,

Considérant que cette enquête porte sur le retrait du statut de « voie express » de la VDE,

Considérant que le déclassement de la voie express est justifié par le projet de la province Sud de mieux prendre en compte les « modes actifs » sur l'itinéraire, dans un premier temps avec des aménagements uniquement entre le giratoire Almaméto et l'échangeur de Tina,

Considérant l'évolution de l'urbanisation des quartiers, l'évolution des modes de déplacements et la présence effective d'usagers piétons et cycles sur le secteur,

Considérant l'analyse des 45 avis émis lors de l'enquête publique dont 44 oppositions au projet sur la base de motifs de fluidité du trafic, de sécurité et de cohérence dans la politique de développement,

Considérant mon analyse du dossier explicitée au chapitre III,

J'émet un avis **FAVORABLE** au retrait du statut de route express à la VDE, **avec une RESERVE** :

➔ **Réserve** : préciser le projet afin de prendre en compte la sécurité de tous les usagers sur l'ensemble du linéaire. Avant d'autoriser l'introduction de piétons, cycles, cyclomoteurs, chaque section doit faire l'objet d'une analyse de sécurité routière considérant les flux et d'un plan de circulation/aménagement avec mise en œuvre d'une signalétique adaptée.

Si les aménagements jugés nécessaires à la sécurité de tous ne peuvent être réalisés dans l'immédiat sur l'ensemble du linéaire, il est préférable de maintenir les interdictions de circulation des modes concernés (soit par arrêté, soit maintien du statut).

J'assortis cet avis de **DEUX recommandations complémentaires** :

- ➔ **Recommandation 1** : informer les Mondoriens sur le projet routier global et ses impacts (positifs et négatif). La présente enquête publique ne portant pas sur le projet en lui-même mais uniquement sur le retrait du statut de voie express, elle n'a pas permis d'informer dans le détail sur celui-ci. Il est souhaitable d'organiser une concertation afin d'informer la population sur le projet à moyen et long terme ainsi que leurs conditions de déplacements.
- ➔ **Recommandation 2** : garantir la cohérence entre l'urbanisation et le statut de voie de transit par les moyens réglementaires adaptés. Il est recommandé de limiter les accès directs sur la voie, de garantir cette limitation dans le temps et de limiter l'urbanisation en bord de voie (maintenir une zone non constructible ou des constructions tournant le dos à la voie) ou de faire évoluer l'infrastructure routière en véritable boulevard urbain comprenant notamment la reprise des carrefours, des trottoirs.

Etablie par la commissaire-enquêtrice le 17 juin 2024

Catherine Glanois

