

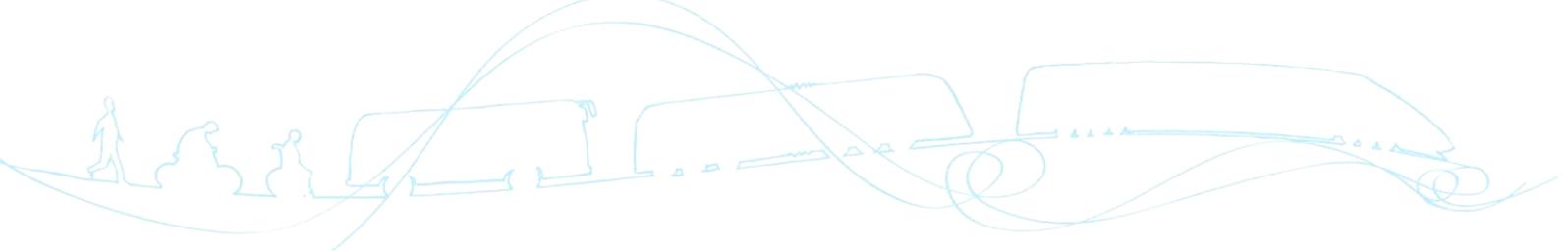


© B. Navez Creative Commons

Projet de Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de La Réunion (Projet SRIT 974)

Assistance à Maîtrise d'Ouvrage Région Réunion

*Diagnostic
Version finale*



Contacts - Responsables
Groupement AMO

Philippe Buchberger
Aster Conseil
asterconseil@orange.fr
06 92 61 33 62

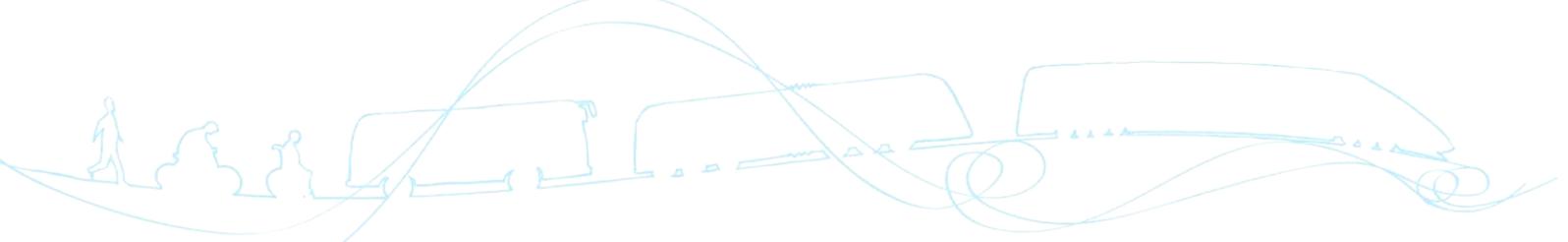
Pauline Robert Etcheto
Systra Conseil
probertetcheto@systra.com
01 40 16 62 41

Contact - Région Réunion

Service Transports & Déplacements
DGADD
Hôtel de Région
Avenue René Cassin - Moufia - BP 7190
97 719 Saint Denis cedex 9
02 62 48 70 00

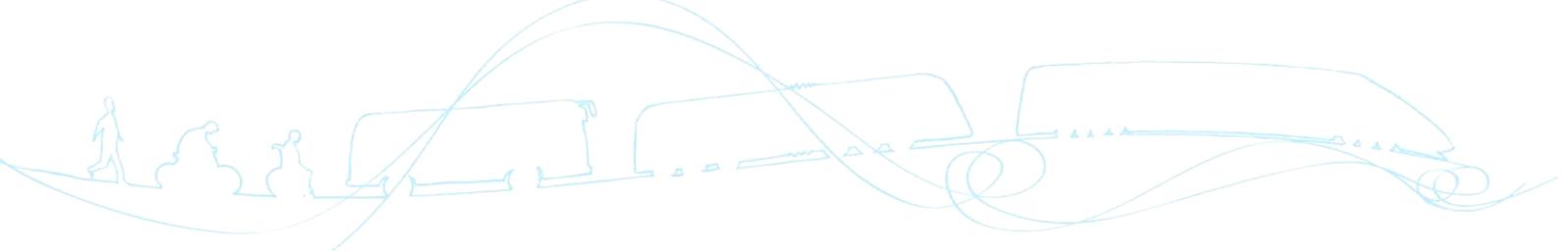
Référence : B117/SC/FRA/670-11

Date d'édition : 18/01/2012



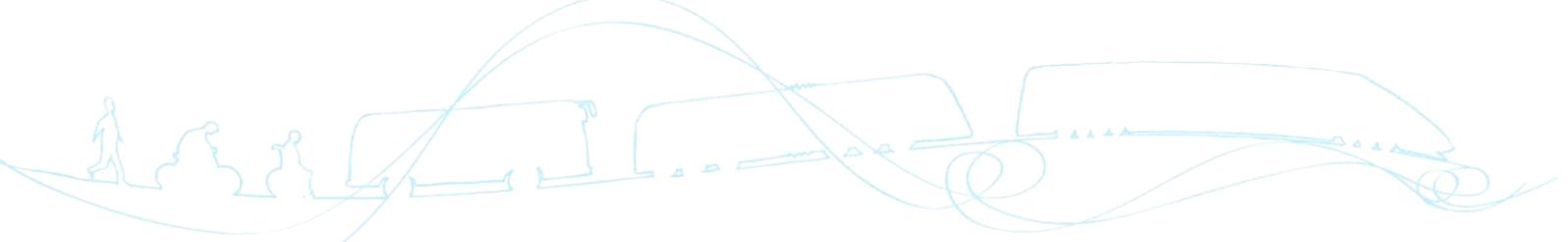
Édition	Date	Objet de l'édition / révision
1	18/07/2011	Création de document
2	22/08/2011	1 ^{ère} édition du document
3	17/10/2011	2 ^{ème} édition du document
4	02/11/2011	3 ^{ème} édition du document
5	05/12/2011	4 ^{ème} édition du document
6	19/01/2012	5 ^{ème} édition du document

Édition :	Nom	Date	Visa
Auteurs :	Philippe BUCHBERGER		
	Edouard BLASSELLE		
	Jérémie MARTIN		
	Priscille DE CONINCK		
	Elise LEBOEUF		
	Fabian HINOJOSA		
Vérificateur	Philippe BUCHBERGER	18/01/2012	
Valideur	Pauline ROBERT ETCHETO	18/01/2012	

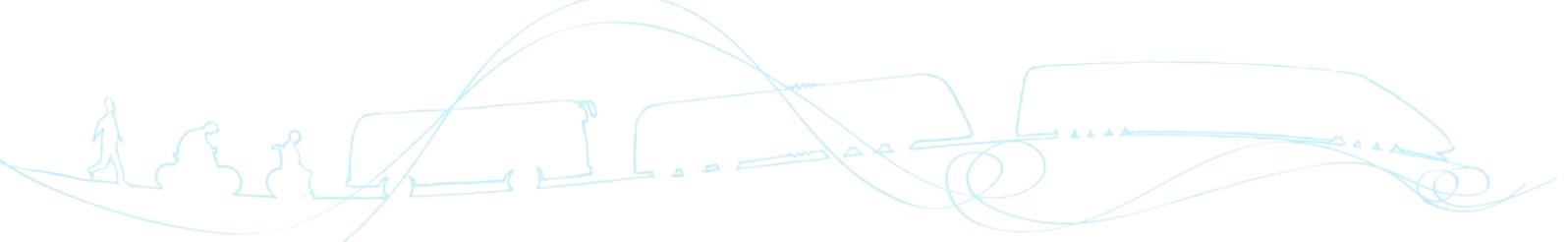


Sommaire

1.	Cadrage de la démarche d'élaboration du SRIT de la Réunion	8
1.1	Le SRIT, volet « infrastructures et transports » du SAR	8
1.2	Le SRIT, une opportunité de réflexion prospective	10
1.3	Le SRIT, une vision régionale, une dynamique partenariale	10
1.4	Le diagnostic	11
1.5	Les enjeux liés à la démarche SRIT dans le contexte local	12
1.6	La situation de la Réunion dans le monde et son espace régional.....	13
1.7	L'aire d'étude.....	14
2.	Les enjeux de gouvernance et de Financement	16
2.1	Les acteurs compétents en matière d'infrastructures et de transports	16
2.2	Les principales démarches stratégiques et durables	18
2.3	L'organisation locale du système de réseaux TC	21
2.4	Le financement des infrastructures et des transports	23
2.5	Gouvernance et financement : principaux constats.....	28
3.	Les enjeux sociaux et sociétaux	29
3.1	Les enjeux socio démographiques	29
3.2	Sécurité routière.....	32
3.3	Accessibilité des personnes à mobilité réduite	38
3.4	Social/sociétal : principaux constats	39
4.	Les enjeux environnementaux et les ressources.....	40
4.1	Changement climatique et risques naturels : vulnérabilité du système de déplacements	40
4.2	Dépendance énergétique : vers l'autonomie	41
4.3	Ressources menacées : eau et matériaux de construction.....	42
4.4	Espaces à protéger : les conflits d'usage.....	42
4.5	Biodiversité et continuité écologique.....	43
4.6	Les pollutions : déchets, eaux usées et trafic routier	44
4.7	Environnement et ressources : principaux constats.....	44
5.	Les enjeux en matière d'aménagement du territoire et de développement économique.....	46
5.1	Les documents cadre en vigueur.....	46
5.2	Le développement économique.....	49
5.3	Le tourisme	50
5.4	L'agriculture.....	53
5.5	Caractéristiques de l'urbanisation	55
5.6	Aménagement du territoire et économie : principaux constats	56
6.	L'offre d'infrastructures et de transports	58
6.1	Infrastructures viaires	58
6.2	Les transports en commun	72
6.3	Les aéroports.....	82
6.4	Les ports	90
6.5	Infrastructures et transports : principaux constats.....	97
7.	La demande de mobilité	98
7.1	La mobilité des personnes	98

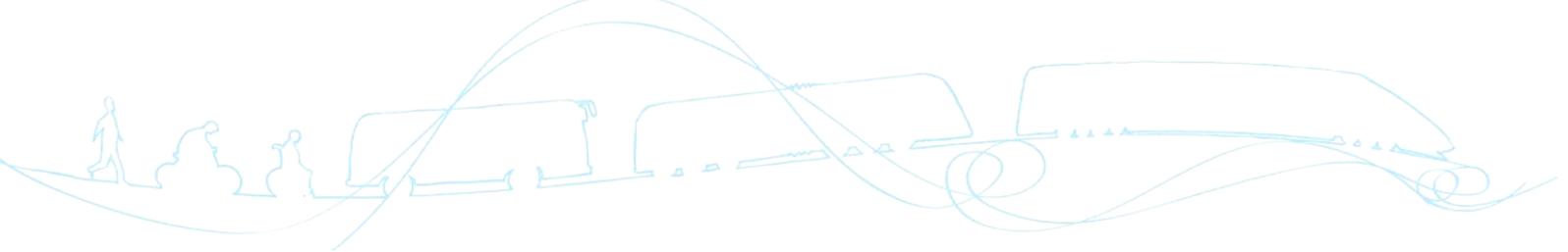


7.2	Les marchandises	101
7.3	La demande de mobilité : principaux constats.....	106
8.	Constats et enjeux	107
9.	Annexes	111
9.1	Bibliographie	111
9.2	Liste des entretiens réalisés.....	112
9.3	Convention cadre pour le programme TEE.....	115

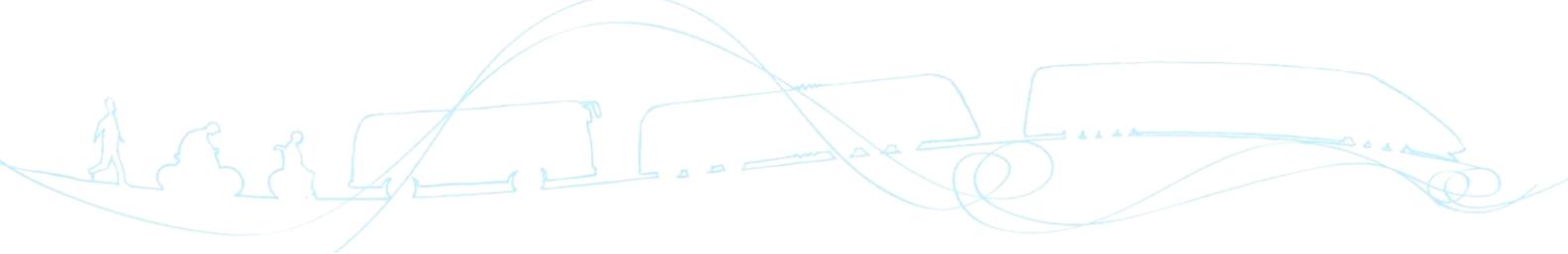


GLOSSAIRE

- AGORAH : Agence pour l'Observation de la Réunion, l'Aménagement et l'Habitat
- AOT(U) : Autorité Organisatrice de Transports (Urbains)
- CASUD : Communauté d'Agglomération du Sud
- CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales
- CINOR : Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion
- CIREST : Communauté Intercommunale de la Réunion Est
- CIVIS : Communauté Intercommunale des Villes Solidaires
- CVR : Code de la Voirie Routière
- DEAL : Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
- EnR : Energie Renouvelable
- EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- EVP : Equivalent Vingt Pieds
- GERRI : Grenelle de l'Environnement à la Réunion, Réussir l'Innovation
- IRT : Ile de la Réunion Tourisme
- PDU : Plan de Déplacements Urbains
- PLU : Plan Local d'Urbanisme
- PNR : Parc National de la Réunion
- PPR : Plan de Prévention des Risques
- PRERURE : Plan Régional des Energies Renouvelables et de l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
- PR2D : Plan Régional de Développement Durable
- PTU : Périmètre de Transports Urbains
- SAR : Schéma d'Aménagement Régional
- SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
- SDADD : Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable
- SDPLT : Schéma Directeur Portuaire à Long Terme
- SGD : Schéma Global des Déplacements
- SMEP : Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation
- SMVM : Schéma de Mise en Valeur de la Mer
- SRADT : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire
- SRIT : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports
- SRU : loi dite « Gaysot », sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain
- TC : Transport en Commun
- TCO : Territoire de la Côte Ouest
- TCSP : Transport en Commun en Site Propre
- TCU : Transport en Commun Urbain
- TEE : Trans Eco Express. Fruit d'un partenariat récent entre la Région Réunion, l'Etat et les AOT, le TEE, véritable programme « Grenelle », a pour objectif le maillage progressif du territoire réunionnais par des TCSP. Ses trois principaux leviers d'action sont :
 - **L'amélioration des conditions de circulation des bus** afin de les rendre plus attractifs face à la voiture, à travers la résorption des points sensibles de circulation situés aux entrées des grandes agglomérations
 - **La mise en œuvre progressive d'un parc de bus « propres » à l'échelle de l'île**, afin d'inscrire La Réunion dans une perspective de développement durable



- **La mise en place d'une nouvelle gouvernance des transports**, en lien avec l'ensemble des AOT, pour améliorer la coordination, l'information et la gestion des transports publics
Avec une enveloppe financière de 250M€ et des opérations réalisées d'ici 2015 et d'autres à l'étude jusqu'en 2025, le TEE constitue un des leviers opérationnels permettant l'évolution des habitudes de transport individualisées.



1. Cadrage de la démarche d'élaboration du SRIT de la Réunion

Rappel - Contours et étendue de la mission d'AMO

Le diagnostic dont il est ici question s'inscrit dans le cadre d'une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage - ici la Région Réunion - pour l'élaboration du projet de SRIT.

Cette mission, d'une durée de 12 mois environ, est découpée en deux phases avec pour chacune d'entre elle des enjeux et des objectifs propres :

Phase 1 – Juin/Novembre 2011

- Diagnostic de l'existant, du potentiel, des tendances et des enjeux
- Définition des orientations, objectifs et scénarios stratégiques (projet « Voyageurs et Marchandises »)

Phase 2 – Décembre 2011/Juin 2012

- Programme d'actions du projet « Voyageurs et Marchandises »
- Prescriptions et modalités de mise en œuvre
- Assistance à l'élaboration du projet de SRIT

Remarque : l'assistance à l'élaboration du projet SRIT -Phase 2- intègre : assistance à la rédaction du SRIT, document de synthèse et de communication à destination des responsables locaux et des usagers/habitants/citoyens.

1.1 Le SRIT, volet « infrastructures et transports » du SAR

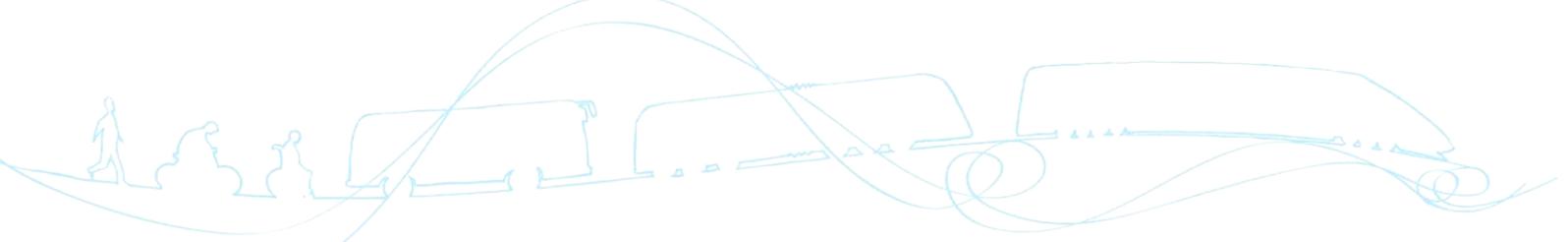
Rappel - Qu'est-ce qu'un SAR ? Un SRIT?

Le SAR

Pour les collectivités françaises d'Outre-mer, le Schéma d'Aménagement Régional -dit SAR- est l'outil principal de planification de l'aménagement du territoire. Il fixe les priorités de développement, de protection et de mise en valeur du territoire régional- à savoir son patrimoine naturel, historique, matériel, culturel et humain. De par la loi n° 95-115 du 4 février 1995, il vaut Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire (SRADT).

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.

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.

Il existe un SAR en Guadeloupe, Guyane, Martinique ainsi qu'à La Réunion. 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.

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 TC 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

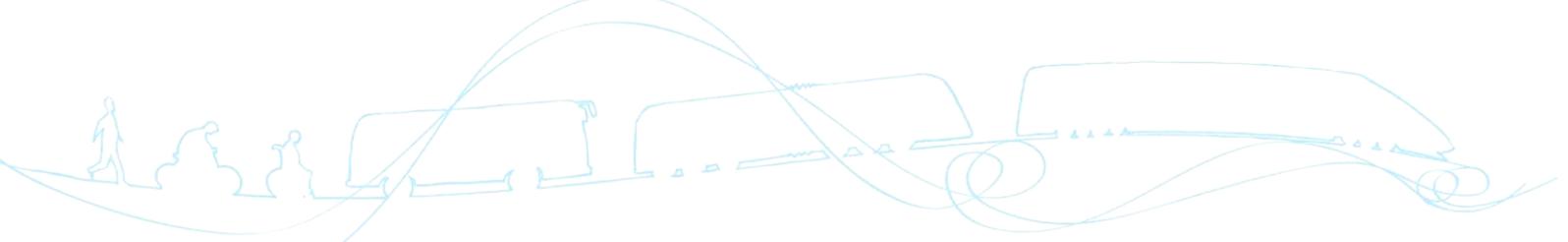
A la différence du premier SAR de la Réunion approuvé en 1995 et valable 10 ans, celui dont il est ici question, approuvé en novembre 2011, anticipe en se projetant d'ores-et-déjà à horizon 2030.

Le SRIT

Document d'orientation et de planification des politiques territorialisées, le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports- dit SRIT- concerne à la fois le transport public de personnes et le transport de marchandises, ainsi que les infrastructures correspondantes : terrestres, maritimes et aériennes. Il constitue en ce sens un cadre de référence pour la politique des infrastructures et des transports menée à l'échelle régionale.

Plus spécifiquement, le SRIT vise à :

- Coordonner les volets marchandises et voyageurs
- Optimiser l'utilisation des réseaux/équipements
- Favoriser la complémentarité entre les modes de transports
- Favoriser la coopération entre les opérateurs
- Prévoir si nécessaire la réalisation d'infrastructures nouvelles
- Déterminer dans une approche multimodale les différents objectifs de services de transports aux usagers pour assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux
- Distinguer les évolutions prévisibles de la demande et celle des besoins



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 actualisera certains éléments -en particulier sur le plan socio-économique et sur l'urbanisation- si nécessaire. Il prolongera 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 déclinera par un plan d'actions et des mesures concrètes ; ceci en veillant à maintenir la cohérence globale avec les autres politiques sectorielles tel que cet équilibre est actuellement réalisé par le SAR.

1.2 Le SRIT, une opportunité de réflexion prospective

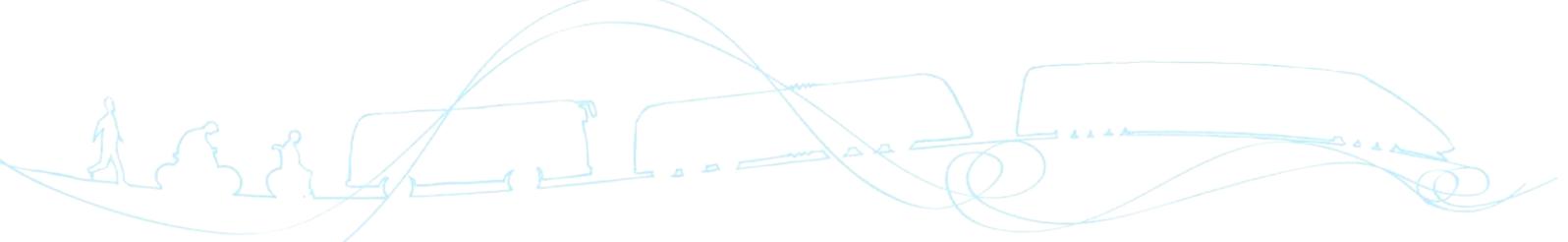
Tel que précisé dans la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 (article 14-1, modifié par l'ordonnance n°2005-654 du 8 juin 2005), dite « LOTI », le SRIT:

- Détermine, dans une approche multimodale, les différents objectifs de services de transport aux usagers, leurs modalités de mise en œuvre ainsi que les critères de sélection des actions préconisées, notamment pour assurer la cohérence à long terme entre et à l'intérieur des réseaux définis pour les différents modes de transport et pour fixer leurs priorités en matière d'exploitation, de modernisation, d'adaptation et d'extension
- Evalue les évolutions prévisibles de la demande de transport ainsi que celles des besoins liés à la mise en œuvre du droit au transport (tel que défini à l'article 2 de la loi LOTI) et définissent les moyens permettant d'y répondre dans des conditions économiques, sociales et environnementales propres à contribuer au développement durable du territoire, et notamment à la lutte contre l'effet de serre
- Comprend notamment une analyse globale des effets des différents modes de transport et, à l'intérieur de chaque mode de transport, des effets des différents équipements, matériels et mesures d'exploitation utilisés sur l'environnement, la sécurité et la santé
- Récapitule les principales actions à mettre en œuvre dans les différents modes de transport pour permettre une meilleure utilisation des réseaux existants, l'amélioration de leurs connexions et de la qualité du matériel et la création d'infrastructures nouvelles. Il prend en compte les orientations de l'Union européenne en matière de réseaux de transports

1.3 Le SRIT, une vision régionale, une dynamique partenariale

Avec des conditions de mobilité et de déplacements dépassant aujourd'hui les périmètres administratifs traditionnels, conformément à l'article 14-1 modifié de la LOTI, « La Région est chargée de l'élaboration du SRIT en association avec l'Etat, dans le respect des compétences des Départements, et en concertation avec les Communes et leurs groupements ».

Ainsi, en dégagant une vision régionale des infrastructures et des transports, le SRIT laisse aux SCOT et aux PDU le soin de définir des orientations supra-communales. Concernant les PLU, le SRIT (et à travers lui le SAR) sert de canevas- cadre de réflexions et d'actions à décliner à l'échelle locale.



1.4 Le diagnostic

1.4.1 Objectifs

Le diagnostic du SRIT a pour vocation de couvrir l'ensemble des modes de transport de l'île à l'échelle régionale (comprenant également les « portes d'entrée du territoire insulaire que sont le port et les aéroports) et de s'intéresser à la fois au transport de personnes et de biens.

Ces dernières années de nombreuses études ont été menées à la Réunion sur le thème des transports et des infrastructures, et d'autres politiques sectorielles avec lesquelles une synergie est de mise. L'objectif ici est bien de valoriser cette matière première afin d'en relever les points saillants mais aussi de prendre du recul par rapport à celle-ci. Le diagnostic dressera un bilan des avancées réalisées en termes de transport et mettra en évidence, de manière synthétique, les maillons faibles de l'offre de transport ainsi que les défis à relever en termes de demande de transport, en corrélation étroite avec l'aménagement et le développement durables du territoire.

Le diagnostic s'appliquera à repartir de façon systématique sur l'état des lieux du SAR, base synthétique qui a fait consensus auprès des acteurs locaux.

Les éléments quantitatifs présentés dans ce document reprennent les données les plus récentes qui ont pu être obtenues au cours de la collecte de données. Si certaines d'entre elles mériteraient actualisation, elles restent suffisamment récentes pour que les tendances observées et décrites ne soient pas remises en cause.

Par ailleurs, ce premier volume a pour but de faire état des dynamiques à l'œuvre et de dresser un constat de la situation des transports sur l'île. Il constitue le cadre préparatoire pour une élaboration ultérieure des scénarios, qui seront par la suite traduits en plans d'action. Le but de ce document n'est pas de dresser une liste exhaustive des projets et intentions en cours, mais bien de rendre compte des grandes dynamiques à observer.

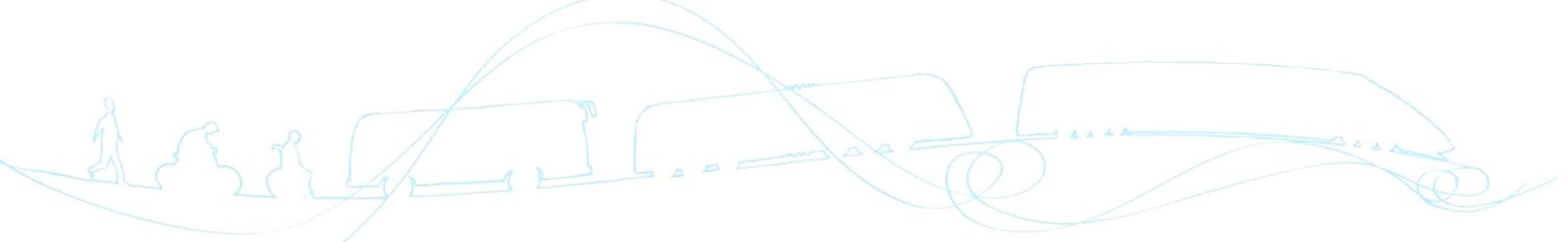
Au final, le diagnostic du SRIT, une fois partagé par l'ensemble des acteurs locaux constituera le point de départ pour élaborer des scénarios d'évolution des transports et des infrastructures sur le territoire réunionnais à horizons 2015, 2020 et 2030. Les scénarios établis, il sera alors possible de décliner les actions concrètes à entreprendre et l'intégration des projets en cours à cette démarche.

1.4.2 Méthode

Ce diagnostic s'appuie sur :

- Une trentaine d'entretiens réalisés auprès des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des partenaires « transport » au sens large. (cf. liste en annexe)
- Une collecte de données primaires et d'études réalisées ces dernières années sur le thème des transports ;
- La consultation des documents de planification guidant l'action des collectivités en matière d'aménagement du territoire et des transports ; et ceux stratégiques, de référence en matière de développement durable.

Ces éléments sont ensuite traités par le groupement pour mettre en évidence, en s'appuyant sur sa connaissance du contexte réunionnais mais aussi son expertise internationale, les atouts, faiblesses, menaces et opportunités du système de déplacements de l'île.



1.5 Les enjeux liés à la démarche SRIT dans le contexte local

L'enjeu de la démarche SRIT consiste dans un premier temps à poser les bonnes questions pour trouver les bonnes réponses, à savoir identifier les grands défis, les questions de fond qui se posent aujourd'hui à la Réunion et à ses responsables en matières d'infrastructures et de transports, et de façon générale de développement durable de l'île :

Un défi global pour La Réunion : réussir une nouvelle transition :

- Quelle capacité de l'île à absorber dans de bonnes conditions les croissances démographiques, économiques et de trafics à venir ?
- Comment faire émerger un modèle réunionnais de développement durable fondé sur l'innovation, l'autonomie énergétique, la qualité de vie (urbanité) et le tourisme ?

Face à ce défi, en quoi la politique « Transports » du SRIT peut contribuer à :

- Lutter contre la congestion des trafics ?
- Limiter l'étalement urbain? Structurer, densifier les villes ?
- Satisfaire le besoin de mobilités tout en préservant l'équité sociale ?
- Maintenir la continuité territoriale ?
- Développer des mobilités respectueuses de l'environnement (bilan carbone) ?
- Préserver l'attrait touristique de l'île ?

Pour les TC en particulier :

Un cap à franchir, oui...mais « où placer la barre », quel juste niveau de changement ?

- Quelle gouvernance Transports (mutualisations/économies d'échelle): par quelles actions prioritaires enclencher cette dynamique (SMT) ?
- Quelle échelle prioritaire de développement: cœurs d'agglomération, interbassins, littoral/mi-pentes, mi-pentes/hauts ?
- Quel dimensionnement et niveau d'offre ? Quel optimum pour la collectivité (coût économique), et pour les usagers (accès social) ?
- Sur quelles composantes jouer en priorité: liaisons, amplitudes, vitesse/fréquence/régularité (fiabilité), pôles d'échanges et de services, matériel roulant, inter-modalité, tarification...?

Pour les voyageurs et marchandises :

- Quel niveau de volontarisme (ampleur des projets, calendrier, innovation) et de réalisme (contraintes économiques, financières) porté par les élus ?
- Quel positionnement des collectivités au regard des projets: portage, accompagnement, catalyseur, facilitateur, garant ?
- Quelle nouvelle stratégie de gestion financière ?

1.6 La situation de la Réunion dans le monde et son espace régional

D'après SAR -Vol 1-II.1.1 p16

La Réunion se situe dans l'hémisphère Sud, dans la partie sud-ouest de l'océan Indien par 55° 30' de longitude Est et 21° de latitude Sud. Elle fait partie de l'archipel des Mascareignes avec l'île Maurice et l'île Rodrigues, et se trouve à un peu plus de 750 de kilomètres au large de la côte est de Madagascar, 2000 kilomètres des côtes orientales africaines, à proximité de l'île Maurice.

Au cœur d'un espace à fort potentiel de développement, elle est un « avant-poste », dans cette région du monde dans le contexte actuel de mondialisation.

Distante de 9200 kilomètres de la métropole, La Réunion est française depuis 1638 et est devenue un Département d'Outre Mer le 16 mars 1946 et Région depuis 1973. Elle a acquis le statut européen de Région Ultra Périphérique (RUP) en 1997. Cette situation, partagée par les autres DOM-TOM français, entraîne dans l'application des politiques de l'Union, une intégration des spécificités du territoire notamment en matière douanière, commerciale ou agricole.

Son positionnement géographique, ses caractéristiques physiques expliquent l'ampleur que prennent, plus que sur tout autre territoire, les changements auxquels l'île est confrontée :

- accroissement de la population, 1 million d'habitants en 2030 ;
- réchauffement climatique et changement de la donne énergétique ;
- nécessité de trouver un nouveau modèle de développement plus autonome ;
- nécessité de repenser l'aménagement, le foncier étant une ressource rare, à partager entre ses différentes utilisations ;
- mondialisation de l'économie.



Fig. 1 : Situation géographique de l'île de la Réunion

1.7 L'aire d'étude

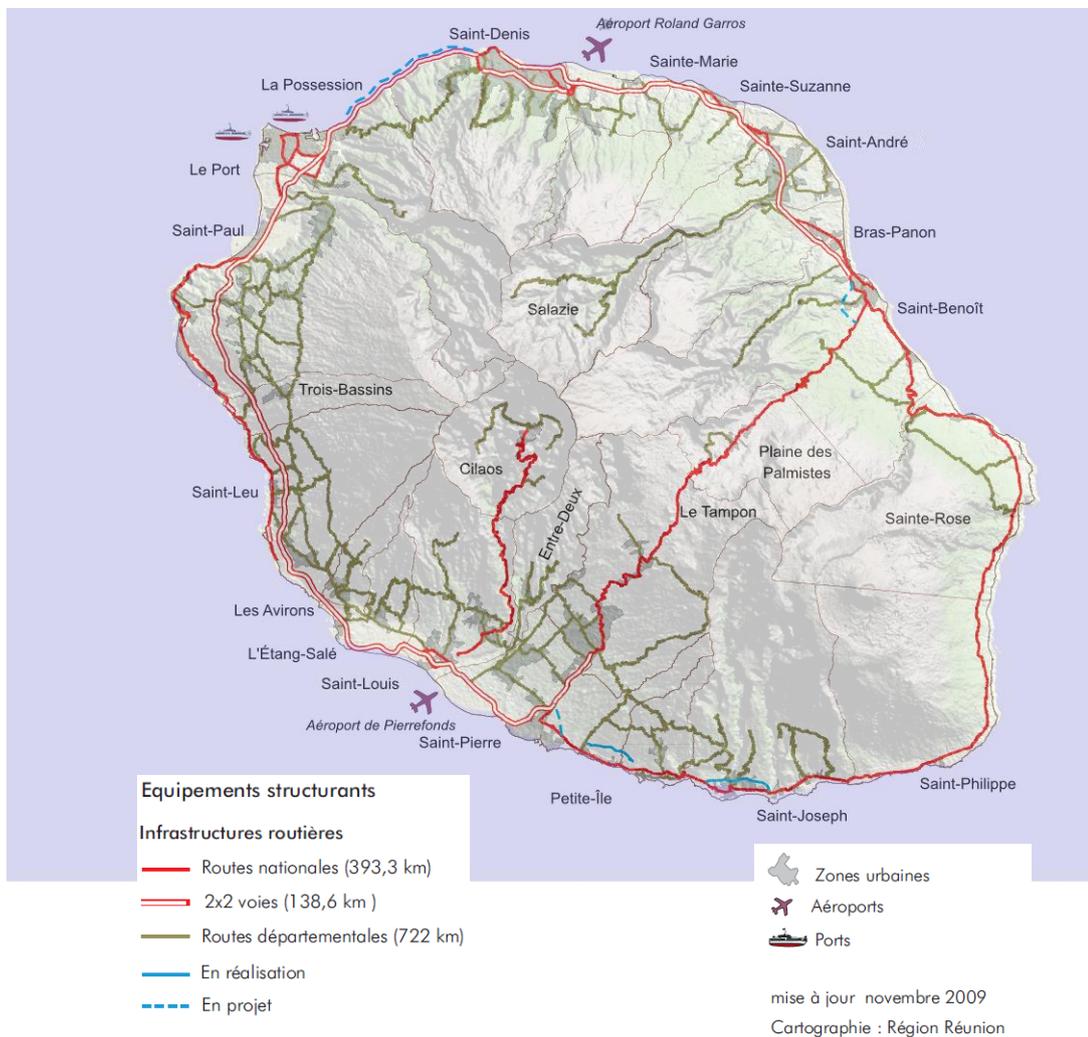


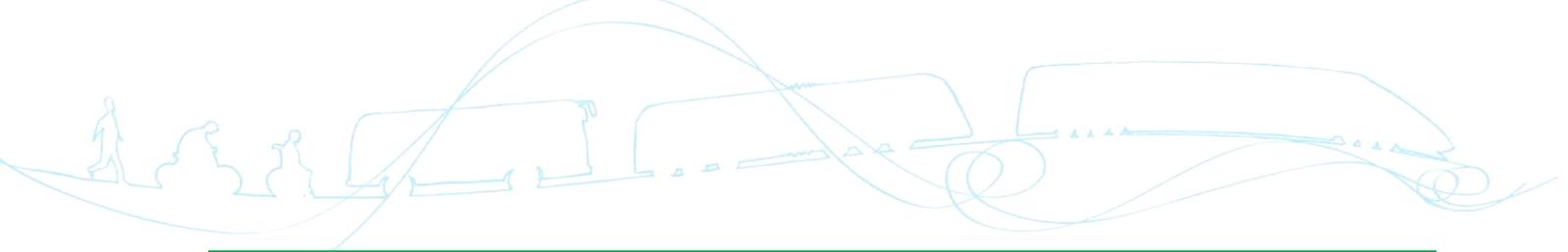
Fig. 2 : Les équipements structurants à La Réunion

L'île de la Réunion s'étend sur une longueur de 65 km d'est en ouest et 60 km du nord au sud. Sa géographie physique très particulière explique en partie les caractéristiques de son développement.

D'après SAR-Vol1-II.1.2 p 17

Un territoire exigu et accidenté. L'île de La Réunion est une île volcanique jeune, d'une superficie de 2512 km², reposant sur un fond océanique à 4000 m de profondeur. Elle s'est édifiée à partir de deux massifs volcaniques accolés qui constituent une barrière naturelle aux vents dominants, à l'origine d'une différence climatique importante.

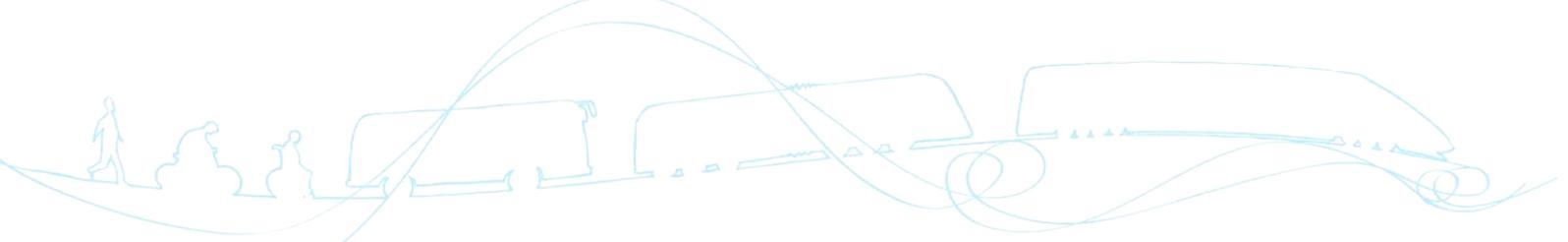
Le massif du Piton des Neiges, qui culmine à 3069 m, est le plus ancien. Il est entaillé par trois grands cirques : Mafate, Cilaos, et Salazie qui occupent le centre de l'île. Longtemps inaccessibles, ils ont servi de refuge aux esclaves marrons. Encore aujourd'hui, Mafate n'est pas accessible par voie routière et les routes d'accès à Salazie et Cilaos n'en permettent pas le parfait désenclavement.



Au Sud, le massif récent du Piton de la Fournaise forme une vaste coupole plus faiblement entaillée. Il est caractérisé par trois caldeiras d'effondrements successifs (...). Le volcan est fortement actif et les flancs Sud-Est, les plus menacés par l'activité du volcan, sont restés en grande partie vierges. Sur le pourtour de l'île, les pentes s'adoucissent pour former des planèzes plus au moins larges qui arrivent directement sur l'océan ou sur de petites plaines littorales. Dans le contexte contraint de l'île, l'essentiel de l'activité humaine s'est organisé sur ces planèzes et sur la frange littorale.

Les pentes de l'île sont incisées par un réseau dense de ravines, témoins du régime pluviométrique intense. Souvent profondes, ces ravines constituent des obstacles importants à la circulation.

Ce relief constitue une contrainte très forte pour les activités anthropiques et en particulier la réalisation d'infrastructures de déplacement compte tenu des nombreuses ravines à franchir, 40% du territoire étant aménageable.



2. LES ENJEUX DE GOUVERNANCE ET DE FINANCEMENT

2.1 Les acteurs compétents en matière d'infrastructures et de transports

Le SRIT est élaboré sous la responsabilité de la Région, en participation avec d'autres partenaires institutionnels ; en effet, sur le territoire régional, la compétence "infrastructures et transports" s'exerce de façon partagée.

Par essence, ce document stratégique s'entend bien comme un schéma global et régional de transport, cadre dans lequel s'inscrivent les actions de multiples acteurs qui agissent chacun à leur niveau de « compétence » :

- **L'Etat** au travers du SGAR et du service déconcentré qu'est la Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL).

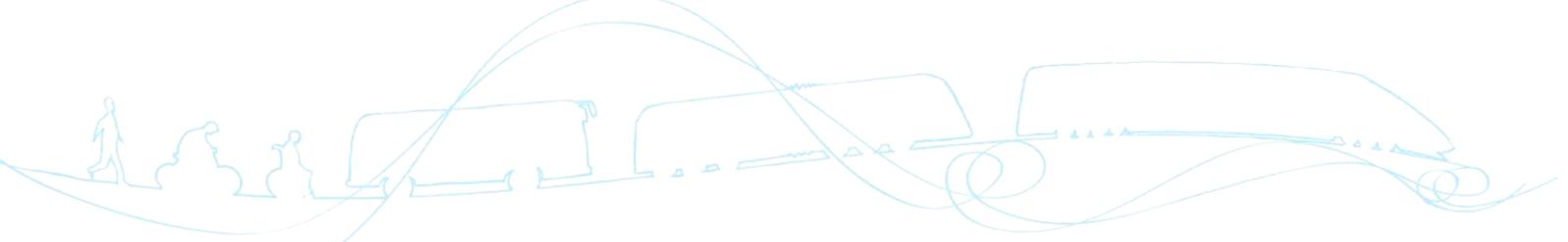
Le SGAR a piloté le projet GERRI et suit la mise en œuvre des Accords de Matignon (aéroportuaire notamment).

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. En l'occurrence dans le cadre du SRIT ce sont en particulier deux services de la DEAL qui sont concernés : le SADEC (Service Aménagement Durable, Energie et Climat) et le SPBA (Service des Ports et de Bases Aériennes). Le premier à vocation stratégique et opérationnelle, s'est fixé pour mission d'animer la politique des transports avec les AOT (ex. pilotage de l'étude pour la mise en place d'un Syndicat Mixte des transports) ; il suit également la mise en œuvre des Accords de Matignon pour ce qui relève du Trans Eco Express régional / TEE. Le second assure la direction de Port Réunion et gère le domaine et les servitudes de l'aéroport de Gillot. En outre il devient co gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la nouvelle société dédiée dont il est partie prenante ; il participe également au contrôle des concessions ad hoc et apporte son expertise technique pour l'évaluation des projets d'aménagement portuaires et aéroportuaires.

L'Etat est invité à participer aux comités de suivi de l'étude (réunions bimensuelles tenues depuis le démarrage de l'étude entre la Région et les prestataires).

Par ailleurs, rappelons que l'Etat est autorité organisatrice des transports ferroviaires inter régionaux, nationaux et internationaux. Les infrastructures du réseau ferré national sont gérées par l'EPIC Réseau Ferré de France.

- **La Région**, 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 transféré 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 part 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 nouvelle société dédiée dont il est partie prenante. Pour rappel, les Régions sont également compétentes pour la création de port maritime de commerce, et pour la gestion des ports de commerce et de pêche qui lui ont été transférés.
- **Le Département**, responsable de la gestion, de l'entretien et des investissements relatifs aux routes départementales (720 km). En tant qu'autorité organisatrice des transports



routiers non urbains de personnes, il assure la gestion et l'exploitation du réseau interurbain « Car jaune » et du transport des élèves et étudiants handicapés. Le CG974 est également co gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la nouvelle société dédiée dont il est partie prenante.

- **Les EPCI**, Autorités Organisatrices de Transports Urbains (AOTU), 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.
- **Le Parc National de la Réunion** 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 des navettes pour un transport régulier de personnes afin de desservir certains sites d'intérêt majeur (ex. Volcan, cœur habité), il n'est pas AOT pour autant et devra s'appuyer sur les AOT 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 classée en Parc Naturel).**
- **Les communes**, responsables de la voirie communale. Compétentes pour la création et la gestion des ports maritimes à vocation principale de plaisance. Cas particulier de la commune de Sainte-Marie : Co gestionnaire de l'aéroport de Gillot via la nouvelle société dédiée dont elle est partie prenante.
- **La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion**, 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, entre autres.

L'élaboration du SRIT qui se situe nécessairement dans une démarche partenariale implique également d'autres acteurs -concernés directement ou indirectement par les transports- tels que :

- 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 pour l'Observation de la Réunion, l'Aménagement et l'Habitat) 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 « tâche urbaine ».
- L'ADEME, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie : interventions et appuis en faveur du transport durable et d'une utilisation rationnelle de l'énergie.
- L'ARER, Agence Régionale pour les Energies Renouvelables.
- Le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation (SMEP) du SCOT du Grand Sud .
- le Conseil Economique 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'Education et de l'Environnement.

2.2 Les principales démarches stratégiques et durables

2.2.1 Différentes échelles de réflexion

Les acteurs publics présentés précédemment sous l'angle des transports ont également des compétences plus larges qui interfèrent avec le sujet de la mobilité. Ces compétences s'expriment notamment à travers des démarches de planification et de programmation stratégiques.

Nous retrouverons ci-après les divers plans, schémas directeurs, sectoriels ou territoriaux organisés globalement de la façon suivante :

- Echelle Supra régionale et régionale : stratégie de développement durable et « relations extérieures »
 - Plan Régional de Développement Durable/PR2D (Région Réunion)
 - Stratégie Régionale d'Innovation (Etat, Région Réunion, Département Réunion)
 - p.m. Schéma directeur portuaire à long terme (Etat) - traité dans la partie dédiée au portuaire
 - p.m. Schéma aéroportuaire à long terme (SAS Aéroportuaire) - traité dans la partie dédiée à l'aéroportuaire
- Echelle régionale : aménagement global et approches sectorielles
 - Autres : stratégie régionale de développement durable
 - Agenda 21 Région (Région Réunion)
 - GERRI/Réunion île Verte (Partenaires publics/privés)
 - Schémas d'aménagement et de développement durable
 - *Schéma d'Aménagement Régional - Schéma de Mise en Valeur de la Mer / SAR-SMVM (Région Réunion) : c'est par définition le document « central », qui fait la synthèse de l'ensemble des schémas stratégiques et plans sectoriels*
 - Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable/SDADD (Département Réunion) : contribution CG974 et « contrat » de territoire
 - Plans de gestion des ressources régionales
 - Plan Régional des Energies Renouvelables et d'Utilisation Rationnelle de l'Energie/PRERURE (Région Réunion)
- Démarches et documents locaux
 - *Charte du PNR (PNR)*
 - *Schéma de Cohérence Territoriale du Nord, de l'Est, du Sud et de l'Ouest : déclinaison des projets de territoire (3 EPCI + SMEP Grand Sud)*
 - *Plan des Déplacements Urbains/PDU (5 EPCI)*
 - *Plans Locaux de l'Habitat/PLH (5 EPCI)*
 - *Plans Locaux d'Urbanisme/PLU (24 communes)*
 - p.m. divers projets urbains type PRU, ANRU, schéma directeur/secteur, ZAC
 - p.m. divers schémas directeurs TCSP ou plans des déplacements de secteur (EPCI)

Nota :

- Les documents en *italique* ont une portée juridique.

2.2.2 Contribution des acteurs institutionnels à l'élaboration des documents

Voici pour chacun des principaux acteurs de la mobilité et de l'aménagement territorial les démarches qu'il a pilotées et celles auxquelles il participe -ou a participé- activement :

- **L'Etat** a participé -conformément aux procédures respectives- à l'élaboration des documents stratégiques qui interfèrent avec la démarche SRIT: le SAR (et tout particulièrement le SMVM), les SCOT, les PDU, les PLH, les PLU, Enfin l'Etat a piloté l'étude relative au Schéma Portuaire à long terme (en cours) et co élaboré avec la Région et le Département le Schéma Régional d'Innovation (août 2010). L'Etat élabore également les plans de prévention des risques (PPRI...) qui s'imposent aux différents documents d'urbanisme. P.m. l'Etat a piloté la mise en place du programme GERRI dès 2008.
- **Le Parc National de la Réunion** élabore sa charte. Celle-ci est largement concertée avec l'Etat et les différents niveaux de collectivités. La charte a intégré en son temps l'articulation avec les autres démarches : patrimoine mondial, révision du SAR, GERRI, (...). La charte est composée d'un volet réglementaire et d'un volet contractuel (dans les faits les conventions d'application à passer avec les communes délimiteront l'aire d'adhésion).
L'élaboration de la charte entre dans sa phase terminale (document finalisé *a priori* fin 2011). Une négociation est prévue tous les 10 ans autour d'un projet commun de développement durable.
- **La Région** est compétente en matière d'aménagement et de développement économique du territoire. La loi de 1984 a institué pour les DOM les Schémas d'Aménagement Régional (SAR), opposables aux documents de planification locaux. Le SAR responsabilise l'ensemble des décideurs sur une vision commune et cohérente du développement territorial. Il constitue un atout pour La Réunion qui a fait approuver son premier schéma en 1995, après un large processus de concertation.

Une première procédure de mise en révision du SAR vient tout juste d'être menée à son terme par la Région ; le schéma d'aménagement de la Réunion, dans sa nouvelle mouture, a été précisément approuvé par décret n°20111-1609 pris en Conseil d'Etat le 22 novembre 2011.

Dans ce contexte citons l'élaboration du Schéma Régional des Déplacements en 2005 (actualisation du Schéma Global des Déplacements datant de 1993), en tant que document sectoriel de contribution à la révision du SAR.

Préalablement à la mise en révision du SAR, la Région avait élaboré son plan stratégique pour le développement durable de la Réunion (PR2D) en 2006 ; celui-ci a largement contribué à nourrir le nouveau schéma d'aménagement.

Par ailleurs la LOOM de 2000 a également prévu que la Région élabore un plan régional dédié aux énergie renouvelables (PRERURE) et en assure la mise en œuvre ; cette démarche a été menée en 2003, et a été intégrée au SAR. De la même façon les orientations de l'AGENDA 21 de la Région ont été entérinées lors de la signature de celui-ci par les dix signataires en décembre 2003 (dont l'Etat, le Département, les chambres consulaires et les communes via l'Association des Maires de la Réunion) ; cette démarche a également contribué à donner une dimension durable au document stratégique de la Région.

- **Le Département**, a élaboré de façon volontaire et en concertation son plan stratégique en matière d'aménagement et de développement durable. Le Schéma Départemental d'Aménagement Durable (SDADD) « adopté » par le Conseil Général en juin 2006 n'est pas un document réglementaire opposable contrairement au SAR. Sa finalité : définir et exprimer la vision de la collectivité départementale sur les questions d'aménagement du territoire et du développement à moyen/long terme ; un travail est en cours sur le SDADD depuis 2008, afin de l'actualiser et de le rendre opérationnel, communicant et mieux appropriable en interne ; ce dernier n'a pas encore été validé par le Conseil Général.

Le Département élabore également les documents relatifs à la gestion des déchets (PDEDMA...). Il a élaboré en 2006 les cahiers de l'agriculture, base du SAR pour le volet agricole.

- **Les EPCI** sont compétents pour l'élaboration des SCOT, des PDU et des PLH. Les SCOT en vigueur devront être rendus compatibles avec le SAR (travail en cours, anticipés par certains EPCI). Des PDU et PLH sont en vigueur dans la plupart des EPCI.
- **Les communes** élaborent les PLU. Là aussi un travail de mise en compatibilité de ces PLU avec la SAR devra être réalisé par les communes.

Il est à noter qu'à la date d'approbation du SAR, les SCOT et les PLU disposent d'un délai de 2 ans pour être mis en comptabilité.

Le schéma ci-après rend compte de la hiérarchie entre les différents documents de planification et des différents acteurs impliqués.

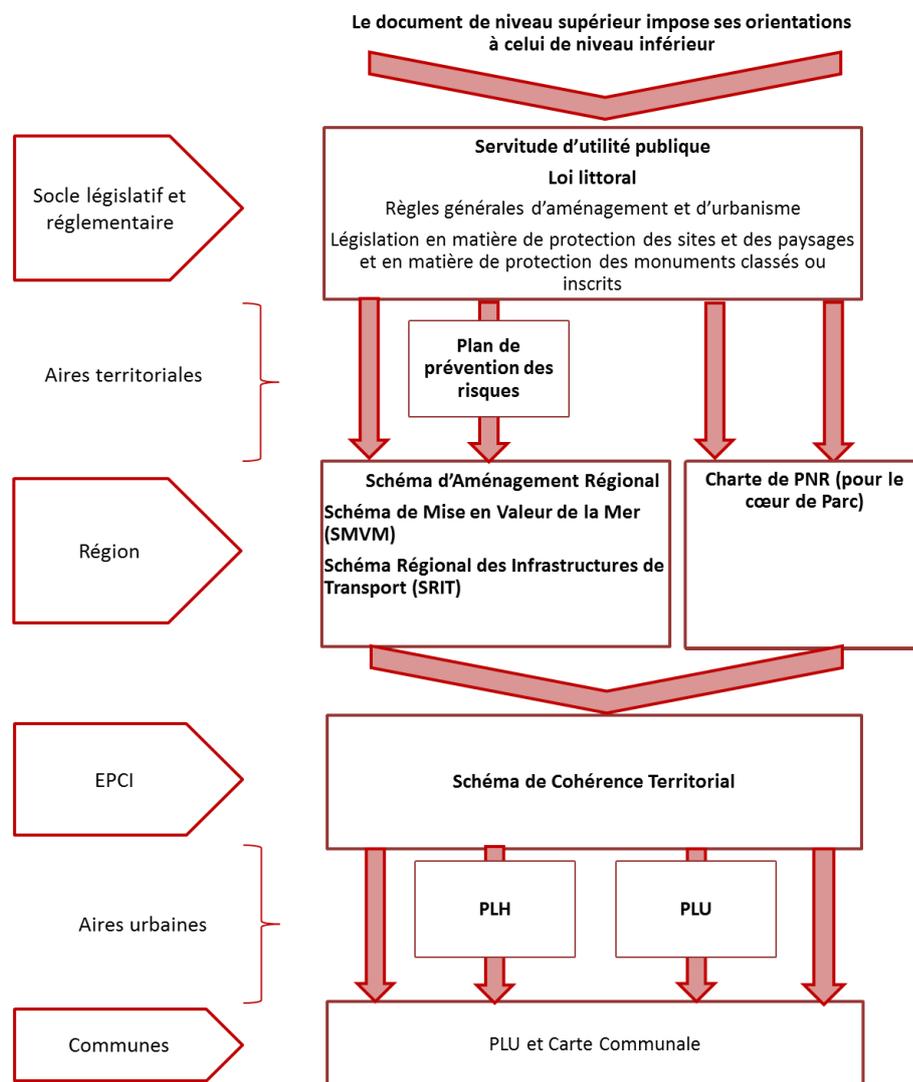


Fig. 3 : Organisation hiérarchique des différents documents de planification

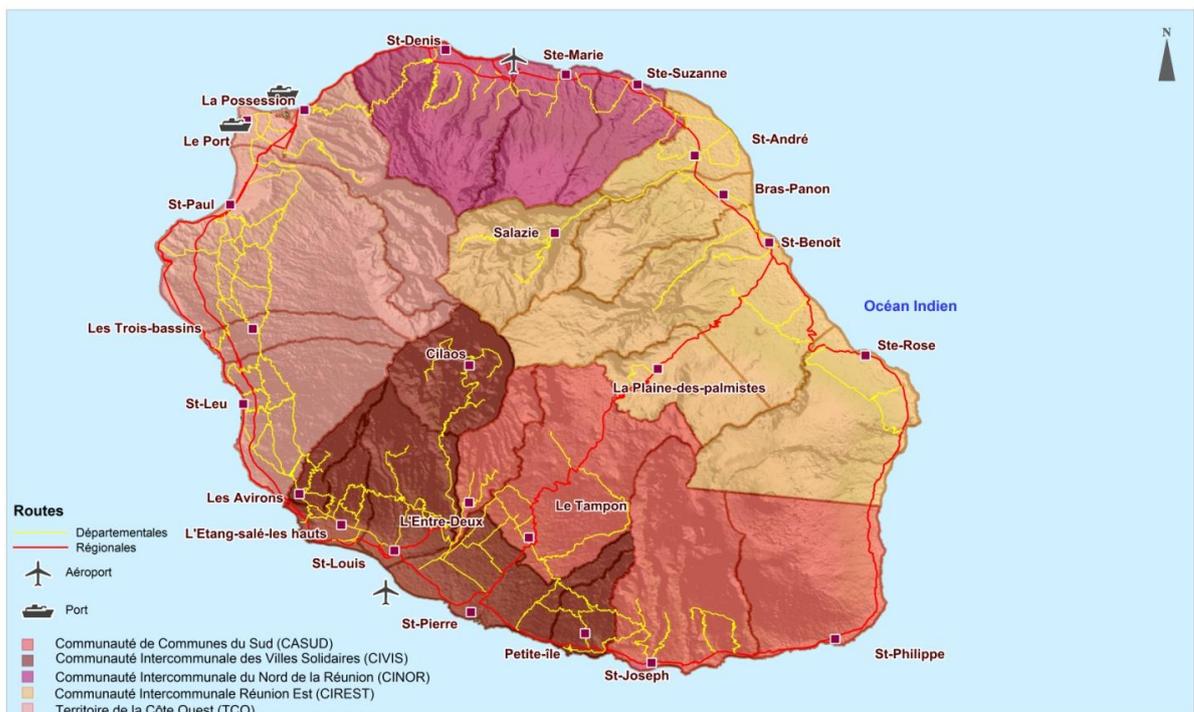
2.3 L'organisation locale du système de réseaux TC

2.3.1 La montée en puissance des AOTU durant la décennie 2000

D'un point de vue administratif et institutionnel, le territoire de La Réunion présente une armature administrative atypique : une région mono départementale avec 24 communes. En comparaison, la métropole compte plus de 400 communes en moyenne par département pour une superficie équivalente.

Le SAR en 1995 a complété ce découpage par un échelon infra régional : les quatre bassins de vie de l'île. Ceux-ci, sans traduction administrative au départ, ont fait émerger des territoires acteurs traduits par une intercommunalité de plus en plus intégrée :

- la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR) avec Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne
- la Communauté Intercommunale Réunion Est (CIREST), avec Saint-André, Bras-Panon, Salazie, Saint-Benoît, Sainte-Rose et la Plaine-des-Palmistes
- la Communauté Intercommunale des Villes Solidaires (CIVIS), qui comprend les communes de Saint-Pierre, Cilaos, les Aviron, l'Étang-Salé, Petite-Ile et Saint-Louis
- la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO) avec Le Port, La Possession, Saint-Leu, Saint-Paul et Trois-Bassins
- la Communauté d'Agglomération du Sud (CASUD) avec l'Entre-deux, St Joseph, St Philippe et Le Tampon. Nouvellement créée le 1^{er} janvier 2010, elle présente la particularité de ne pas avoir de réelle continuité routière

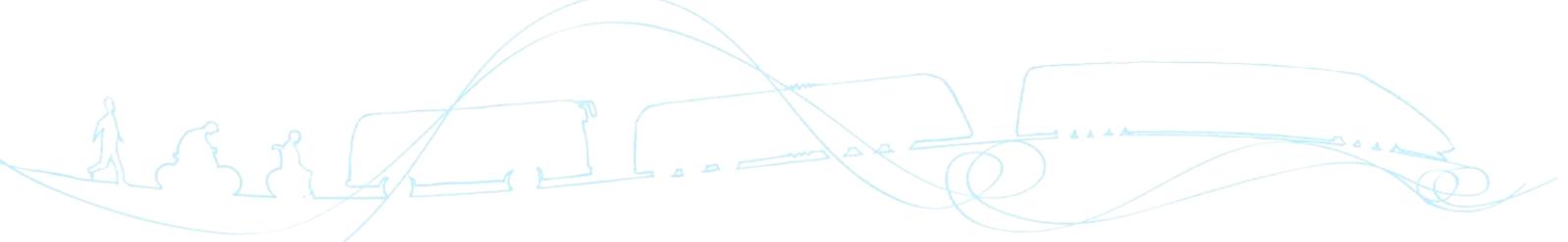


Juillet 2011

Etablissements Publics de Coopération Intercommunale



Fig. 4 : Les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale



Le territoire est désormais couvert à 100% par des structures intercommunales. Il peut être ainsi remarqué que la Région Réunion est une des rares régions dont l'intégralité du territoire est regroupée au sein d'intercommunalités. De plus, les PTU de chaque EPCI coïncident avec les limites d'agglomération, ce qui signifie que les réseaux de transport urbains, qui couvrent sans exception tout le territoire insulaire, sont irréversiblement amenés à s'étendre et à se densifier.

Si la première motivation était une meilleure économie de gestion en matière de transports, de collecte de déchets, d'eau et d'assainissement, l'objectif s'est considérablement étendu pour une politique plus ambitieuse qui vise à l'émergence de quatre projets de territoire dont découlent des Contrats d'agglomération et des SCOT.

Ces collectivités se sont saisies de la question des transports avec de réels résultats durant la dernière décennie. Le problème demeure épineux en ce qui concerne les flux inter EPCI et pose directement la question de la collaboration entre AOT. La Région a dans ce but entamé une campagne de concertation et de collaboration dans une démarche partenariale avec l'ensemble des AOT de l'île, et celle-ci a permis la signature d'une convention cadre -inscrite dans le programme TEE- le 11 juillet 2011 avec les quatre EPCI CINOR, CIREST, CIVIS et CASUD. Le TCO doit également le faire très prochainement (le conseil communautaire l'ayant déjà examiné et émis un avis favorable à sa signature).

2.3.2 La répartition des compétences relatives à l'organisation territoriale des transports collectifs de voyageurs

La LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982) a opéré un partage des compétences "Transport" entre trois échelons territoriaux que sont les communes ou leur groupement, le Département et la Région, qui prennent donc le qualificatif d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). [Pour mémoire : l'Etat est AOT pour les services de transport ferroviaires supra régionaux ; le territoire de la Réunion n'est pas concerné].

A l'échelle de la Réunion, on retrouve ces trois échelons, dans un contexte bien précis, puisqu'il y a une superposition sur un même territoire de multiples collectivités, avec chacun une mission bien précise :

- **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.

- **Le Département :**

C'est l'autorité organisatrice des transports qui assure l'organisation des services réguliers de transport publics interurbains de voyageurs sur l'ensemble de l'île. La compétence départementale s'étend aux services réguliers et aux services à la demande. A la Réunion, la compétence services scolaires a été transférée aux EPCI.

- **les 5 EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) :**

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, ce qui est le cas pour les 5 EPCI réunionnais, 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. 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.

2.3.3 Vers une mise en cohérence et une gouvernance globale de l'offre TC

Il y a une réelle nécessité d'une politique mieux « interfacée » entre ces sept AOT ; une collaboration plus nette sur ces thèmes s'impose à court terme.

Néanmoins, on observe des initiatives de rapprochement entre les différentes collectivités. Par exemple une première collaboration a ainsi vu le jour entre deux EPCI. Ainsi, la CASUD a signé une convention avec la CIVIS pour la mise en place d'un nouveau réseau TC qui liera les deux territoires (effectif en octobre 2011).

De plus, un projet de Syndicat Mixte des Transports (SMT), de type SRU, est en train de se concrétiser à la Réunion. Des échanges et discussions ont eu lieu durant toute l'année 2011, mais sans avancées significatives. La création du SMT est donc reportée pour 2012. Il est cependant à souligner que le calendrier électoral ne va pas très probablement pas faciliter sa mise en place sur le prochain exercice...

L'objectif de création de ce SMT à la Réunion est de favoriser l'usage du transport collectif en coordonnant les offres de transport des AOT, en développant une politique de tarification harmonisée associée à un large accès à l'information multimodale.

Il est actuellement prévu que le SMT dispose des compétences suivantes :

- Les compétences obligatoires d'un SMT de type SRU, à savoir :
 - o la coordination des différents services de transport,
 - o la mise en place d'un système d'information à l'attention des usagers,
 - o la mise en œuvre d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés.

- Des compétences optionnelles, à savoir :
 - o Les études générales
 - o l'organisation d'événementiels
 - o l'observatoire des déplacements (y compris le compte déplacements)
 - o la veille juridique et technique liée aux déplacements

2.4 Le financement des infrastructures et des transports

Le Compte déplacements de la Réunion réalisé à l'initiative de la DEAL est une source précieuse d'information. Celui-ci permet de mieux comprendre le financement du transport de voyageurs en prenant pour année de référence l'année 2007.

2.4.1 Des dépenses très orientées vers la route et le transport individuel

En 2007, la dépense globale (consolidée) en transport de voyageurs s'élève à 2,22 milliards € à la Réunion. Elle concerne principalement le transport individuel (92%).

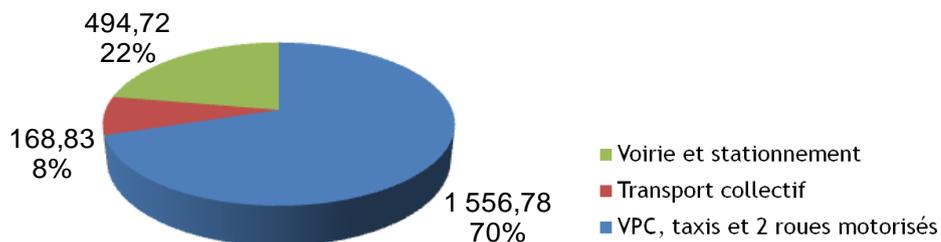
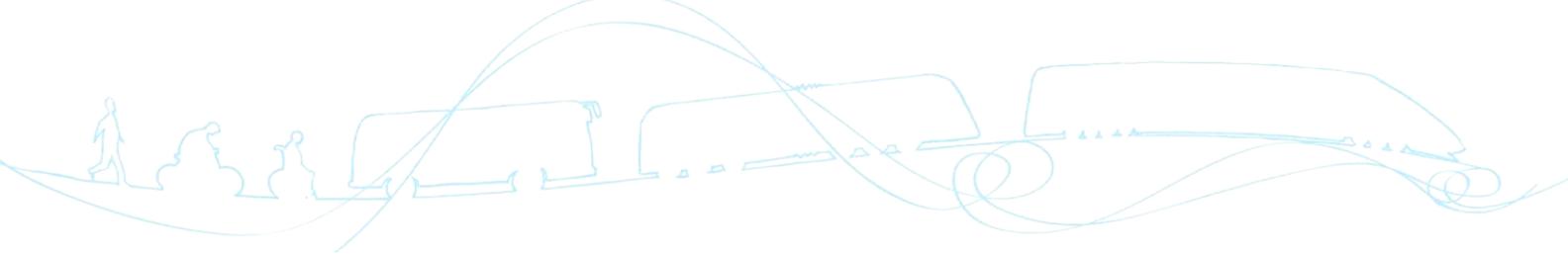


Fig. 5- Dépense du transport de voyageurs par activité (Millions d'€)

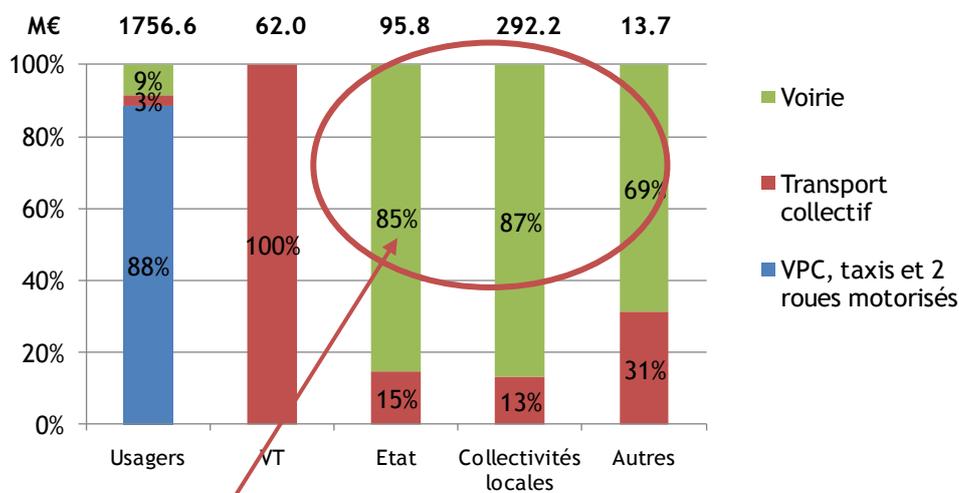


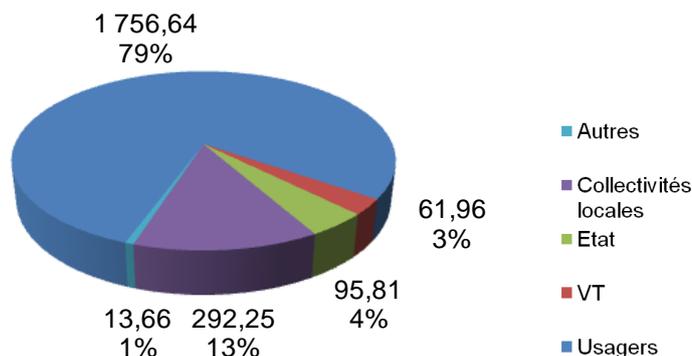
Fig. 6 : Dépense totale par financeur et secteur

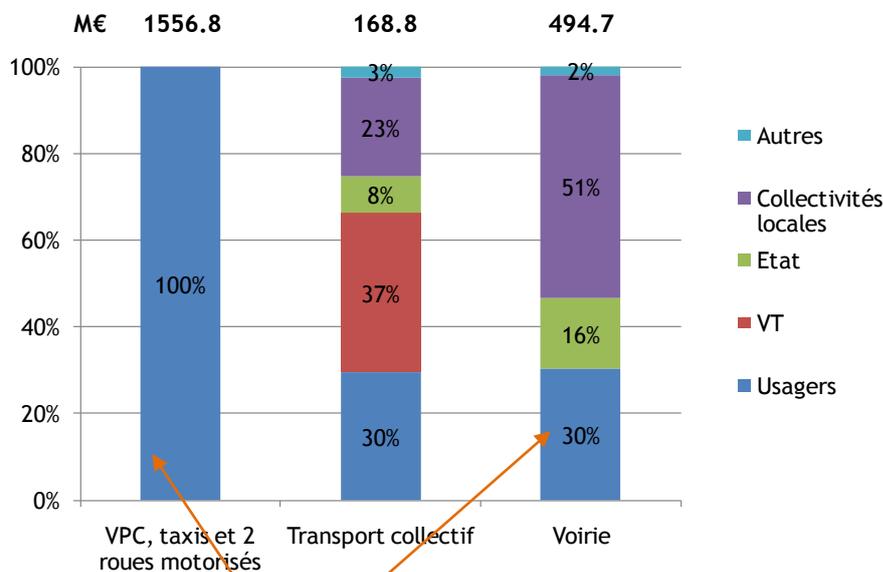
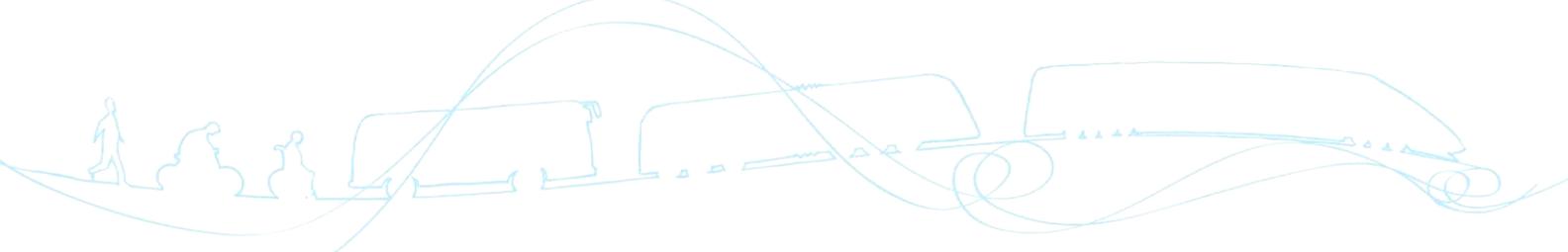
Les dépenses de voirie représentent une part importante des dépenses de la Puissance Publique. L'Etat participe au financement des transports

2.4.2 Des dépenses principalement assumées par le secteur privé, usagers en premier lieu.

Plus de 80% de la dépense totale est financée par la sphère privée : usagers et entreprises à travers le Versement Transport (VT). Les collectivités locales sont le premier contributeur public avec 13% de la dépense totale

Fig. 7 : Dépense totale du transport de voyageurs (Millions d'€)





Les usagers financent en grande majorité les dépenses liées au transport individuel motorisé par le biais de la Taxe Spéciale sur la Consommation de Carburant (TSCC).

Fig. 8 : Dépense totale par secteur et financeur

2.4.3 Des dépenses très orientées sur le fonctionnement pour les TC

La dépense en ce qui concerne les transports urbains et non urbains est très orientée fonctionnement. (Investissement pour l'année 2007 = 16 M€ et fonctionnement 129M€)

Les investissements correspondent :

- ~50% à des dépenses de renouvellement du matériel roulant
- ~50% à des opérations de grosse maintenance des réseaux (rénovation d'arrêts de bus, achat de mobilier urbain, installation d'équipements...)

Les dépenses de fonctionnement correspondent principalement à des subventions d'exploitation versées aux entreprises délégataires.

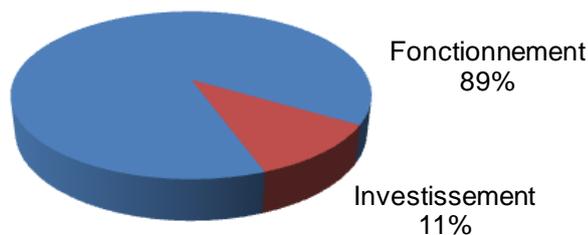


Fig. 9 : Dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports urbains et non urbains.

La part du fonctionnement dans la dépense totale traduit le comportement des collectivités en matière de transport en commun. Une dépense de fonctionnement élevée est souvent synonyme de vision à court terme du système de transport.

2.4.4 Les ressources disponibles

Parmi les ressources publiques disponibles pour financer les transports à la Réunion, deux sources se dégagent :

- Le FIRT alimenté par la TSCC¹. En 2007, le montant du FIRT s'élevait à environ 200 millions d'euros environ. Ce montant semble être l'ordre de grandeur transposable pour les années à venir, dont environ 155 millions sont affectés au transports de voyageurs sur voirie.
- Le Versement Transport est la première ressource pour le financement des transports publics urbains (52%) (-56 M€), suivi des recettes commerciales (17%), des subventions des collectivités locales (12%), de la dotation de l'Etat (9%) et du produit de la TSCC qui alimente le FIRT (6%).

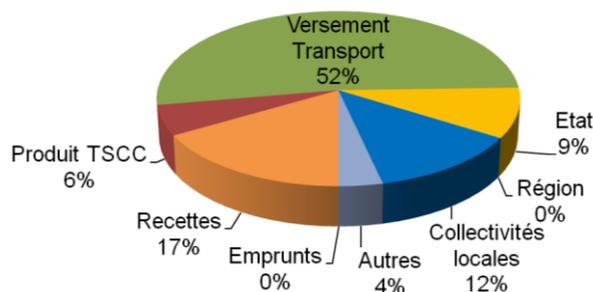


Fig. 10 : Sources de financement des transports en commun urbains (total 108,5 M€)

Les dépenses de transports interurbains sont clairement orientées vers le fonctionnement (> 90%).

La première ressource financière pour le financement du fonctionnement des transports urbains est la contribution du département (71,9%), la DGD de l'Etat (16,8%), les recettes tarifaires (7,1%) et les contributions des EPCI intercommunaux et des communes (3,5%).

¹ Les DOM-TOM sont soumis à des mesures fiscales particulières sur les produits pétroliers. La TIPP métropolitaine sur le carburant vendu ne s'applique pas et est remplacée par la Taxe Spéciale sur la Consommation de Carburant (TSCC). Cette taxe, dont le taux est fixé par le Conseil régional, alimente directement un Fond d'Investissement pour les Routes et les Transports (FIRT).

La répartition du produit de la TSCC est modifiée en 2006 pour inclure les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) dont la population de l'ensemble des communes membres dépasse 50 000 habitants et qui organisent les transports publics urbains de voyageurs (loi des finances : loi n°2005-1719 du 30 décembre 2005). Les communes de plus de 50 000 habitants organisant elles-mêmes leurs transports urbains peuvent aussi bénéficier d'une dotation du produit de la TSCC. La part éligible pour ces EPCI et ces communes est de 3% du montant total du fonds.

Selon la loi des finances de 2006, le produit de la TSCC est à répartir entre 4 entités : la Région, le Département, les communes et les EPCI ayant mis en place un service public de transport urbain de personnes. La clé de répartition est actuellement la suivante à la Réunion suivant les résultats du compte déplacements pour l'année 2007: 10% Investissement pour les Transports d'intérêt régionaux, 17% pour le Département, 23% pour les communes, 47% de dotation pour la Région et 3% pour les EPCI intercommunaux.

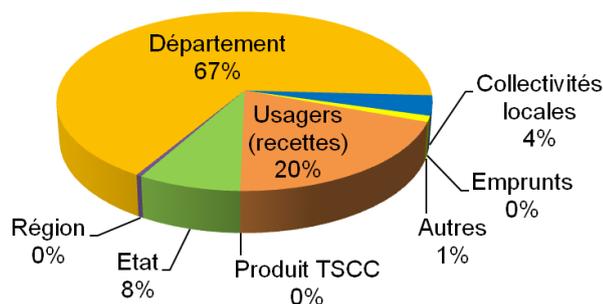


Fig. 11 : Sources de financement des transports en commun non urbains du département (total 35 M €)

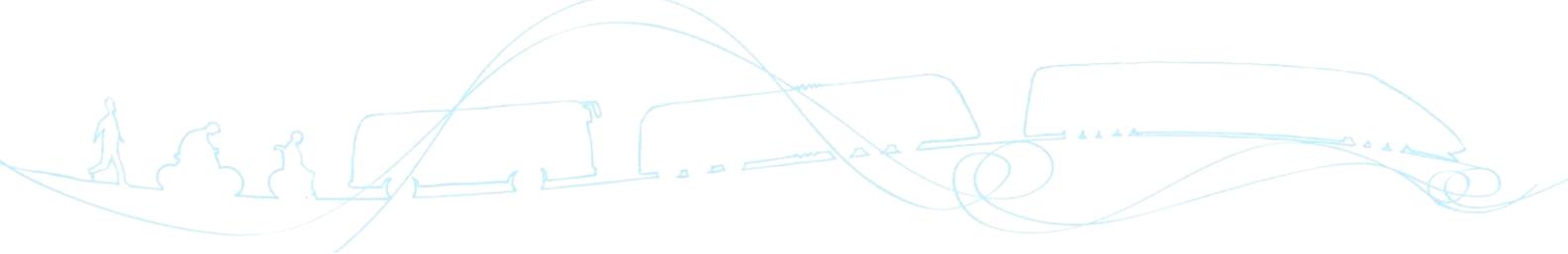
2.4.5 Les autres sources de financements

Le Nouveau Protocole de Matignon, signé en octobre 2010 entre l'Etat et la Région, totalement dédié au financement d'investissements. La nouvelle route du littoral constitue l'investissement le plus important. Participant à l'amélioration du transport individuel, elle accorde également une place au transport collectif en prévoyant une emprise de deux voies pour accueillir un TCSP.

Les financements publics et nationaux et FEDER s'élèvent à 1200 M€ et les financements locaux à 1000 M€.

Projets	Coûts (millions d'euros)
Réalisation d'une nouvelle route du Littoral entre Saint-Denis et la Possession	1600
Réalisation d'un réseau Trans Eco Express (TCSP hors route du littoral)	250
Financement des investissements aéroportuaires (Roland Garros et Pierrefonds)	350

Financeurs	Coût (millions d'euros)
Etat (Subvention + FCTVA)	869
FEDER (Europe)	331
Région	780
Société aéroportuaire	220
Total	2200



2.5 Gouvernance et financement : principaux constats

2.5.1 Les transports individuels, principal poste de dépense

- **Les transports individuels sont très majoritaires dans la dépense en transport.**

Le transport de voyageurs représente une dépense de 2,22 Mds € en 2007 et un coût social² estimé à 2,12 Mds €.

- Le financement public des transports est plus important à la Réunion qu'en métropole.
- Le système de transport en commun est plutôt basé sur une vision à court terme (prépondérance du fonctionnement).
- Parmi les coûts externes monétarisés des transports (130 M€ par an), la sécurité routière est prépondérante (65 M€), ceci est notamment lié aux deux roues (46,76 M€).
- **Les dépenses TCU, au même titre que les dépenses pour le service public d'enlèvement des déchets, ont un poids très important dans le budget des EPCI.**

L'extension de l'espace urbain de référence, ainsi que la démographie en forte croissance créent des besoins de financement en constante augmentation. Les EPCI disposent ainsi d'une marge de manœuvre budgétaire limitée. C'est d'ailleurs aussi le cas du Département eu égard à son réseau routier notamment.

2.5.2 Une mosaïque d'intervenants, complexe

- Une prise de compétence par les EPCI ayant permis un bon développement des réseaux TC intra
- Un empilement des compétences, des champs d'intervention, des échelles de réflexion peu propices à un développement coordonné des transports sur l'île
- Un manque de coordination entre l'offre TC à l'échelle régionale (réseau structurant) et l'offre locale (réseau TCU)
- Un manque de coordination entre AOTU, pour les flux inter-EPCI
- Un manque d'outils communs pour définir et suivre le développement des transports

² Le coût social des transports représente le coût monétarisé des externalités qu'ils engendrent et que la collectivité doit supporter. Sont inclus dans le coût social les effets suivants : pollution, sécurité, effet de serre, bruit, congestion routière.

3. LES ENJEUX SOCIAUX ET SOCIÉTAUX

3.1 Les enjeux socio démographiques

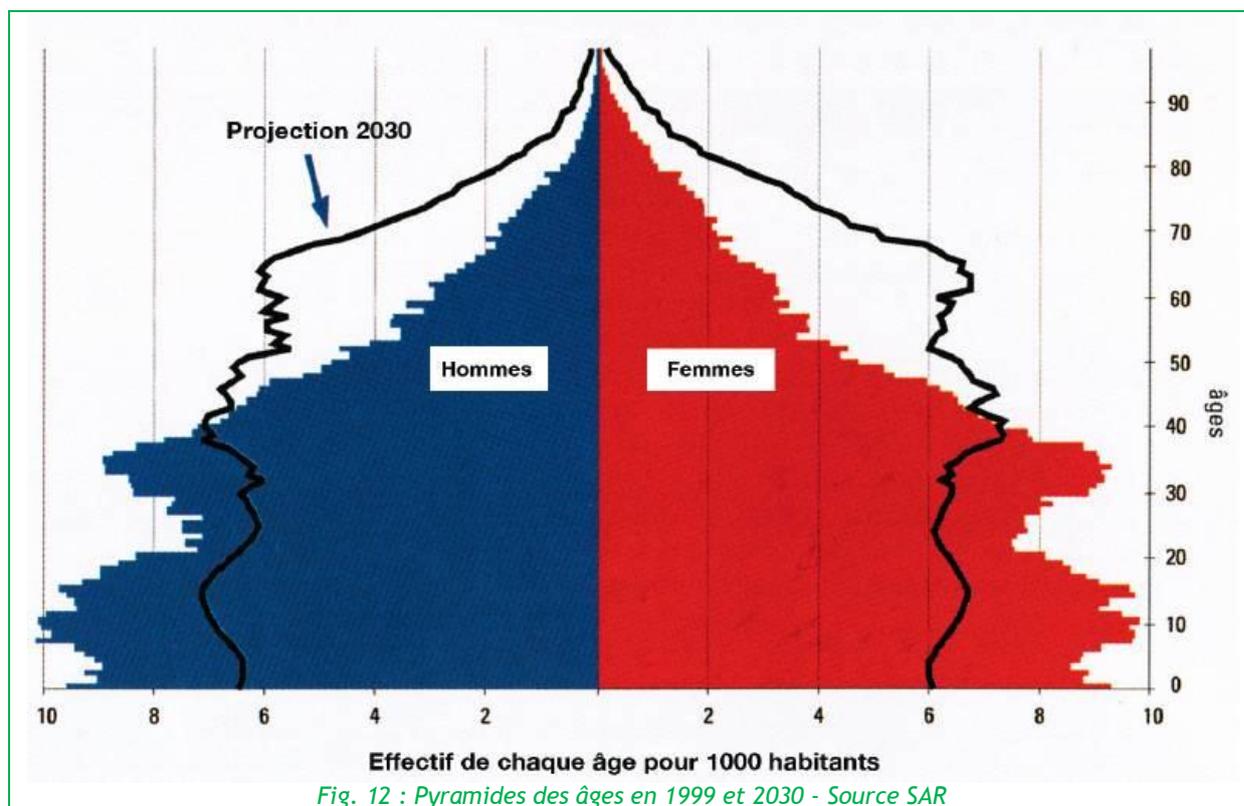
3.1.1 Une forte croissance de la population liée à une transition démographique encore en cours

La Réunion continue de connaître une forte croissance démographique avec un rythme de progression annuelle supérieure à 1,5% sur la période 1996-2008, contre 0,6% en métropole. Cette évolution est ancrée sur un solde naturel très positif (taux de croissance de 1,41 contre 0,39 en métropole), conjonction d'un taux de natalité qui reste élevé (ICF : 2,45 enfants par femme /1,9 en métropole) et du vieillissement de la population.

A l'horizon 2030, il semble certain que la croissance démographique continuera, poussée par l'excédent des naissances sur les décès, conjuguant baisse du taux de natalité et allongement de l'espérance de vie.

La population, qui a dépassé les 800.000 habitants fin 2007, devrait ainsi atteindre un million d'habitants en 2030, ce qui devrait correspondre à la fin de la transition démographique de l'île.

La pyramide des âges en 1999 et la projection pour 2030 montre bien le vieillissement de la population. De 10% en 1999, les plus de 60 ans passeront à 22 % en 2030. De la même manière, les moins de 20 ans, qui représentaient 40% en 1999, ne représenteront qu'à peine plus de 26% à l'horizon 2030.



3.1.1 Répartition de la croissance sur le territoire avec des évolutions différenciées

Il est clair que le dynamisme démographique concerne la globalité du territoire réunionnais. Le bassin de vie du Sud (le « Grand Sud »), qui regroupe les EPCI CIVIS et CASUD, représente 35% de la population régionale, le Nord et le Sud représentent chacun environ 25% de la population et l'Est, plus faiblement peuplé, ne représente que 15% de la population.

	1990	1999	1990 - 1999	2008	1999 - 2008
Nord	156 852	176 362	12,4%	197 464	12,0%
Est	85 132	101 730	19,5%	117 205	15,2%
Sud	207 166	248 302	19,9%	286 577	15,4%
Ouest	148 673	179 786	20,9%	207 004	15,1%
Total	597 823	706 180	18,1%	108 357	14,5%

Tab. 1 Variation de population par microrégion - Source INSEE³

Lorsque l'on regarde les croissances des populations par bassin de vie ces vingt dernières années, on s'aperçoit que le Nord se caractérise par un accroissement constant, inférieur aux autres régions. Ces autres régions, quant à elles, ont des accroissements similaires, plus forts que ceux du Nord, bien qu'en baisse en ce début de XXIème siècle par rapport à la décennie précédente.

	pop + de 5 ans 2008	même commune 5 ans avant		autre commune réunionnaise 5 ans avant		métropole ou autre 5 ans avant	
Nord	181 122	150 408	83,0%	16 955	9,4%	13 759	7,6%
Est	106 173	91 964	86,6%	10 664	10,0%	3 545	3,3%
Sud	262 429	226 016	86,1%	23 425	8,9%	12 988	4,9%
Ouest	189 272	163 059	86,2%	13 671	7,2%	12 543	6,6%
Total	738 996	631 447	85,4%	64 715	8,8%	42 834	5,8%

Tab. 2 Mobilité résidentielle des réunionnais en 2008 - Source INSEE

En analysant la mobilité résidentielle des réunionnais sur la période 2003 - 2008, on constate que globalement, 85% d'entre eux n'ont pas changé de commune de résidence. Ils sont tout de même près de 9% à en avoir changé. Ces migrations sont notamment dues à l'amélioration des infrastructures routières, qui permettent une diminution théorique des temps de parcours domicile-travail, ainsi que des augmentations conséquentes du prix du foncier dans certaines zones. Il est à noter qu'une part relativement importante de la population, soit 6 %, est constituée de nouveaux arrivants sur l'île.

³ Les données INSEE compilées les plus récentes à l'échelle des bassins de vie en 2011 sont les données démographiques à la date 2008

3.1.2 Un phénomène de desserrement des ménages influant sur l'habitat

On observe sur l'île de la Réunion une nette diminution du nombre de personnes par ménage. En 2007, les ménages abritent 2,74 personnes (environ 2,6 pour les bassins de vie Nord et Sud et environ 3 pour ceux de l'Ouest et de l'Est).

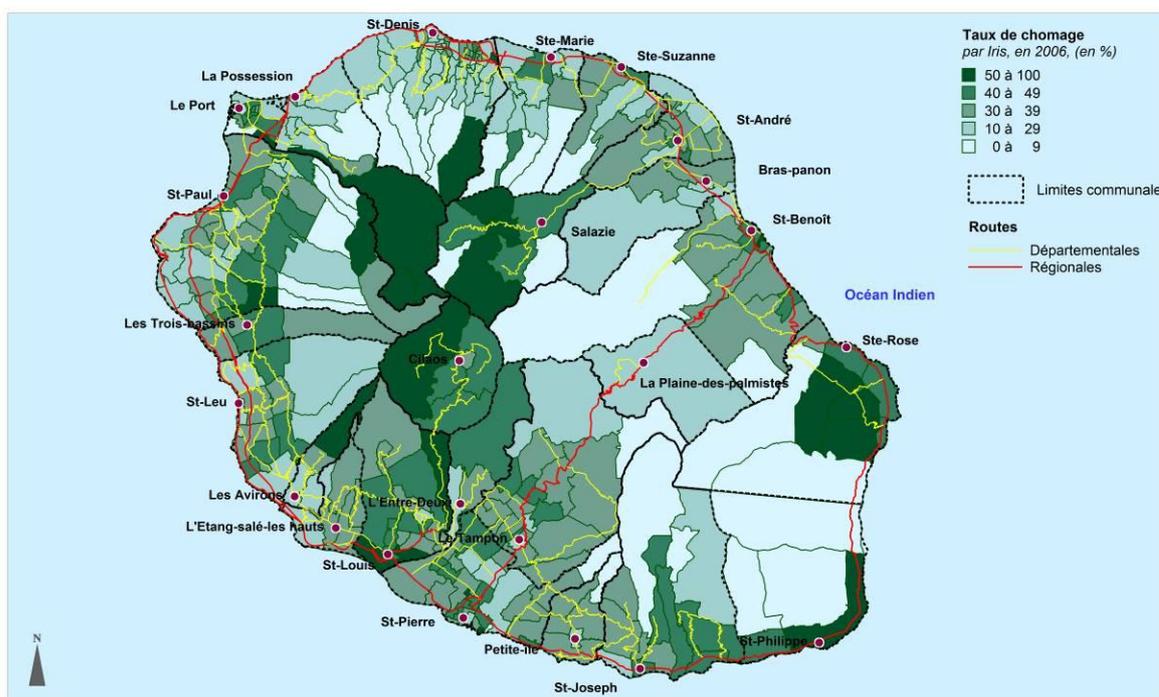
Ce phénomène de desserrement des ménages, inhérent à toute société dont la transition démographique est en cours, est dû à l'augmentation du nombre de personnes seules, de familles monoparentales, mais également au phénomène de décohabitation au sein des familles.

Ce phénomène de desserrement des ménages, couplé à une croissance démographique soutenue, a une grande influence sur la création de logement et donc sur l'évolution de l'urbanisation de l'île.

3.1.3 Caractéristiques socio économiques des ménages (des revenus faibles/ un chômage fort), un enjeu fort de cohésion territoriale

Entre 1993 et 2002 (Source INSEE), 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). De 2002 à 2007, la croissance du PIB continue à progresser de 4 à 5% alors que la croissance de la France oscille autour de la barre des 2%. L'emploi a augmenté sur la même période de près de la moitié.

Le niveau de chômage, au sens du BIT, a baissé depuis 2004 de 32,2% à 24,2% en 2007, il s'est pratiquement stabilisé en 2008 et s'aggrave à nouveau du fait de la crise économique que traverse depuis fin 2008 l'économie mondiale. Il reste le plus élevé des départements d'outre-mer et est trois fois plus élevé qu'en métropole.



Août 2011

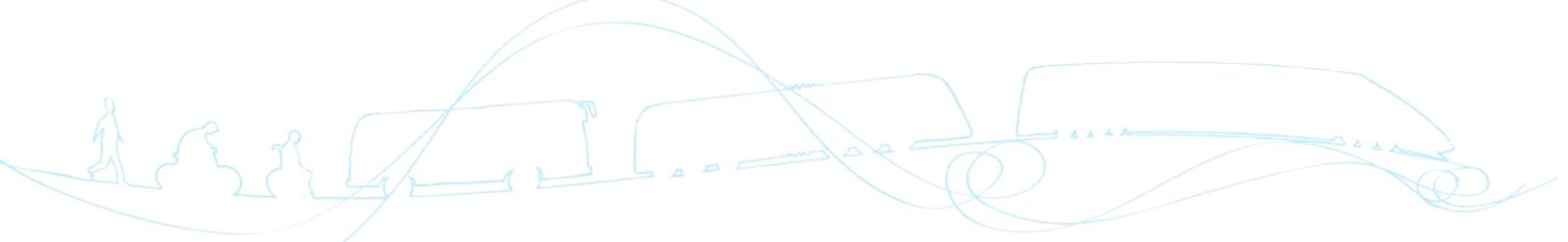
Taux de chômage par Iris, en 2006, à la Réunion

(Source: Insee, en %)



Fig. 13 : Taux de chômage à la Réunion en 2006 - Source INSEE

En 2007, le taux de chômage chez les moins de 25 ans atteint 49% contre 18% en métropole.



Ce taux élevé de chômage est le produit de 3 facteurs principaux : la transition démographique en cours, la montée du taux d'activité et l'insuffisance du secteur de production.

La conjonction de ces 3 facteurs à moyen terme indique que la croissance économique réunionnaise devra durablement être forte (au-dessus de 3 à 4% en moyenne d'ici 2030) permettant de poursuivre la baisse globale du taux de chômage. Toutefois, les prévisionnistes n'anticipent pas de baisse de chômage au-dessous de 15% avant 2015 (OCDE) ; 20% en 2020 (CESER).

Ce déséquilibre du marché de l'emploi a des conséquences sociales importantes.

En 2007, plus de 140.000 personnes perçoivent au moins un des minimas sociaux, sachant qu'avec le vieillissement de la population, on assiste à un transfert d'allocataires du RMI au RSO (Revenu de Solidarité).

Le nombre de personnes couvertes par ces prestations avoisine les 275.000, soit plus du tiers de la population réunionnaise.

Dans ce contexte, la formation, l'identification de créneaux économiques porteurs, l'adéquation formation / emploi, le soutien aux activités du secteur marchand sont des enjeux primordiaux.

Plus encore, alors que l'illettrisme frappe encore 120.000 personnes, y compris des populations jeunes, la formation doit être un vecteur de cohésion et d'insertion sociale.

Cette situation sociale difficile implique donc non seulement de mettre l'accent sur les leviers de développement mais aussi sur les besoins spécifiques de cette population, en particulier en matière de logement.

De surcroît, la répartition de cette population défavorisée sur le territoire peut se traduire par des inégalités spatialisées aggravées par les difficultés liées aux déplacements.

Il y a donc nécessité de créer les conditions d'un développement qui puisse conjuguer les dynamiques territoriales et juguler les dysfonctionnements des bassins d'emploi, créer de nouvelles opportunités en pariant sur des domaines d'activités stratégiques, diversifier et soutenir l'emploi des moins qualifiés en s'appuyant sur la formation. Ces conditions de développement et de cohésion sociale durable rejoignent, entre autres, les enjeux de déplacement et de transport ainsi que ceux de l'équilibre emploi / habitat.

3.2 Sécurité routière

Les transports ont des impacts non supportés par l'utilisateur à proprement parler mais par la collectivité. Ces impacts sont appelés externalités. Il s'agit de :

- La sécurité routière
- La pollution locale et régionale
- Les émissions de gaz à effet de serre
- La pollution sonore
- La congestion

Les données rappelées ici sont issues des travaux de l'AGORAH⁴ et de la DEAL974 dans le cadre de l'observatoire des déplacements et du compte déplacements de la Réunion (données 2010 à disposition).

⁴ Agence pour l'observation de la Réunion, l'aménagement et l'habitat

3.2.1 Grands chiffres et évolutions⁵

Pour l'année le bilan de l'accidentologie sur l'île et sa répartition selon la gravité des accidents sont les suivants (source : DEAL 2010) :

- 807 accidents corporels
- 42 tués
- 991 blessés dont 256 graves
- 1688 personnes impliquées

En comparaison, pour rappel et comparaison, les valeurs relevées sur 2007 et 2008 (avant mise en service de la route des Tamarins) :

	2007	2008
Nombre d'accidents corporels sur la route	782	777
Nombre de tués dans les accidents de la route	72	51
Nombre de blessés dans les accidents de la route	1011	978
<i>Dont graves</i>	357	404
Évolution de la gravité des accidents de la route	9,2	6,6

Tab. 3 : Source DEAL 974 - Service de la sécurité routière / repris par l'observatoire des déplacements

On note une baisse du nombre de tués malgré une légère hausse des accidents corporels.

La tendance mesurée sur l'île est différente de celle de la France métropolitaine avec une baisse globale tant des accidents corporels que des tués. En témoigne le tableau ci-dessous (période 2009-2010) :

France métropolitaine				
Années	Accidents corporels	Tués	Total blessés	Dont hospitalisés
2010	67 288	3 992	84 461	30 393
2009	72 315	4 273	90 934	33 323
Variation	-5 027	-281	-6 473	-2 930
Évolution 2010/2009	-7,0%	-6,6%	-7,1%	-8,8%

Tab. 4 : Source DEAL 974

La tendance Réunionnaise de baisse de la mortalité routière est donc similaire à celle observée dans la métropole. L'augmentation du nombre d'accidents corporels à la Réunion sur cette même période est à rapprocher de la forte augmentation de la demande automobile, due notamment à un fort développement et réhabilitation des infrastructures routières et à leur réhabilitation en comparaison d'une relative stabilité sur le territoire métropolitain. L'évolution des comportements à risque pourrait également constituer un facteur d'aggravation de l'insécurité routière.

⁵ Sources :

- données Réunion : Observatoire des Transports et des Déplacements (données 2007), actualisation 2008 et 2010
- données Métropolitaines : Observatoire national interministériel de la sécurité routière, données 2007, 2008 et 2010

Le taux de gravité des accidents de la route est désormais moins élevé à la Réunion en comparaison des statistiques métropolitaines au vu du taux de gravité des accidents de la route (nombre de tués pour 100 accidents corporels) :

- Réunion 2004 : environ 10 tués pour 100 accidents corporels (6,6 en métropole)
- Réunion 2008 : environ 6,5 tués pour 100 accidents corporels (5,7 en métropole)
- Réunion 2010 : environ 5,2 tués pour 100 accidents corporels (6,2 en métropole)

Ces valeurs sont illustratives des actions menées : amélioration des infrastructures/des véhicules, contrôle, éducation/prévention (112 actions menées dans le cadre du PDASR 2010 dont la moitié en direction des jeunes),...

3.2.2 Analyse des coûts de l'insécurité routière⁶

A l'échelle de l'île de la Réunion, la sécurité représente le principal poste de nuisance imputable au transport de voyageurs. Le graphique suivant, issu du compte de déplacements de voyageurs à la Réunion pour l'année 2007, montre que sur un coût annuel total des nuisances du transport de voyageur de 131 millions d'euros, 65,5 millions sont dus au poste sécurité (après monétarisation des coûts humains).

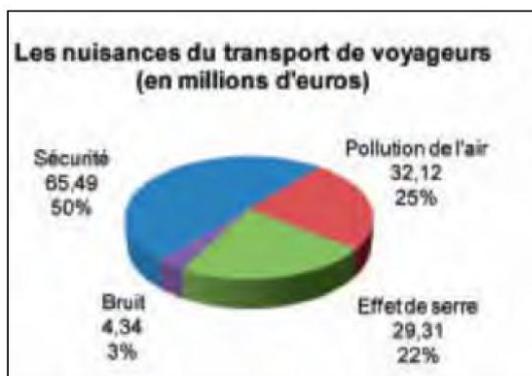


Fig. 14 : Répartition par poste des coûts annuels du transport de voyageurs
Source : compte déplacement de voyageur à la Réunion pour l'année 2007

A titre de comparaison la part de la sécurité dans les coûts indirects des transports est également de 50% en Ile de France (Compte Transports IDF 2003) mais baisse à 39% au niveau national (Compte National du transport de Voyageurs 1998).

⁶ Source : compte déplacement de voyageur à la Réunion pour l'année 2007

3.2.3 Analyse de l'accidentologie par modes

Les données disponibles permettent d'analyser la répartition de l'accidentologie selon le mode de transport :

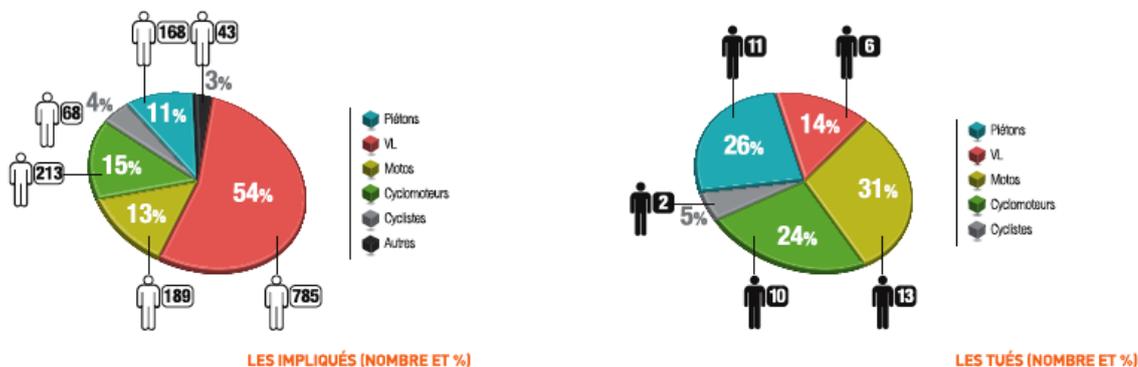


Fig. 15 : Source DEAL 974- année 2010

Chez les personnes impliquées, on remarque une surreprésentation des véhicules légers, ce qui est relativement commun dans ce type d'analyse et surtout des deux roues motorisés.

Au niveau des tués, on notera qu'un tué sur quatre est un piéton (part 2 fois supérieure à la France Métropolitaine) et que la part liée aux automobilistes est en baisse significative.

A titre de comparaison le tableau ci-dessous rappelle la répartition des coûts indirects liés à l'accidentologie sur d'autres territoires : L'île de France et le territoire métropolitain (Compte National du Transport de Voyageurs - 1998)

en %	Compte Transport IdF 2003	CNTV 1998	Compte Transport Réunion 2007
Sécurité	50%	39%	50%
VP	72%	93%	28%
2 roues	23%	5%	71%
TC	4%	2%	0%

Tab. 5 : Source Compte Déplacements La Réunion - année 2007

On note aussi une inversion des parts liées aux 2 roues et aux véhicules particuliers. Cette différence peut être en partie expliquée par l'importance relative de l'équipement en deux roues à la Réunion, aux différences d'échelles (pour le CNTV) ainsi qu'au décalage temporel (la croissance du parc de 2 roues motorisés de France observée récemment qui a dû augmenter la part correspondante dans l'accidentologie).

3.2.4 Analyse spatiale de l'accidentologie (données 2006 à 2008)

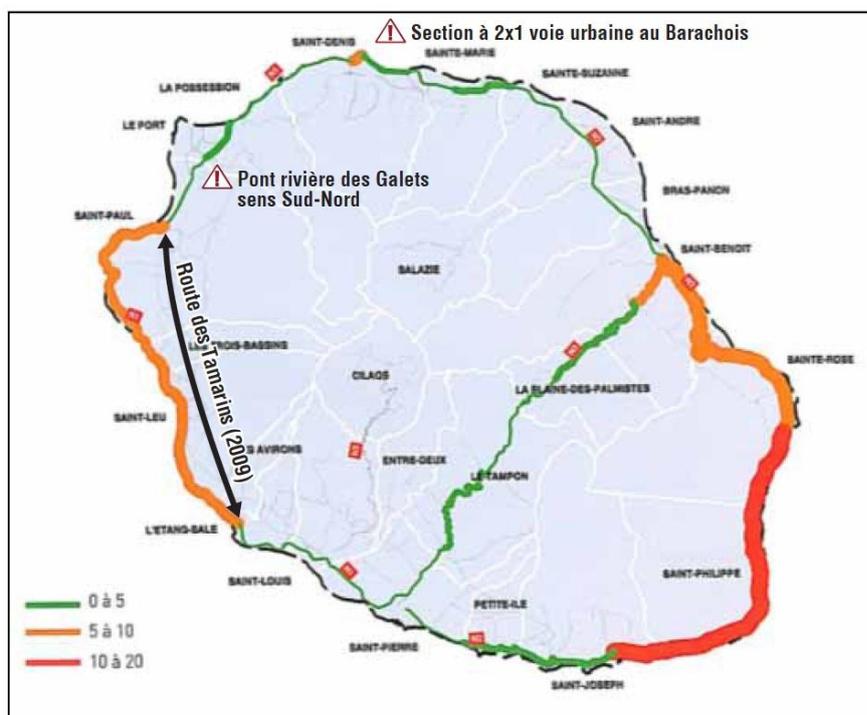


FIGURE: NOMBRE D'ACCIDENTS GRAVES POUR 100 MILLIONS DE KM PARCOURUS (2006 A 2008)

SOURCE: OBSERVATOIRE DEPARTEMENTAL DE SECURITE ROUTIERE, DDE, 2008

Fig. 16 : Analyse spatiale de l'accidentologie

Les données d'accidentologie (2006/2008) ramenées à la densité du trafic permettent d'identifier le caractère accidentogène propre à chaque voie. Quatre secteurs apparaissent alors particulièrement accidentogènes :

- l'actuelle RN1A entre Saint Paul et l'Etang Salé - axe sinueux et très chargé en traversée des zones urbaines en front de mer. La route des Tamarins, ouverte depuis a fait chuter les niveaux de trafic sur cet axe ce qui a dû avoir un impact fort sur l'accidentologie de l'axe (données récentes non disponibles) ;
- l'entrée Ouest de Saint Denis au niveau du Barachois - débouché d'un axe routier majeur (N1) dans un tissu urbain dense connecté un réseau routier urbain non adapté du point de vue du calibrage et du traitement des intersections ;
- l'entrée de ville de Saint Benoit par la RN3 ;
- la RN2 entre Saint Benoit et Saint Joseph, particulièrement entre Sainte-Anne et Saint-Joseph ; voie peu empruntée, au calibrage présentant peu voire pas d'aménagements de dépassement. (données plus fines nécessaires pour analyser les causes d'accidents, vitesses, dépassements, ...).

En plus des points particuliers rappelés ci-dessus, l'accidentologie des voiries réunionnaises peut s'expliquer par la combinaison de plusieurs facteurs particuliers en plus des problèmes de vitesse et de taux d'alcoolémie des conducteurs rencontrés habituellement :

- des charges de trafic très importantes sur le réseau structurant (N1/N2/N3 entre Saint Benoit, Saint Pierre et le Tampon) particulièrement au droit des principaux pôles urbains : Saint-Denis/Sainte-Marie et Saint-Paul/Le Port ;
- Un réseau marqué par une topographie montagneuse (50% du réseau départemental en zone de montagne) ;

- Aucune restriction de circulation sur le réseau magistral (de type autoroutier) avec un accès autorisé aux véhicules lents, aux cycles,...

Les présentes conclusions ne font pas, en l'état des données disponibles, l'objet d'une actualisation 2010 mais les tendances et les évolutions signifiées restent valables.

3.2.5 Autres analyses

Il convient avant tout de relever que les jeunes représentent un enjeu majeur en matière de sécurité routière (Cf ci-dessous données 2010) :

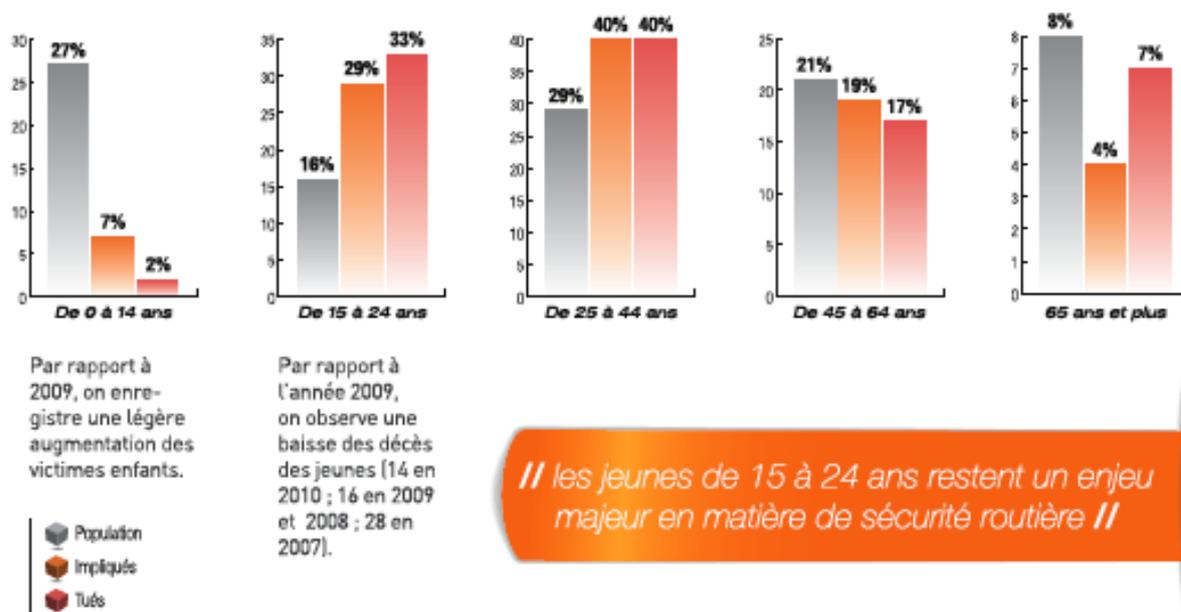
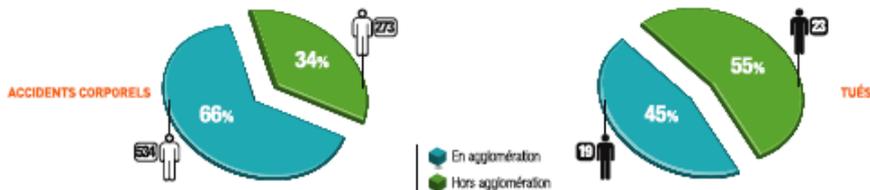


Fig. 17 : Source : DEAL 974- année 2010

La part des accidents intervenant hors agglomération est aussi porteuse d'enjeux quant aux futures actions sur le réseau viaire réunionnais (cf ci-dessous données 2010) :

Répartition en agglomération et hors agglomération



Répartition selon les types de réseaux routiers

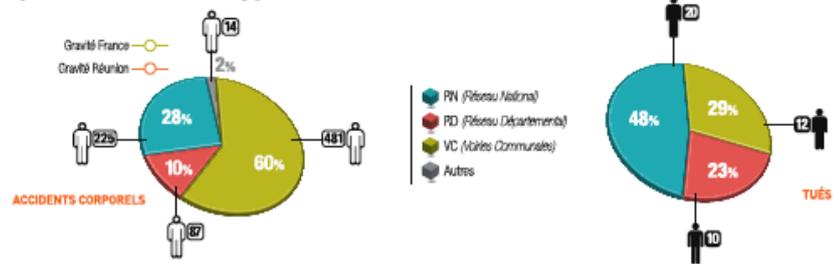


Fig. 18 : Source DEAL 974- année 2010

3.3 Accessibilité des personnes à mobilité réduite

L'accessibilité constitue un droit à l'égalité sociale.

Participer à la vie sociale, pour ceux qui ne peuvent pas se mouvoir facilement ou qui ont des besoins spécifiques, **est un droit fondamental**. L'inaccessibilité du cadre bâti et de la voirie est une cause première de handicap.

Toutes les formes de déficiences doivent être prises en compte. Il est estimé qu'en France, la population concernée, à des degrés divers, peut ainsi **atteindre 30%** suivant le niveau de la gêne ou de l'impossibilité de prise en considération.

Chacun peut, à un moment de sa vie, être gêné dans ses activités et déplacements, de manière durable ou momentanée, en raison de son âge, d'une maladie, d'un accident ou de toute autre situation particulière : aveugles, malvoyants, sourds, malentendants, personnes en fauteuil roulant, personnes ayant des difficultés pour marcher, utilisateurs de canne, personnes ayant des déficiences intellectuelles ou psychiques, déficients cardiaques ou respiratoires, rhumatisants, enfants et personnes de petite taille, femmes enceintes, personnes poussant un landau, un caddie, ou portant des objets lourds et encombrants.

De plus, l'allongement de la durée de vie permet de comprendre d'autant mieux l'étendue de la population touchée, d'où l'enjeu de rendre accessible la chaîne du déplacement aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

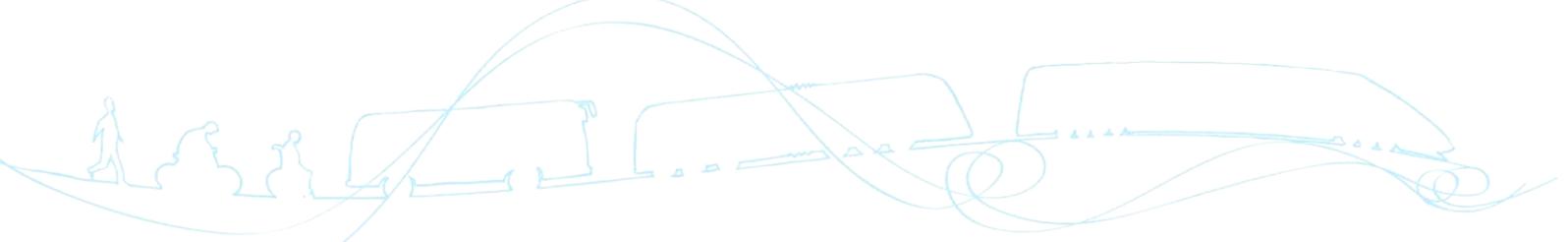
La loi du 11 février 2005 prescrit l'accessibilité dans sa totalité de la chaîne complète qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics ainsi que les systèmes de transport et leur intermodalité, et ce, dans un délai de dix ans à compter de la date de promulgation de la loi, c'est-à-dire **avant le 11 février 2015**.

De plus, à compter du **1er juillet 2007**, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

La mise en accessibilité d'un territoire engage les diverses collectivités (communes et intercommunalité). A ce titre, elles doivent réaliser diverses études permettant la planification de cette mise en accessibilité.

Globalement, à l'échelle de l'île, **les transports en commun ont des problèmes d'accessibilité**, aussi bien au niveau du matériel roulant (excepté pour les nouveaux véhicules), que des arrêts ou encore de l'information aux usagers.



Les Commissions Intercommunales sont mises en place et l'on sent un véritable effort de la part des collectivités allant dans le sens d'une accessibilité universelle.

Dans l'optique d'améliorer l'accessibilité du réseau, certaines collectivités ont mis en place un Transport à la Demande (TAD) spécifique pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR), pour permettre à l'ensemble de la population de pouvoir bénéficier d'un moyen de transport adéquat.

Dans une certaine mesure, ces moyens spécifiques accentuent la ségrégation entre personnes valides et non valides, mais restent nécessaires pour les personnes présentant un handicap lourd qui ne leur permettrait pas d'utiliser des TC classiques ou encore pour des personnes ne pouvant se rendre à un arrêt de bus, faute d'accessibilité sur la voirie entre leur domicile et ledit point d'arrêt.

3.4 Social/sociétal : principaux constats

3.4.1 Société et démographie

- Une forte évolution de la croissance démographique d'ici à 2030 : un million d'habitants sur l'île en 2030
- Une population vieillissante
- Un desserrement des ménages, se traduisant par une augmentation du nombre de logements, qui, conjugué à l'étalement urbain et à la situation de l'emploi, induit un allongement des distances de déplacements
- Une population « sociale » (population percevant au moins un des minimas sociaux) en forte proportion, un taux de chômage élevé

3.4.2 Un coût important pour la sécurité routière

- un taux de mortalité en baisse mais qui reste largement supérieur à la métropole
- une implication des pratiques à risque dans les accidents mortels supérieure à la métropole
- en termes économiques, l'insécurité routière représente le principal poste de nuisances pour la collectivité

3.4.3 Une accessibilité en développement

- Un défaut d'accessibilité dans les TC et la chaîne des déplacements
- Des initiatives intercommunales pour améliorer l'accessibilité : réalisation de schémas directeurs d'accessibilité, transports à la demande

4. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET LES RESSOURCES

D'après SAR - Vol 1 - II.4 : Un cadre de vie attractif mais fragile

La Réunion par son climat, son identité insulaire et sa position géographique présente une grande richesse du point de vue de l'environnement. L'activité humaine s'y confronte à une nature riche mais aussi fragile. L'aménagement du territoire est au cœur des problématiques visant à maîtriser l'urbanisation et préserver l'environnement. Territoire à forte mobilité due à l'interdépendance et à la spécialisation des espaces, la Réunion doit faire face à ses enjeux environnementaux dans un contexte de prédominance du transport individuel.

4.1 Changement climatique et risques naturels : vulnérabilité du système de déplacements

La Réunion, comme île d'origine volcanique, est particulièrement exposée aux risques naturels : inondation, mouvement de terrain, érosion, houles et vagues... Ces risques naturels sont renforcés par les changements climatiques récents et à venir. Ils se combinent également avec des risques sanitaires et industriels liés à l'activité humaine sur l'île. Les systèmes de déplacements y sont donc vulnérables : risque d'interruption, de destruction et de sécurité pour leurs usagers.

Un exemple marquant de l'exposition au risque reste la route RN1 sur sa portion dite « Route du Littoral ». Elle accueille quotidiennement entre 50.000 et 60.000 véhicules, représentant un des axes de transport les plus fréquentés. Au mois de mars 2006, un éboulis a pourtant coupé cet axe de circulation majeur handicapant grandement les déplacements sur l'île. La concentration des flux et des infrastructures notamment routières augmente la gravité du risque lié aux événements naturels. La circulation sur la route du littoral des marchandises comme les matières dangereuses transitant du Nord à l'Est augmente également l'exposition de cette route située à flanc de falaise. Le projet de doublement de la route du littoral devrait permettre de mieux répondre à un tel risque.

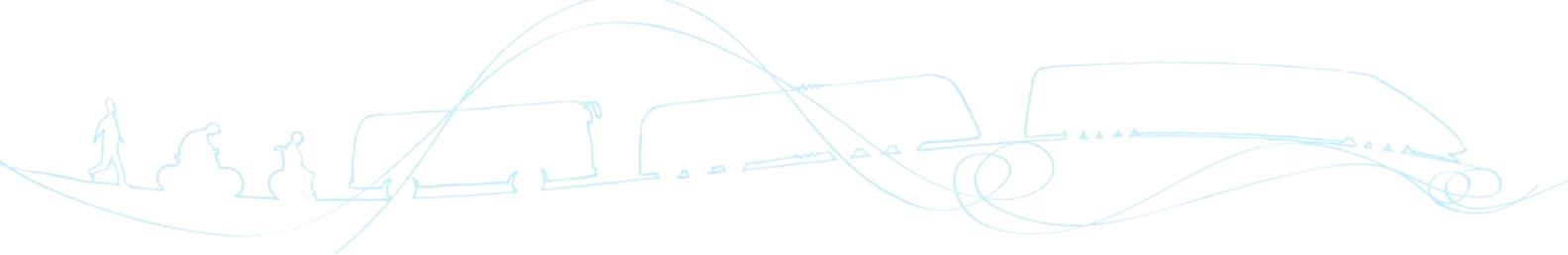


Photo 1 : Eboulis sur la RN1 en mars 2006

Source : SAR 2010

La prise en compte des risques s'améliore, de nombreuses communes sont ainsi dotées d'un Plan de Prévention des Risques même si ceux-ci sont souvent contestés. C'est un document essentiel dans la conception des infrastructures de transport.

La diversification des voies de circulation contribue également à la dilution du risque.



4.2 Dépendance énergétique : vers l'autonomie

4.2.1 Une forte dépendance à l'énergie fossile

Plusieurs constats demeurent concernant la consommation énergétique de La Réunion :

- La croissance des besoins énergétiques : l'insularité introduit presque systématiquement une dépendance énergétique. A l'échelle de la Réunion, cette dépendance s'accroît puisqu'entre 2000 et 2007, la demande en énergie finale a augmenté de 5 % contre 1% seulement en Métropole
- La production énergétique reste majoritairement basée sur les énergies fossiles : elles représentent 63 % de la production d'électricité répartie entre les hydrocarbures, le charbon et le fuel

Une part de cette demande d'énergie croissante est liée au transport puisqu'à lui seul il représente 70 % de la consommation total en énergie finale. La prédominance du transport individuel (95%) aggrave le bilan énergétique de La Réunion. La croissance annuelle du parc automobile est de 30 000 véhicules en moyenne.

La question de la consommation énergétique est également accentuée par le mode d'urbanisation éparpillée qui pénalise le développement des transports collectifs et favorise le recours aux véhicules individuels qui renforce la dépendance de l'île à l'égard des énergies fossiles émettrices de gaz à effet de serre.

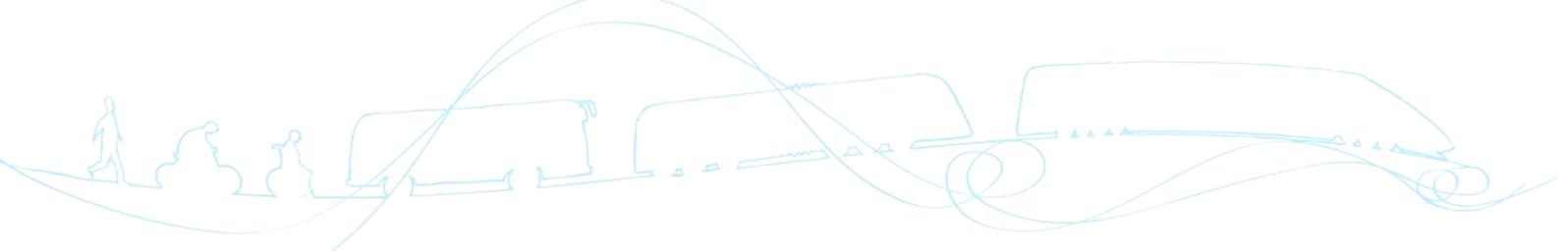
Contradictoirement les nouveaux aménagements pour le rééquilibrage des ressources en eau, les équipements publics et les zones d'activités en développement seront également consommatrices d'énergie. Même le futur réseau régional de transport guidé, dont l'alimentation électrique par des énergies propres et locales pourrait demander une puissance de 4 à 5 MW. Le scénario tendanciel porte à 5 200 GWh en 2025 les consommations en énergie finale contre 2700 GWh en 2000.

Cet enjeu est aujourd'hui traité à la fois par une politique forte de maîtrise de l'énergie, par la promotion des énergies renouvelables (EnR) et par le développement des transports collectifs.

En effet, La Réunion qui produit déjà 37% de son électricité par les EnR dispose d'un potentiel inouï : centrales hydrauliques, biomasse, biogaz, houle de mer, photovoltaïque, géothermie et éolien.

Cette politique de production alternative de l'énergie doit être accompagnée par un développement des transports collectifs. Dans le cadre du programme Trans Eco Express, la Région souhaite contribuer à la réduction des pollutions et à l'amélioration des conditions de circulation grâce à la mise en place de deux leviers principaux qui sont :

- l'amélioration des conditions de circulation des bus de l'ensemble des AOT pour les rendre attractifs face à la circulation automobile et en particulier aux entrées d'agglomérations congestionnées
- la mise en œuvre progressive d'un parc de bus « propres » à motorisation moins dépendante des énergies fossiles, à l'échelle de l'île pour faire de La Réunion un exemple en matière de développement durable
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance des transports, en lien avec l'ensemble des Autorités Organisatrices de Transports, pour améliorer la coordination et la gestion des transports publics dans l'attente d'une Autorité Organisatrice Unique (CIOM - Loi Grenelle 2)



4.2.2 Le PRERURE : Recherche et Développement pour l'autonomie de l'île

Entre autres objectifs retenus par le PRERURE de la Réunion, il s'agit de viser une autonomie de production électrique à l'horizon 2025 et également de développer l'emploi local par la création de nouvelles filières. Deux moyens pour y parvenir : atteindre une MDE (Maîtrise de la demande d'énergie) significative dans tous les secteurs et substituer progressivement les EnR aux énergies fossiles importées pour la production d'électricité à La Réunion.

En clair, le PRERURE développe une stratégie de réponse plus diversifiée à l'augmentation de notre demande en énergie tout en favorisant les ressources locales.

Cette mutation du système énergétique a été parfaitement intégrée dans le projet de SAR, et relayée par le programme GERRI.

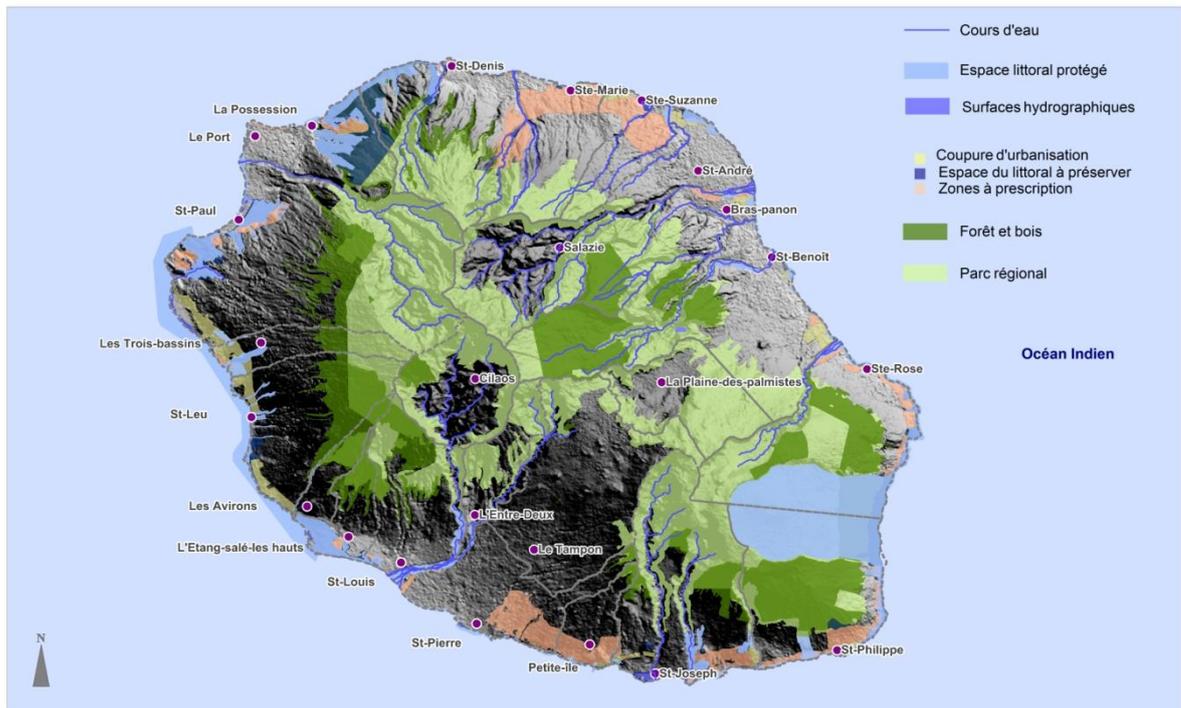
4.3 Ressources menacées : eau et matériaux de construction

Dans un contexte de consommation énergétique en forte croissance, il faut prêter attention à l'utilisation raisonnée des ressources. Sur l'île de La Réunion, la raréfaction des ressources est surtout ressentie pour l'eau et pour les matériaux de construction (carrières). Les travaux de basculement des eaux Est/Ouest modifient considérablement le bilan de l'eau à l'échelle de l'île.

4.4 Espaces à protéger : les conflits d'usage

Les milieux marins et littoraux sont particulièrement riches mais sont aujourd'hui menacés par l'urbanisation consommatrice d'espace (la ville et les routes entre autres). Les paysages de la côte Ouest, espaces de grande savane et de ravines, font partie des espaces menacés par les infrastructures et la pression urbaine. Si l'urbanisation ne s'étale pas sur les espaces naturels de grande valeur, elle exerce une pression importante sur les zones agricoles qui participent à l'économie, aux coupures d'urbanisation et aux paysages.

La poursuite de l'étalement urbain si elle n'est ni limitée ni encadrée impactera inmanquablement les abords des espaces protégés. Les conflits d'usage sont nombreux à La Réunion où la ressource foncière est limitée. Plusieurs démarches ont été entreprises pour délimiter des espaces à protéger : la création de la réserve marine, la création du Parc national et l'inscription des « pitons cirques et remparts » de La Réunion au patrimoine mondial de L'UNESCO, ...



Août 2011

Zonage des espaces naturels et des protections environnementales issus du Schéma d'Aménagement Régional



La carte ci-dessus (Fig. 19) indique l'importance des espaces à protéger à la Réunion. Il s'agit d'espaces naturels ... mais aussi d'espaces agricoles, qui participent à l'économie, aux coupures d'urbanisation et aux paysages, bref à l'identité de la Réunion.

Le dernier défi de La Réunion est de lutter contre la banalisation des paysages quotidiens en recherchant une grande qualité architecturale pour les réalisations.

Pour les infrastructures de transport, ces problématiques interviennent par :

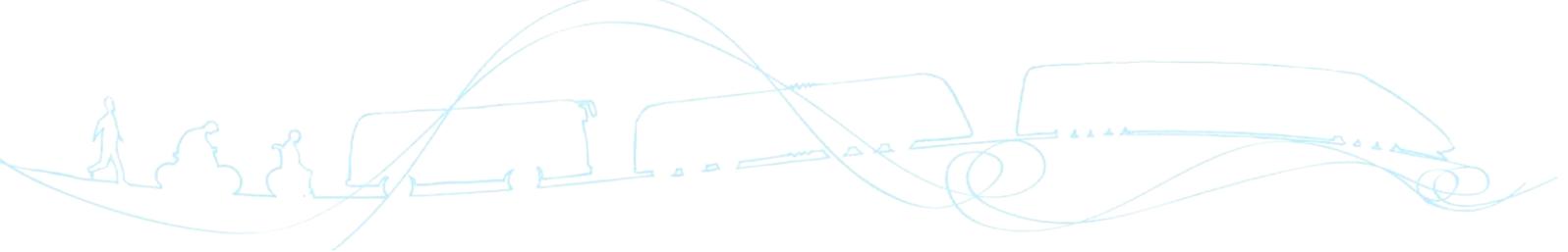
- Une prégnance de la question foncière.
- Une insertion paysagère à travailler.
- Des contraintes liées à l'inscription de certains sites
- Une opportunité d'exemplarité architecturale et de structuration de la ville compacte

4.5 Biodiversité et continuité écologique

Les espaces naturels assurent une variété de fonctions essentielles à l'équilibre du territoire. Les deux principales menaces qui pèsent sur la biodiversité sont l'urbanisation et l'agriculture intensive.

Là où les pratiques agricoles peuvent être raisonnées, l'urbanisation est plus difficile à contrôler. Un des dangers est celui de l'artificialisation du littoral, zone à habitat particulièrement dense. Les aménagements urbains, routiers et portuaires ont aujourd'hui recouvert 20% de l'espace littoral.

Le maintien de la biodiversité dans l'optique de la conception d'infrastructures passe par une connaissance des espèces, des corridors écologiques et du fonctionnement des milieux. Une évaluation environnementale pointue est toujours nécessaire.



4.6 Les pollutions : déchets, eaux usées et trafic routier

La qualité de l'air est relativement bonne malgré l'engorgement du réseau routier. Les voitures et centrales thermiques sont les principaux pollueurs. D'une manière générale, la satisfaction des besoins énergétiques toujours croissants à La Réunion passe par le fonctionnement à plein régime des unités de production dont certaines sont obsolètes.

La problématique du trafic routier, si elle n'est pas encore mise en évidence par les mesures de qualité, ne reste pas moins un problème pour l'avenir. Le secteur du transport est responsable d'émission de gaz à effet de serre et également de gaz à effet directs sur la santé (dioxyde d'azote, particules fines en suspension, benzène...).

Les autres pollutions sur l'île de La Réunion concernent majoritairement le traitement des déchets et des eaux usées.

Les risques de pollution sont renforcés par le mode d'occupation de l'espace. Un réel enjeu sanitaire persiste sur l'île puisque le système d'assainissement collectif est peu développé à la Réunion. Le taux de conformité des installations est estimé entre 20 et 25%.

4.7 Environnement et ressources : principaux constats

- Les transports consomment une forte part d'énergie fossile et constituent un émetteur de gaz à effet de serre important
- Le système de déplacement est soumis aux aléas climatiques et aux risques naturels
- Des espaces naturels et une biodiversité à protéger face à l'expansion urbaine

L'ensemble des enjeux sont synthétisés sur la carte ci-après issue du diagnostic, état initial de l'environnement, du Schéma d'Aménagement Régional.

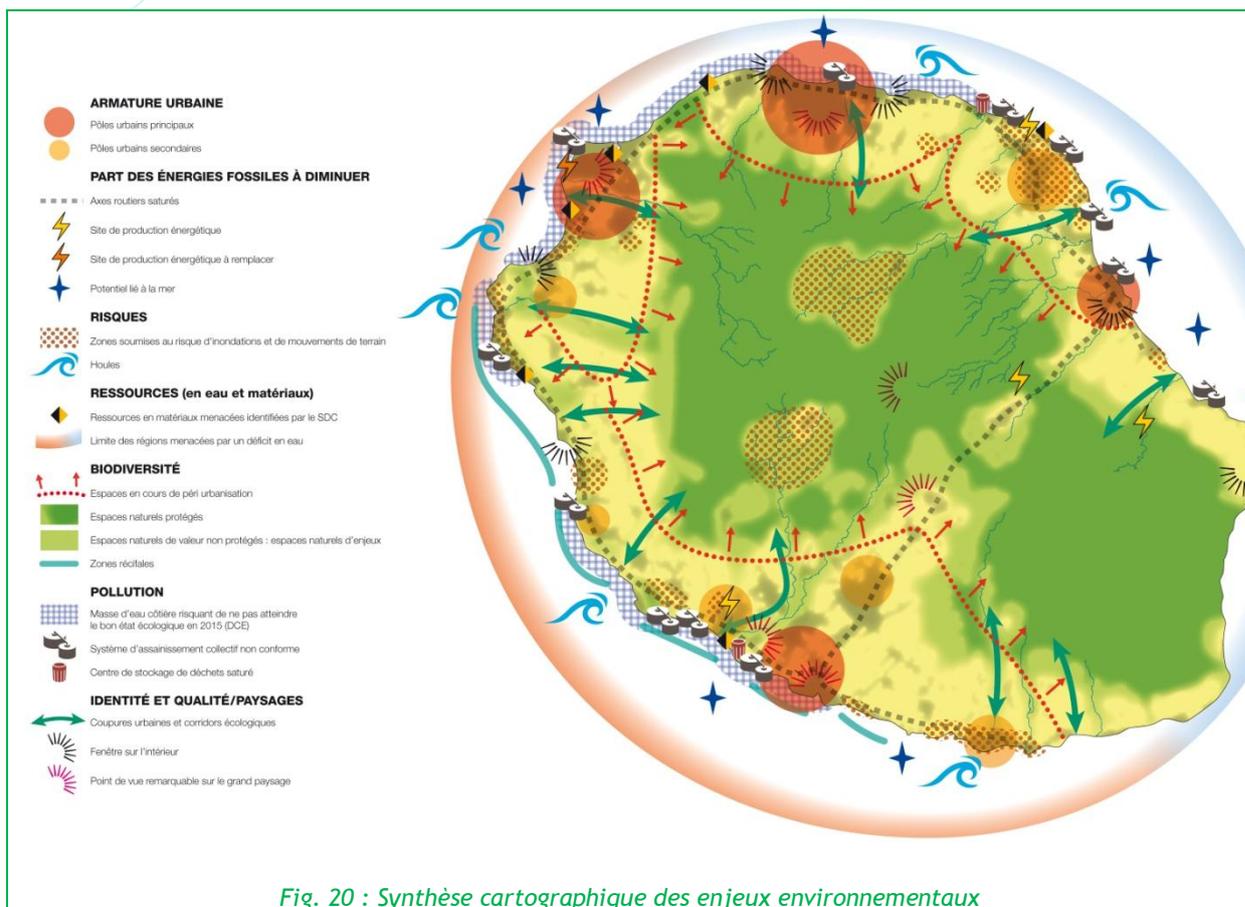
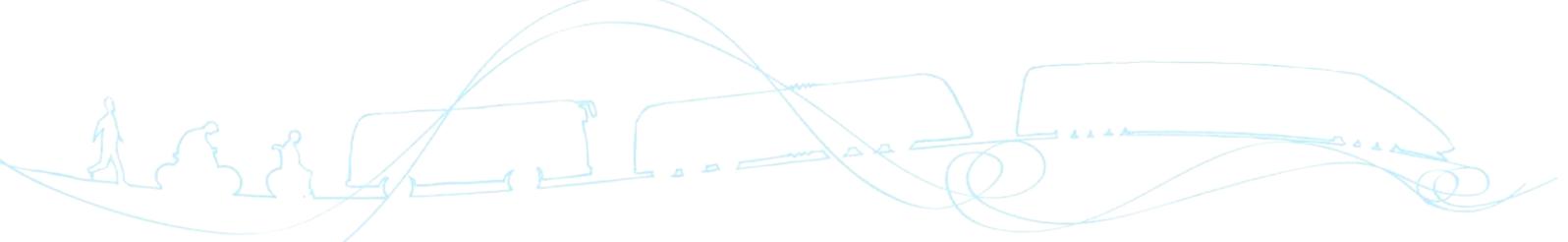


Fig. 20 : Synthèse cartographique des enjeux environnementaux



5. LES ENJEUX EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

5.1 Les documents cadre en vigueur

5.1.1 Le PR2D : document fondateur

Le PR2D, produit d'une réflexion concertée conduite par la Région, met en avant un « nouveau modèle économique à long terme » pour la Réunion. Ses grands principes : l'ouverture à l'international, la solidarité (société/territoire) et l'excellence. Le PR2D prend à son compte les principaux plans et schémas régionaux : PRERURE, SDADD, entre autres. Les secteurs d'avenir (« DAS » comme Domaines d'Activité Stratégiques) sont identifiés : l'agro nutrition en milieu tropical et la pêche, l'environnement et l'énergie (pôles de compétitivité), les technologies de l'information et de la communication (TIC) et le tourisme.

Il érige dans le dispositif-support du développement régional entre autres : les « pôles d'intérêt régional » (PIR), ainsi que les plateformes logistiques. Il préconise pour Port Réunion : « la performance des infrastructures d'ouverture doit répondre à un contexte de concurrence accrue entre les pays de l'Océan Indien ; la compétitivité dans ce contexte devra intégrer une dimension de complémentarité avec les autres pôles de la région, notamment dans le domaine portuaire... ». Dans ce contexte Port Réunion doit viser un positionnement en tant que port d'éclatement de 2e rang. (...)

5.1.2 Réunion 2030 - GERRI : énergie et innovation

« Réunion 2030 - GERRI » (GERRI comme « Grenelle de l'environnement à La Réunion, Réussir l'innovation ») initié par l'Etat en concertation avec ses partenaires, est une déclinaison des orientations du Grenelle de l'Environnement, posant l'excellence énergétique comme moteur de positionnement et d'identité pour La Réunion. Ce programme particulièrement novateur a pour objet d'expérimenter à La Réunion, sur un territoire insulaire d'environ 1 million d'habitants les nouvelles technologies des énergies renouvelables et leur intégration environnementale, économique et sociale. Les transports occupent une place centrale dans ce programme ; l'objectif stratégique étant de faire de l'île le premier territoire au monde où toute la population se déplace au moyen de modes de transport propre, sans recourir aux énergies fossiles.

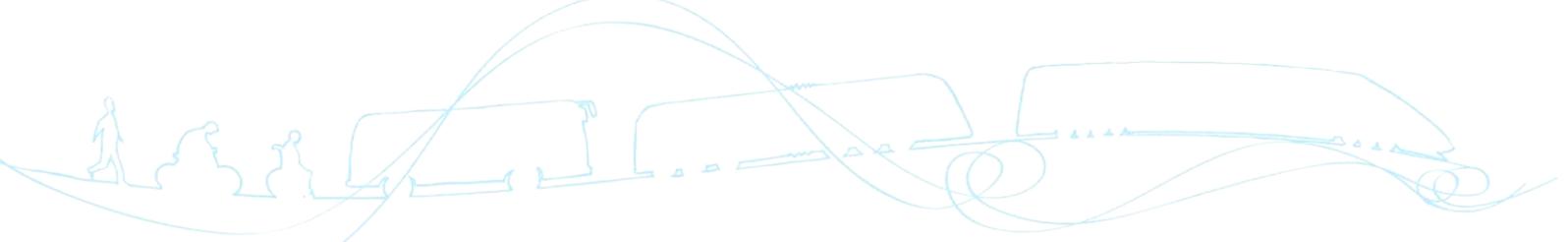
5.1.3 La Réunion - Ile Verte : appropriation par les acteurs économiques

« La Réunion Ile Verte », qui émane du monde économique, développe et approfondit la notion de Domaines d'Activité Stratégiques (mis en évidence dans le cadre du PR2D), vecteurs d'excellence, d'ouverture et d'équilibre dans le développement durable.

Par ailleurs des axes transversaux sont mis en avant : la formation professionnelle, la compétitivité internationale, l'aménagement du territoire et l'attractivité, la recherche développement et l'innovation.

5.1.4 La Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) : catalyseur de développement

La réflexion SRI, dans le droit fil du PR2D, répond à l'impératif « d'adapter les standards de compétitivité attendus des régions d'Europe continentale et d'inventer de nouveaux paramètres de performance tenant compte de la nécessaire solidarité ».



Cette dynamique « s'inscrivant dans une logique de valorisation des atouts et de performance fondée sur la spécificité d'un modèle économique et social réunionnais au sein de son espace géographique » ; objectif qui reprend pour le moyen terme les fondements communs aux stratégies de long terme développées par les principales institutions réunionnaises : PR2D, SDADD, La Réunion Ile Verte et GERRI. Des facteurs internes/externes inéluctables à saisir en tant qu'opportunité plutôt que de contraintes ... pour gagner « le pari du comment passer de la logique de rattrapage qui a prévalu à celle de compétitivité ».

La déclinaison du schéma sur la question des transports : poursuivre la politique des grands travaux sur le long terme, fluidifier les infrastructures internes, développer les infrastructures de liaisons externes, structurer conjointement des pôles de services et d'échanges, ...

5.1.5 Le SAR : synthèse et cadre de référence

Le schéma d'aménagement régional de la Réunion est à considérer comme un document de synthèse, en termes de diagnostic et d'orientation, largement concerté, sur le plan de l'aménagement et du développement de l'île.

Par définition : le SAR fixe les orientations fondamentales en matière de développement durable, de mise en œuvre du territoire et de protection de l'environnement. Ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire de la région, l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transports, la localisation préférentielle des extensions urbaines, portuaires, ...

Le SAR révisé s'appuie sur les différents documents de niveau régional qu'il a pris à son compte et sur la base desquels il a effectué, le cas échéant, un arbitrage.

Le SAR révisé se projette sur une durée de 20 ans, durant laquelle il encadrera le développement urbain, les grands projets et de façon plus fine encore la préservation et l'aménagement du littoral.

5.1.6 L'Agenda 21 régional : cadre de la démarche durable

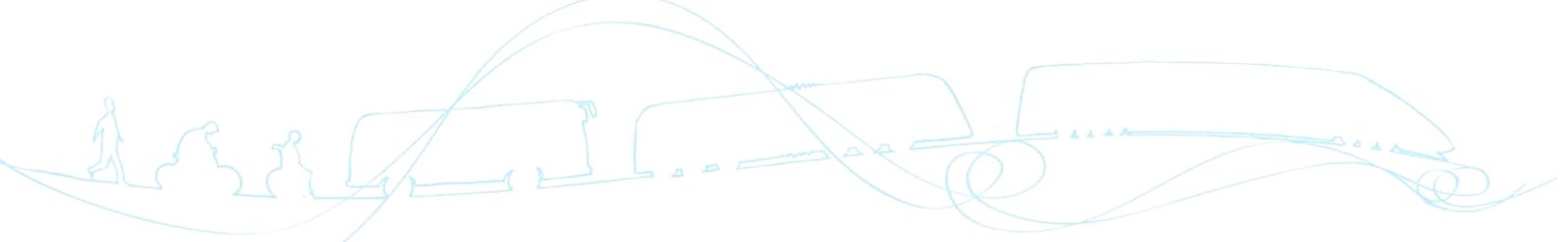
Concrètement c'est une liste d'engagements regroupés selon 8 thèmes que la Région et ses 9 partenaires ont signée.

Parmi ceux-ci figure la définition d'une politique de déplacements durables :

- Favoriser l'utilisation des énergies non polluantes dans les transports en commun
- Diversifier l'offre de déplacements et faire émerger de nouveaux modes de déplacement : covoiturage, transport à la demande, systèmes collectifs de déplacement dans les entreprises et les administrations
- Diversifier l'offre de déplacements pour les marchandises (maritime et terrestre)
- Revaloriser la place du piéton dans la ville
- Elaborer un schéma directeur « Vélo » pour toute l'île
- Lancer un projet ambitieux de transport collectif avec le Tram-Train Régional [disposition abandonnée au profit du TEE] et les réseaux urbains de Transports en Commun en Site Propre (TCSP)

Les fiches actions issues correspondant à ces engagements sont les suivantes :

- Favoriser l'utilisation de véhicules propres dans les Transports en Commun
- Développer des offres de transport à la demande
- Mettre en place de systèmes collectifs de déplacement dans les entreprises et les institutions
- Etudier la diversification de l'offre de déplacement pour les marchandises (maritime et terrestre)
- Promouvoir les méthodologies de concertation autour des grands projets d'infrastructures



Parmi les actions concrètes soutenues par la Région figure la mise en place du PDIAE (Plan de déplacements inter-administrations et entreprises), au titre de la mobilité durable. Le premier secteur retenu dans ce cadre d'intervention est le quartier de la Moufia/Sainte-Clotilde (étude lancée en 2011).

5.1.7 Le projet de Charte du Parc National de la Réunion

La charte vise à définir un projet de territoire partagé. Par définition les enjeux suivants doivent guider l'élaboration de la charte : donner une visibilité nationale et internationale forte au parc et y mener une politique exemplaire de protection, de développement rural durable et de gestion, d'éducation à la nature et de récréation ; il s'agit également d'y coordonner les politiques publiques pour transmettre aux générations futures les patrimoines naturel, culturel et paysagers.

Le contenu minimal de la charte : rappel des principes fondamentaux des Parcs Nationaux, diagnostic territorial, zonage (cœur et aire d'adhésion : vocations), objectifs de protection pour le cœur, orientations de protection, mise en valeur et développement durable pour l'aire d'adhésion, mesures (au min. modalités d'application de la réglementation du cœur, règles de circulation motorisée en espaces naturels et moyens de mise en œuvre de la charte pour l'aire d'adhésion).

Le volet diagnostic de la charte aborde la question des transports/déplacements mais sans être corroboré par des enquêtes précises et actualisées ; l'approche demeure intuitive ! [Pourtant le PNR aura besoins d'éléments plus factuels ; en l'occurrence la quantification des flux vers le cœur de parc doit être effectuée pour l'évaluation souhaitée par l'UNESCO, dans le cadre du suivi des sites inscrits au patrimoine mondial.]

5.1.8 Les projets de SCOT

A l'heure actuelle, seul le SCOT de l'Est a été approuvé à la Réunion. En tout état de cause tous devront être rendus compatibles avec le nouveau SAR. Dans ce but, chaque EPCI (ou regroupement pour le Grand Sud) a adapté un calendrier d'élaboration ou de mise en révision.

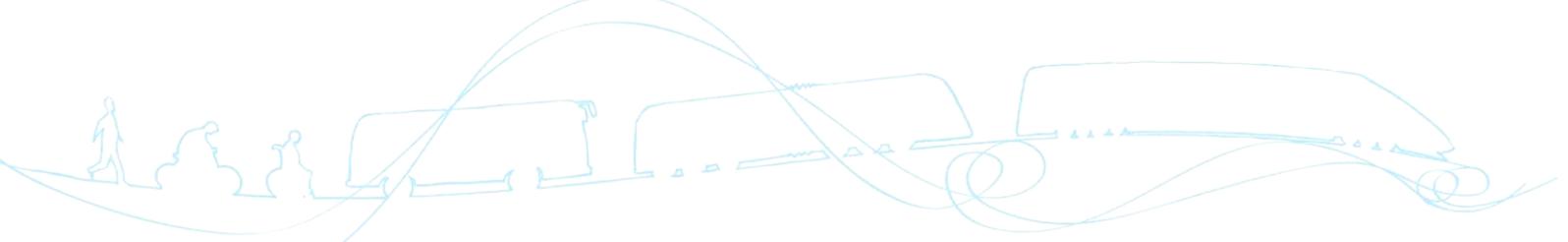
Les orientations contenues dans les SCOT actuels seront donc amenées à évoluer. Même si certains, comme le SCOT Ouest, ont déjà anticipé la prise en compte des principes et orientations du SAR, la mise en compatibilité des SCOT devrait nécessiter encore de longs mois de travaux pour les EPCI. La déclinaison du SCOT en termes de transport et infrastructure, à savoir le PDU, devra également en intégrer les nouveaux objectifs régionaux.

5.1.9 Le SDADD : contribution « libre » du Département

Le SDADD présente un plan d'action d'aménagement répondant aux nouveaux enjeux de développement de la population et des territoires réunionnais.

Sur la question des transports : « Agrandir les portes d'entrée pour mieux ouvrir la Réunion sur l'extérieur... » ; « La modernisation régulière du port marchand de la ville du Port est un enjeu prioritaire... » (...)

Sur le fond l'actualisation du SDADD en cours va au-delà d'une réponse énergétique et environnementale, à l'urgence de la lutte contre les changements climatiques, et de proposer, plus qu'un plan d'actions, une nouvelle façon de penser et une nouvelle démarche, à mettre en place en interne, en faveur d'un développement plus durable. Au final, c'est un travail sur le processus de mise en œuvre des actions qui a été engagé. Celui-ci a mis en lumière la nécessité de doter les actions de 4 valeurs fondamentales leur permettant un "marquage DD" : transversalité, territorialisation, opérationnalité et droit à l'innovation.



5.2 Le développement économique

Les réflexions stratégiques de développement sur le long terme sont concomitantes de la révision du SAR en vigueur depuis 1995, dont le cahier des charges exige d'ailleurs qu'elle traduise le projet économique de long terme de La Réunion. C'est le cas du PR2D, puis plus récemment du SRI ...

Extraits du SAR

L'économie réunionnaise se situe toujours dans une phase de transition de la canne sucrière vers les services qui représentent désormais 85% des emplois et 85% valeur ajoutée.

La croissance économique tirée notamment par la consommation fait de la Réunion un importateur très important ; en valeur les importations augmentent inexorablement du fait des coûts de transport et d'énergie. L'exportation (agro-, canne à sucre/pêche) ne représente que 6% des échanges. Globalement les flux avec la métropole pèsent 60% dans la totalité des échanges avec l'extérieur.

Compétitivité et attractivité du territoire de l'île : Un développement économique en profondeur pour le territoire réunionnais

« Reconstituer des pôles économiques »

Le défaut de structuration qui caractérise l'ensemble du territoire urbanisé de La Réunion affecte notamment les structures d'accueil d'activités économiques : l'émiettement de l'offre fait obstacle à la prospection fiable de projets d'envergure.

Le POE 2006-2013 prévoit l'élaboration d'un Schéma Portuaire de Long Terme pour la période post 2015. Cette procédure, de même qu'elle doit permettre de resituer la logique de développement de Port Réunion au service du positionnement économique de l'île dans le contexte régional, est l'occasion de **reconstruire une armature de zones d'activité échelonnées en profondeur** ;

Cette organisation spatiale, pour être efficace, doit hiérarchiser la proximité d'implantation des activités par rapport à l'infrastructure portuaire selon leur niveau de dépendance technique et économique de la rupture de charge.

Les zones à vocation économique dans les PLU et les projets ou idées de zonages à vocation économique en hectare, par commune

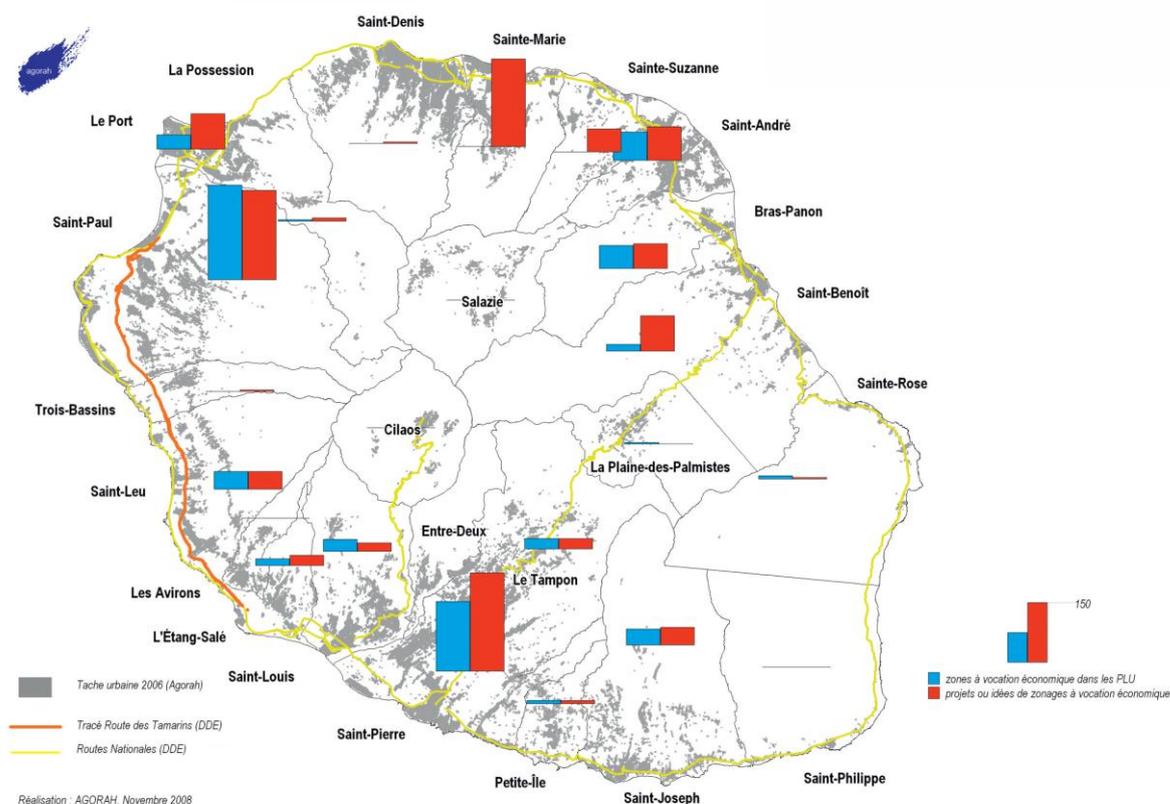


Fig. 30

Partant de là, les objectifs et orientations concernant la problématique des ports et aéroports sont ainsi déclinés :

- Encadrer et hiérarchiser l'aménagement du foncier à vocation économique sur l'ensemble du territoire,
- Promouvoir un aménagement favorisant le développement des énergies renouvelables afin qu'une filière puisse se structurer,
- Renforcer et conforter Port Réunion,
- Constituer des Pôles d'activité d'Intérêt Régional (PIR), intégrant de la production et proposant des surfaces importantes ; ces pôles devant bénéficier de l'éclatement de l'activité portuaire grâce à la mise en œuvre de plates formes logistiques.

5.3 Le tourisme

Le tourisme est un des secteurs d'activité économique reconnu comme prioritaire dans le cadre de la Loi Programme Outre Mer et par la Région Réunion depuis mars 2010.

Il représente en 2010, 9.000 emplois directs et un chiffre d'affaires estimé à 845 millions d'euros, dont 300 millions générés par les 420.000 touristes extérieurs. **Bien que l'activité touristique soit de très loin la première source d'exportation de l'île, elle ne représente que 2.6% PIB, soit la moitié du ratio antillais et cinq fois moins qu'à Maurice.** Les résultats des flux touristiques de l'année 2010 sont encourageants. Après un rebond en 2009 (+5%), les flux touristiques se stabilisent mais la fréquentation de la clientèle d'agrément augmente de 13,4 %. Cette augmentation se poursuit au premier trimestre 2011. La clientèle européenne augmente de 11,7%. A contrario, la fréquentation de la clientèle affinitaire baisse de façon surprenante de 11,2 % après une croissance régulière et soutenue depuis 10 ans, de 12 % par an. La reprise de la clientèle d'agrément risque néanmoins d'être rapidement handicapée par l'insuffisance de l'offre réceptive qui a régressé en corollaire au déclin du marché d'agrément.

Or, ce marché est significatif de l'attractivité d'une destination, le plus créateur d'emplois et de valeur ajoutée. » *Source : IRT document stratégique 2011*

Si la Région a fait de la filière touristique -identifiée comme domaine d'activité stratégique- son « fer de lance » en matière de développement économique, de leur côté les communes en particulier par la voie de leurs groupements et de leurs structures dédiées, se sont attelées à améliorer l'offre et l'information. Toutefois l'ensemble des partenaires s'accorde à dire que la marge de progrès reste considérable pour atteindre les objectifs fixés.

L'île compte (au 01/06/2010) 53 établissements hôteliers classés pour un total d'environ 2200 chambres (760 000 nuitées en hôtel en 2010⁷) et 2 résidences comptabilisant une centaine d'appartements au total⁸.

D'après SAR - Volume 2 p 98

Les espaces touristiques

Secteurs spécifiques

- ★ Secteurs d'aménagement à vocation touristique
- ▨ Zones de vigilance touristique

Destination générale des sols

- Espaces naturels protégés
- Espaces naturels maritimes protégés
- Espaces agricoles
- Espaces urbains et territoires ruraux habités

Réseau existant

- Réseau routier primaire
- Réseau routier secondaire

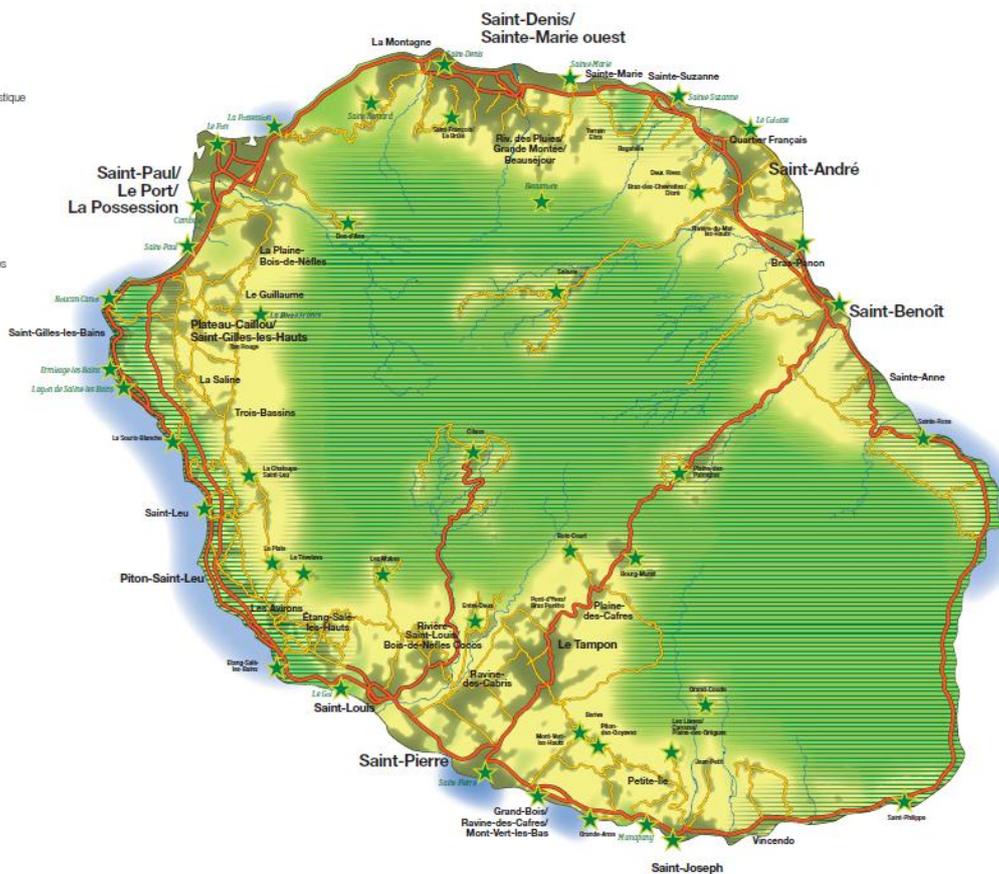


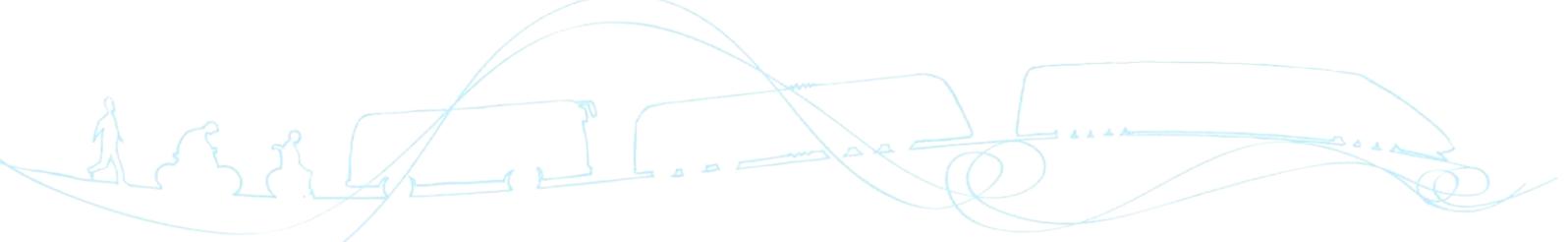
Fig. 31

Objectif : accueil 1 million de touristes en 2030 suppose le développement d'une véritable offre hôtelière et concomitamment l'amélioration de la qualité des déplacements ...

Un espace touristique à l'échelle de l'ensemble de l'île ... Tourisme de découverte, de parcours, produit composé : le développement touristique réunionnais ne peut se limiter à la fixation sur quelques *resorts*. Il doit s'intégrer à un espace dense, tant du point de vue urbain que du patrimoine naturel. La « vigilance touristique » (notamment du point de vue de la préservation de la qualité paysagère) concerne donc l'ensemble des activités d'aménagement.

⁷ Source : INSEE 2011

⁸ Source : IRT, guide des hébergements



L'approche stratégique de l'IRT en 2011, vient actualiser, moduler et préciser les objectifs du SAR...

« Pas à pas » : un objectif régional à moyen terme : 600.000 voyageurs en 2015

« L'ambition de 600.000 voyageurs en 2015, c'est un chiffre d'affaires supplémentaire de 250 millions d'euros pour l'île et 2.000 emplois nouveaux pour les Réunionnais.

La Région, des groupements de professionnels, les services de l'État, les collectivités locales, l'IRT, la Fédération Réunionnaise du Tourisme, les chambres consulaires conjuguent leurs initiatives et leurs efforts pour vitaliser le tourisme d'agrément et favoriser l'émergence de nouvelles structures d'hébergements, l'innovation des produits, la structuration des filières prioritaires et la dynamique d'aménagement et d'équipements des territoires.

D'une façon simple et linéaire, l'atteinte de 600.000 touristes en 2015 implique d'augmenter leur nombre de 40.000 unités par an pendant 5 ans, soit 9.5 % par an.

La stratégie touristique se décline autour de deux axes de développement :

- Prioritairement, compenser le recul de la dernière décennie du tourisme d'agrément (passer de 143.000 nuitées aujourd'hui à 236.000 en 2015), tant en matière d'hébergements que de séjours et circuits.

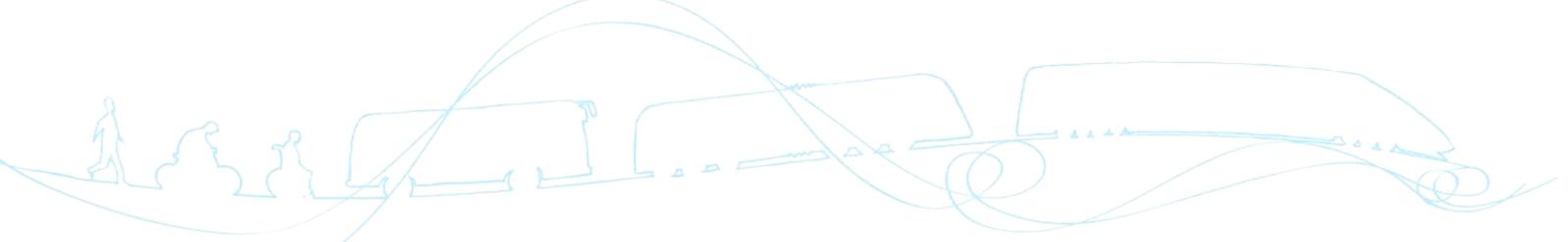
- Développer le tourisme affinitaire.

Ce segment naturellement porté par la démographie de l'île, présente l'avantage d'être peu consommateur d'hébergements hôteliers.

- *Cibler des marchés adaptés aux ressources de la destination*

Tous les marchés du monde constituent pour la Réunion des cibles potentiellement intéressantes. Pour répondre à l'objectif de 600.000 voyageurs, il a été défini une approche graduée par étapes, en privilégiant les marchés les plus accessibles pour aller vers les marchés les plus difficiles :

- Sur les marchés naturels et prioritaires de la Réunion que sont le marché France, avec un potentiel de 250.000 nouveaux clients et les marchés européens limitrophes (Allemagne, Belgique et Suisse), les efforts seront maintenus voir renforcés pour ne pas perdre le bénéfice des investissements commerciaux et des résultats obtenus jusqu'ici ;
- Sur ses marchés secondaires, la Réunion construit sa stratégie et développe de nouveaux partenariats avec les réseaux commerciaux, en particulier sur les marchés anglais et australiens.
- L'île Maurice reste toujours le marché secondaire le plus attractif, même si on constate une baisse de flux depuis 2008. Il constitue le premier marché touristique étranger en volume et en recettes.
- Son potentiel reste important compte tenu de la population totale et de l'élévation du niveau de vie de l'île sœur. Les deux produits Réunion et Maurice sont en coo-pétition (compétiteur et partenaire), comme en témoignent les 45.000 combinés vendus chaque année qui pourraient se développer de manière avantageuse pour les deux parties. La recherche de la complémentarité touristique avec l'île Maurice devient un axe stratégique de la politique touristique réunionnaise. Une première coopération, portant à la fois sur des actions de notoriété et de visibilité de la destination sur les marchés européen et sur la valorisation des produits inter-îles, vient d'être amorcée entre Maurice, les Seychelles, Mayotte, Madagascar et la Réunion avec un label commun les « Iles Vanille ».
- L'Afrique du Sud, l'Inde et la Chine, les marchés tertiaires de la destination, sont principalement abordés dans une stratégie de niches et d'opportunités, en coopération avec l'île Maurice qui en a la pratique et qui en constitue le hub d'accès privilégié dans l'Océan Indien. La Réunion, reconnue par la Chine, comme Destination Touristique Autorisée, va faciliter l'accessibilité de groupes de voyageurs chinois.
- Le marché intérieur réunionnais représente 57% de l'activité touristique de l'île (500 millions d'euros environ). Cette vitalité domestique est un atout régulateur considérable du tourisme réunionnais. Avec le marché affinitaire qui dépasse de loin aujourd'hui le marché d'agrément (143.000 unités contre 223.000 en 2009), ces deux marchés représentent près de 90% du produit touristique total. Ils ont l'avantage d'être semi-captifs et partiellement récurrents. Cette récurrence nécessite donc des efforts importants de fidélisation (équipement et embellissement des sites, professionnalisation des opérateurs, ...).



Cette stratégie, déclinée par marché, s'accompagne d'un repositionnement de l'image de La Réunion, une segmentation des voyageurs par marché, le développement d'une marque Réunion et l'accompagnement renforcé des réseaux commerciaux.

- *Développer l'accessibilité de l'offre au regard des marchés cibles*

La croissance nouvelle du tourisme implique non seulement un développement des moyens d'accès aériens (Airbus A 380 notamment) mais aussi des capacités réceptives. L'année 2010 voit une croissance de 12,7% du nombre de passagers à l'aéroport International Roland Garros par rapport à l'année précédente. Cette croissance se confirme sur le premier semestre 2011. Les accords de pré et post acheminements, l'amélioration des droits de trafic et l'assouplissement des formalités de visas sont autant de leviers pour favoriser l'accessibilité de la destination sur lesquels La Région et l'IRT s'investissent aux côtés des compagnies aériennes. La multiplication des dessertes de Corsair Fly, Air Austral et Air France par le hub d'Orly vers les métropoles régionales françaises est une des clés du développement touristique, en permettant l'accessibilité aérienne directe des touristes vers la Réunion. Cependant, la recherche des meilleurs accès et tarifs aériens depuis la métropole, de meilleurs services à la clientèle dans les aéroports doit être poursuivie. La desserte de la Réunion par trois compagnies seulement n'est pas une fatalité du marché. » Source : IRT document stratégique 2011

Au-delà de la seule problématique d'entrée sur le territoire insulaire par mode aérien et à titre marginal, en escale-croisières, quelles sont les modalités de déplacements des touristes à la Réunion ?

L'IRT dispose d'une photographie de ce que les touristes font, tels que les sites visités et motifs de visite. Cette base permet par exemple de déterminer que le mode de déplacement privilégié reste la voiture (20% seulement utilisent le bus). En revanche, l'IRT ne dispose pas d'informations concernant la demande : quels sont les souhaits des touristes ? Quels modes alternatifs seraient susceptibles de les intéresser ?

Enfin, il est à noter qu'une démarche d'amélioration de la signalétique touristique est en cours au niveau de la Région et des Intercommunalités.

5.4 L'agriculture

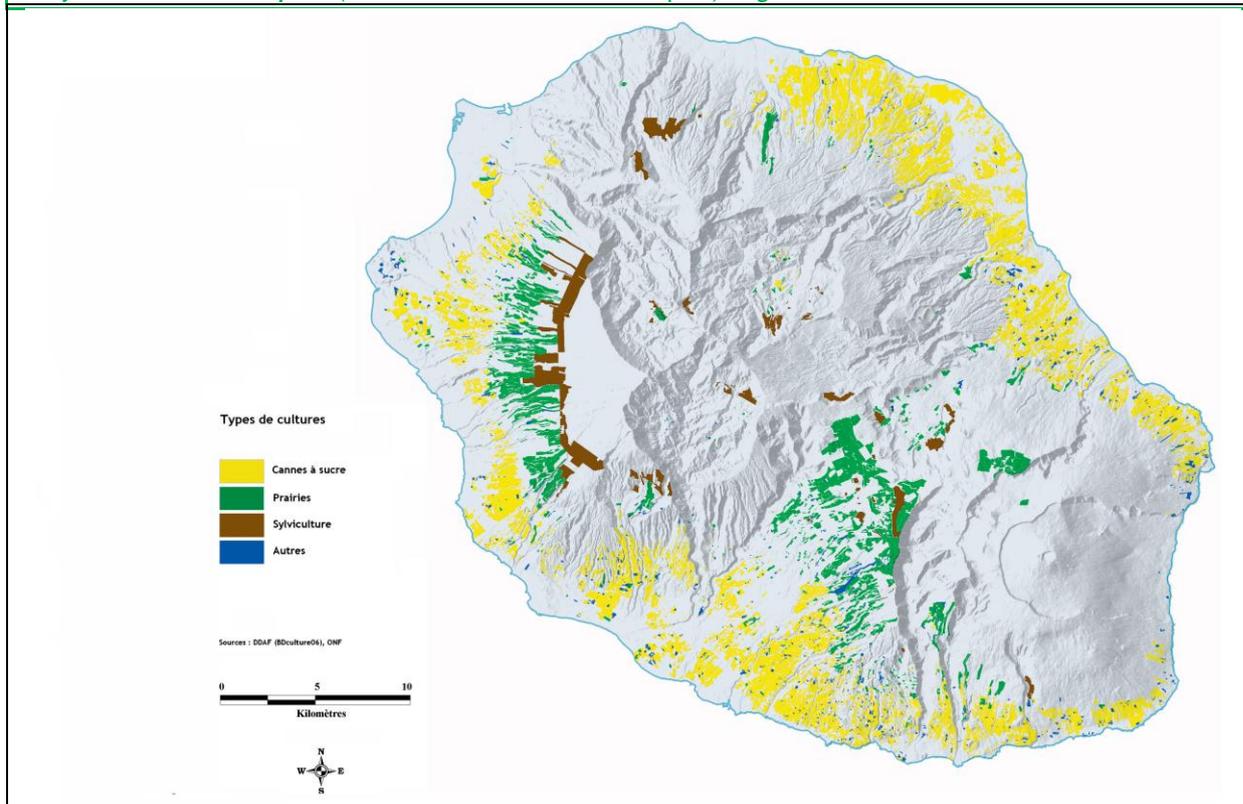
Le secteur agriculture en chiffres⁹ : 50.000 ha de surface agricole utile dont 25 000 ha environ (correspondant au seuil critique) pour la canne à sucre. Le besoin total exprimé par le monde agricole correspondrait plutôt à 68.000 ha. En termes d'enjeux rappelons également la contribution de la culture canne au processus d'autonomie énergétique grâce aux centrales thermiques à bagasses.

Les exploitations génèrent 19.500 emplois directs ; avec les 20.000 emplois induits le secteur représente toujours un peu plus de 10% de la population active.

D'après SAR - Vol 1 - II.3.2. p 46

L'agriculture, et en particulier la canne, représente une économie et des emplois non négligeables, participe de l'identité paysagère et de la culture réunionnaise et joue un rôle limitatif dans l'extension de l'urbanisation. À partir de ce constat, le SAR, dont la vocation est de répondre à l'ensemble des besoins, s'attachera à assurer l'équilibre nécessaire des différentes utilisations de la ressource rare que constitue le foncier.

⁹ Objectifs des Cahiers de l'agriculture



Pour ce faire le SAR préconise de mieux intégrer l'espace agricole au projet global de développement.

L'ensemble des orientations stratégiques appelle à la vigilance sur le caractère essentiel du maintien de l'espace agricole, qui se double de sa vulnérabilité face à l'urbanisation non maîtrisée. Au-delà de la nécessaire compétitivité des systèmes d'exploitation, la condition du devenir de cet espace est liée à sa prise en compte dans des projets globaux de territoire, en raison notamment de la multifonctionnalité de l'activité agricole moderne.

Actualisation et compléments utiles par rapport au SAR :

- Le recensement agricole 2010-2011 diligenté par la DAF livrera ses résultats et enseignements à compter de la fin 2011. Des données intéressantes seront actualisées, par exemple celles relatives au parc de véhicules agricoles ... [Les éléments en question nous seront communiqués le moment venu].
- Le secteur agricole est usager des infrastructures de transports à plusieurs titres : domicile-exploitation pour les agriculteurs, livraison des récoltes aux clients... Plus de 3.000.000 T de produits agricoles sont transportés annuellement sur le territoire insulaire : canne, sucre, animaux, fruits et légumes, effluents d'élevage (850.000 T), ...
- Le cas de la canne à sucre : la « coupe de la canne » est une activité saisonnière avec un fort impact qu'il convient de prendre en compte. Pendant les cinq mois dédiés à la coupe (l'Est démarre 15 jours avant l'Ouest ; pour des raisons de climat, la canne est à maturité plus tôt) les flux de déplacements sont importants : une centaine de cachalots effectuent des rotations entre les points de réceptions (les « balances ») et les deux sites industriels de TEREOS (usines de Bois Rouge à l'Est et du Gol dans le Sud). (Cf. 8.2.3.ci-après)

5.5 Caractéristiques de l'urbanisation

D'après SAR - Vol1-II. 3 Un territoire en cours de structuration - p37

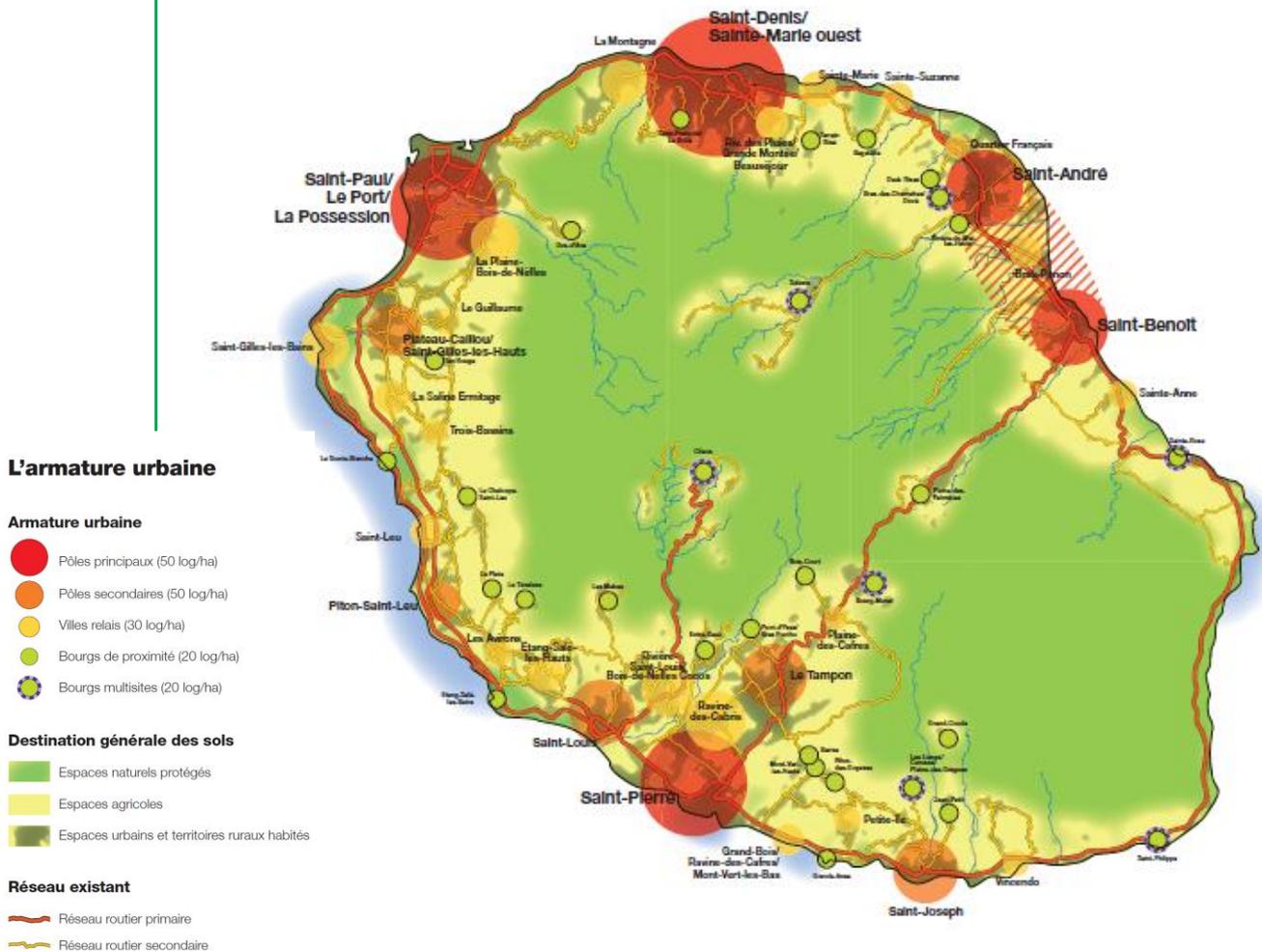
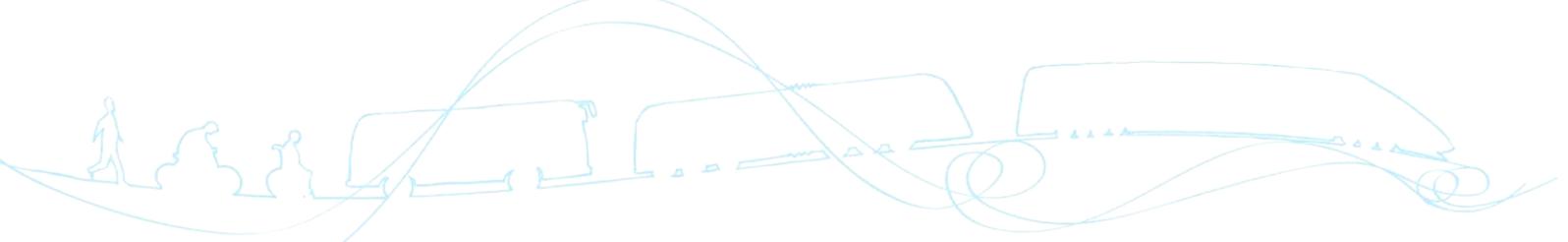


Fig. 33 : Le SAR : Armature urbaine future de l'île

Le SAR préconise la mise en œuvre d'une nouvelle armature urbaine. Il repose sur le renforcement et la densification des pôles urbains actuels. Au cœur des bassins de vie, ces pôles concentreront les principales fonctions urbaines, tout en limitant l'étalement urbain. En appui, seront développés des pôles secondaires. Offrant des services à l'échelle locale, ils permettront de limiter les déplacements. A la marge des zones rurales, des villes pôles relais contribueront à l'organisation et à la structuration du territoire rural et périurbain. Associées aux bourgs de proximité, elles permettront de limiter l'extension urbaine.



Cette organisation s'appuiera sur la mise en œuvre de grands projets urbains et d'infrastructures, tels que :

- le doublement de la route du littoral à l'horizon 2018 : deux fois deux voies routières plus deux voies réservées au TCSP
- le développement de Port Réunion et du Pôle d'Intérêt économique régional de l'ouest
- la création du pôle d'intérêt régional nord autour de la zone aéroportuaire et de la technopole
- la création d'un pôle d'intérêt régional au sud autour de l'aéroport de Pierrefonds
- la constitution d'un pôle économique d'intérêt régional à l'est (extension du site de Beauvallon)

La prise en compte des évolutions de l'urbanisation dans l'élaboration du SRIT peut se faire selon deux approches :

- en se basant sur l'état des lieux du SAR et en conservant ses hypothèses de projections
- en se basant sur l'état des lieux du SAR et modulant les hypothèses de projections

Il conviendra d'établir la méthodologie souhaitée lors de l'élaboration des scénarios de prospective.

5.6 Aménagement du territoire et économie : principaux constats

➤ Enjeux globaux :

D'après SAR - Vol 1 II.3.3 p 55

L'état des lieux du SAR fait ressortir :

• Des évolutions notables qui révèlent une accélération extrême de l'évolution socioéconomique dans un espace-temps réduit à moins d'une trentaine d'années :

> Amélioration de la couverture en équipements et services collectifs.

> Réalisation de grands travaux d'équipements d'infrastructures.

• Des problèmes récurrents :

> Une relation difficile entre l'espace urbain et les espaces naturels et agricoles.

> L'hétérogénéité des territoires.

• Des phénomènes aggravants :

> La pression démographique.

> Le changement de la donne énergétique.

> L'accroissement des déplacements routiers.

> L'étalement de la tache urbaine et le mitage qui l'accompagne.

Sans vouloir être alarmiste, il est patent que l'île est à un tournant de son histoire : la poursuite des modes de faire actuels ne semble pas être supportée sans risques graves à la fois sur la consommation des ressources et le développement économique qui sous-tend la cohésion sociale.

Une mutation profonde est à engager, tant dans la conception de la planification et le mode d'aménagement que sur le modèle de développement que menacent les dynamiques individualistes et consuméristes.

Des facteurs positifs se dégagent fort heureusement à travers :

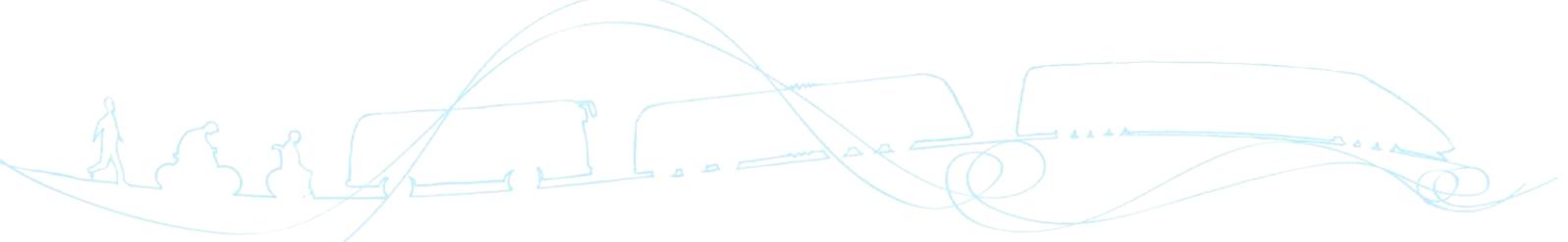
> La prise de conscience progressive des impératifs du développement durable aux niveaux politiques et professionnels.

> L'identification de « l'exception réunionnaise » dans son aire régionale.

> La prégnance de la dimension culturelle dans la recherche d'un nouveau mode de développement.

> Et plus spécifiquement la prise de conscience de la nécessité de trouver d'autres modes d'aménager le territoire en relation avec la spécificité culturelle qui est la sienne.

Autant de défis et d'enjeux que le SAR -et le SRIT de facto- devra contribuer à relever, et qui devra s'inscrire dans un vrai projet de société.

- 
- **Conséquences en termes de transport-déplacements internes : Cf. à suivre 8.1.**

D'après SAR - Vol 1 - II.3.1 p 40 Une polarité qui génère une forte mobilité

L'un des premiers enjeux d'aménagement reste donc de garantir le droit à la mobilité à l'ensemble de la population.

La mobilité est la garantie du développement social, économique, urbain et culturel de La Réunion. Dans cet esprit, le SAR prend en compte les enjeux identifiés au Schéma Régional des Déplacements :

- L'équité sociale avec l'affirmation d'un droit au transport.
 - La mobilité durable, avec la promotion des transports collectifs et alternatifs.
 - Le développement économique et social des territoires, avec le maillage des dessertes de transport.
- Or, l'organisation de l'armature territoriale, conjuguée à la mobilité forte, se traduit par un taux de fréquentation élevé du réseau routier. Le système d'échange de La Réunion repose en effet quasiment exclusivement sur le transport routier qui, malgré une bonne qualité globale, demeure insuffisant en maillage comme en gabarit compte tenu des niveaux de trafic, sachant cependant que la réalisation de la route des Tamarins, le réseau régional de transport guidé et les TCSP modifieront considérablement la donne.

5.6.1 Aménagement du territoire

Rationalisation du développement urbain, renforcement de l'attractivité des pôles urbains principaux et secondaires ; densification et structuration de ces pôles.

- Une armature urbaine hiérarchisée en devenir : rationalisation du développement urbain, renforcement de l'attractivité des pôles urbains principaux et secondaires ; densification et structuration de ces pôles

5.6.2 Développement Economique :

- Une économie en transition, une dynamique de croissance forte
- De fortes inégalités de richesse entre territoires
- Une répartition déséquilibrée des activités économiques sur le territoire.
- De nombreux atouts naturels : une grande richesse écologique, un fort potentiel pour les énergies renouvelables (éolien, solaire...)
- Un potentiel important pour le tourisme

6. L'OFFRE D'INFRASTRUCTURES ET DE TRANSPORTS

Le caractère insulaire de l'île de la Réunion lui impose de maîtriser les transports internes à l'île et les transports avec l'extérieur de l'île.

Les transports avec l'extérieur de l'île se font soit par avion, avec les deux aéroports dont dispose la Réunion, soit par bateau, avec notamment les infrastructures portuaires de la commune du Port, au nord-ouest de la région.

Les transports internes à l'île se sont historiquement adaptés aux différentes armatures urbaines et à la localisation des principales centralités. Le relief de l'île de la Réunion étant très accidenté et parsemé de nombreuses ravines, l'offre de transport est donc contrainte à certains corridors, essentiellement dans les bas avec des radiales permettant d'accéder aux mi-pentes et aux hauts de l'île.

6.1 Infrastructures viaires

6.1.1 Circulation générale

6.1.1.1 Plusieurs gestionnaires

La Région Réunion gère depuis peu un réseau d'environ 395km (44 km à déclasser) constituant l'armature du réseau viaire réunionnais formant de manière très synthétique le tour complet de l'île, une liaison diamétrale entre les deux massifs volcanique et l'accès au cirque de Cilaos.

Le département gère 722 km de voies dont 360 (50%) en zone de montagne. Ces voies constituent un réseau peu maillé, principalement en rabattement sur le réseau national (peu d'ouvrages à mi-altitude reliant les RD entre elles par exemple). Le reste des voiries publiques sont de statut communal et parfois intercommunal (voiries déclarées d'intérêt communautaire).

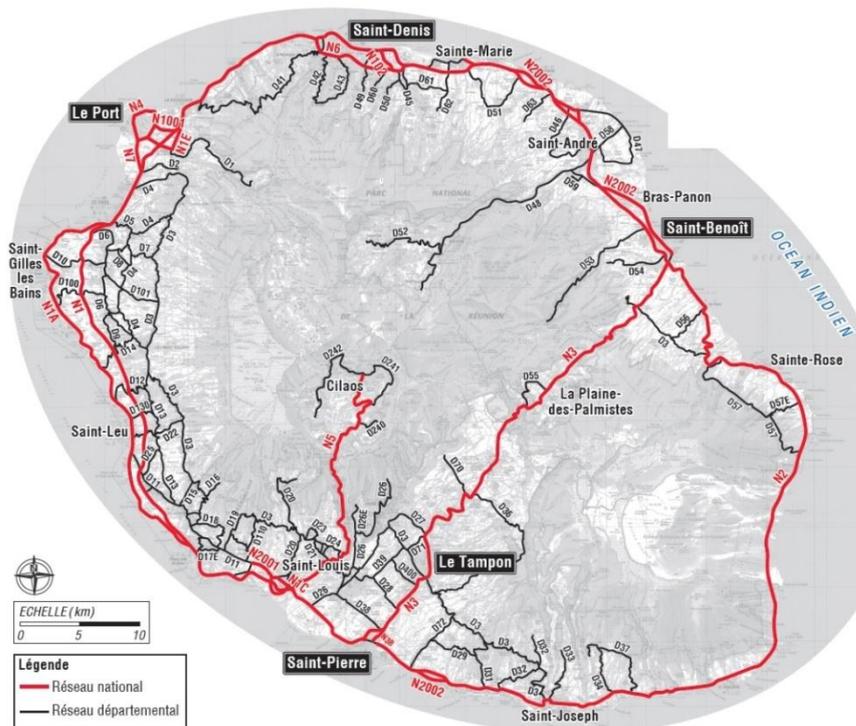


Fig. 34 : Domanialité du réseau routier

6.1.1.2 Description du réseau

Les caractéristiques et points durs du réseau viarie de l'île sont analysés aux figures suivantes. Elles présentent la hiérarchie fonctionnelle du réseau à l'échelle de l'île (avec une confrontation des fonctions et de la typologie des voies), le relevé et l'analyse des principaux points d'échanges et du calibrage des axes ainsi que les secteurs de conflits entre le réseau viarie et le tissu urbain.

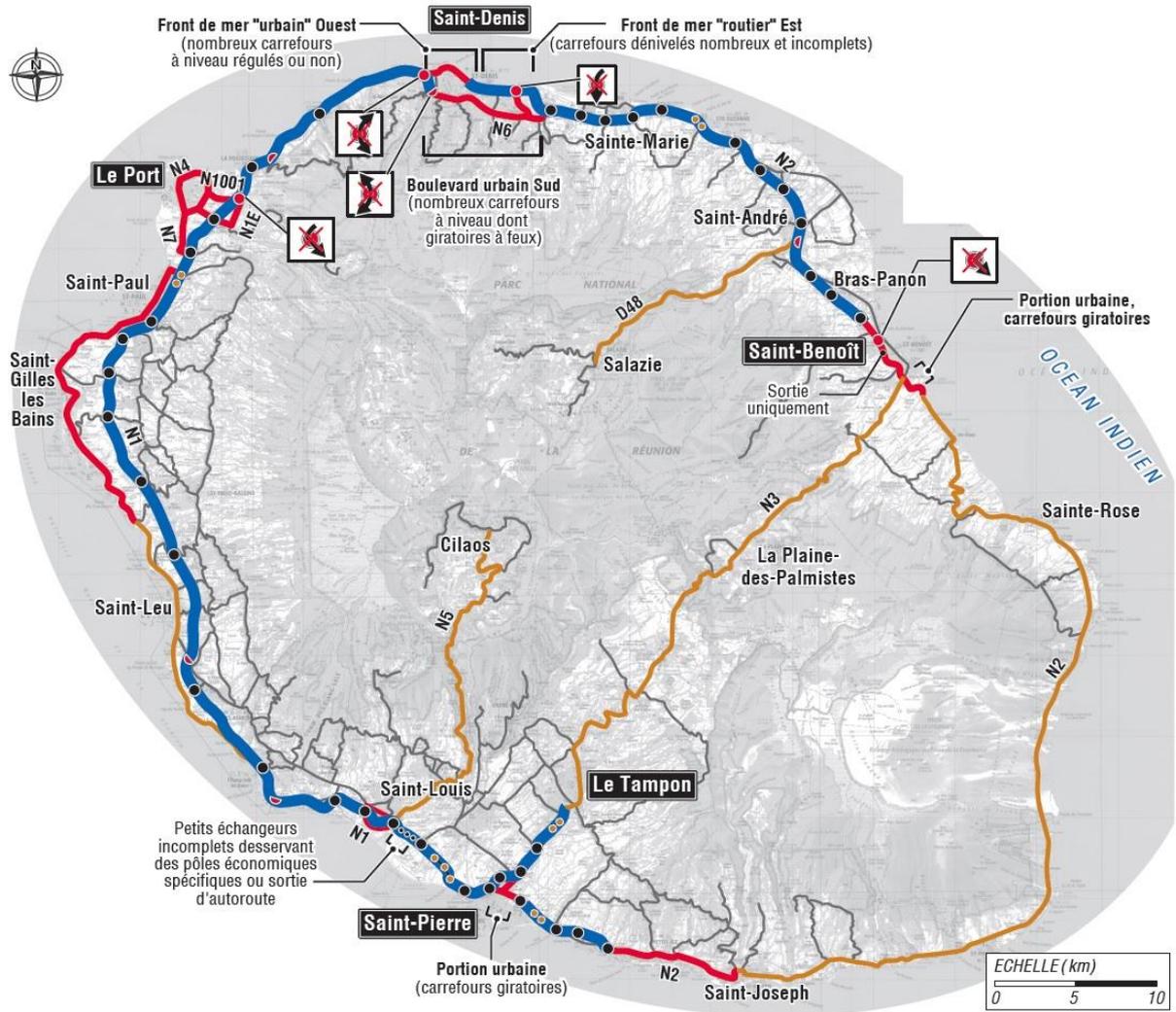


Fig. 35 : Hiérarchie fonctionnelle et analyse des points d'échanges

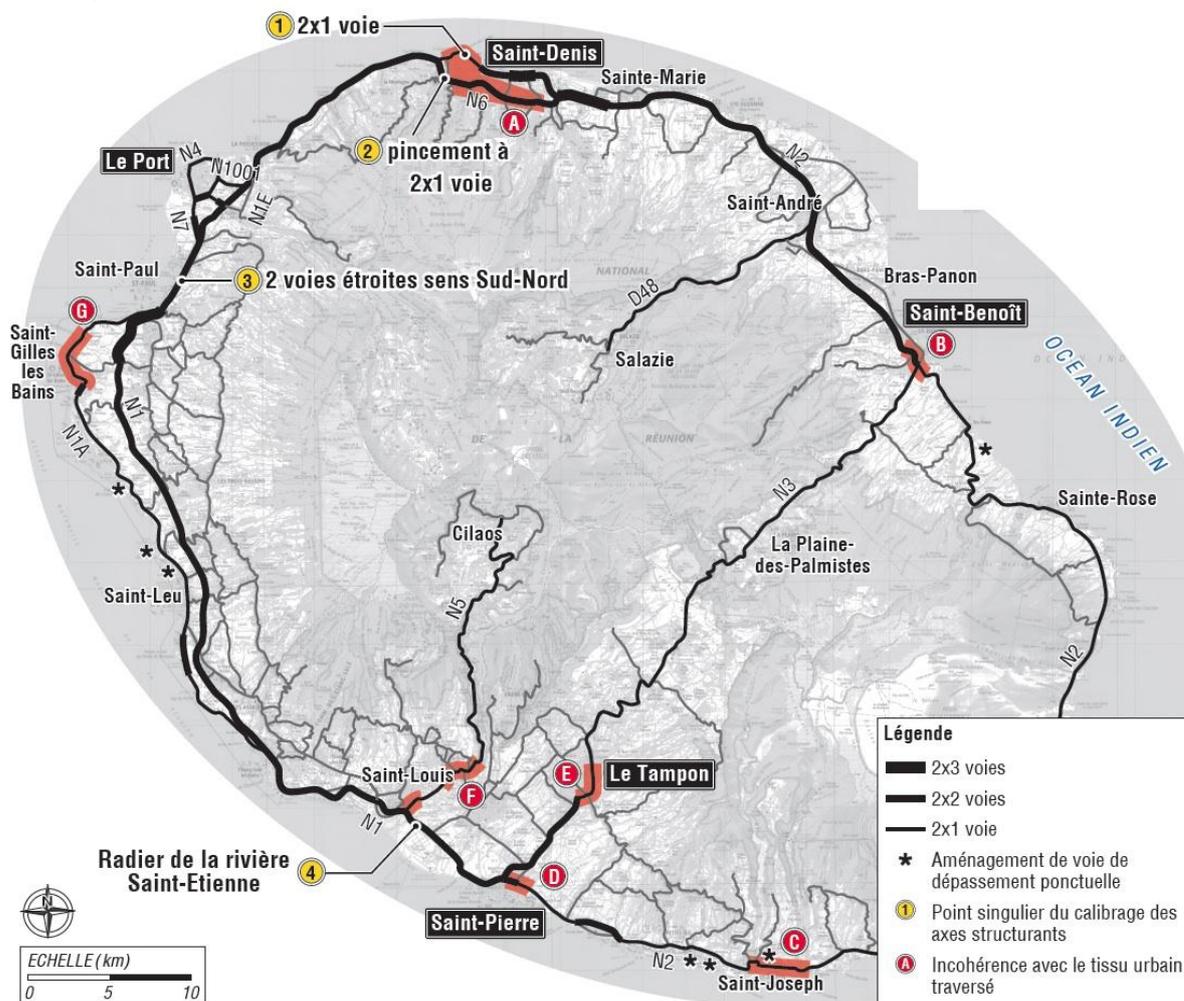


Fig. 36 : Calibrage des voiries structurantes et cohérence avec le tissu urbain

Détail des points repérés sur la figure ci-dessus :

Points singuliers du calibrage des axes structurants :

1- RN1 : passage à 2x1 voie au niveau du Barachois.

2- RN6 : passage de 2x2 à 2x1 voie entre l'échangeur avec la RD41 et la route du littoral dans le sens Est-Ouest, ponctuellement au droit de l'échangeur avec la D41 dans le sens Ouest-Est.

3- RN1 : franchissement de la rivière des Galets étroit dans le sens Sud-Nord.

4- RN1 : circulation du sens Nord-Sud sur un radier provisoire sur la rivière Saint-Etienne (pont détruit en 2007 par un cyclone tropical).

Incohérence du traitement des axes en zone urbaine

A-

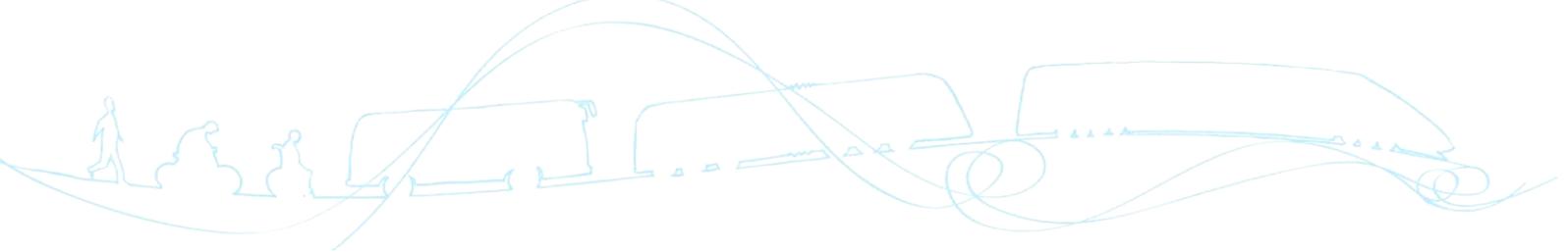
Axes Est-Ouest encadrant les "centres" de St-Denis (Barachois et Chaudron) rentrent en conflit avec les tissus traversés.

- axe front de mer (N1) passant à 2x1 voie au droit du centre historique en contradiction avec sa fonction affiché d'axe de transit (et des enjeux de valorisation de front de mer et d'accessibilité au centre)

- boulevard Sud (N6) à 2x2 voies saturé au traitement urbain (carrefours à niveau), devant assurer en plus des fonctions de desserte du centre urbain, la connexion avec les pentes et le surplus de transit non absorbable par la N1.

B- traversée de St Benoît. La N2 passe d'un 2x2 voies au traitement autoroutier à un 2x1 voie plus urbain en arrivant au Nord de St-Benoît, provoquant la saturation de cet axe qui assure ici des fonctions de transit et de desserte.

C- Traversée de Saint-Joseph. Circulation difficile sur cet axe à 2x1 voies aux sens ponctuellement dissociés en traversée d'une zone urbaine dense.

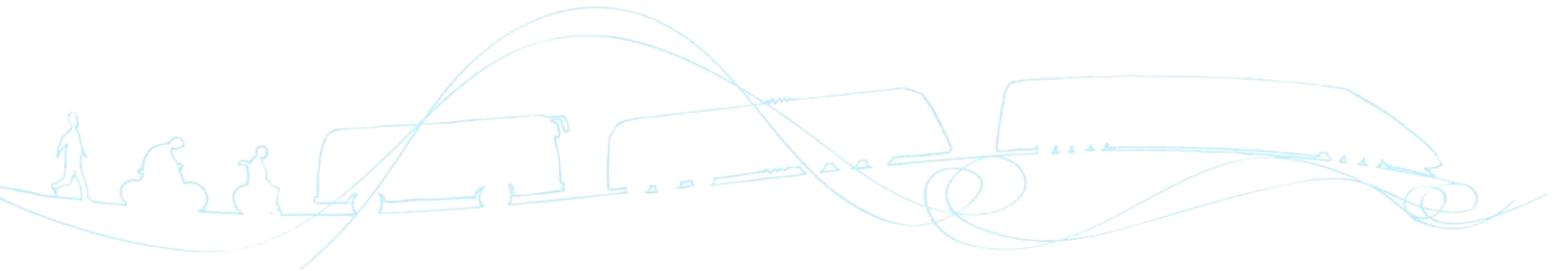


D- Boulevard Bank à St Pierre. Incohérence du maillage entre la vocation de liaison structurante à l'échelle régionale de ce point de connexion des N1, N2 et N3 et la vocation urbaine du boulevard Bank, support d'accessibilité du Nord de St-Pierre dont les aménagements et l'environnement sont incompatibles avec les usagers actuels.

E&F- Traversée des centres de Saint-Louis et du Tampon et dans une moindre mesure de la Plaine des Palmistes par les RN3 et RN5.

G- Traitement très routier de la N1A en zone urbaine et touristique sur le secteur de Saint-Gilles (échangeurs dénivelés en ville, ...) dont la pertinence doit être discutée avec la mise en service de la route des Tamarins (N1).

H- Hétérogénéité de traitement du réseau urbain structurant à proximité du Port.



Le réseau de desserte non cartographié ici présente les caractéristiques suivantes :

- maillage réduit voire inexistant. De manière synthétique, le réseau de desserte dispose d'un maillage très limité (très schématiquement, antennes desservant les hauts "piquées" directement sur le réseau structurant en front de mer), alors que l'Ouest de l'île présente un maillage constitué d'une quasi continuité de voirie en parallèle au front de mer sur les Hauts (RD3), de St-Paul à Saint Joseph (excepté une partie des Avirons et d'Etang Salé).
- voiries de faible calibrage (2x1) très sinueuses (50% des voies départementales situées en zone de montagne), nécessitant de fréquentes interventions de restauration et de protection des infrastructures (reconstruction de la structure de chaussée et de couche de roulement après un éboulement, opération de purge des falaises, clouage, pose de grillage, reprise des devers ...)
- une vulnérabilité importante *via à vis* des risques naturels. Le réseau départemental en grande partie situé en zone de montagne est exposé à un important risque d'éboulement (RD48 en accès à Salazie par exemple). Le réseau départemental est aussi tributaire de nombreux franchissements de ravines par des radiers (182 radiers submersibles) qui rendent impossibles tout déplacements transversaux sur le réseau départemental en cas de fortes pluies obligeant de ce fait un rabattement sur le réseau National moins sujet à ce phénomène. Le département a mis en place un plan de suppression des radiers qui a comme objectif de hiérarchiser les priorités d'intervention à court terme (34 suppression de radiers identifiées comme prioritaires, 27 projets en phase AVP).

6.1.1.3 Volumes de trafic

- ❖ Analyse par grands axes, décomposition (VL/PL)

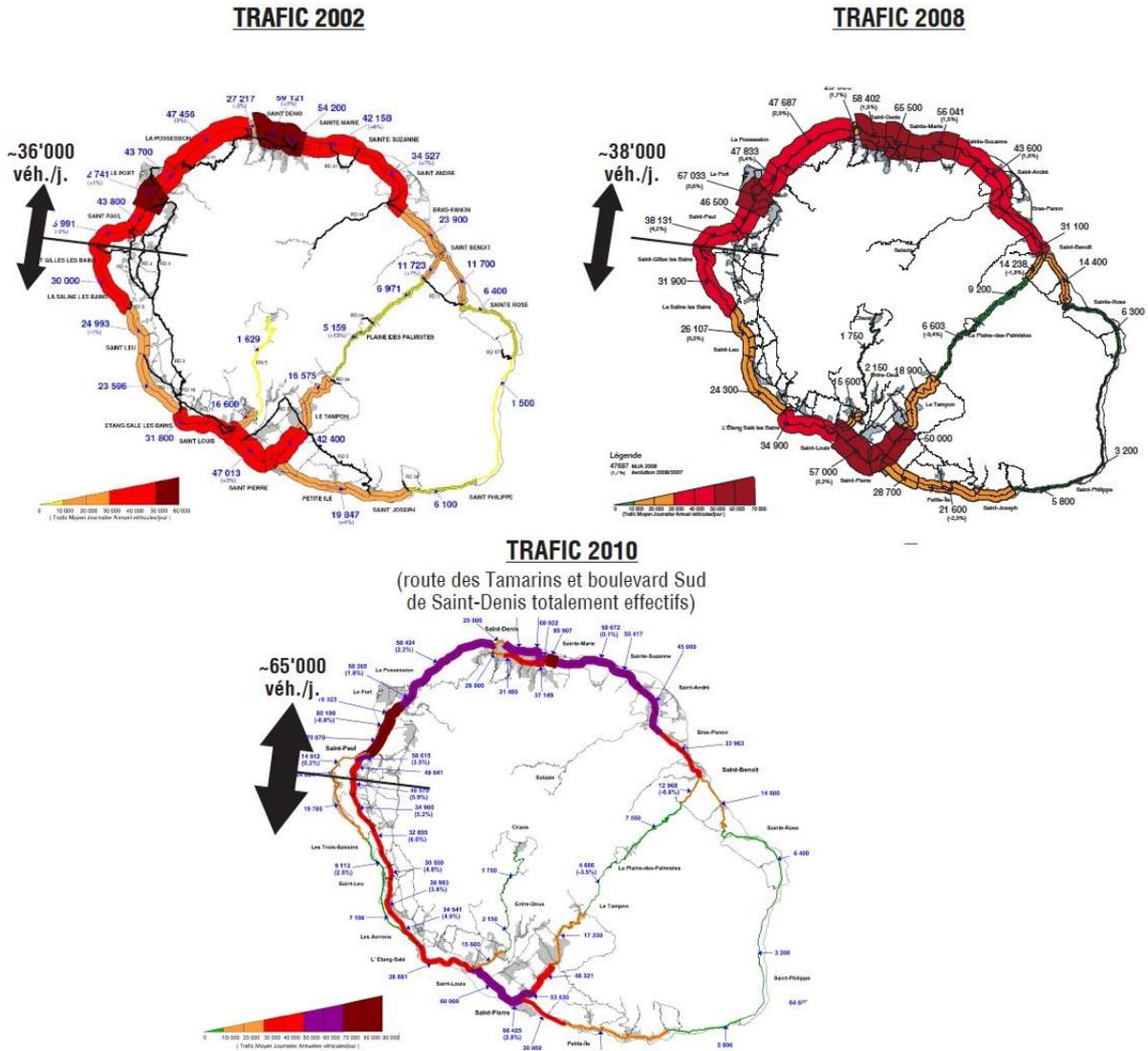
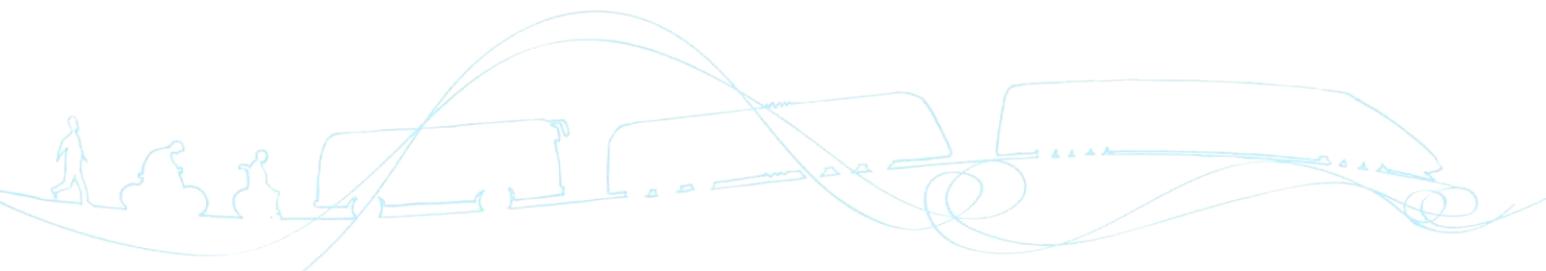


Fig. 37 : Trafic journalier actuel sur le réseau structurant et évolution

Concernant le trafic tout véhicules, la figure ci-dessus présente les données transmises pour le réseau national structurant (appellation de la région Réunion regroupant RN1, RN2, RN3 et RN5) pour l'année 2010 (post mise en service de la route des Tamarins et du boulevard Sud complet de St-Denis) ainsi que les cartes 2002 et 2008 permettant de visualiser les grandes évolutions de ces 10 dernières années.



A titre illustratif, le trafic poids-lourds représente en moyenne en 2009 :

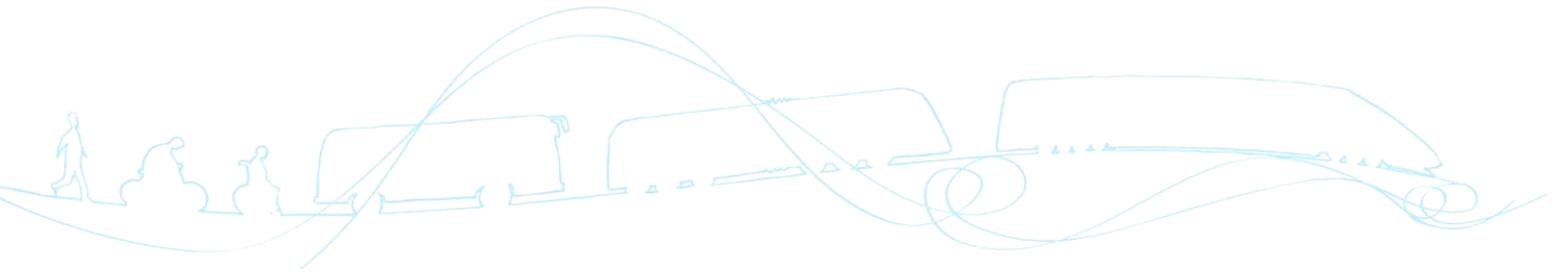
- 5% du trafic sur la RN1 à hauteur de La Possession, soit environ 3'000PL/j (+25% par rapport aux valeurs 2005)
- 5% du trafic sur la RN2 à hauteur de la Ravine des Chèvres, soit environ 2'600PL/j (+40% par rapport aux valeurs 2005)
- 4% du trafic sur la RN3 à hauteur de La Confiance, soit environ 500PL/j (+50% par rapport aux valeurs 2005)

En raison de niveaux de trafic élevés, certains axes ont fait l'objet d'une classification en route à grande circulation¹⁰ et sont donc soumis à la réglementation particulière correspondante. Le tableau ci-dessous en dresse la liste.

Route	Route de début de section	Commune de début de section	Route de fin de section	Commune de fin de section
VC de La Possession	Extrémité	La Possession	Extrémité	Saint-Denis
N 4 A	Extrémité	Le Port	Extrémité	Le Port
N 1001	Extrémité	Le Port	Extrémité	Le Port
N 7	Extrémité	Le Port	Extrémité	Le Port
N 7	Extrémité	Le Port	Extrémité	Saint-Paul
N 2	Extrémité	Saint-Benoît	Extrémité	Saint-Pierre
N 3	Extrémité	Saint-Benoît	Extrémité	Saint-Pierre
N 1	Extrémité	Saint-Denis	Extrémité	Saint-Pierre
N 2	Extrémité	Saint-Denis	Extrémité	Saint-Benoît
N 1006	Extrémité	Saint-Denis	Extrémité	Saint-Denis
D 41	Extrémité	Saint-Denis	Extrémité	La Possession
VC de Saint-Pierre	Boulevard Bank	Saint-Pierre	Boulevard Bank	Saint-Pierre

Tab. 6 : Routes à grande circulation à la Réunion

¹⁰ Décret no 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation



❖ Analyse de la saturation des axes

L'analyse théorique réalisée (mise en corrélation des charges de trafic avec les capacités théoriques de chaque voie) permet d'identifier les dysfonctionnements sur les secteurs suivants :

- **St Denis/Ste Marie : saturation du boulevard Sud et du front de mer** qui supportent respectivement de 30.000 à 35.000 véh./j. sur un axe "urbain" à 2x2 voies géré par carrefours et giratoires à feux et de 60'000 à 70'000 véh./j. sur un axe à 2x2 voies de type autoroutier débouchant en milieu urbain. L'entrée Est de Saint Denis est particulièrement chargée avec près de 90.000 véh./j sur un court tronçon à 2x3 voies permettant de relier St Denis à Ste Marie.
- **Le Port / Saint Paul : saturation de la N1 entre la rivière des Galets et l'entrée Nord de Saint Paul**, particulièrement entre l'échangeur avec la N7 (axe mixte) et l'échangeur avec la D4, où la N1 constitue l'unique voie circulaire permettant de relier l'Ouest au Nord de l'Ile (80.000 véh./j. sur 2x2 voies autoroutières).
- **Secteur St Louis / St Pierre / Le Tampon** : très fort trafic sur la N1 entre Saint Louis et la bifurcation N1/N2/N3 sur la Nord de Saint Pierre. (charges comprises en 60.000 et 65.000 véh./j. sur un axe à 2x2 voies autoroutières).

Ces trois secteurs souffrent de la superposition des fonctions de transit (fonction nécessairement assurée par cet axe littoral du fait de la topographie de l'Ile) et des fonctions d'accessibilité, comme précisé dans le cadre de l'analyse du réseau viaire.

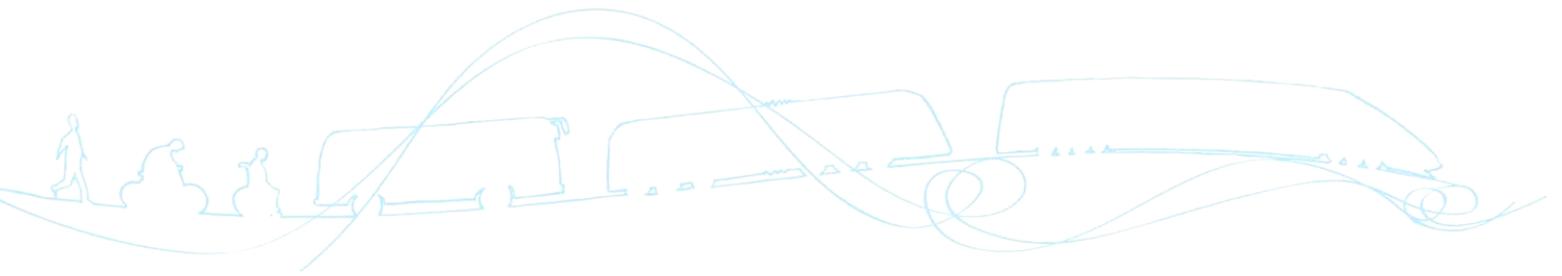
Dans une moindre mesure, on observe de très forts trafics entre les différents pôles notamment de part et d'autre du pôle Saint Denis / Sainte Marie.

La route des Tamarins apparaît peu fréquentée sur sa partie centrale au vu de sa capacité. Cette sous fréquentation semble en grande partie liée aux problèmes de capacité des voies qui alimentent la route des Tamarins depuis le front de mer et les Hauts (calibrage de ces axes mais aussi état général de la chaussée, nombreux lacets, ...) mais aussi à l'absence de dissuasion à l'usage de la RN1A

Le reste du maillage assuré par la N1A et le réseau départemental.

Enfin, au-delà de cette approche théorique, certains axes recevant un trafic moins important sont néanmoins saturés dans les faits en raison de leur calibrage inadapté ou de leur environnement urbain il s'agit notamment de :

- **la N2 au nord de l'intersection avec la N3 sur la commune de Saint Benoit** (30'000 véh./j, pour 2x1 voie avec giratoire) ;
- **la liaison Saint Pierre - Saint Joseph (N2)** : axe majoritairement à 2x1 voie (sauf nouveau contournement de Grand Bois) traversant fréquemment des zones urbanisées plus ou moins dense (20.000 à 30.000 véh./j.)
- **la traversée du Tampon (N3)** : de 15.000 à 20.000 véh./j. sur une 2x1 voie très sinueuse en zone urbaine dense



❖ Les projections

L'augmentation moyenne annuelle du trafic routier est de l'ordre de 3 à 4% sur la dernière décennie avec une apparente accélération de cette croissance depuis l'ouverture de la route des Tamarins fin 2009. Cette tendance "fil de l'eau" pose les bases d'un doublement de la circulation automobile et des nuisances qui l'accompagnent sur une période de 20 ans.

❖ Les projets

Les projets recensés auprès des différents acteurs et les orientations du SAR sont compilés sur les figures ci-après. *Fig. 37 et 38*

Descriptif sommaire

- 1) Nouvelle Route du Littoral (phase APS – mise en service d'ici 2020) : 2x2 voies + TOSP bidirectionnel (roulier et potentiellement ferré à terme) entre St-Denis et la Possession avec un échangeur intermédiaire à Grande Chaloupe.
 - 2) Restructuration de la Porte Ouest de Saint Denis
 - 3) Mise à 2x2 voie du pont de la Rivière Saint Denis (N1)
 - 4) Mise à 2x2 voies et d'entierement de la N1 sous le Barrachois (études en cours)
 - 5) Sécurisation de la D41 (CG974) en liaison avec le secteur de La Montagne
 - 6) Contournement Ouest de Saint André à 2x2 voies + rocade urbaine (long terme)
 - 7) Création d'un nouvel échangeur (volonté de la ville de Saint-André)
 - 8) Complément de l'échangeur actuel N2/D48
 - 9) Sécurisation de la D48 (CG974) en accès à Salazie
 - 10) Déviation haute de Saint Benoît à 2x2 voies automobiles (région)
 - 11) Requalification de la N3 en entrée de ville (région)
 - 12) Troisième pont en franchissement de rivière des Marsouins (ville de St Benoît)
 - 13) Contournement et entrée Ouest de St Joseph (région, communes - en cours)
 - 14) Mise à 2x2 voies (N2) entre Grands Bois et futur contournement N-E de St Pierre
 - 15) Contournement Nord-Est de Saint Pierre à 2x2 voies (N2)
 - 16) Élargissement de la N3 entre Saint Pierre et le Tampon
 - 17) Contournement du Tampon
 - 18) Sécurisation de la N3 entre le Tampon et le Col de Bellevue dans le cadre de l'amélioration de la liaison Saint Pierre – Col de Bellevue
- Maillage de la Plaine entre les pôles Saint Pierre/Saint Louis/Le Tampon**
- 19) Création d'une liaison N1-D38 voire N1-D39 à terme avec nouvel échangeur sur la N1 dans le cadre notamment de la réalisation de la ZI n°4 de St Pierre.
 - 20) Prolongement viaire dans l'axe du boulevard Bank.
 - 21) Réalisation du bras de la Plaine de la D400 (CG/communes – études en cours)
 - 22) Réalisation d'un pont sur le bras de Cilaos en lieu et place du radier actuel (CG974 - étude en cours) entre l'Entre-Deux et la Rivière Saint Louis
 - 23) Sécurisation de la N5 (région Réunion) en accès à Cilaos.
 - 24) Reconstruction du pont de la Rivière St Etienne (N1) dans le sens N-S, liaison actuellement assurée par un radier provisoire (Etat / région – livraison 2011)
 - 25) Amélioration de la liaison N1 "Le Barrage"
 - 26) Réaménagement de la D10 suite à la mise en service de la N1 (CG 974 - travaux 2012)
 - 27) Contournement de l'Eperon, passage à 2x2 possible à terme (CG 974 d'ici 2020)
 - 28) Passage à 2x3 voies automobiles de la N1 au niveau de Saint Paul (région)
 - 29) Prolongement de l'axe mixte de Cambaie à Savannah
 - 30) Élargissement du pont de la rivière des Galets dans le sens Sud-Nord
 - 31) Complément de l'échangeur actuel N1/N1001 (étude en cours – région)
 - 32) Liaison D2/D4 (CG974 - livraison 2014)
 - 33) Sécurisation complète de la route du Littoral
- Réflexions et études en cours sur l'aménagement des systèmes d'échangeurs (Le Port, la Possession, Bras-Panon, Sainte-Suzanne, ...)

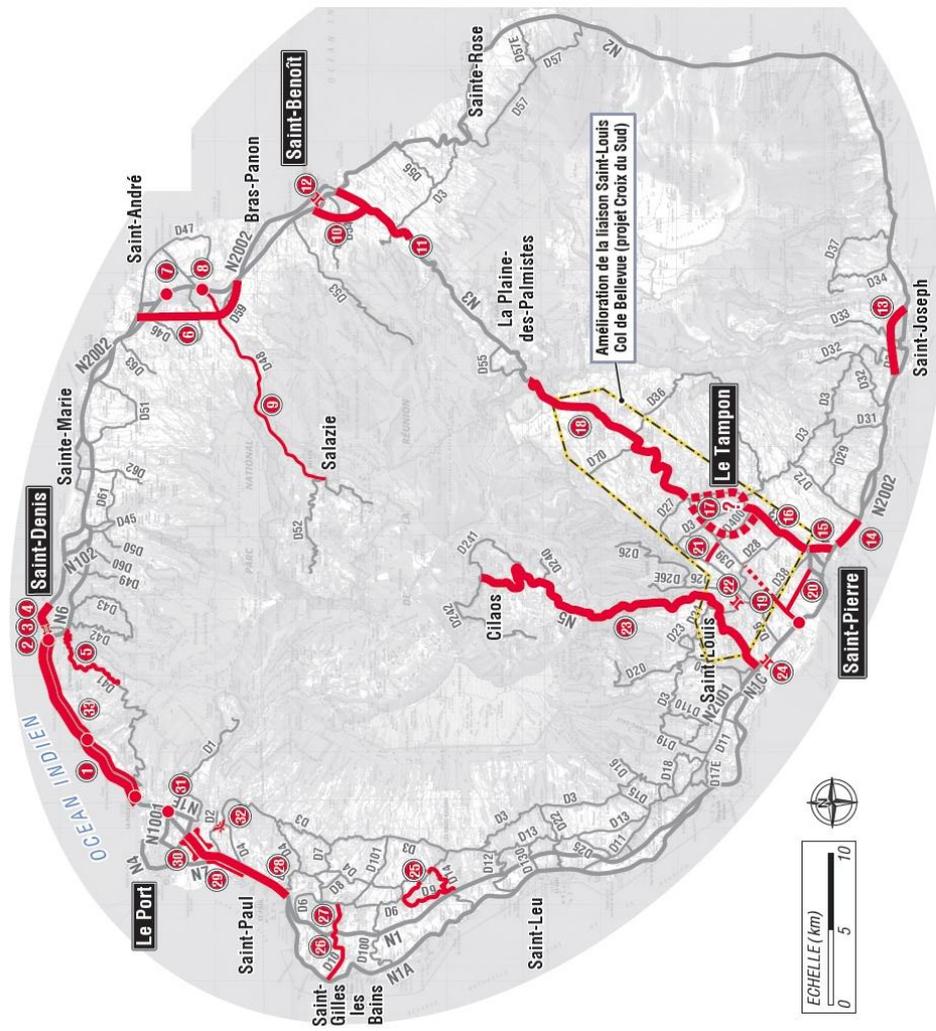
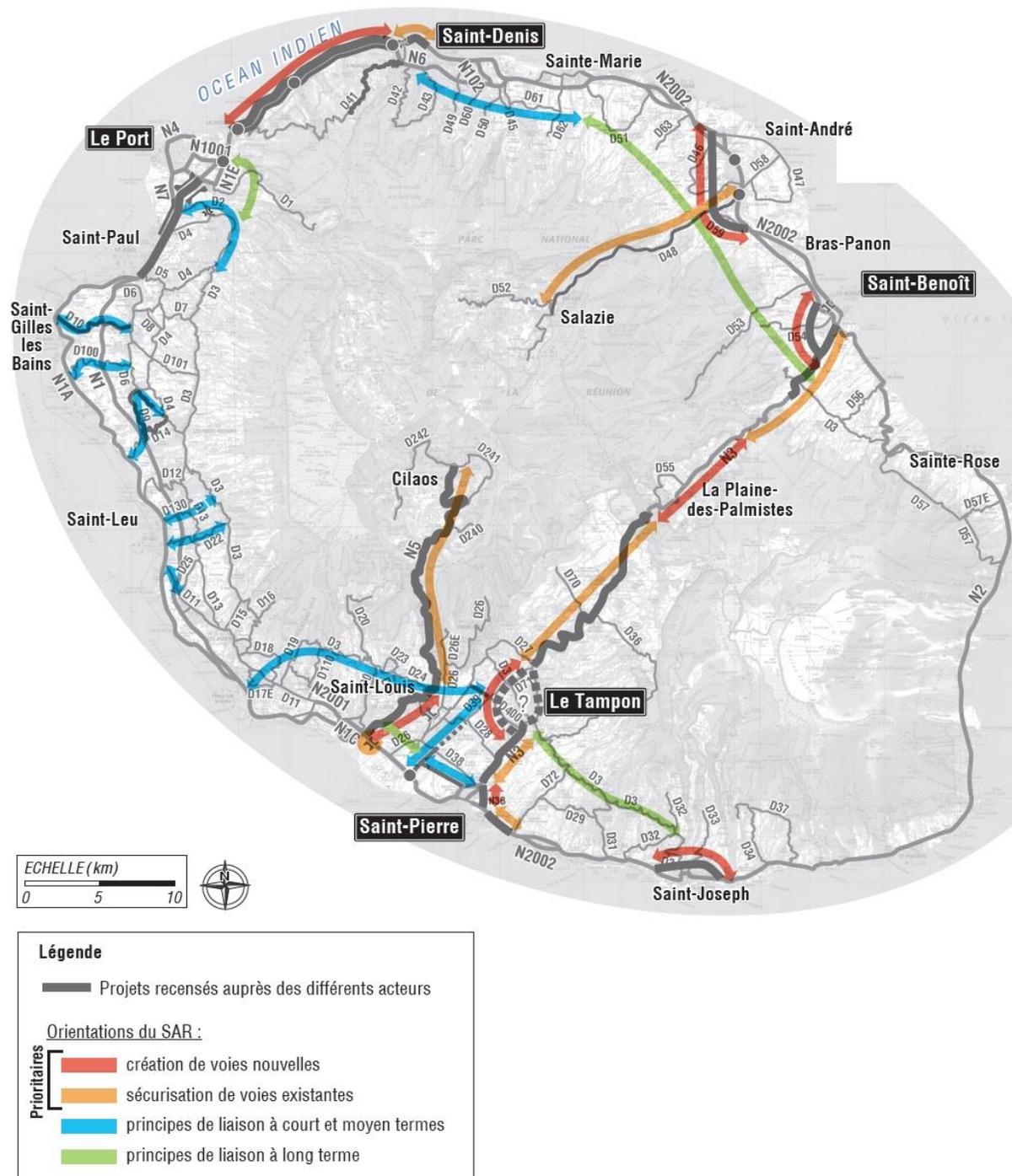
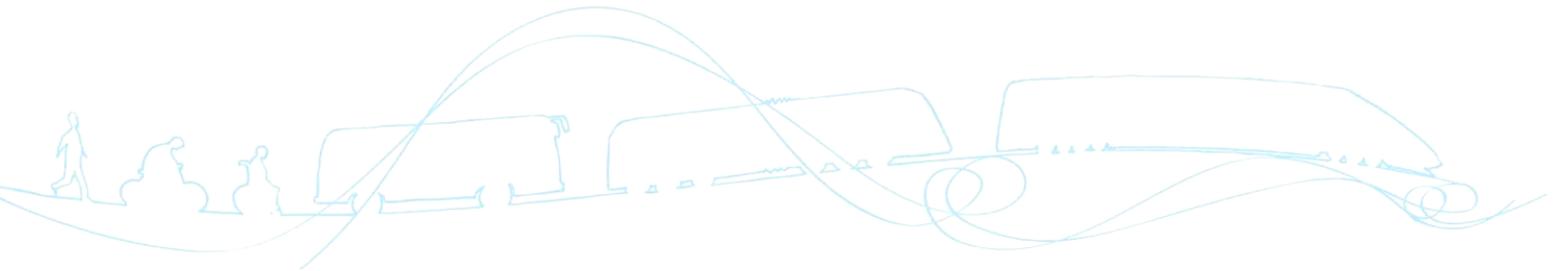


Fig. 38 : Mise en perspective des projets recensés en regard des orientations du SAR



Les projets actés visent à conforter la hiérarchisation du réseau en renforçant le réseau structurant suivant les principes de fonctionnement actuel.



Il s'agit notamment des projets suivants : renforcement et sécurisation du réseau magistral (de St Benoit à Saint Joseph et au Tampon), incluant des projets de contournement des centres urbains aujourd'hui traversés par les nationales ainsi que la sécurisation des liaisons en accès aux cirques de Salazie et Cilaos et de la liaison Saint Pierre - Saint Benoit par la N3.

Ils font également apparaître la **planification progressive du maillage dans le triangle St Louis / Saint Pierre / Le Tampon**, des possibilités de **réorganisation de l'accessibilité aux centres de St André et St Benoit** et la naissance d'un **réseau d'agglomération sur le secteur Le Port / St Paul** distinct du réseau autoroutier.

En plus de ces projets court / moyen termes, le SAR affiche aussi la volonté de mailler les hauts. A ce titre, différents types de projets apparaissent à long terme :

- projets de **renfort des liaisons "Front de mer <> réseau structurant <> Hauts"** sur le territoire du TCO qui bénéficie déjà d'un maillage parallèle au littoral à mi-pente et dans les Hauts (accueillant de nombreux bourgs devant supporter une croissance démographique importante dans le futur).
- projets de **renfort des liaisons parallèles au littoral à mi-pente et dans les Hauts** dans le Sud de l'île, entre l'Etang Salé, La rivière St-Louis, Le Tampon et St-Joseph. Ces liaisons existent déjà partiellement sous la forme de la RD3 notamment, mais restent peu lisibles et sont pénalisées par les très nombreuses ravines qui fragmentent ce territoire (problème du radier du bras de Cilaos par exemple).
- projets de **création des liaisons parallèles au littoral à mi-pente et dans les Hauts** dans Nord et l'Est de l'île, entre St-Denis et St-Benoit. Le réseau secondaire est en effet constitué quasi intégralement d'"antennes" desservant les Hauts et se connectant sur le réseau structurant en bord de Mer, sans aucune autre forme de maillage.

❖ Synthèse des points saillants

Les grands projets de planification d'infrastructures routières ont permis la mise en place d'un réseau structurant performant en forme de "fer à cheval" reliant Saint Benoit à Saint Joseph et au Tampon. Ce réseau sera complété et renforcé par les projets planifiés à court / moyen terme (entrée Ouest de St Denis, NRL, contournements de St Pierre, amélioration de la liaison St Pierre / St Joseph, ...). Les documents de planification des déplacements à l'échelle régionale comme à l'échelle des pôles urbains récemment entrepris portent essentiellement sur la composante « transports collectifs ». Il importe aujourd'hui de faire la liaison entre ces deux échelles en mettant à profit les grandes infrastructures actuelles ou projetées (contournements, ...) pour réorganiser l'accessibilité des principaux pôles urbains avec le double objectif d'apaiser les circulations sur les centres urbains aux profits de la qualité de vie, des modes doux et des transports collectifs d'une part, de réduire l'impact réciproque des usages d'accessibilité et de transit. **Cet objectif passe par la clarification des fonctions assurées par chaque axe**, notamment via des propositions d'aménagements complémentaires des projets cités ci-dessus.

Il importe aussi de proposer une solution de gestion de la congestion automobile sur les points durs identifiés précédemment car les projets actés ou à venir ne permettent pas de satisfaire la demande actuelle sur certains secteurs problématiques et ne pourront répondre à plus long terme à la croissance du trafic.

6.1.2 Le stationnement

Le stationnement est l'un des leviers principaux de maîtrise de l'automobile. Pourtant cet aspect n'est abordé que de manière très succincte dans les différents Plans des Déplacements Urbains et n'est pas traité dans le SAR.

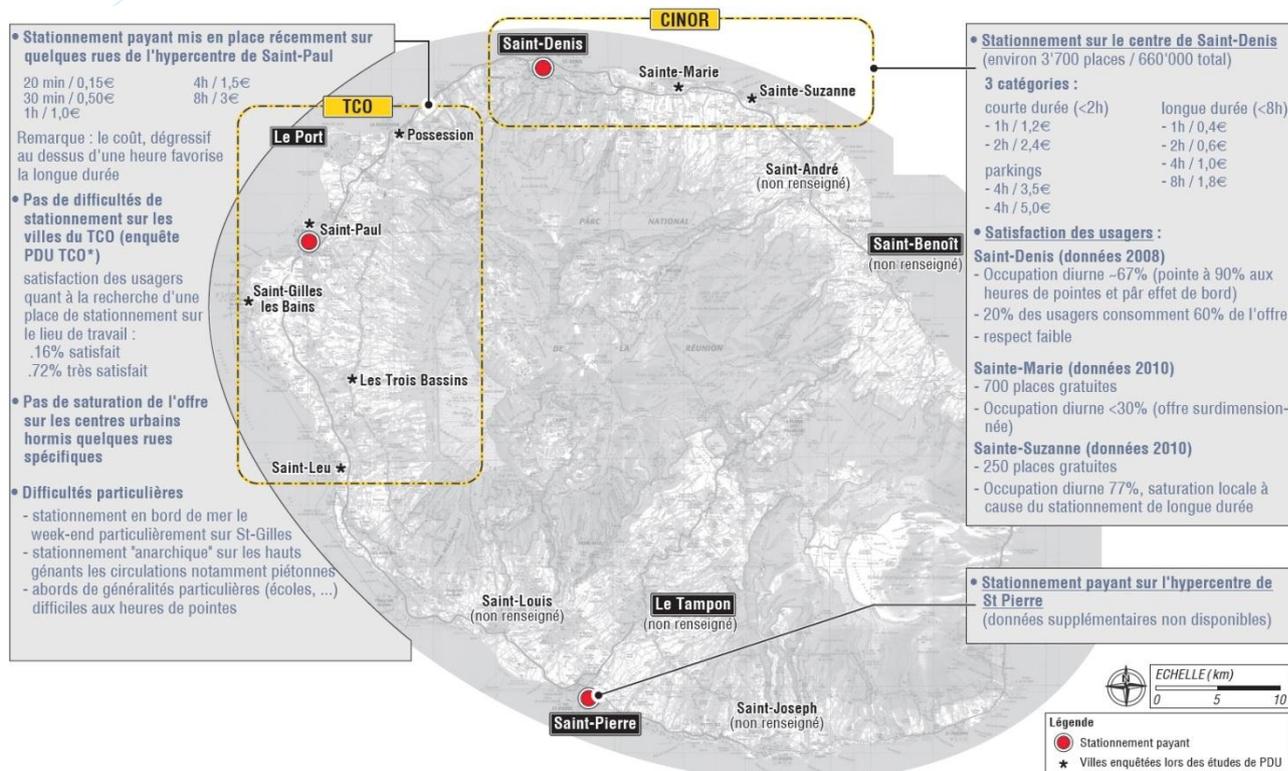


Fig. 39 : Stationnement - Etat des lieux

La figure ci-dessus établit un état des lieux des réglementations en place du stationnement public sur les différents centres urbains réunionnais. Seuls trois d'entre eux ont mis en place une réglementation du stationnement payant. Nous n'avons pas d'information sur l'éventuelle mise en place de politique de stationnement "gratuite" en faveur des usagers de courte et moyenne durées (disque européen).

Les éléments rassemblés ici permettent de dresser un panorama du stationnement sur l'île :

- Aucune difficulté de stationnement (ou très peu) sur les différents pôles urbains (particulièrement sur les villes du TCO et Sainte Marie) ;
- Volontarisme "modéré" des villes ayant mis en place une réglementation payante, la tarification contraignant peu le stationnement de longue durée (hormis sur l'hyper centre de St Denis) ;
- Stationnement anarchique dans les secteurs diffus (bourgs des pentes et des hauts) pénalisant les circulations automobiles mais également les cheminements piétons et cyclables.

6.1.3 Les modes actifs

La thématique des piétons est traitée de manière transversale par le biais des enjeux de hiérarchisation du réseau viaire dans les milieux urbains, de maîtrise de l'étalement urbain. Elle ne fait pas ici l'objet d'un développement particulier, les données disponibles étant par ailleurs très réduites.

Le réseau cyclable réunionnais existant est composé de tronçons à l'aménagement et à l'entretien hétérogènes ne permettant pas une bonne lisibilité de l'itinéraire. Une part importante de ce réseau emprunte pour partie le réseau national aux caractéristiques autoroutières, au détriment de la sécurité des différents usagers.

Les données recueillies et retranscrites à la figure n°10 font apparaître un réseau assurant essentiellement des grandes liaisons en bord de mer confortant la vocation touristique et loisir des aménagements existants à l'exception du secteur du Port qui présente un réseau maillé.

La demande de développement des aménagements cyclables est forte sur l'île. Les aménagements projetés, répertoriés à la figure ci-après suivent deux objectifs :

- Offrir un aménagement lisible, continu et confortable permettant de faire le tour de l'île et la liaison Saint Louis-Saint Pierre / Le Tampon / Saint Benoît par la N3 (projet de voie vélo régionale). Ce premier aspect répond aux enjeux touristiques et sécurise les liaisons entre les principaux pôles urbains de l'île ; apaiser les circulations automobiles et offrir un réseau maillé sur les grands pôles urbains et principaux bourgs ;
- Aménager le réseau secondaire des mi-pentes et des hauts pour offrir des liaisons transversales entre les bourgs des hauts et des pentes (liaisons parallèles au front de mer) et des liaisons Front de mer <> bourgs des pentes et des Hauts.

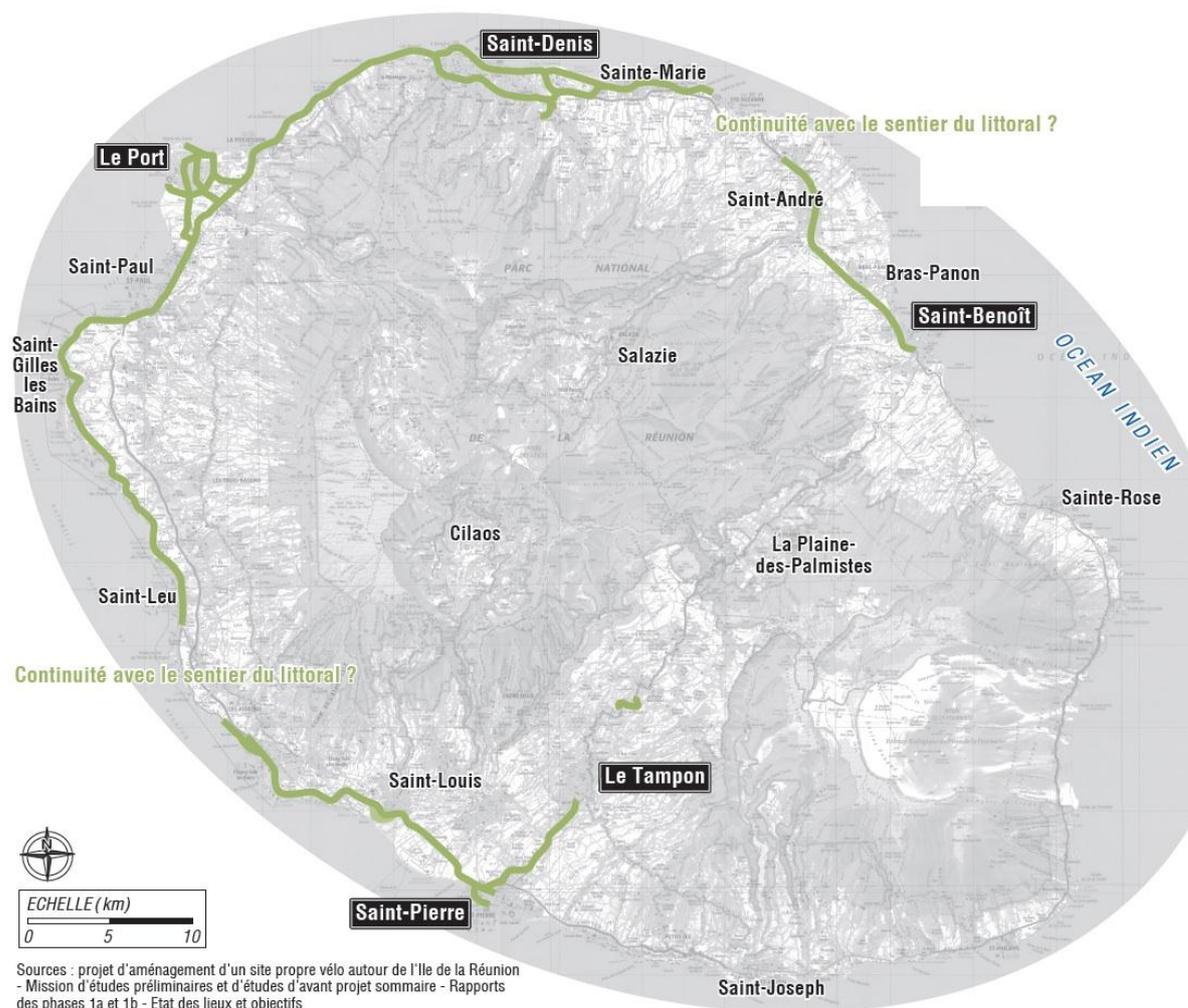


Fig. 40 : Réseau cyclable existant

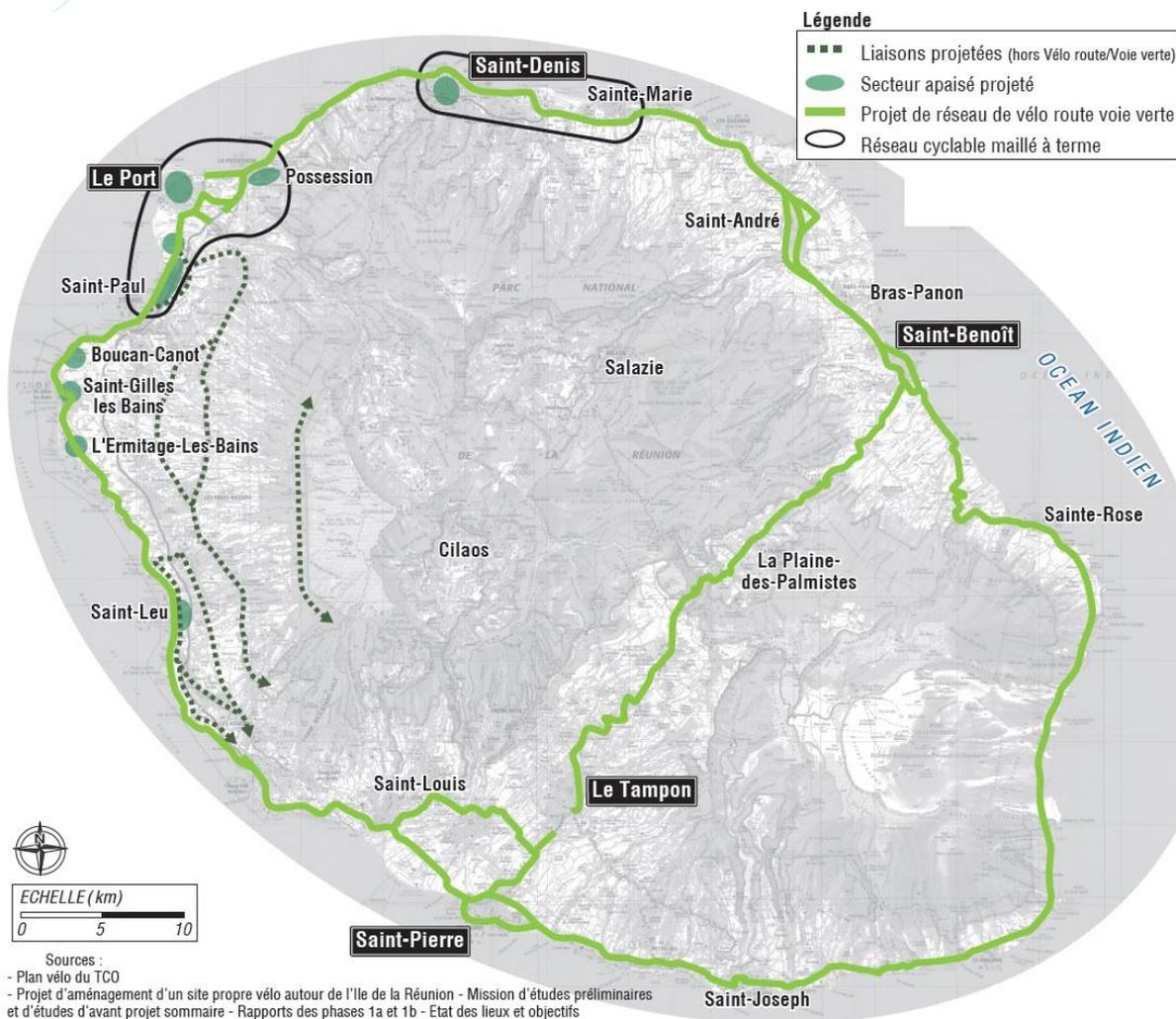


Fig. 41 : Réseau cyclable projeté

6.2 Les transports en commun

Les transports en commun n'assurent aujourd'hui qu'une faible part des déplacements sur l'ensemble de l'île de la Réunion, à peine plus de 6%. La couverture des différents réseaux de transport collectif, décrits ci-après, est relativement bonne, mais le niveau de service proposé ne permet pas d'en constituer une alternative satisfaisante à la voiture ; les usagers étant en grande majorité des captifs, n'ayant pas accès au véhicule individuel.

L'offre de transports en commun est un des enjeux majeurs de l'aménagement futur de la Réunion, puisqu'elle constitue la seule réponse à la paralysie systématique des infrastructures routières existantes et même futures.

D'importantes avancées ont été réalisées ces dernières années, avec la création des réseaux TC des EPCI, refondant dans une logique intercommunale les réseaux communaux disparates. Cette redéfinition des réseaux s'est basée sur l'harmonisation des contrats de délégation communaux. Les réseaux TC sont dès lors devenus un outil d'affirmation de l'identité des EPCI, par le développement d'une identité visuelle forte.

En termes d'interopérabilité, des actions ont été entreprises, comme la mise en compatibilité du titre de transport TC CIREST avec le réseau Car Jaune. Une dynamique de rapprochement entre EPCI s'est amorcée entre la CIVIS et la CASUD, pour la création d'une ligne intercommunale (une convention a d'ores et déjà été signée entre les 2 EPCI permettant aux bus d'un EPCI de rouler sur le réseau de l'autre EPCI).

Ces avancées ont permis d'amorcer une dynamique de développement et de mise en cohérence de l'offre TC actuelle à l'échelle du territoire.

A ce sujet enfin, il convient de souligner le récent partenariat entre la Région Réunion, l'Etat et les AOT consistant en la mise en place du TEE-Trans Eco Express. Véritable programme « Grenelle », le TEE a pour objectif le maillage progressif du territoire réunionnais par des TCSP. Ses trois principaux leviers d'action sont :

- 'amélioration des conditions de circulation des bus afin de les rendre plus attractifs face à la voiture, à travers la résorption des points sensibles de circulation situés aux entrées des grandes agglomérations
- La mise en œuvre progressive d'un parc de bus « propres » à l'échelle de l'île, afin d'inscrire La Réunion dans une perspective de développement durable
- La mise en place d'une nouvelle gouvernance des transports, en lien avec l'ensemble des Autorités Organisatrices, pour améliorer la coordination, l'information des usagers et la gestion des transports publics

Avec une enveloppe financière de 250M€ et des opérations réalisées d'ici 2015 et d'autres à l'étude jusqu'en 2025, le TEE constitue une solution permettant l'évolution des habitudes de transport individualisées.

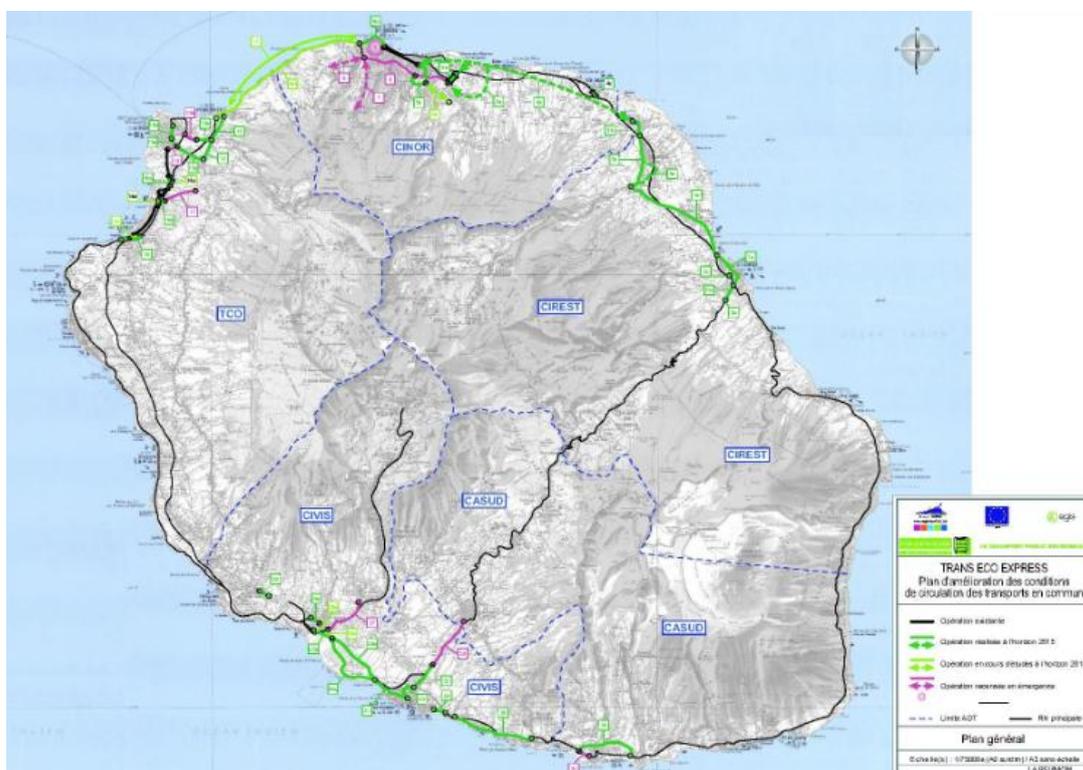
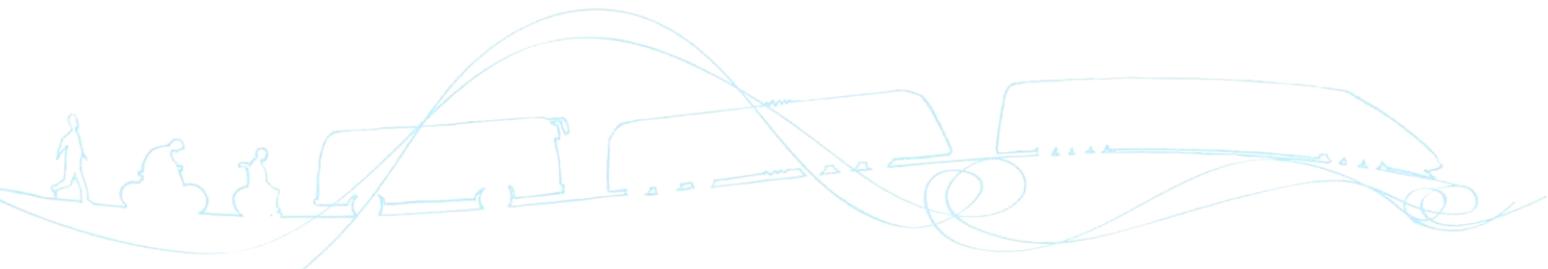


Figure 1 Plan d'amélioration des conditions de circulation de transports en commun - Trans Eco Express TEE



Des exemples de réalisations en cours, en phase avec l'esprit et les objectifs stratégiques du SRIT:

CIREST
 TCSP T2-Rivière du mat/Echangeur Bourbier les Bas
CINOR
 Pont radier Saint-Suzanne
TCO
 Aménagement du système d'échanges RN1-RN1E-RN1001
CIVIS
 Liaison centre-ville - bd Banks via la rue de Suffren
CASUD
 Amélioration TC entrée Ouest et traversée de Saint-Joseph sur la RN2

Nouveau pont de la rivière Saint-Étienne	
STADE D'AVANCEMENT <input type="checkbox"/> ENQUÊTE <input type="checkbox"/> PROGRAMME <input type="checkbox"/> ETUDE <input checked="" type="checkbox"/> RÉALISATION	CODE D 25b
MARCHÉS Marché couverture principal sur rivière St Etienne en cours d'attribution Marché "TOTAL" de construction du pont sous la RN2 réservé TCSP en cours analyse des offres	

Fig. 43

6.2.1 Description de l'offre par types de réseaux

6.2.1.1 Le réseau interurbain du Conseil Général « Car Jaune »

Le Département a confié depuis 2007 l'exploitation de son réseau Car Jaune à un groupement de transporteurs, le GIE ACTIV et sa gestion à VEOLIA TRANSPORT SERVICES REUNION.

C'est un réseau qui dessert principalement les villes du littoral et quelques centralités des hauts de la côte Ouest ; il est actuellement composé de 17 lignes.

Le réseau « Car Jaune » dessert donc les principales localités de l'île, via les infrastructures routières classiques, et subit donc les aléas de la circulation routière. L'accès aux agglomérations ayant lieu dans la circulation courante est un point problématique. En particulier, trois points noirs du réseau peuvent être identifiés : la gare routière de Saint-Paul, ainsi que les itinéraires passant par le centre de Saint-Denis et Sainte-Marie.

Le réseau Car Jaune, c'est :

- 17 lignes
- un parc d'environ 70 véhicules
- environ 850 arrêts (150 abribus et 700 poteaux d'arrêts)

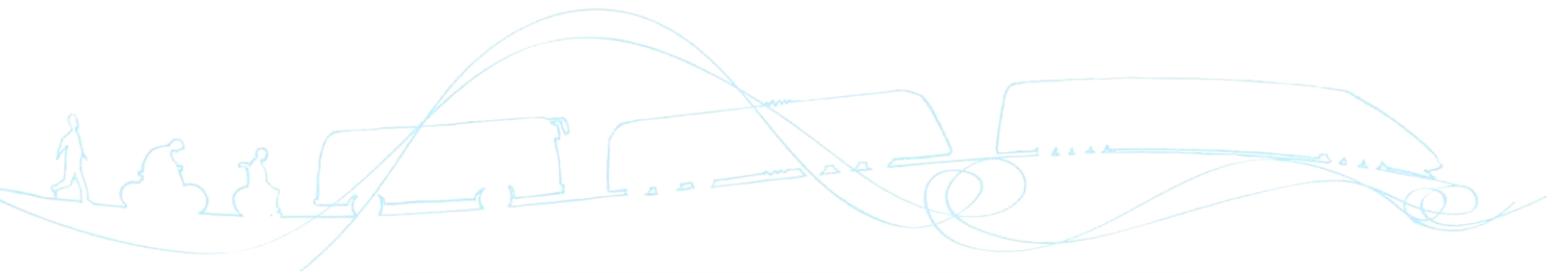


Fig. 44 : Le réseau Car Jaune du CG 974 - Source Département

Si le réseau « Car Jaune » a avant tout une fonctionnalité de desserte interurbaine, il assure néanmoins une grand part des déplacements internes à chacune des 4 microrégions. Ainsi, comme le montre la figure suivante, le réseau « Car Jaune » vient pallier au manque de connexions internes à chacun des réseaux des 5 EPCI et créant le lien entre chacune des localités côtières.

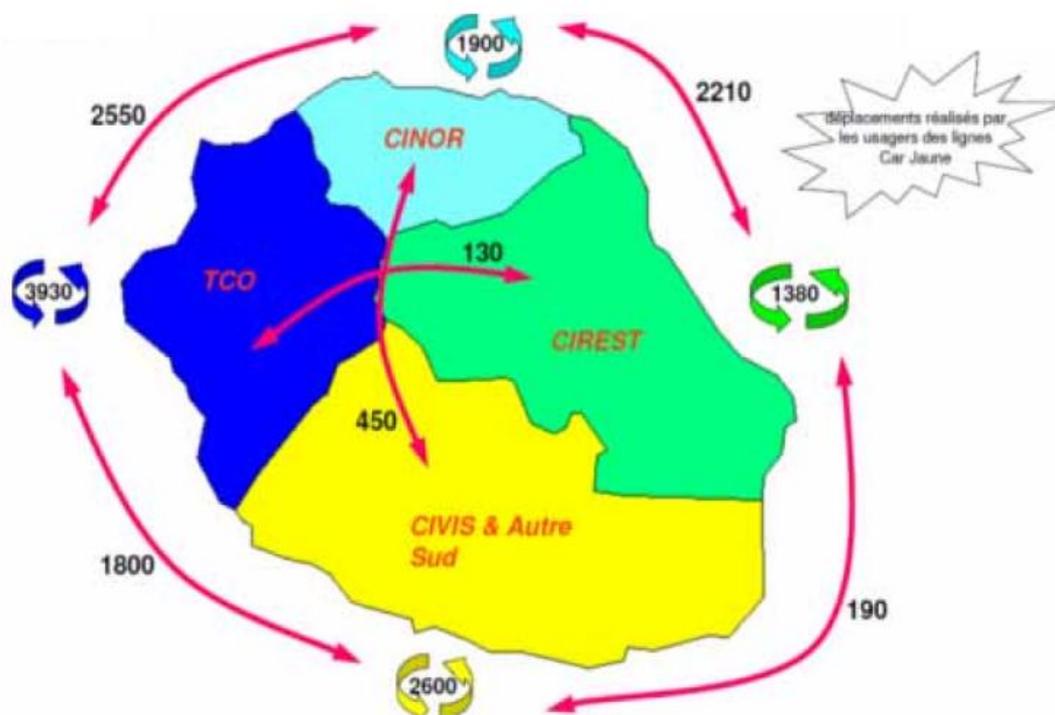
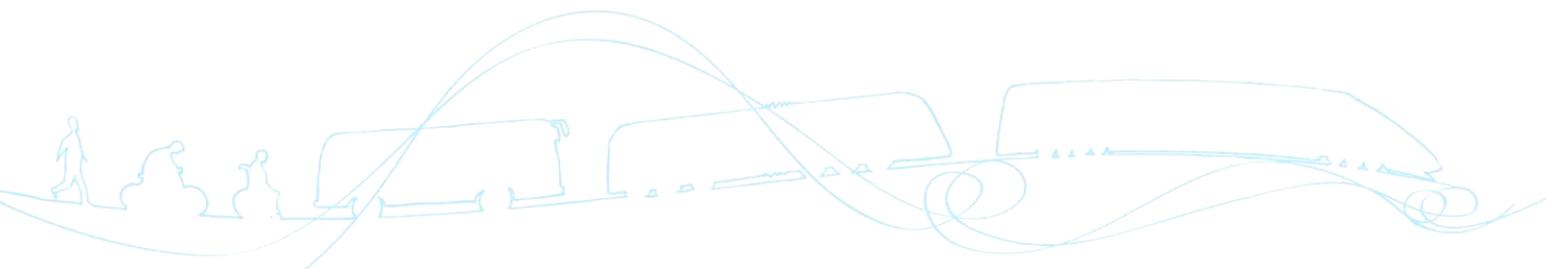


Fig. 45 : Comptages et enquêtes sur le réseau « Car Jaune » en 2008 - Source PDU de la CINOR

La tarification sur le réseau départemental est relativement complexe et est fonction du zonage. Par exemple, pour un départ de Saint-Denis, les tarifs vont de 1.20€ pour un trajet interne à Saint-Denis, à 4.20€ pour un trajet à la Saline les Bains. Les lignes Z'éclairs coûtent, quant à eux 3.50€ (express Saint-Denis -Saint-André puis Saint-Benoît) et 7,00€ (express Saint-Denis Saint-Pierre). Diverses tarifications spéciales existent (étudiants, moins de 12 ans, seniors, demandeurs d'emploi, PMR, moins de 26 ans) et viennent ainsi compléter la gamme tarifaire.

6.2.1.2 Les transports collectifs de la CINOR

La CINOR organise, gère et contrôle le réseau de transport public urbain « Citalis » sur l'intégralité de son territoire.

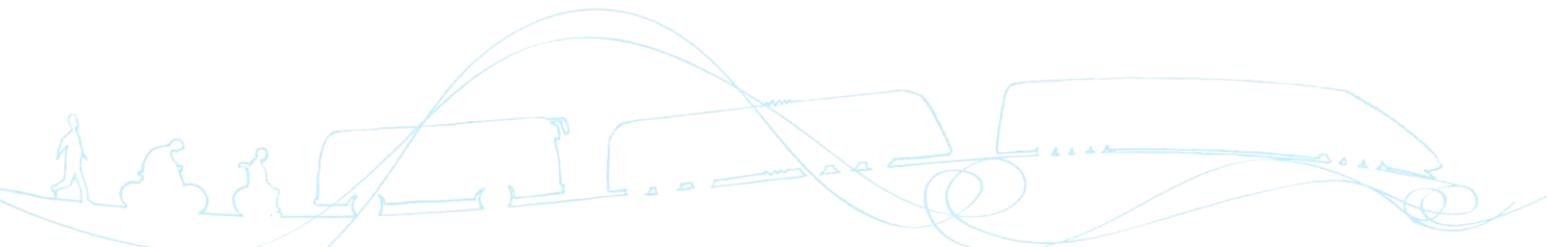
La DSP (Délégation de Service Public) a été renouvelée en 2007 et octroie ainsi au groupement GESNORD, formé avec la SODIPARC et les transporteurs locaux, l'exploitation du réseau Citalis.

Le réseau Citalis, c'est :

- 56 lignes
- 150 véhicules
- 1200 arrêts

Sur Saint-Denis, le réseau est principalement structuré par les 4 lignes TCSP (Transport en Commun en Site Propre) utilisant le tronc commun en site propre de 4 kilomètres entre le centre-ville et le Chaudron.

Sur les deux autres communes, la plupart des lignes sont intracommunales, mais trois lignes intercommunales existent tout de même (lignes 28, 31 et 32).



Aucune tarification combinée avec les autres réseaux n'est actuellement mise en place. en revanche une convention d'accord cadre d'organisation et de financement du système d'intégration tarifaire sur le PTU de la CINOR a été signé avec le réseau Car Jaune permettant aux usagers de la CINOR d'emprunter indifféremment (même tarif) les bus Citalis et Car Jaune pour leur déplacements à l'intérieur même de l'agglomération.

Malgré la présence du site propre en ossature du réseau dans le centre de Saint-Denis, ce réseau souffre trop de sa dépendance aux conditions de circulation, toujours difficiles, et ainsi le réseau se caractérise par un manque de ponctualité (en 2009, 26% des usagers était insatisfait de la ponctualité des bus¹¹), mais également par une amplitude horaire et une fréquence insuffisante pour répondre aux besoins des usagers (en 2009, 33% des usagers se plaignaient de la fréquence des bus¹²).

Il n'existe pas de réels pôles d'échange sur l'intercommunalité. Ceci dit, cinq principaux points d'échange sont à noter :

- l'hôtel de ville de Saint-Denis ;
- l'hôtel de ville de Sainte Marie ;
- l'hôtel de ville de Sainte-Suzanne ;
- l'arrêt Petit Marché / Océan (Saint-Denis) ;
- la mairie du Chaudron (Saint-Denis).

Ces pôles d'échange ne disposent pas de parking relais à proximité directe, ce qui limite l'intermodalité VP / TC et la connexion avec le réseau Car Jaune n'est pas assez développée (seuls 2 des 5 pôles sus cités offrent cette possibilité).

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), dans sa version d'avril 2011, tire les conclusions suivantes sur les défaillances de ce réseau :

- absence d'axe structurant à l'échelle du territoire (besoin d'une extension du TCSP à l'Est) ;
- nécessité de mise en place de véritables pôles d'échanges permettant notamment une intermodalité VP / TC ;
- véritable déficit d'image avec la stigmatisation des TC comme un pis-aller, utilisé en dernier recours par les populations captives ;
- stagnation des niveaux de service depuis 2008.

6.2.1.3 Le réseau TC urbain de la CIREST

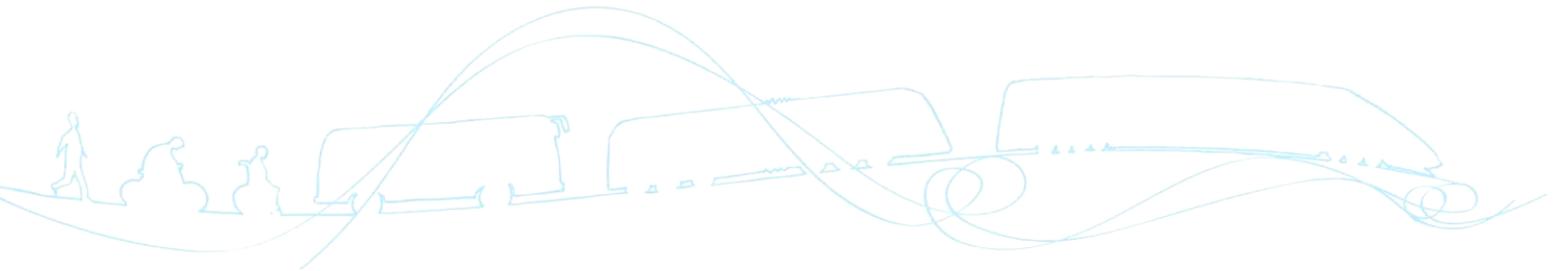
Le réseau de bus « Alizé » est géré par la Régie des Transports de l'Est (RTE) et les lignes de bus sont exploitées par des transporteurs privés, dans le cadre de services contractés avec la RTE pour une durée de 6 ans.

Le réseau Alizé, c'est :

- 42 lignes de bus ;
- 32 véhicules, essentiellement de petite capacité : 78% du parc est composé de mini bus de 9 à 23 places ;
- 625 arrêts.

¹¹ Source PDU CINOR

¹² Source PDU CINOR



Ce réseau a pour fonction première la desserte des hauts et des mi-pentes depuis les centres urbains, sans réelle interconnexion entre les communes.

Une nouvelle ligne de bus, « Estival » permet de préfigurer le futur TCSP Est a été mise en service fin 2010, permettant de relier les centres urbains de Saint-Benoît et de Saint-André, via Bras-Panon, en utilisant 2 bus de 13m accessibles au PMR (capacité 87 places) et 1 véhicule de 8m (capacité 40 places). Cette ligne doit se prolonger prochainement au Nord vers le quartier de Cambuston et au sud vers le pôle sanitaire Est.

Une convention d'interopérabilité a été signée entre la CIREST et le Département qui permet aux usagers de la CIREST d'emprunter indifféremment (même tarif) les bus ESTIVAL, ALIZE et Car Jaune pour leur déplacements à l'intérieur même du PTU.

En l'absence d'aménagements favorisant la circulation des bus, les lignes du réseau Estival rencontrent d'importantes difficultés de progression sur de nombreuses voies :

- à Saint-André :
 - sur toutes les voies en relation avec l'échangeur de la Balance, notamment l'avenue de la République, qui assure l'accessibilité à la gare routière de Saint-André,
 - sur l'avenue Ile de France et l'avenue de Bourbon, en direction du centre-ville,
 - sur l'avenue Ile de France et l'avenue des Mascareignes, de part et d'autre de l'échangeur de Cambuston,
- à Bras-Panon :
 - sur la RN2002, dans la traversée du secteur de l'hôtel de ville,
 - au niveau de l'échangeur de Paniandy, compte tenu d'un aménagement et d'une exploitation inadaptés des carrefours,
- à Saint-Benoît :
 - sur la RN2, sur le contournement du centre-ville, entre la fin de section à 2x2 voies et le rond-point des Plaines (intersection RN2 /RN3),
 - sur toutes les voies en relation avec le rond-point des Plaines,
 - sur la RN 2002, en entrée de ville,
 - dans l'hyper centre.

6.2.1.4 Le réseau TC urbain de la CASUD

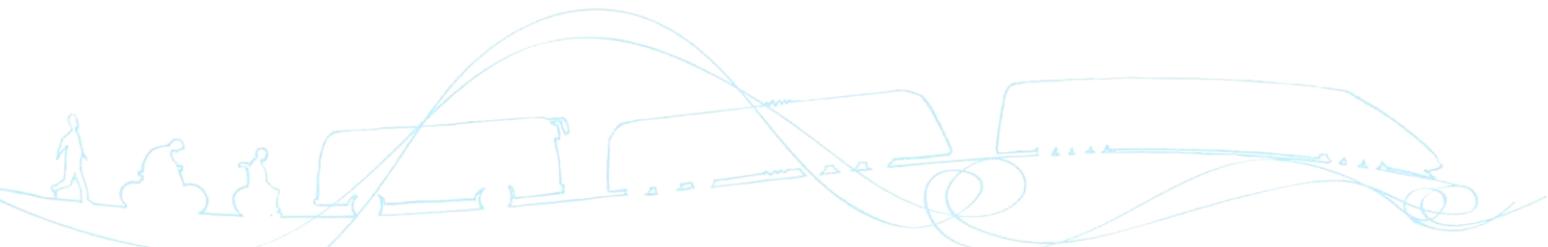
Au 01 janvier 2010, date de sa création, la CASUD a pris la compétence Transport. C'est donc la dernière-née des Autorités Organisatrices des Transports (AOT) à la Réunion. La compétence Transport pour la CASUD consiste à organiser, gérer et à contrôler les services de lignes de transports urbains de personnes en lignes régulières, de transports scolaires (primaires, collèges et lycées) et de transports périscolaires.

Cette compétence a été effectivement assurée sur le plan technique à partir d'Août 2010 avec la mise en place de la direction interne des transports et le désengagement conventionnel du Département de la Réunion à la fin de l'année scolaire 2009/2010.

Après avoir intégré juridiquement les réseaux Ti car jaune de St Joseph et de l'Entre Deux, Ti bus du Tampon et les circuits de Transports scolaires des 4 communes avec St Philippe, la CASUD s'est donc engagée dans la restructuration et dans la modernisation du réseau de transport de personnes à l'échelle de tout son territoire.

La CASUD a ainsi aujourd'hui la responsabilité directe de la mise en œuvre de son réseau de transport intercommunal de lignes régulières et de lignes dédiées aux scolaires.

L'intégration des réseaux urbains et scolaires des communes a donc impliqué en 2010 la prise en charges des systèmes d'exploitation existants en l'état, de même que leurs situations contractuelles. 2010 a donc été une année de transition.



Ainsi pour la Commune du Tampon, la CASUD a pris en compte le transfert de l'ancienne Régie communale dans sa globalité et les missions de transports urbains assurées par celle-ci. Pour les autres communes, la CASUD s'est substituée au Conseil général dans ses obligations contractuelles pour les services organisés anciennement par celui-ci.

Les réseaux en 2010 de lignes régulières sont donc des réseaux distincts repris d'AOT différentes :

- 10 lignes au Tampon avec des véhicules de 9 à 50 places exploités par la régie ;
- 16 lignes à St Joseph avec des véhicules de 9 à 30 places exploités en Délégation de Service Public (DSP) par plusieurs privés regroupés dans le GIE ACTIV (ex Ti Car Jaune) ;
- 3 lignes à l'Entre Deux avec des véhicules de 9 et 23 places exploités dans le cadre d'un marché public par un exploitant privé (STD jusqu'en septembre 2010 et Voyages Réunion depuis octobre 2010) ;
- Pas de lignes à Saint-Philippe ;
- 57 véhicules de transport urbain ;
- 1500 arrêts.

Une convention a été signée entre la CASUD et la CIVIS pour la desserte en transport public de certains points de leurs territoires respectifs (préfiguration de la ligne structurante intercommunale de la CASUD). En effet, il y a un réel besoin de créer un sentiment d'appartenance à l'intercommunalité, notamment du fait des coupures géographiques entre les 4 communes.

La CASUD est en train d'initier sa démarche PDU et la finalisation du document est prévue pour fin 2012.

Il est important de noter qu'actuellement la CASUD propose une navette, gratuite pour tous, effectuant une boucle dans le centre-ville du Tampon. A court terme, cette boucle va être agrandie pour rejoindre la future gare routière, tout en conservant sa gratuité.

6.2.1.5 Le réseau TC urbain de la CIVIS

Le réseau de transport de la CIVIS, « Alternéo », est exploité techniquement et commercialement, via une Délégation de Service Public, par le groupement CINEO.

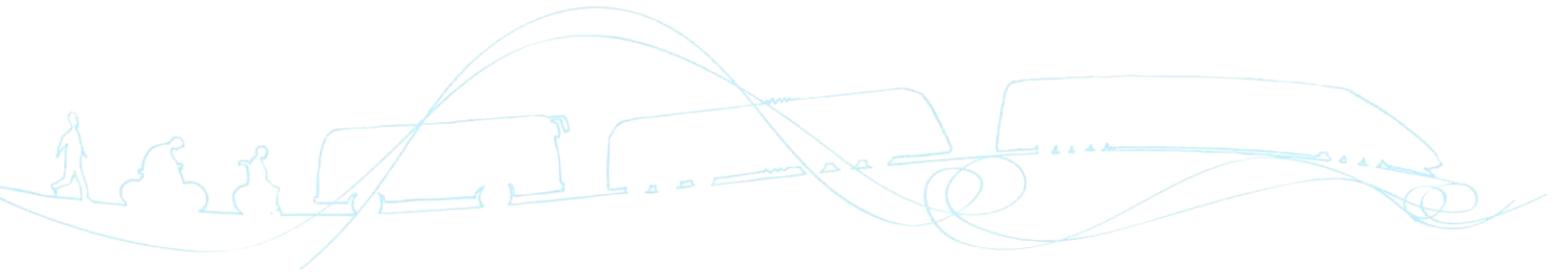
Le réseau Alternéo, c'est :

- plus de 54 lignes permettant la desserte des 6 communes du territoire de la CIVIS ;
- 2276 points d'arrêt ;
- 90% de la population qui habite à moins de 200 mètres d'une ligne de bus.

Le réseau de la CIVIS est en fait l'assemblage de plusieurs réseaux communaux, avec quelques lignes de liaison, comme la ligne littorale ou la ligne Saint-Louis - Cilaos. Globalement, le réseau assure essentiellement une fonction de desserte des Hauts et des mi-pentes en rabattement vers les centres des communes et les pôles d'activité, essentiellement situés sur le littoral et les mi-pentes (au-dessous de la cote de 400).

Jusqu'à récemment, la tarification en vigueur sur le réseau de la CIVIS était relativement compliqué et non identique sur l'intégralité du territoire. Pour améliorer ce point, le réseau Alternéo vient de se doter d'une nouvelle gamme tarifaire, simplifiée et uni zonale (1,5€ sur tout le territoire).

La CIVIS a entrepris un Schéma Directeur TCSP Bus qui a pour but de répondre à la demande en transport actuelle, mais également d'afficher une volonté de « rééquilibrage » de la part des déplacements automobiles et de déplacements en transport en commun, au profit de ces derniers, en proposant des axes TC supports de l'urbanisation à venir.



6.2.1.6 Le réseau TC urbain du TCO

Historiquement, le réseau de transport en commun du TCO est organisé en quatre sous-réseaux qui, aujourd'hui encore, manquent d'interaction entre eux. Ce réseau est exploité par la SEMTO qui a également en charge l'organisation du transport scolaire des élèves habitant sur le territoire du TCO. Il y a le réseau de Port-Possession, le réseau de Saint-Paul, le réseau de Saint-Leu, ainsi que le réseau de Trois-Bassins ; le réseau Car Jaune du département permettant à l'origine d'effectuer la liaison entre ces communes ; ce qui est encore le cas à l'heure actuelle, mais sans intégration tarifaire.

Les lignes sont organisées de telle sorte, qu'elles permettent un rabattement des mi-pentes et des hauts vers les centres urbains et le littoral, mais sans réelle interconnexion entre elles.

Le réseau Kar'Ouest, ce sont :

- 61 lignes régulières sur l'ensemble du territoire du TCO
- 1610 points d'arrêt

Il est important de noter que sur le territoire du TCO existe à l'heure actuelle un site propre bidirectionnel en axial, « l'axe mixte » au niveau de Cambaie, permettant de relier le Port et la commune de Saint-Paul, via l'échangeur du Grand Pourpier. Cependant ce site propre n'est utilisé que par la ligne littorale permettant de relier les centralités du Port et de Saint-Paul et par la ligne 10 permettant une liaison entre le Port et Bois de Nèfles, pôle urbain des mi-pentes de la commune de Saint-Paul.

- Les pôles d'échange

Les principaux pôles d'échange sont :

- la Mairie de la Possession
- le pôle d'échange du Port
- la Mairie de Saint-Leu
- la gare routière de Saint-Paul

Tous ces arrêts permettent une liaison avec plusieurs autres lignes et également avec le réseau départemental Car Jaune. Toutefois, un manque d'infrastructures ne permet pas l'optimisation de l'intermodalité avec les VP.

6.2.2 Projet de réseau de transport collectif structurant d'échelle régionale

Pour avoir un réseau de transport en commun efficace, il est primordial d'avoir une hiérarchisation de l'offre. Ainsi, il est important d'avoir un transport lourd en ossature, que vient nourrir un réseau plus léger.

C'est pourquoi la région engage son projet **Trans Eco Express (TEE)** qui vise à doter la Réunion d'une infrastructure en site propre permettant ainsi une augmentation du niveau de service proposé et donc une meilleure compétitivité des transports en commun par rapport au véhicule particulier.

Ce projet répond à cinq objectifs majeurs :

- éviter la paralysie totale des principaux axes routiers
- maîtriser le développement de la circulation
- offrir une solution pour un transport public efficace
- organiser une mobilité plus facile pour tous
- limiter les effets négatifs sur la qualité de l'air

La mise en œuvre du réseau régional de transport guidé de Saint-Benoît à Saint-Joseph est un projet de déplacements durables articulé avec les réseaux locaux de TC des AOT concernées.

Le projet suit un certain nombre de principes destinés à assurer le succès de cette infrastructure, et un effet de levier maximum sur les avantages que procure ce type d'équipement sur l'aménagement.

Parmi ces principes : une sécurité maximum dans tous les transports ; la complémentarité avec les autres modes de transports ; un réseau maillé aux réseaux urbains et interurbains ; des horaires en adéquation avec les besoins de déplacements ; une fréquence élevée ; la garantie d'un confort optimal applicable à tous les modes de transport ; des économies importantes en termes d'énergie et la prise en compte de la question des marchandises.

Plus qu'une infrastructure de déplacements, le réseau régional de transport guidé et les TCSP ont vocation à structurer le tissu urbain de la Réunion. En effet, le tracé traversant les principaux centres-villes permettra un renouvellement urbain et une densification importante. Cette fonction est d'autant plus importante que les secteurs traversés par le réseau régional de transport guidé sont stratégiques et présentent des potentiels d'urbanisation très conséquents.

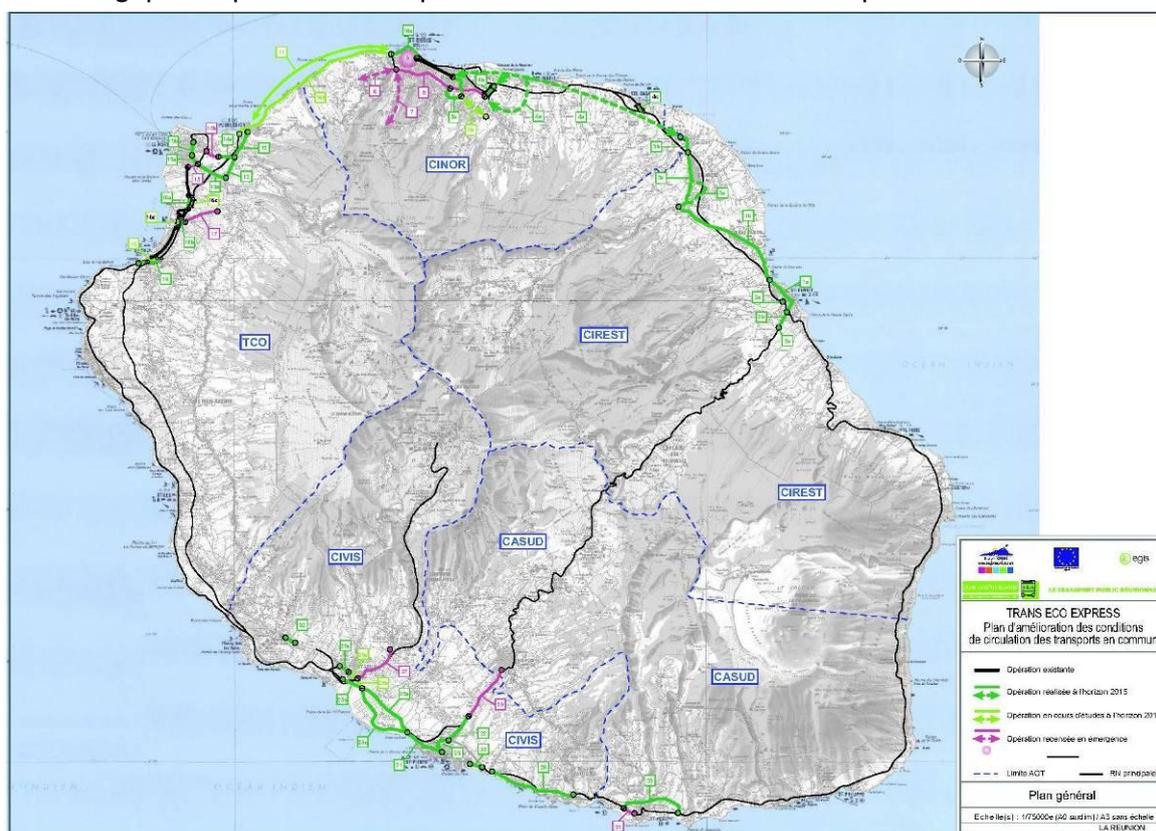


Fig. 46 : Le Trans Eco Express de la Région Réunion - Source Région

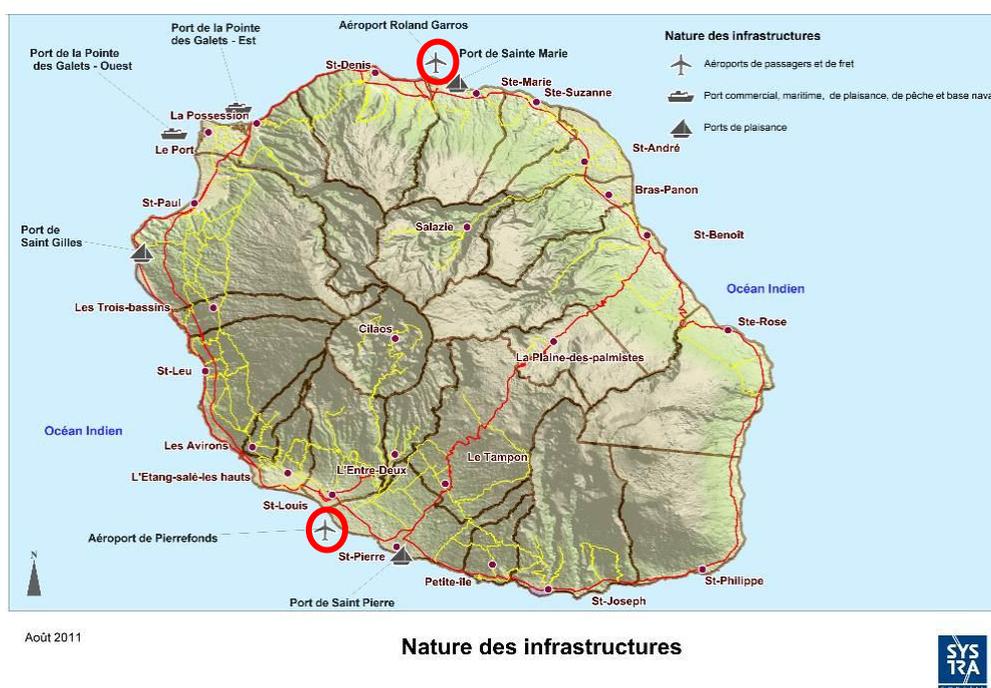
Ce projet de TEE vise donc à réaliser des sites propres sur les axes stratégiques du réseau routier, en coordination avec les EPCI concernés, le but étant de posséder un réseau hiérarchisé, compétitif à l'échelle de l'île.

La figure précédente montre les avancées déjà réalisées dans le cadre du TEE et les horizons de mise en service des sites propres bus. Ainsi, la Région accompagne chacune des collectivités dans la réalisation des études et dans le financement de ces infrastructures.

A l'heure actuelle, seuls deux sites propres existent sur l'île ; celui du centre de Saint-Denis et l'axe mixte de Cambaie. L'objet du TEE étant d'harmoniser et de coordonner la continuité des sites propres sur le réseau routier réunionnais.

6.3 Les aéroports

La Réunion dispose de 2 aéroports principaux : l'un au Nord, proche de St Denis, et l'autre au Sud, proche de St Pierre. Fig. 47



6.3.1 Gestionnaires et offre actuelle

6.3.1.1 L'aéroport Roland Garros

L'aéroport international de Roland Garros est le plus important des deux. Il est le seul à assurer les liaisons intercontinentales, en particulier vers la métropole, et constitue par conséquent la principale porte d'entrée de l'île pour les personnes. Sa capacité nominale annuelle est estimée à 2,5 millions de passagers. Il a accueilli 1.970.000 passagers en 2010.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion est le concessionnaire historique de l'aéroport Roland Garros depuis que l'Etat lui en a confié la gestion en 1965. En 2009, les procédures de création d'une nouvelle société aéroportuaire ont été lancées. Ce changement de gouvernance s'inscrit dans le cadre de la réforme des aéroports français. La transformation de la concession aéroportuaire en société aéroportuaire est effective depuis le 20 juin 2011, avec la création de la Société Aéroportuaire, S.A. Aéroport de La Réunion Roland Garros.

Le domaine aéroportuaire s'étend sur 197 hectares. Borné par la côte, la rivière, la base aérienne et la route nationale, il ne peut s'étendre au-delà de son emprise actuelle, ce qui impose une gestion prudente de l'espace afin de permettre le développement futur. Les infrastructures de la plateforme ont une capacité de traitement simultané de 4 avions « gros porteurs » (2 à l'arrivée et 2 au départ) et comprennent :

- Deux pistes (2670 x 50 m et 3 200 x 45 m), capables d'accueillir des avions gros porteurs (Boeing B777, B747, Airbus A330...),
- 10 postes de stationnement, 6 passerelles télescopiques vitrées et climatisées,
- Une aérogare « passagers » de 27 000 m² répartis sur 4 niveaux avec 21 banques d'enregistrement et 4 carrousels de tri bagages, d'une capacité nominale annuelle de 2,5 millions de passagers,
- Une aérogare fret de 10 000 m², d'une capacité nominale de 40 000 tonnes annuelles,
- Un dépôt de carburant d'une capacité de stockage de 3 à 5 jours.

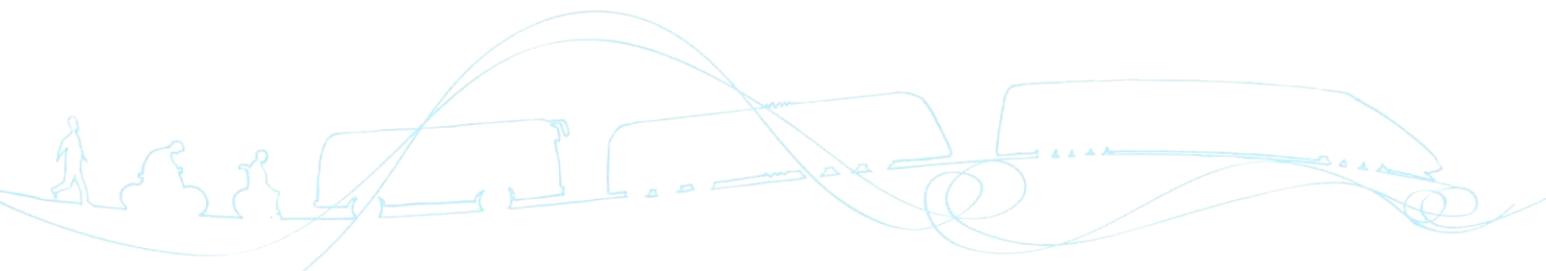
L'aéroport de Roland Garros est le seul de l'île à proposer des liaisons intercontinentales, notamment vers la métropole (Paris, Lyon, Marseille, Nantes, Toulouse), ainsi que des liaisons vers l'Asie (Thaïlande), et l'Océanie (Australie, Nouvelle Calédonie). Il propose également de nombreuses liaisons locales et régionales vers Saint-Pierre, l'île Maurice, Mayotte, Madagascar, l'Afrique du Sud, les Comores et les Seychelles.



Fig. 48 : Liaisons aériennes commerciales avec l'aéroport de Roland Garros (source CCIR)

Les principales compagnies opérant l'aéroport sont Air Austral (51% des passagers transportés, 7 fréquences/semaine), Air France (21% des passagers transportés, 9 fréquences/semaine), Corsairfly (9% des passagers transportés en 2009, 4 fréquences/semaine), Air Mauritius (9% des passagers transportés) et Air Madagascar (3% des passagers transportés)

Les principales compagnies réalisant du transport fret sont Air Austral et Air France. Air France est la seule à proposer des liaisons cargo avec trois fréquences hebdomadaires avec la métropole (70 % des importations proviennent de la métropole). Le reste du fret est acheminé en soute des liaisons commerciales « passagers »



6.3.1.2 L'aéroport de Saint-Pierre Pierrefonds

L'aéroport de Pierrefonds est plus modeste. Il est ouvert aux services commerciaux depuis 1999, pour des dessertes régionales, principalement vers Saint Denis et l'île Maurice. Le trafic de l'aéroport pour 2010 s'élève à 119 500 passagers.

Le propriétaire gestionnaire de l'aéroport de Saint-Pierre Pierrefonds est le Syndicat Mixte de Pierrefonds, lequel regroupe la Région, le Département, et 11 communes du sud (Saint-Pierre, Saint-Louis, Etang-Salé, Cilaos, Petite-Ile, Les Aviron, le Tampon, Saint-Joseph, Saint-Philippe et l'Entre-Deux, Saint-Leu). Ce sont ces collectivités qui sont à l'origine de la création de l'aéroport en 1998, parvenant ainsi à obtenir l'installation d'un aéroport international dans le Sud de l'île, dans le but d'en faire un levier de son développement économique et notamment touristique.

L'emprise au sol de l'aéroport couvre 111 hectares. Les infrastructures comprennent entre autres:

- Une piste de 2 100 mètres de longueur pour 45 mètres de largeur,
- Un terminal international de 2.500 m² d'une capacité annuelle estimée à environ 500.000 passagers,
- Une zone hélicoptères permettant le stationnement de 04 appareils en simultanément,
- Une zone fret avec magasin autorisé pour dépôt temporaire de 50 m³.

L'aéroport de Pierrefonds propose essentiellement des liaisons régionales avec l'Afrique du Sud, Maurice, Mayotte et Rodrigues. Il sert aujourd'hui principalement à enrichir la correspondance d'Air Austral à Saint-Denis vers la métropole (pré-post acheminement de passagers long courrier d'Air Austral). Les services ayant une fréquence quotidienne sont vers Saint-Denis (1 vol / jour) et l'île Maurice (3-4 vols / jour). Il accueille également des compagnies d'hélicoptères.

6.3.2 Les volumes de trafic

6.3.2.1 Volumes actuels

- ❖ **Aéroport Roland Garros**
- ☞ **Traffic passagers**

L'Aéroport Roland Garros accueille la totalité du trafic aérien long-courrier et 95% du trafic global de passagers entre la Réunion et le reste du monde. Il a passé le cap du million de passagers annuels en 1993 et celui de 1,5 million de passagers annuels en 2003 pour approcher les **2 millions en 2010**. La croissance est régulière, à l'exception notable de l'année 2006 à cause de différentes crises sanitaires.

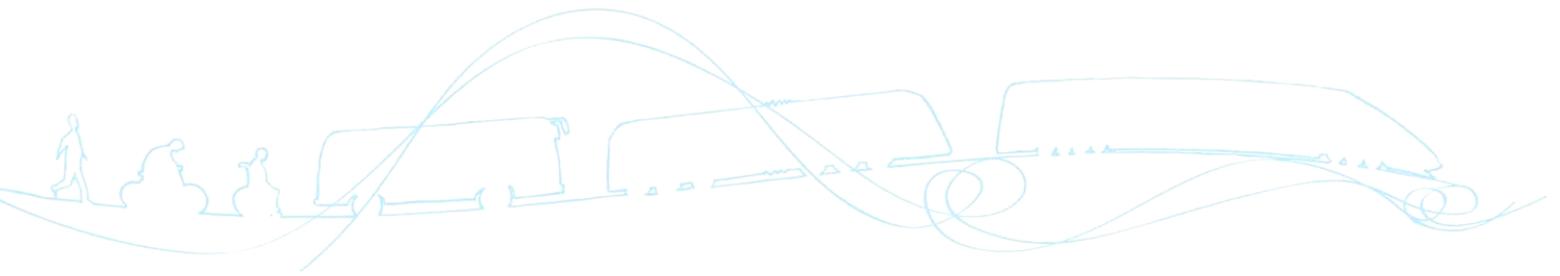
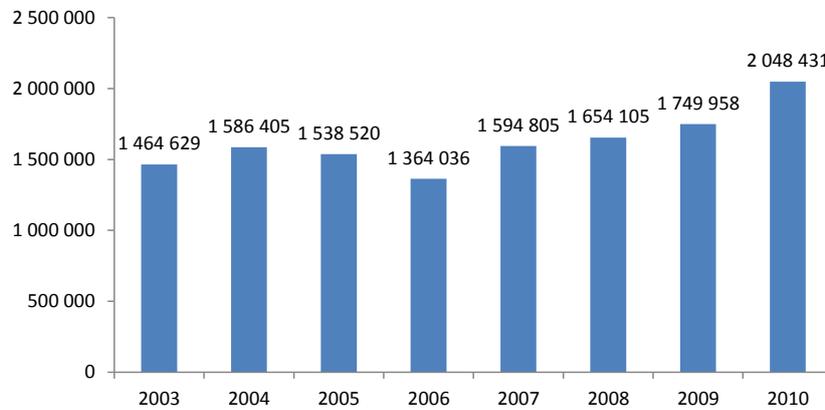


Fig. 49 : Evolution du nombre de passagers annuel à l'aéroport Roland Garros



Les destinations les plus importantes pour le trafic de passagers en 2010 sont principalement La Métropole (57%) et l'Île Maurice (23 %, en baisse) puis Mayotte (8% et en progression constante), Madagascar (6%) et le reste (6%) concerne principalement Saint-Pierre, l'Australie et la Nouvelle Calédonie.

Le trafic connaît une forte saisonnalité, dont les pointes de trafic se produisent pendant les mois de janvier, juillet et août.

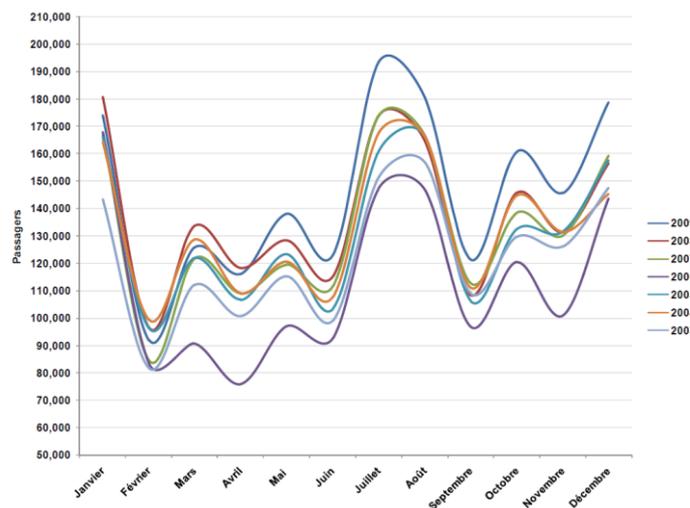
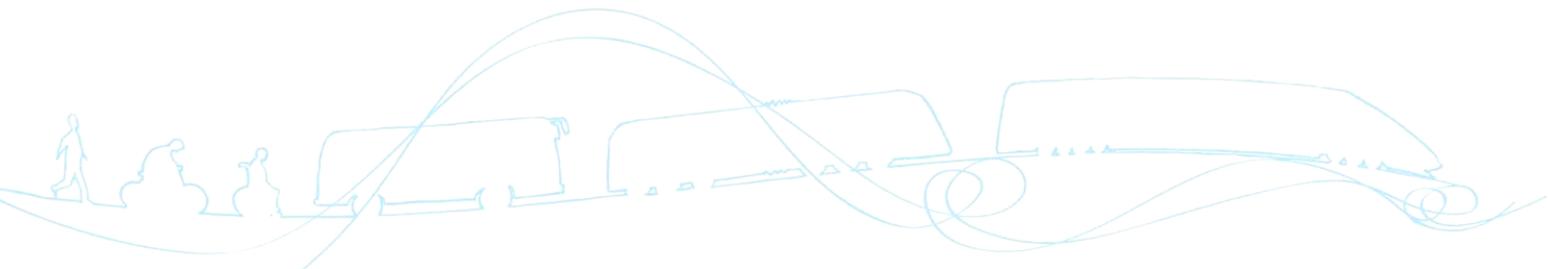


Fig. 50 : Evolution du nombre de passagers mensuel à l'aéroport Roland Garros (source CCIR)

☞ Phénomène des pointes journalières

Du fait des contraintes opérationnelles sur les aéroports parisiens (fermeture la nuit), l'aéroport Roland Garros connaît des phénomènes de concentration des arrivées et des départs sur certains créneaux du matin et du soir.

La pointe horaire actuelle d'un jour moyen est de 1000 passagers en heure de pointe, tant pour les arrivées que les départs. La pointe arrivée + départ moyenne se situe aux alentours de 1250



passagers/heure. La pointe des arrivées a lieu en fin de matinée, alors que la pointe des départs a lieu en fin de soirée, vers 22:00.

Ces phénomènes de pointes ont un impact très important sur les capacités de l'aéroport. Celui-ci est bien dimensionné pour absorber la demande actuelle et pourrait, si l'activité de l'aéroport était répartie de manière plus homogène sur la journée, absorber encore une croissance importante des trafics. Mais les phénomènes de pointes sont tels qu'en réalité une augmentation des capacités à moyen terme et nécessaire, notamment pour faire face à l'arrivée prochaine de l'A380.

Ce phénomène a également un impact direct sur la congestion des accès à l'aéroport, laquelle résulte de la combinaison de trois facteurs :

- Le phénomène de pointes pour les arrivées/départ,
- Le manque de TC massifs pour desservir l'aéroport qui implique un accès principalement réalisé par véhicule privé (desserte actuelle par le réseau Car Jaune et navette CINOR),
- L'habitude des réunionnais de venir nombreux pour accueillir un nouvel arrivant dans le cas des mouvements affinitaires.

Fret

29.200 tonnes de fret ont été traitées en 2010 à l'aéroport Roland Garros, dont 25% acheminées par vol Cargo et 75% en vol mixte.

Le trafic est très déséquilibré, avec **21.200 tonnes débarquées pour 8.000 tonnes embarquées**. Les importations proviennent majoritairement de France métropolitaine (50%) et de l'île Maurice (près de 20%). Les exportations sont essentiellement à destination de la Métropole (70%) et de Mayotte (15%).

Alors que les importations augmentent régulièrement, les exportations ont tendance à stagner depuis quelques années.

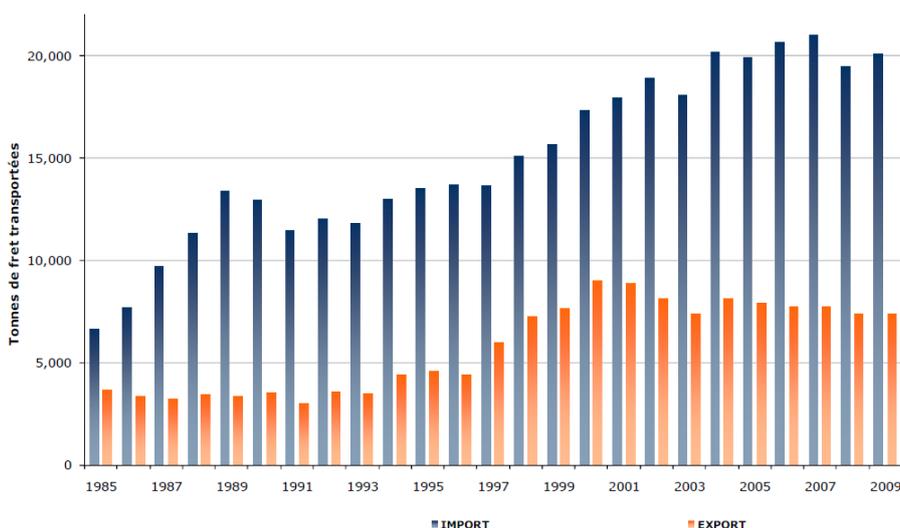


Fig. 51 : Evolution du fret à l'aéroport Roland Garros
Source CCIR

Les principaux produits d'importation sont les biens d'équipement (produits de l'automobile, machines et équipements mécaniques et électriques...), suivis des biens de consommation, puis

celles de bois, de métaux, et des combustibles et carburant. La croissance économique de l'île est le premier facteur de développement des importations.

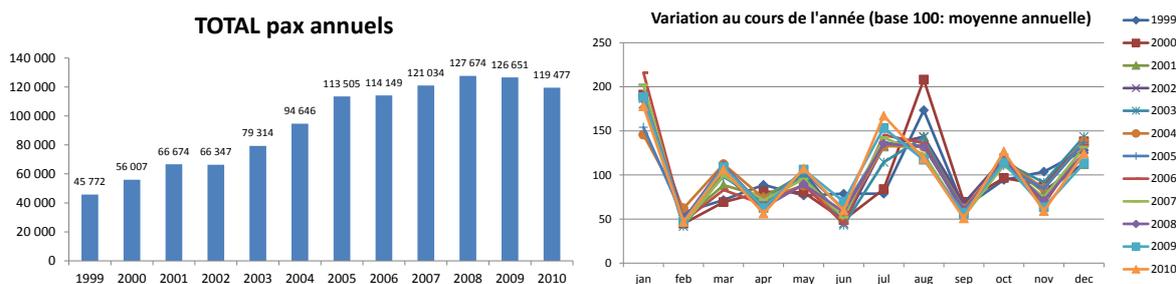
Les exportations sont constituées à plus de 70% de produits alimentaires (canne à sucre principalement, bien que son importance tende à diminuer). Le secteur de la pêche industrielle connaît un fort développement depuis plusieurs années et génère lui aussi des exportations. Les exportations se font principalement vers les marchés européens et asiatiques.

❖ Aéroport de Pierrefonds

En 1998-99, l'ouverture de l'aéroport de Pierrefonds a provoqué un transfert d'une partie du trafic depuis Roland Garros vers ce dernier pour les liaisons entre La Réunion - Roland Garros et l'île Maurice. Le trafic pour cet aéroport approche les 120 000 passagers pour 2010.

✎ Passagers

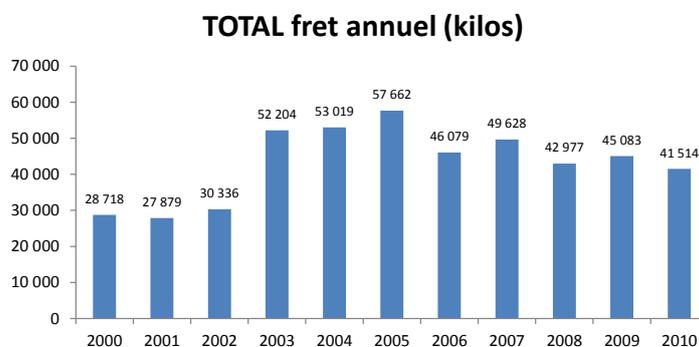
Le trafic passager a connu une forte progression depuis l'ouverture de l'aéroport en 1999, avec des taux de croissance atteignant les 20% par an au début des années 2000. Ce taux de croissance a depuis largement diminué, avec une régression des trafics observée depuis le début de la crise de 2008. Fig. 52



L'aéroport de Pierrefonds connaît les mêmes phénomènes de saisonnalité, avec des hausses de trafic sur les mois de janvier, Juillet et Août.

✎ Fret

Le trafic fret sur l'aéroport de Pierrefonds est très faible, avec 41 tonnes transportées en 2010. Ce trafic était monté à 57 tonnes en 2005 avant de régulièrement décroître. Fig. 53



6.3.2.2 Prospective

Les prévisions de trafics pour l'aéroport Roland Garros tablent sur une croissance soutenue, l'aéroport approchant les 2,8 millions de passagers dès 2020 pour atteindre les 3 millions en 2025

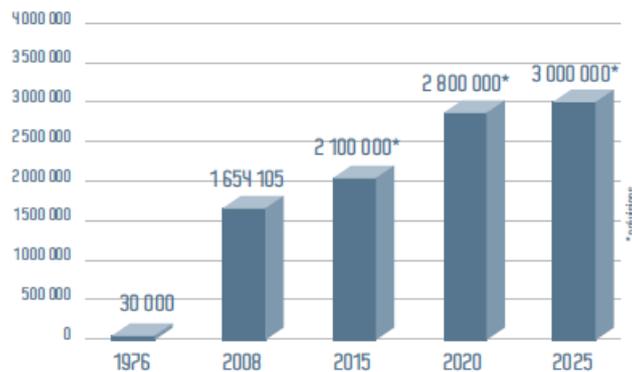
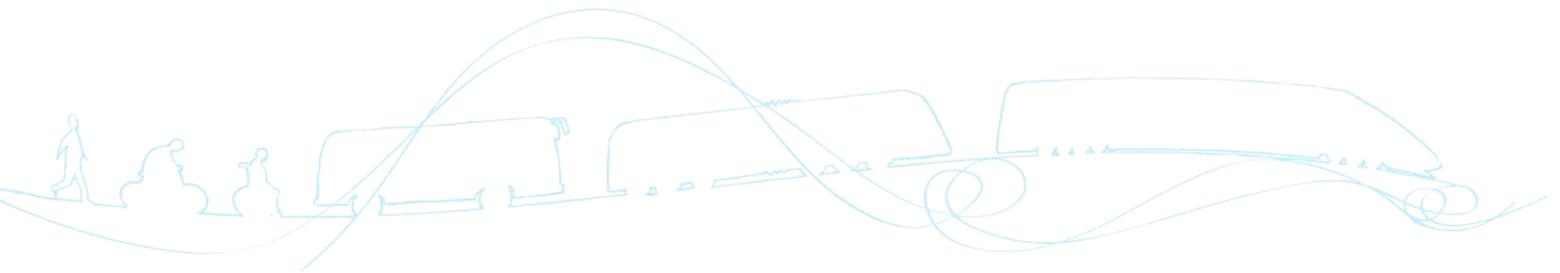


Fig. 54 : Projection de l'évolution des trafics (Source CCIR)

Les principaux facteurs de croissance des trafics sur le long terme sont la croissance démographique et la croissance du PIB par habitant.

A court terme l'arrivée des A380 qui devrait permettre de réduire significativement le coût des billets et augmenter la capacité moyenne par avion.

D'une manière générale pour l'activité aéroportuaire de l'île, même si le principal trafic est lié au tourisme affinitaire, le tourisme d'agrément reste une composante fondamentale et un facteur potentiel de croissance à venir. Mais cette croissance est surtout dépendante du développement des infrastructures touristiques, lesquelles sont encore insuffisantes en termes de capacités d'accueil. Une amélioration dans ce sens devrait avoir un impact direct sur l'augmentation des trafics aériens associés.

Il est à noter que cette croissance, en considérant la persistance des phénomènes de pointe, pourrait entraîner une augmentation des phénomènes de congestion des accès terrestres de l'aéroport et de saturation des terminaux passagers, les estimations hautes pour l'année 2025 prévoyant de possible pointe à 2 300 arrivées/départs par heure sur les pointes. Des adaptations des infrastructures aéroportuaires et de transport terrestres devront donc évoluer pour pouvoir les absorber.

Pour le trafic fret, les projections tablent sur une persistance des tendances actuelles, avec une part croissante des importations, dont l'augmentation est directement corrélée à celle du total des importations de l'île de La Réunion. Le trafic fret d'importation devrait atteindre les 33 000 tonnes/ans en 2025. Le trafic de fret à l'exportation devrait continuer de croître moins vite, pour atteindre les 9 000 tonnes/ans en 2025.

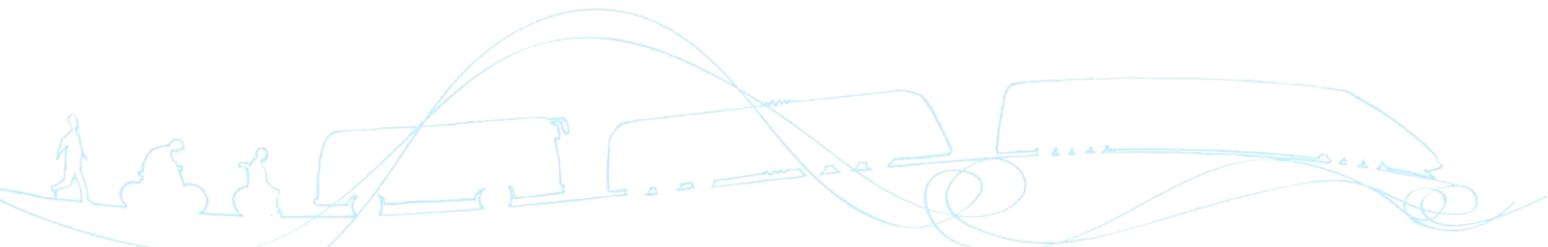
La somme des prévisions de trafics frets table donc sur 42 000 tonnes par an à l'horizon 2025, impliquant à moyen terme l'augmentation des capacités du terminal fret, actuellement évaluées à 40 000 tonnes par an.

Pour l'aéroport de Pierrefonds, les travaux prévus pour accueillir des gros porteurs supérieurs (A340, Boeing 777) pourraient ouvrir la porte à l'arrivée de nouveaux trafics long-courriers. Mais pour l'heure l'aéroport reste principalement tourné vers la desserte régionale.

On peut également mentionner l'activité touristique de survol de l'île en hélicoptère, en particulier pour la zone des cirques dans le sud. L'aéroport de Pierrefonds constitue une des bases principales de cette activité. Des départs sont également possibles depuis Rolland Garros ou depuis des héliports et des aérodromes de petites tailles.

6.3.3 Les projets

Grâce à la nouvelle structure de gestion de l'aéroport et l'implication de l'Etat, le système aéroportuaire de la Réunion va connaître de grandes évolutions dans les années à venir.



Les Accords de Matignon, signés en octobre 2010, prévoient que sur le budget de 2,2 Milliards d'euros dévolu à l'amélioration des infrastructures de transport de l'île, 350 millions d'euros viennent financer des projets d'adaptation et de dimensionnement des installations aéroportuaires (pistes, accotements, parking avions, taxiways) afin d'absorber la croissance future et accueillir des avions de nouvelle génération (B777-300ER, Airbus A340-600 et A380).

Ce financement sera assuré à hauteur de 220 millions par les sociétés aéroportuaires, et les 130 millions restant par l'Etat, les fonds FEDER et la région. 200 millions sont prévus pour le développement de l'aéroport Roland Garros et 150 millions pour Pierrefonds.

6.3.3.1 Aéroport Roland Garros

Pour l'aéroport Roland Garros, le Plan de Composition Générale de 2009 (PCG 2009) définit les grands axes du développement futur de la plate-forme: l'aérogare connaîtra un premier agrandissement pour accueillir les passagers des Airbus A 380 à partir de la fin 2013 et absorber à terme un trafic qui pourrait atteindre trois millions de passagers en 2025. Le plan tient compte notamment du phénomène de concentration du trafic long-courrier sur les plages horaires du matin et du soir qui crée des situations de saturation ponctuelles.

Les investissements porteront donc principalement sur :

- **Les superstructures** : extension de l'aérogare passagers de 15.000 m² dans une première phase, pour atteindre à terme 45 000 m² à l'horizon 2025.
- **Les infrastructures** : élargissement et surfacage de la piste (chaussée portée de 45 à 60 m, et 7,5 m d'accotements de part et d'autre), parking dédié pour les nouveaux appareils de grande taille, taxiways pour accélérer le trafic et faciliter le dégageage des avions,
- **Le dépôt de carburant** : agrandi afin de porter le nombre de jours de stocks de 3 à 5 aujourd'hui à 10 jours en moyenne. Un nouveau dépôt de 9 000m³, extensible à 12.000m³, doit être créé à cet effet à l'Est de la plateforme.

Concernant les aspects terrestres, une articulation avec le projet de Trans Eco Express doit être établie. Des aménagements sont également prévus pour l'augmentation des capacités de parking pour les véhicules privés, afin d'atteindre à terme 1 600 places. Un autopont pour les véhicules légers est également envisagé aux croisements de la ligne ferroviaire et du trafic routier pour améliorer les accès et réduire la congestion.

❖ Aéroport Pierrefonds

L'ambition existe de faire de l'aéroport de Pierrefonds un atout de la politique de développement touristique de l'île, avec l'idée de devenir un jour la principale entrée touristique de la Réunion. Pour l'instant, l'aéroport de Pierrefonds se positionne, en complémentarité aux vols intercontinentaux arrivant à Saint-Denis, pour développer des liaisons régionales. De plus, les besoins de modernisation de l'aéroport Roland Garros semblent prioritaires. Les perspectives de développement de l'aéroport de Pierrefonds peuvent donc être nuancées. Dans le contexte actuel, Pierrefonds n'a pas véritablement vocation à devenir un compétiteur pour l'aéroport Roland Garros. Son développement se ferait plutôt en complémentarité avec ce dernier. Pour préparer l'évolution de l'aéroport dans une perspective à long terme, il est prévu de réserver les possibilités d'extension et de développement des capacités de l'aéroport, et des projets doivent être engagés pour que l'aéroport puisse accueillir des gros porteurs supérieurs (A340, Boeing 777).

Les accords de Matignon prévoient dans leur programme qu'un montant estimé à 150 M€ soit dédié aux projets de cet aéroport sur la période 2011-2030:

- Période 2010-2015 : (Total : 70 Millions d'euros) extension de la piste de 2100 à 2800 mètres pour pouvoir recevoir des gros porteurs supérieurs, augmentation des surfaces de l'aérogare passagers et travaux de rénovation pour améliorer l'accueil des passagers, aérogare fret,
- À moyen et long termes : développements adaptés aux évolutions de l'aéroport en fonction des perspectives.

6.4 Les ports

6.4.1 Typologie des ports

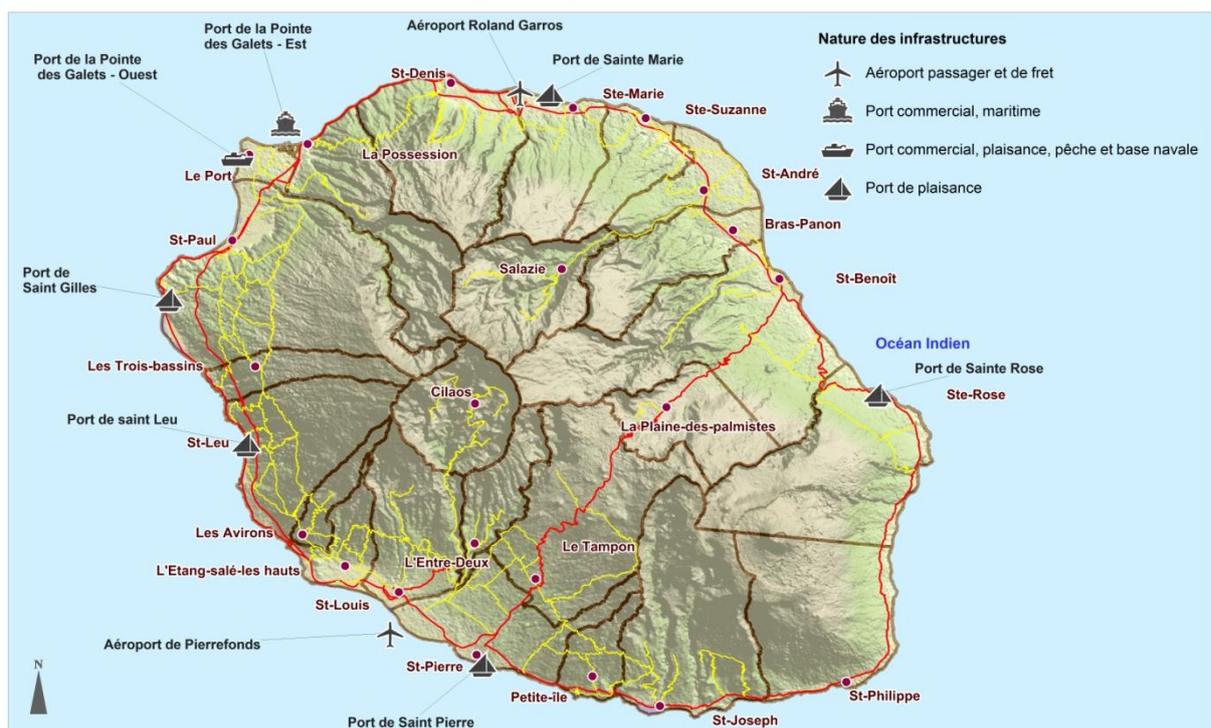


Fig. 55 : Typologie des infrastructures portuaires

Le mode prépondérant pour l'acheminement des marchandises (entrées/sorties) reste de loin la voie maritime ; il existe un tonnage fret par avion mais presque marginal par rapport au bateau). Dans le cadre du SRIT c'est au port principal, celui de la pointe des Galets (sites de port Est et port Ouest) que nous nous intéresserons, port le plus impactant en termes de transport de personnes (croisiéristes, inter îles, bateaux touristiques ...) et surtout de fret.

En effet, Port Réunion est au cœur des enjeux d'aménagement du territoire : principale porte d'entrée du fret mais aussi fonction stratégique régionale inscrite au sein d'un vaste espace urbain compris entre Saint Paul et Sainte Marie ...

6.4.2 Port Réunion : contexte et perspectives (marchandises)

Ce que dit le SAR en termes d'enjeu stratégique pour un port insulaire :

D'après SAR - Vol 2 - II.4.3 p42

« Le développement des portes d'entrée doit être motivé par les gains de compétitivité de la Réunion et une stratégie de positionnement dans l'Océan Indien. Les objectifs sont d'une part d'assurer un dimensionnement pertinent des infrastructures, mises à l'échelle d'une fonction de carrefour économique, d'autre part une organisation performante dans l'espace réunionnais ... La volonté d'ouverture de la Réunion implique pour le port d'avoir une politique ambitieuse visant à faire de cette infrastructure un port d'éclatement dans la zone Océan Indien. »

Par ailleurs, il est rappelé la nécessité de rationaliser les fonctions péri-portuaires et péri-aéroportuaires, en donnant dans ces espaces la priorité aux activités directement liées au co-développement régional ; la « translation » des activités non directement liées à cet objet étant permise par le développement de plates-formes ad hoc, « démultipliant » en profondeur la fonction d'approvisionnement portuaire.

cf SAR-Vol 1 -II.3.3 (p54), pour recensement des projets portuaires

Eléments d'actualisation sur l'infrastructure Port Réunion et son exploitation :

- Gouvernance de Port Réunion : dans le cadre de la réforme portuaire et en particulier de la gouvernance des ports nationaux, création prochaine d'un établissement public (d'ici à janvier 2013) dédié au port de la Réunion. Une loi est prévue en ce sens fin 2011, un décret à suivre début 2012. Création pour ce faire : d'un conseil de surveillance, d'un conseil de développement et d'un directoire. Actuellement le régime conventionnel de la concession est aux risques et périls de l'Etat.
- Zoom sur le futur Schéma Directeur Portuaire à Long Terme (SDPLT) 2015-2040 en cours d'élaboration :

Le dernier schéma directeur portuaire (1998 mis à jour en 2007) a fixé les grandes orientations pour le développement portuaire à 15 ans. Ce schéma actait un certain nombre d'éléments en particulier la spécialisation des deux ports est et ouest, induisant une redistribution des activités : port est devenant le port commercial (gaz, bitume, ciment s'y rattachent), plaisance/pêche/défense se maintenant à port ouest.



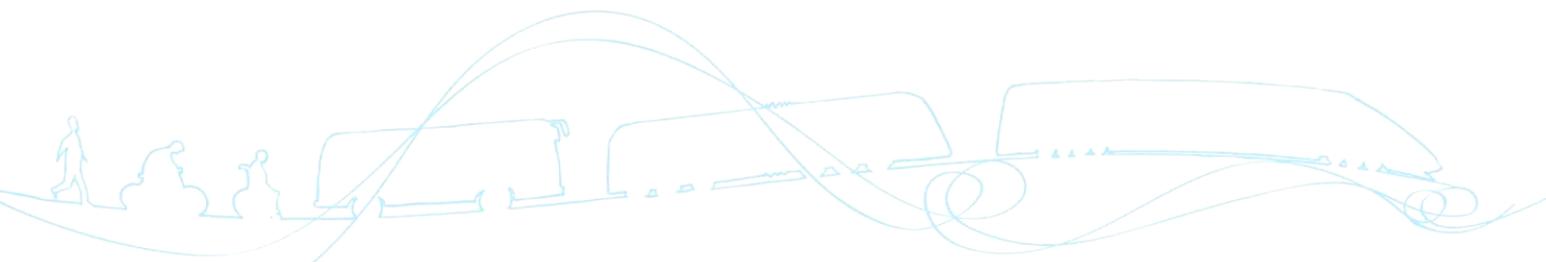


Fig. 56 : Configuration des deux sites portuaires de la Pointe des Galets (Le Port) - Source : DEAL/SPBA

Le nouveau schéma directeur de Port Réunion, dont l'élaboration a démarré mi-2009 prend en compte la période 2015-2040. **Sur la base d'un diagnostic et d'une analyse de la situation existante, ainsi que des perspectives d'évolution de trafic, il s'agit de définir les besoins futurs en équipements pour ces deux sites.** En d'autres termes le schéma directeur portuaire fixe les perspectives à long terme en matière d'échanges portuaires, et sur les bases de trafic correspondantes, un niveau de service en matière d'exploitation et d'infrastructures. Il en ressort un plan d'actions relatif aux travaux portuaires. Ce schéma est piloté par l'autorité concédante en l'occurrence l'Etat via la DEAL/SPBA. La CCIR, en tant que gestionnaire du port, est associée à la réflexion et mène des études complémentaires.

Le nouveau schéma directeur portuaire devra éclairer la décision pour une adaptation de l'offre portuaire à la Réunion, dans un contexte d'échanges mondiaux et Océan Indien (co-développement). Ce schéma intégrera la prochaine réforme portuaire.

Ce document stratégique est structuré en 3 volets, comprenant 6 rapports intermédiaires : (en italique : éléments validés en juillet 2011)

Volet A : Etude des perspectives économiques et de développement portuaire

Rapport 1 : Historique

Rapport 2 : Fonctionnement portuaire, contexte régional

Rapport 3 : Options stratégiques ouvertes a priori, faisabilité et choix

Volet B : Etude de faisabilité technique et financière pour l'extension portuaire

Rapport 1 : connaissance du milieu étudié

Rapport 2 : Propositions d'aménagement

Rapport 3 : Evaluation des sites retenus

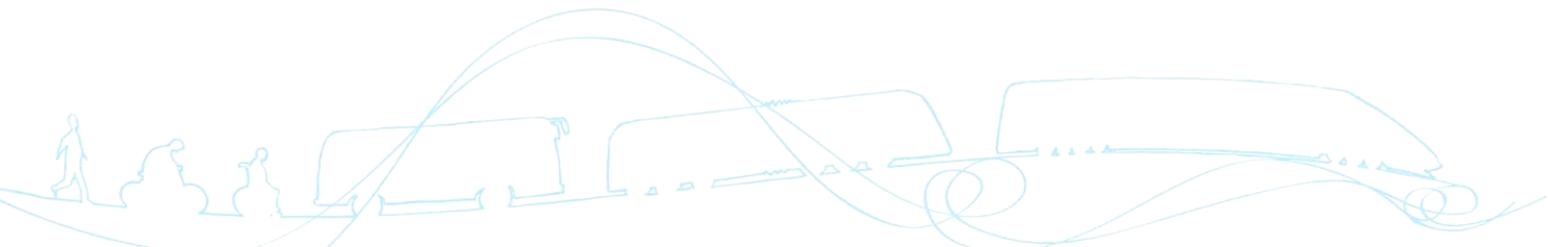
Volet C : Schéma Directeur Portuaire à long terme

Avertissement : dans le cadre du nouveau SDPLT, il convient bien évidemment de mesurer l'incertitude qui pèse sur la prospective à ... 2040.

Ce sur quoi le SDPLT portera un regard moins détaillé : vocation de la ZAP en tant qu'espace péri portuaire (zone d'activité et/ou nouvelle darse), reconquête des zones péri portuaires pour y permettre l'implantation d'activités économiques réellement liées à l'usage des fonctions portuaires, logistique/reprise terrestre, réflexion complémentarité aux échelles de la ville du Port, du PIR Ouest et de l' « arc Sud/Ouest », articulation avec l'hinterland par l'intermédiaire des infrastructures primaires (route/fer) et de la mer ?, et de plates-formes d'éclatement au Sud et à l'Est. La CCIR, concessionnaire, est pleinement associée à l'élaboration en cours du schéma directeur portuaire à long terme

A ce stade notre démarche a principalement pris en compte le volet A ; en l'occurrence, dans un premier temps, l'évolution de Port Réunion depuis sa réalisation jusqu'à aujourd'hui, à la fois en termes d'infrastructures (y compris les travaux envisagés/programmés à court et moyen terme) et d'activités maritimes et commerciales. Mais également le fonctionnement du port avec ses spécificités et surtout la prospective en matière d'économie de la Réunion, débouchant sur des prévisions en termes de trafics commerciaux et in fine sur le niveau de service à rendre pour y faire face ; ce qui renvoie aux infrastructures à réaliser sur le long terme.

S'agissant de la prospective, l'analyse des filières de trafics actuels et potentiels repose sur une approche mixte macroéconomique et micro économique avec l'édification de trois scénarios. A



cela s'agrègent trois options stratégiques d'opportunité en matière économique et sociale pour l'île, dont l'impact est mis en exergue : le transbordement, la croisière et le mix énergétique.

Les possibilités de développement de Port Réunion : il s'agit d'analyser, sur la base de l'évaluation du potentiel économique local lié aux échanges maritimes à long terme, les trafics a priori ciblés et les développements qui peuvent en découler en termes d'expansion portuaire (y compris les conséquences spatiales sur la zone arrière-portuaire) : activités portuaires, besoins d'espaces de stockage en contact (terre-pleins/TP, hangars...), ...

Premier constat : des besoins à long terme en forte croissance ...

Le schéma directeur dans ses premières réalisations évoque trois scénarios dans lesquels :

Les trafics de produits pétroliers augmentent fortement (X 3 entre 2008 et 2040) ; compte tenu de la nature de ces trafics, l'impact portuaire peut être limité à condition de reloger le poste pétrolier sur un site plus adapté que l'actuel (gêne pour les trafics de conteneurs)

Les trafics de vrac solides sont relativement stables sur le long terme, la fin des trafics de charbon en 2025 compensant plus ou moins la croissance des autres trafics (ciment / clinker notamment)

S'agissant des trafics de conteneurs : le début de l'activité conteneurs date de 1970 à la Réunion, les quais dédiés du port est datent de 1985 et les portiques de 1990. Les trafics de conteneurs vont certainement connaître un développement très fort et exigeant pour les installations portuaires en raison des progressions démographiques et de revenus. Pour un trafic de 255.000 EVP -Equivalent Vingt Pieds- en 2008, les trois scénarios envisageant pour 2040 des niveaux de trafics de 566.000 EVP (bas), 730.000 EVP (référence) et 885.000 EVP (haut). Ces chiffres ne comprennent qu'une part très limitée de transbordement (perspectives de transbordement, activité qui requiert en particulier des ressources foncières, à considérer en terme marginal a priori).

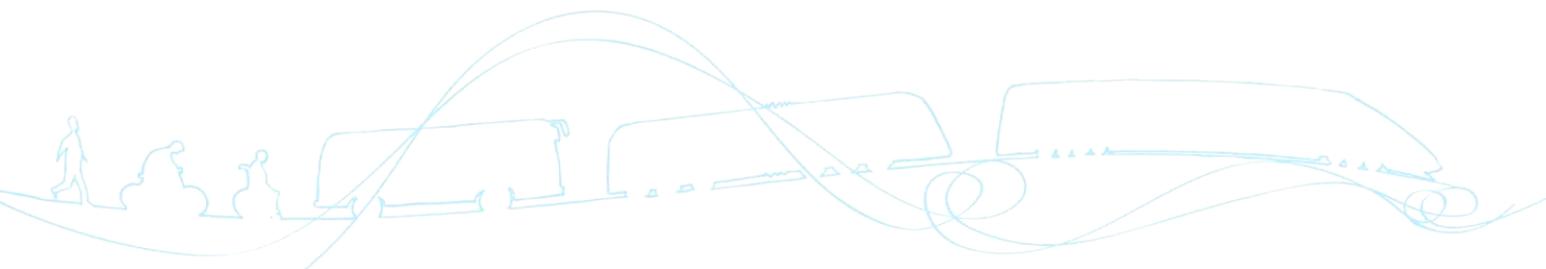
Ces niveaux de trafics conteneurisés sont difficilement envisageables en pur *feederling*. Il est donc probable qu'il faille se préparer à recevoir des navires de taille déjà importante (4.000 EVP ou plus). Même en *feederling* (*desserte de la Réunion par un navire intervenant en « second maillon » dans la chaîne de transport maritime, à partir d'un port hub dans la zone OI*), les navires devraient être sensiblement plus importants qu'aujourd'hui. En supposant 800.000 EVP répartis également entre 3 armateurs, on arrive à 2.564 EVP par sens, par armateur et par semaine pour la seule desserte de la Réunion. Or les flux des autres îles de l'Océan Indien sont également appelées à croître.

Précisions complémentaires :

- hydrocarbures : le problème en la matière c'est le carburéacteur ; Gillot dispose d'une autonomie limitée (3j de stock) ; pas de stock stratégique d'où l'idée d'un oléoduc, lien permanent avec le port,
- vrac : l'alimentaire est en croissance en corrélation avec la démographie ; croissance prévisible pour le ciment également du fait d'un besoin important pour la réhabilitation des logements,
- pêche, plaisance, croisière (pas de problème pour l'accueil de grandes unités à port est - Voir point suivant -).

Conclusion : il faudra se donner les moyens de recevoir des navires de plus de 4.000 EVP, d'au minimum 250 m de long, jusqu'à 40 m de large pour 14 m de tirant d'eau.

Dès lors, il apparaît clairement qu'une extension portuaire importante sera nécessaire à long terme. Faute d'entreprendre en temps voulu les travaux nécessaires, le port souffrira d'une



congestion croissante, les armateurs seront contraints à utiliser des navires sous-optimaux en termes d'économies d'échelle et les attentes de poste à quai tendront à augmenter exponentiellement avec pour conséquences un fort renchérissement du fret et de la manutention.

A suivre, non validé à ce jour :

Les rapports n°2 et 3 du volet B de l'étude « Schéma directeur portuaire 2015-2040 », relatifs aux propositions d'aménagement et à l'évaluation des sites retenus, ont été rendus courant juin 2010.

La phase 2 revient sur une estimation des besoins pour les différents sites et les différents usages ou trafics ; concernant port est il s'agit en l'occurrence :

Trafics conteneurs : Le volume de conteneurs à réceptionner d'environ 120.000 EVP à ce jour, devrait quasiment tripler d'ici à 2040 dans les hypothèses les plus optimistes ; le nombre d'escales passant ainsi à 780 escales/an, soit 945 EVP/escale (hypothèse 2 postes). A long terme, les boîtes de 40 pieds mini devraient s'imposer progressivement. En intégrant un mode de fonctionnement rénové du terminal en 2040, il apparaît clairement que le ratio S_{TP}/L_{QUAI} est actuellement notoirement insuffisant...

Vracs : Les besoins sont invariants sur le long terme : pas ou peu de nouveaux aménagements à prévoir au port est.

Croisières : L'accueil des navires de croisière de grande dimension (>180 m) pourra s'opérer, moyennant des aménagements complémentaires sur les postes 8 du port ouest et/ou éventuellement sur le poste 15 du port est à plus long terme, avec le transfert des activités vracs vers les postes 20 et 21.

La phase 3 traite de l'évaluation des sites retenus et des propositions d'aménagement ; en ce qui concerne le port est, il s'agit principalement des scénarios d'extension portuaire :

En fonction des besoins à long terme identifiés dans l'analyse qui précède il est nécessaire :

- d'augmenter la surface des TP pour disposer d'un ratio S_{TP}/L_{QUAI} supérieur, proche des « normes usuelles » ; [D'ici à 2018 : 12 à 15 ha de terre pleins supplémentaires. En 2020 les besoins de surface seront saturés, il faudra très probablement envisager de nouveaux terre-pleins sur la mer]
- de créer un poste supplémentaire et son TP associé (à moyen/long terme il importera d'être en mesure d'accueillir et de traiter les grands porte-conteneurs).

La première version du rapport (volet B) présente globalement trois catégories de scénarios : extension terrestre, extension sur la mer et solutions particulières.

La principale problématique concerne à ce stade la préservation des ressources en eau prélevées dans la nappe phréatique, et dont qu'il convient de ne pas polluer par une intrusion saline. Une étude est lancée sur l'évolution des besoins et de l'offre sur les plans qualitatifs et quantitatifs. C'est principalement pour cette raison que l'étude est actuellement en stand-by.

Autres enjeux divers :

- le port est une plateforme d'échanges pour les marchandises. Il ne faut pas stocker *ad vitam aeternam*
- réseau de plates formes logistiques multimodales à prévoir sur le territoire
- problématique des conteneurs vides à la Réunion (beaucoup d'import et peu d'export), à repositionner

- marchandises dangereuses à sortir rapidement de l'agglomération
- problématique pré/post acheminement...

6.4.3 La croisière

Source : CATRAM 2011 - JP PAGES

« L'activité de croisière demeure encore modeste dans les Mascareignes

Les progrès demeurent limités à la Réunion ...

- **En importance d'escales de navires :** Longtemps réduit à une quinzaine d'escales annuelles, en moyenne, le nombre d'escales s'est accru des 8 escales du navire de COSTA pendant 4 mois d'hiver depuis 2008. Ces escales sont assurées par une quinzaine d'unités se répartissant en 2 groupes équivalents en nombre : d'abord, celui de 7 petits navires de capacité de - 700 pax (dont 4 de -300 pax), ensuite celui de 7 grands navires (4 de 1000 pax, et 3 de 1700 à 2200 pax). Pax désignant un passager.
- **En nombre de compagnies :** La fréquentation du Port est assurée depuis ces dernières années par 25 navires de 18 compagnies, dont la moitié est constituée de « fidèles », en particulier les deux grandes «italo-françaises» COSTA et MSC, et 2 américano-britanniques : PRINCESS et P&O, et 4 compagnies exploitant de petites unités de luxe, dont 3 américaines : OCEANA, SILVERSEA, SEABOURN, et une allemande : HAPAG-LLOYD (HALO).
- **En volumes de passagers :** après avoir stagné autour de 5000 à 6000 pax par an, l'arrivée depuis 2008 de grands paquebots (notamment de COSTA) a fait gagner 20 000 pax supplémentaires par an. De sorte que le nombre moyen de passagers en escale au Port a triplé pour passer de 300 jusqu'en 2008 à 1000 depuis lors.
- **En raison de la spécificité de l'activité de croisière dans cette zone** liée à l'étendue des distances entre les ports du sud-ouest de l'Océan Indien (3 jours entre les Seychelles et la Réunion, 4 à 5 jours entre la Réunion et Durban ou Mombasa), et illustrée par l'évolution contrastée de la fréquentation des ports de la région.
- **Des perspectives encourageantes de développement en dépit des faiblesses et menaces que connaît la croisière à la Réunion :**

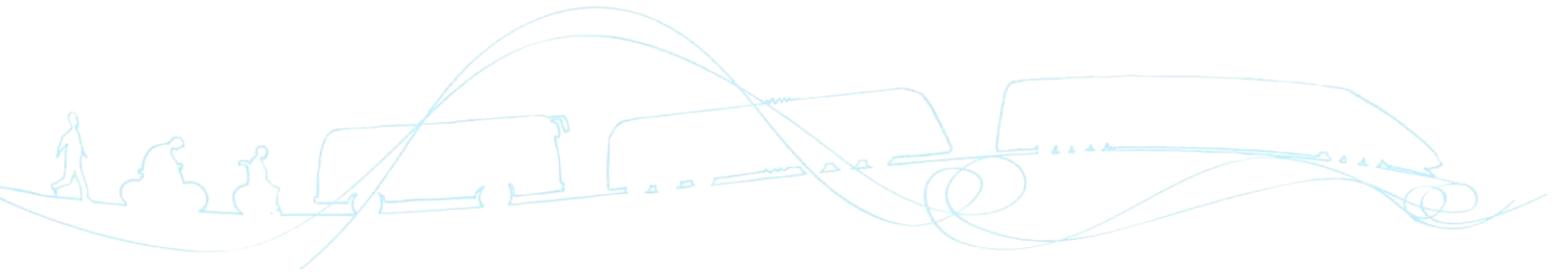
L'île souffre de certains handicaps réels : son éloignement des pays d'origine des croisiéristes, l'étroitesse du marché local et régional et la localisation des escales de paquebots sur un site d'accueil inapproprié. Par ailleurs elle est victime de la persistance de la piraterie sur la côte est-africaine.

Enfin la Grande Plaisance, à l'instar des petits paquebots, est pénalisée : les activités de grande Plaisance sont traditionnellement limitées à la Réunion, en témoignent le nombre de bateaux de plus de 12 m : 57 voiliers (dont 7 de + 15 à 18 m. de long) et 14 bateaux à moteurs (de 12 à 15 m.). Les commandes demeurent faibles en l'absence d'activités de charter, la navigation dans le sud-ouest de l'océan indien est réduite.

L'île de la Réunion dispose d'importants atouts et de chances réelles...

Elle bénéficie de forts atouts logistiques :

- Une excellente desserte aérienne, favorable à l'acheminement des croisiéristes.
- Des infrastructures d'accueil globalement de qualité satisfaisante : aussi bien portuaires (même si en particulier l'inadaptation du port Ouest pour l'accueil des paquebots - contraintes nautiques et houle- et celle du port Est pour les passagers est soulignée), qu'hôtelières ou hospitalières.



- **Une situation géographique favorable au développement de la croisière** : grâce aux effets d'entraînement et d'attractivité exercés par l'Afrique du Sud sur les compagnies.

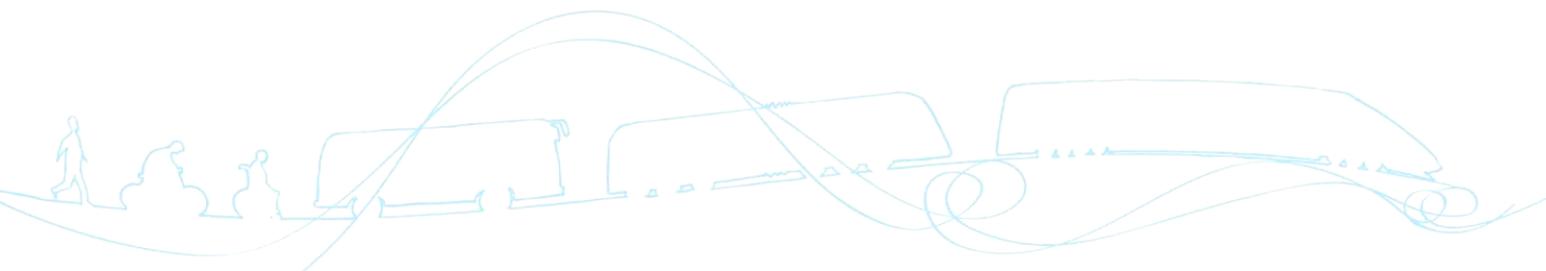
Elle présente aussi pour les croisiéristes un réel intérêt touristique : « Ile verte » dans une zone d' « îles bleues », caractérisée par la variété et l'originalité de l'offre d'excursions, située idéalement entre Madagascar et Maurice.

Elle peut bénéficier d'une montée en puissance du service inter-îles : L'île dispose déjà de liaisons régulières avec Maurice par 2 cargos-mixtes, elle peut aussi envisager de tirer parti du potentiel des touristes internationaux, désireux de changer d'îles. Une telle évolution de séjours touristiques alternés à la Réunion et à Maurice, pourrait contribuer à relancer divers projets d'exploitation de petits paquebots ou car-ferries entre les deux îles et Madagascar.

La croisière à la Réunion peut se développer à l'avenir, sous conditions :

- **De l'avis des professionnels locaux de la croisière, il est nécessaire en particulier de :**
 - Résorber les faiblesses actuelles : inadaptation de l'accueil (ex: malpropreté des quais, indisponibilité de la gare maritime, impossibilité de change, cherté des taxis)
 - Améliorer les infrastructures d'accueil au port,
 - former des guides,
 - organiser la valorisation des prestations (taxis, commerçants)
- **De l'avis des autorités locales, il est souhaitable en particulier de :**
 - s'intéresser à l'accueil au port Ouest des bateaux de plaisance actuels de tous types (...)
 - Chercher à attirer de grandes unités pour servir l'image du Port ...
 - Redéfinir la vocation et l'utilisation des quais 8 et 9 au port Ouest, et implanter à proximité un espace d'accueil pour croisiéristes à acheminer par navette depuis les quais du port Est, via les voies de jonction entre les deux ports.
- **Pour les intervenants communaux :**
 - Organiser véritablement l'accueil en réglant d'urgence deux problèmes récurrents : implantation d'un bureau de change, organisation des transferts en taxis, afin pour l'économie locale d'améliorer les retombées actuelles (100 €/pax) et répondre aux attentes des croisiéristes (cf. enquêtes de satisfaction de l'OT en 2009/2010).
 - Réaliser une structure d'accueil dédiée aux croisiéristes, autre que la gare maritime du port Est, soit dans la ville du Port soit au port Ouest, pour y recevoir dans des conditions satisfaisantes les passagers des paquebots à quai au port Est, après transfert rapide en autocars, pour y effectuer les formalités (contrôles, change, informations, transferts) dans des conditions de confort et d'efficacité optimales.

Si la réalisation de telles conditions nécessite une réflexion et des actions à long terme, il est à noter que des améliorations immédiates des conditions d'accueil sont possibles.



6.5 Infrastructures et transports : principaux constats

6.5.1 Le réseau viaire

- Un trafic en constante augmentation : doublement de la demande prévue sur les vingt prochaines années
- un développement des infrastructures routières très coûteux financièrement dans un contexte géomorphologique très contraint (île volcanique) et qui présente aussi de nombreuses externalités environnementales négatives
- un partage de la voirie majoritairement orienté pour le transport individuel
- un réseau viaire vulnérable aux risques naturels
- des infrastructures répondant à de multiples fonctions, sans véritable hiérarchisation du réseau viaire
- une absence de politique de stationnement globale à l'échelle de l'île

6.5.2 L'offre TC et les modes doux

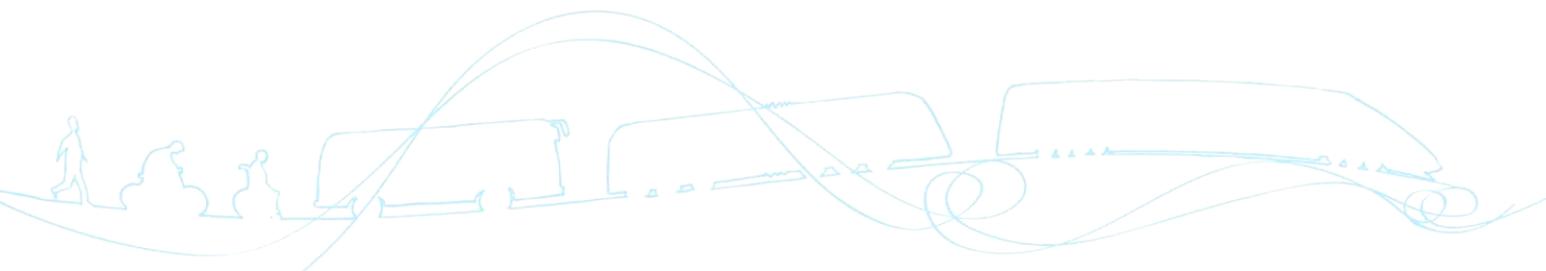
- une part modale TC faible comparativement au reste de la France et à d'autres DOM
- un manque d'articulation en l'offre TC locale et régionale
- une offre TC non compétitive face à la VP
- une image négative des TC
- une part modale du vélo faible, une régression de la marche à pied

6.5.3 Le secteur aéroportuaire

- Un trafic passager en croissance
- Des saturations nuisant à l'accessibilité des terminaux aéroportuaires

6.5.4 Le secteur portuaire

- Une concentration des activités portuaires au Nord-Ouest de l'île
- Vers un doublement du volume de marchandises au Port à l'horizon 2020
- Un fort potentiel touristique à développer



7. LA DEMANDE DE MOBILITE

7.1 La mobilité des personnes

La mobilité des réunionnais augmente de manière constante depuis les années 2000 ; que ce soit en termes de volume général des déplacements, ou encore en termes de déplacements effectués par jour et par personne. Les personnes mobiles à la Réunion représentent un peu plus de 70% de la population et effectuent chacun un peu plus de 3 déplacements mécanisés par jour.

Les raisons de ce besoin croissant de mobilité ont déjà été abordées au point 6.5. « Caractéristiques de l'urbanisation » (armature urbaine et évolution de la tâche urbaine / Source SAR).

Pour rappel : schématiquement, la tendance des dernières années est à la progression de l'urbanisation des Hauts et des mi-pentes, notamment dans l'Ouest et le Sud ; l'arrivée de la Route des Tamarins ayant totalement modifié la structuration de cette partie de l'île. Cet étalement urbain a d'importantes conséquences sur la mobilité des réunionnais. En effet, la plupart des habitants des zones de faible densité doivent réaliser un déplacement motorisé pour n'importe quel motif, du fait de son éloignement certain.

Ainsi, une grande partie des déplacements réalisés sur l'île de la Réunion, pourraient être considérés comme des déplacements de proximité dans d'autres contextes géographiques, topologiques et culturels.

Concrètement, nous pouvons schématiser l'île de la Réunion ainsi :

- zone littorale : concentration des emplois, des loisirs et des zones d'activité localisés sur les pôles majeurs et secondaires avec une population relativement réduite ;
- les mi-pentes et les hauts : importante population avec une demande en augmentation et un manque d'activité, d'équipements.

Cette schématisation, certes grossière, permet de mettre en évidence la manière avec laquelle l'armature urbaine réunionnaise incite à la mobilité. De plus, la géomorphologie de l'île, avec des fortes pentes et de nombreuses ravines difficilement franchissables, concentre les flux de déplacements sur quelques axes, augmentant ainsi la saturation du réseau et donc les temps de parcours de tous les déplacements.

Depuis Juillet 2010, l'institut IPSOS Océan Indien mène, dans le cadre de l'Observatoire des Transports et des Déplacements (OTD) une enquête sur la mobilité des réunionnais.

Cette enquête a la particularité d'être réalisée par téléphone, le matin, et il est demandé aux enquêtés des informations sur leur voyage de la veille. Cette particularité confère aux résultats un certain biais puisque les personnes enquêtées n'ont pas d'activité professionnelle à plein temps, voire pas d'activité professionnelle du tout, puisque répondent au téléphone le matin, à leur domicile.

Ainsi, la répartition des motifs de déplacements, présentée dans la figure ci-dessous, est-elle à considérer plus quant à son évolution temporelle qu'aux valeurs brutes qu'elle donne.

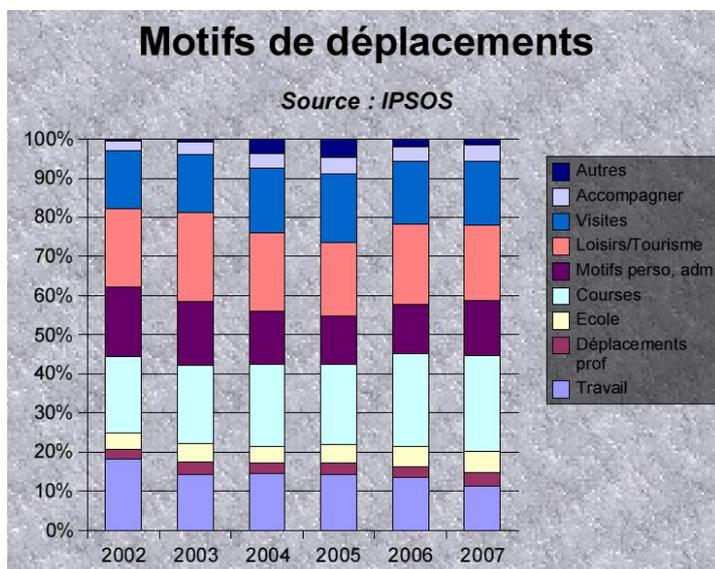
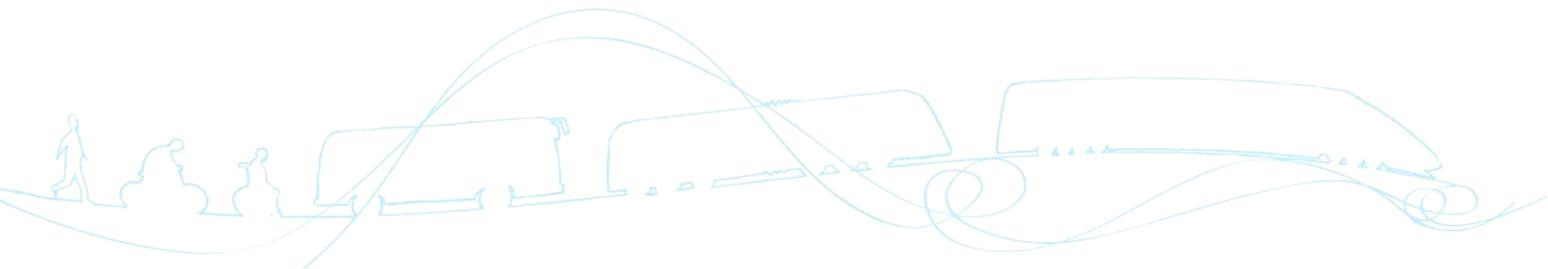


Fig. 57 : Evolution des motifs de déplacement des réunionnais - Source Agorah OTD 2007

Un quart des déplacements effectués par les réunionnais aurait donc pour motif les achats ; le motif travail, quant à lui, ne représenterait qu'à peine 10% des déplacements mécanisés d'après cette enquête IPSOS, et serait en baisse sur la période 2002 - 2007.

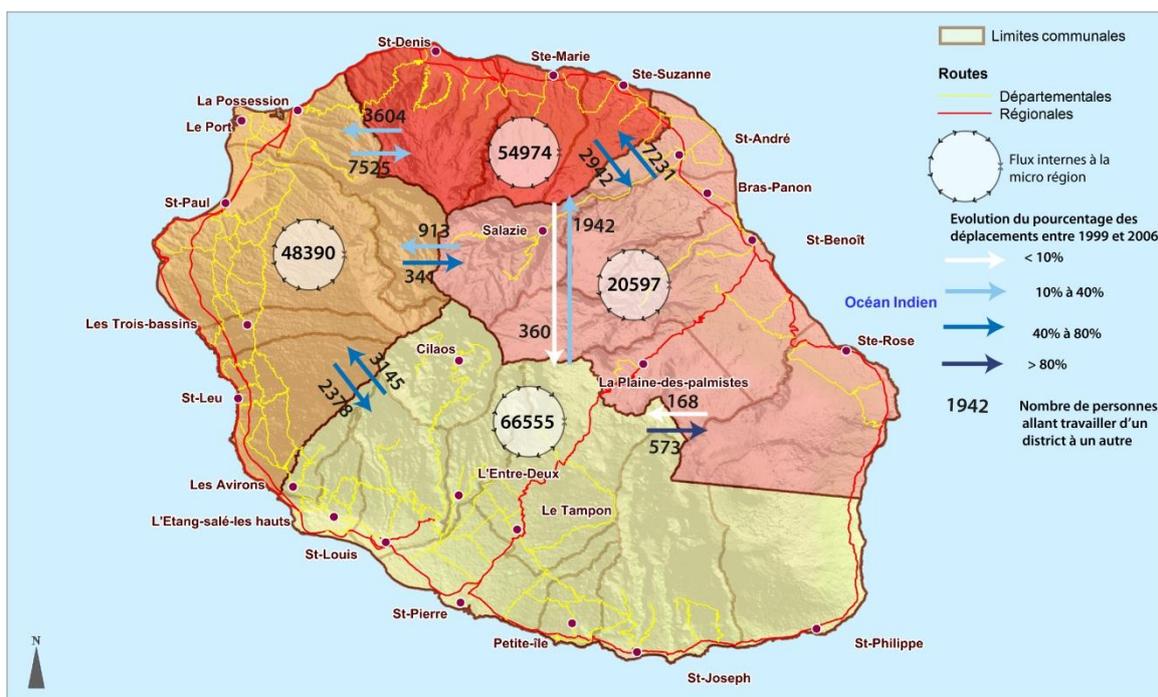


Fig. 58 : Migrations alternantes Domicile / Travail en 2006 - Source INSEE

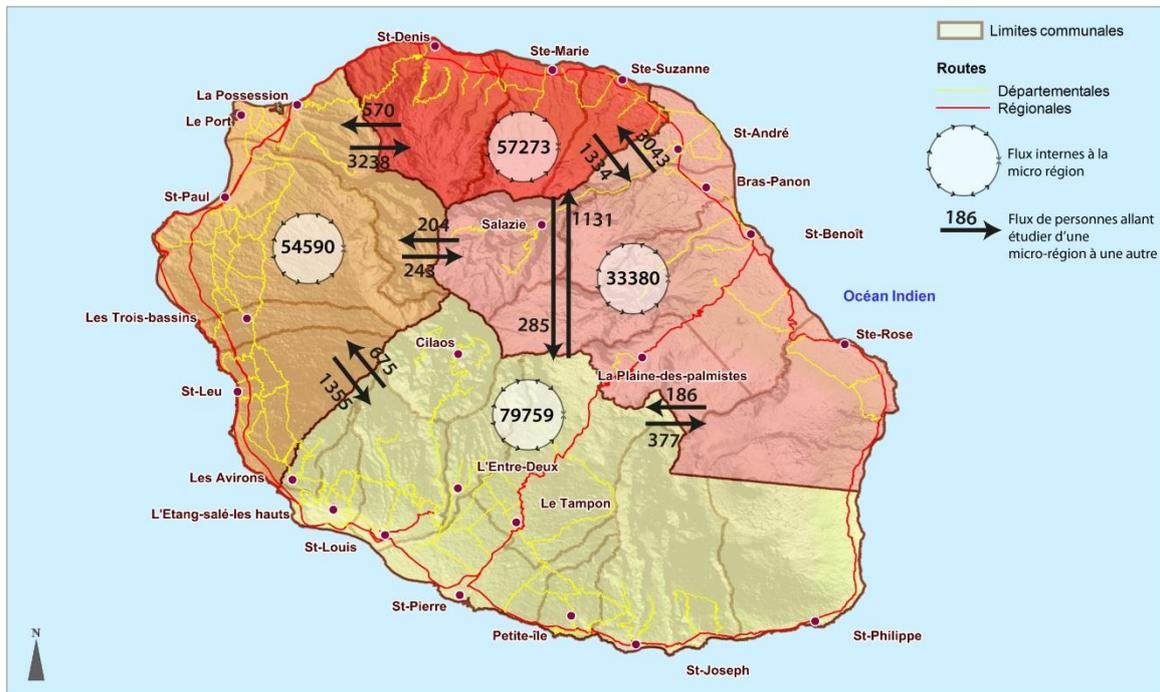


Fig. 59 : Migrations alternantes Domicile / Etudes en 2006 - Source INSEE

Pour réaliser ces déplacements, les réunionnais utilisent pour 90% leur véhicule particulier, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Un peu moins de 6% des déplacements se fait sur le réseau de transports en commun, 2% en deux-roues motorisés et 2% en vélo. Le réseau de transport en commun étant ce qu'il est à l'heure actuelle, il n'est emprunté que par une population active qui, globalement, n'a pas accès à l'automobile.

D'après l'INSEE, le taux d'équipement automobile à la Réunion est inférieur à celui de métropole, mais en constante augmentation. Ainsi 70% des ménages ont, en 2007, au moins un véhicule, contre 81% en métropole.

Véhicules pour 1.000 habitants	1995	2000	2004	2007
Réunion	294	355	385	517
Métropole	529	583	595	614

Tab. 7 : Nombre de véhicules pour 1.000 habitants - Source Agorah OTD 2007

On observe, ces dernières années une explosion du nombre de véhicules à la Réunion, avec quasiment un doublement du parc en 12 ans.

Ainsi, le nombre de véhicules augmente, le nombre de déplacements mécanisés par jour et par personne augmente et la part modale des TC stagne : explosion du trafic VP et saturation du réseau routier.

7.2 Les marchandises

7.2.1 Des volumes de marchandises en constante augmentation : une croissance à anticiper

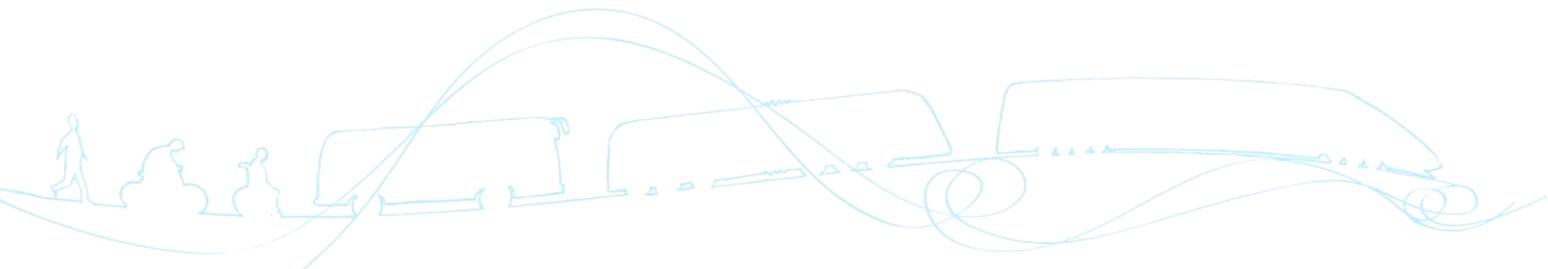
Dans un contexte d'insularité, les ports et les aéroports constituent les points d'entrée et de sortie des marchandises. La connaissance des volumes exportés/importés via les ports et aéroports rend ainsi compte des volumes de marchandises en présence.

La balance import/export de la Région révèle sa forte dépendance aux importations. Le tableau ci-après expose les volumes en présence (chiffres 2008, d'après Observatoire des transports et des déplacements de l'AGORAH). *Tab. 8*

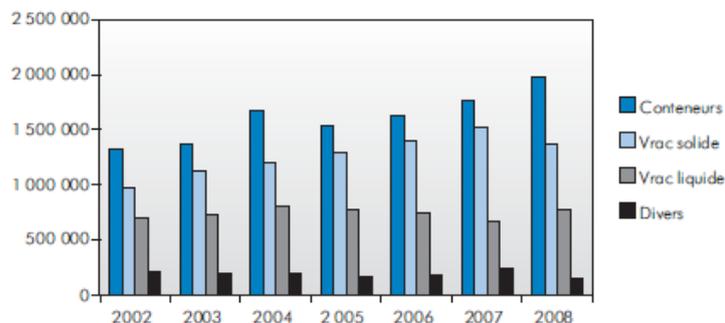
		Volume de marchandises (en tonnes)	
		débarqué	embarqué
Marchandises Port de la Réunion	TOTAL	3 639 062	647 901
	<i>dont : Produits pétroliers</i>	763 888	
	<i>Charbon</i>	625 990	
	<i>Clinker</i>	292 700	
	<i>Ciment</i>	139 247	
	<i>Sucre brut</i>		97 590
Fret Aérien	Aéroport Roland Garros	26 921	
	Aéroport Pierrefonds (import+export)	49 628	
Production de cannes		1 772 411	

Au total, près de 6.1 millions de tonnes de marchandises ont été transportées en 2008. On remarquera la forte dissymétrie entre importation et exportation.

Le Port constitue le premier point d'entrée/sortie de marchandises de l'île. 4.3 millions de tonnes y ont ainsi été traitées en 2008. Une augmentation progressive de ce volume est observée depuis les dernières années (+ 1,8% entre 2007 et 2008). Comme l'illustre le graphe ci-après, cette augmentation se fait avant tout au profit des marchandises conteneurisées. Néanmoins, la part de vrac solide reste relativement importante. *Voir Fig. 60 ci- après*



ÉVOLUTION DU TRAFIC PORTUAIRE PAR CONDITIONNEMENT



Les principaux postes d'importation sont les produits pétroliers, le charbon, le clinker, le ciment et les véhicules. Les produits agricoles et plus particulièrement le sucre constituent les principaux produits exportés.

Le fret aérien génère une quantité nettement inférieure de marchandises. L'Aéroport Roland Garros représente un tonnage de 26 900 t de marchandises. Pierrefonds, plus modeste du point de vue du trafic passager, est plus important en termes de fret avec 43 000 t de marchandises. (Chiffres AGORAH 2008)

D'après le SAR, le volume de marchandises importées a augmenté de 20% depuis 2000. Il stipule par ailleurs que le trafic de marchandises au Port, qui fait l'objet d'un projet d'extension (cf 6.4) devrait doubler à l'horizon 2020. L'augmentation du trafic de marchandises est ainsi vouée à se prolonger dans d'importantes proportions au cours de la prochaine décennie. L'Observatoire des transports et de déplacements a mis en évidence, comme l'illustre le graphique ci-après, le lien direct entre croissance démographique et croissance des volumes de marchandises.

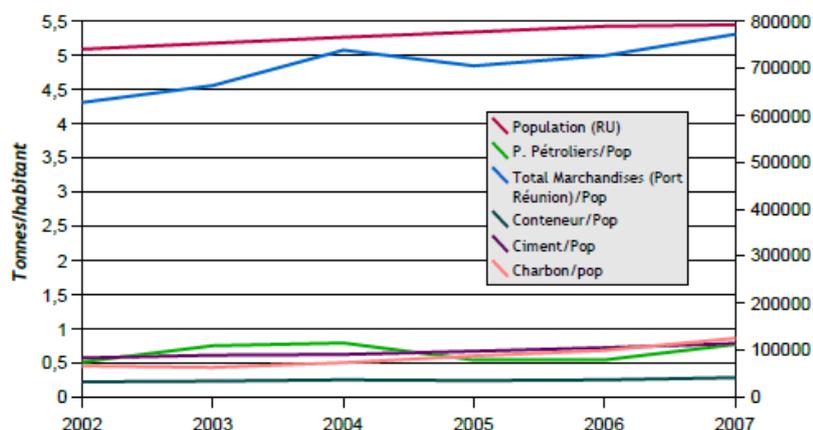
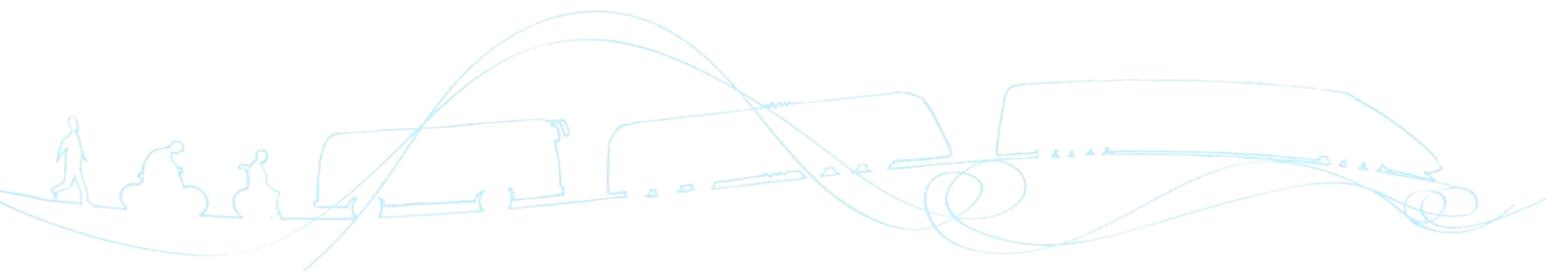


Fig. 61 : Evolution de différents postes marchandises (Port Réunion) par rapport à la population (source : AGORAH)

En complément au transport de marchandises, la production de déchets génère des besoins en logistique importants. En 2007, cette production représentait près de 1 260 000 tonnes (source SAR), tout type de déchets confondus. A l'instar des marchandises, la quantité de déchets produits est en constante augmentation, à mesure que la population croît et que le niveau de vie général s'élève.

Il convient dès lors d'anticiper les futurs besoins du trafic de marchandises et d'analyser les problématiques de la chaîne logistique actuelle.



7.2.2 Les caractéristiques de la chaîne logistique

7.2.2.1 Une chaîne logistique vulnérable, soumise aux contraintes du réseau routier

(Source : Etude de pertinence et de faisabilité des plates-formes de développement économique, réalisée pour le compte de la CCIR)

A l'heure actuelle, l'organisation logistique des flux se caractérise par une forte polarisation des transports de marchandises autour de quelques pôles. Principal point d'entrée et de sortie de marchandises, le Port en concentre la majeure partie.

Cette polarisation entraîne un déséquilibre du territoire, attirant un grand nombre d'entreprises souhaitant s'implanter à proximité des installations portuaires.

En outre, le déséquilibre entre les importations et les exportations est une particularité de cette organisation qui induit une forte dissymétrie des charges transportées. Les volumes débarqués étant nettement supérieurs aux volumes embarqués, il en résulte un problème de stockage de conteneurs vides, en attente d'être chargés.

Le transport de marchandises, à l'exception de quelques voies agricoles réservées, s'effectue quasi intégralement au moyen du réseau routier, le rendant ainsi dépendant des conditions de circulation. Le fret constitue une importante part de 7% du trafic routier (source : AGORAH 2007). Le SAR établit en particulier que près de 60% du transport de marchandises s'effectue via la route du littoral, axe dont la vulnérabilité au risque environnemental est particulièrement sensible (cf 4.1).

Outre les risques d'interruption de trafic, le transport de marchandises se trouve confronté à la congestion routière affectant l'ensemble de l'île. L'absence de véritable plateforme logistique accentue ce phénomène en ce sens qu'une mutualisation du fret n'est pas réellement possible et que se multiplient ainsi le nombre de camions en circulation, provoquant la mise en route d'un véritable cercle vicieux de la congestion.

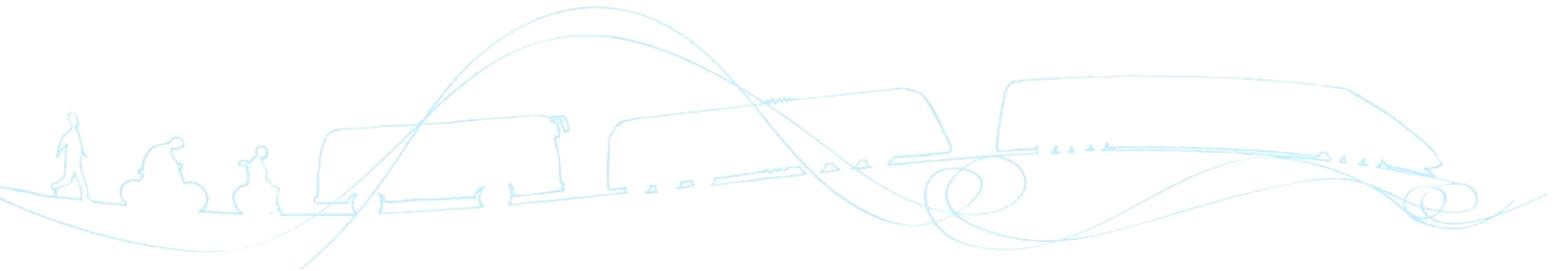
Cette particularité pose également la question des traversées de ville par les camions transporteurs souvent contraints de devoir passer par des espaces urbains denses. Cette problématique est d'autant plus sensible lorsqu'il s'agit de transport de matières dangereuses.

Par ailleurs, il est à noter quelques carences du réseau routier en termes de structures dédiées au transport de marchandises. Les lois encadrant le transport routier national s'avèrent ainsi peu adaptées au contexte réunionnais, ne rendant pas obligatoire des aires de repos, des arrêts d'urgence homologués et rendant peu applicables les temps de conduites obligatoire à l'échelle du territoire.

L'ensemble de ces éléments pose la question d'une réorganisation du transport de marchandise sur l'île. L'étude de faisabilité commandée par la CCIR a permis de recueillir l'avis d'un panel d'entreprises. 50% d'entre elles, disent avoir des difficultés pour le transport de marchandises et 82% estiment que ces problèmes iront en s'empirant. Le transport des marchandises et des intrants industriels constitue un point dur du développement économique local. La prise en considération de tels problèmes a ainsi amené les autorités à s'interroger sur la pertinence de mettre en place des plateformes logistiques dédiées sur le territoire.

7.2.2.2 La nécessité de plates-formes logistiques

A l'heure actuelle, il n'existe pas de plate-forme logistique en dehors du Port lui-même (et plus récemment de Pierrefonds avec une amorce de plate-forme). Cette situation a pour conséquence de multiplier les flux de marchandises en provenance du Port, sans véritable mutualisation des containers transportés.



Outre la saturation des axes routiers qui peut en résulter, cette organisation s'avère préjudiciable pour les acteurs ayant recours au transport routier de marchandises qui ont alors à supporter seuls les coûts de transport local. Ces coûts sont d'autant plus élevés qu'ils sont impactés par les retards dus au trafic routier et les diverses opérations intermédiaires qui créent des ruptures de charges, source de surcoûts.

Cette situation amène à considérer l'opportunité de mettre en place un réseau logistique articulé autour de plates-formes de livraisons implantées en des points stratégiques du territoire. De telles plates-formes permettraient une première répartition des marchandises depuis le Port et d'en mutualiser le transport. Ce dernier pourrait s'effectuer de nuit, évitant ainsi de participer à la saturation du trafic routier. Cela permettrait alors de massifier et rationaliser les flux de transport de marchandises. La diffusion à l'intérieur du territoire serait alors réalisée par des moyens de transport plus adaptés à la traversée de zones urbaines.

De telles plates-formes pourraient accueillir des services tertiaires autour d'un noyau central constitué d'un terminal à containers et ses services associés de déchargement -chargement des containers s'appuyant sur des activités liées au transport. Elles pourraient à terme attirer des entreprises de transformation souhaitant éliminer le maillon du transport local.

Deux sites ont été identifiés dans l'étude de faisabilité de la CCIR : à l'Est et au Sud de l'île. Un tel projet vise non seulement l'amélioration de la chaîne logistique du transport de marchandise mais aussi plus généralement le rééquilibrage du tissu économique insulaire.

7.2.2.3 Le coût élevé du transport des déchets

La chaîne de collecte des déchets est aujourd'hui relativement peu optimisée et rendue particulièrement coûteuse du fait d'une urbanisation diffuse. Ce coût, qui peut s'élever jusqu'à 230€HT/an par habitant constitue un poste de dépense important pour le budget des EPCI. La valorisation des déchets est à l'heure actuelle insuffisante, ce qui conduit à un engorgement des deux sites d'enfouissement présents sur l'île. Le manque d'équipements de valorisation pousse même à l'exportation d'une partie de ces déchets, ce qui entraîne des coûts de transports importants.

La filière du traitement des déchets et son organisation logistique constitue un enjeu important pour l'île, tant en termes environnementaux que financiers.

7.2.3 La problématique particulière du transport de la canne.

La production sucrière constitue la première source de marchandise exportée de l'île. Près de 1.900 .000 tonnes de cannes sont ainsi brassées chaque année. Activité culturelle historique de l'île, la « coupe de la canne » génère de nombreux déplacements lors des cinq mois constituant la saison.

La chaîne de production du sucre implique deux types de déplacements :

- les cannes sont transportées du lieu de production aux sites à balance au moyen de tracteurs tirant des remorques de capacité moyenne de 7t.
- puis, elles sont transportées depuis les balances aux usines de transformation sucrières (Bois Rouge et Le Gol). Ce transport s'effectue au moyen de « cachalot », d'une capacité d'emport de 20t. Une centaine de cachalots opèrent durant la saison.

La carte ci-dessous rend compte de la répartition géographique du transport de la canne depuis les sites à balance jusqu'aux usines de production de sucre (chiffres 2007). Les bassins de culture alimentant les deux usines de Bois Rouge et Le Gol ont été répartis de manière à en assurer un fonctionnement équitable. La structure des déplacements en résulte inchangée depuis quelques années.

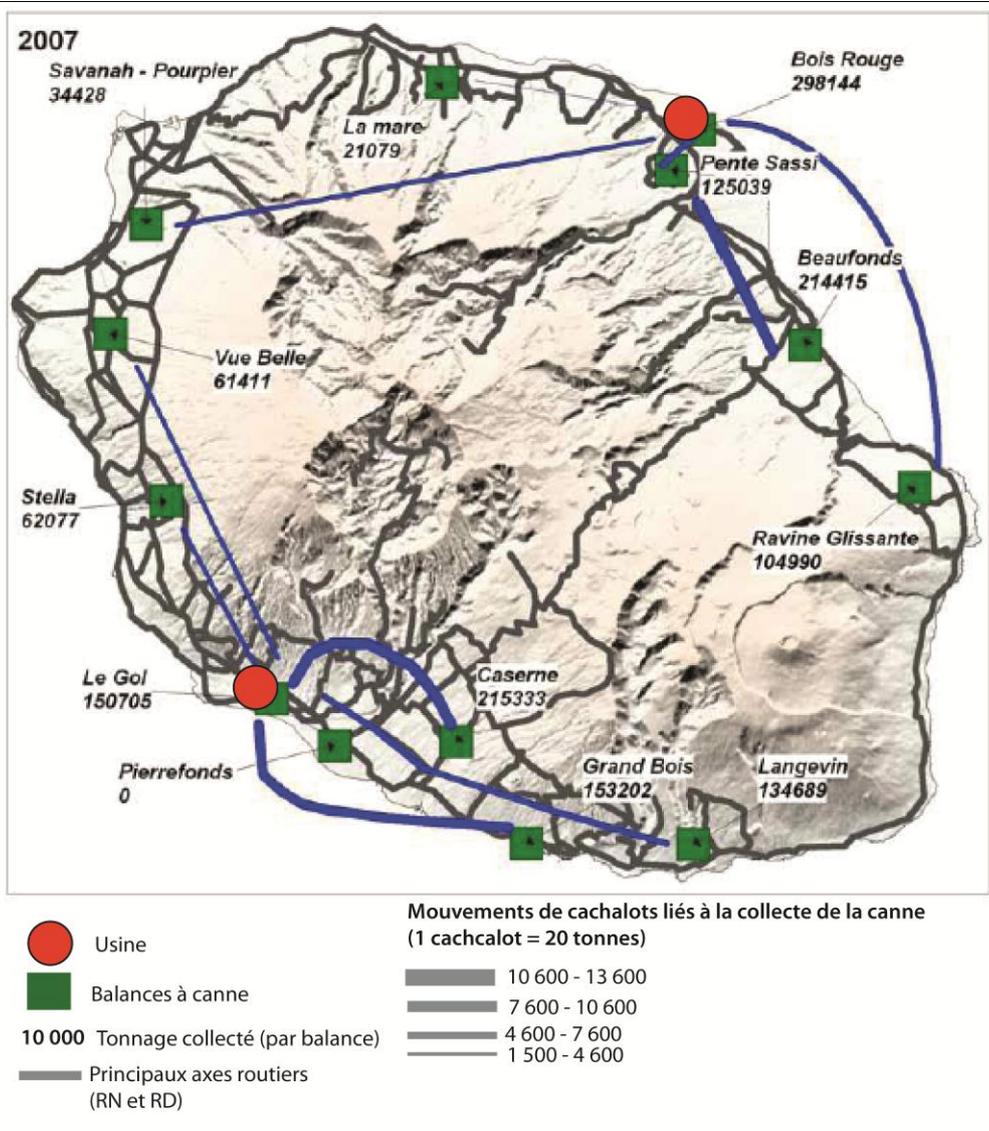
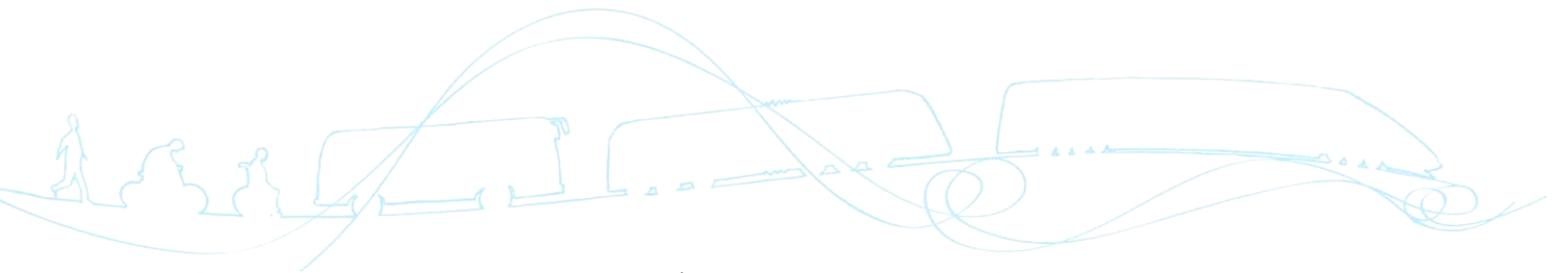


Fig. 62 : Carte des flux de déplacement pour la production sucrière (source : AGORAH)

Cas particulier problématique : aujourd’hui les cannes réceptionnées dans chaque bassin sont « traitées » au sein de ce même bassin ... SAUF cas des tonnages réceptionnés à Savanna/Saint Paul/Ouest qui sont ré acheminés vers L’Est à Bois Rouge (!) pour un motif a priori purement industriel de seuil minimal en volume à respecter... Il s’agit ici de 50.000T soit environ 2.000 rotations de cachalots sur la route du littoral et en transit à Saint-Denis notamment. L’apparition d’un opérateur industriel unique devrait permettre de revoir dans sa globalité le process industriel et logistique ...

Durant les cinq mois que dure la campagne sucrière, la plus grande partie de ces mouvements s’effectue sur le réseau routier national.

L’Observatoire des Transports et des Déplacements mis en place par l’AGORAH évalue que ce transport représente 0.9% du trafic routier total (rapport 2007). Il souligne qu’en dépit d’un niveau de trafic relativement faible, le transport de canne génère une impression d’encombrement pour les usagers des infrastructures routières.



Cette perception s'explique, selon le même observatoire, par le danger potentiel que représentent les tracteurs assurant le « pré-acheminement » sur les routes nationales et la chute de cannes pouvant en résulter.

En réalité le parcours non négligeable des cachalots sur les RD et voies communales plus étroites et sinueuses créent régulièrement des perturbations.

Quant aux plus petits tracteurs, leur fréquence et leur concentration vers les centres de réception génèrent des points noirs, en particulier à l'approche et au droit des balances où ils stationnent.

Le document stipule qu'en réalité, « seuls les cachalots sont adaptés au transport sur les routes à circulation rapide » et précise les mesures de protection additionnelles qui ont été mises en place par la pause de filets de protections sur le chargement.

Ainsi, secteur économique de premier plan pour l'île, la production sucrière nécessite l'amélioration du transport de canne entre les lieux de production et les sites à balance par les tracteurs et jusqu'aux usines par les cachalots. Il s'agit d'en améliorer la sécurité et réduire l'impression d'encombrement qui peut en résulter.

Cette réflexion peut s'engager aussi bien sur le court terme, en proposant des améliorations du matériel roulant ou la mise en œuvre de voies réservées, mais également à plus long terme, par la recherche d'alternatives ferroviaires ou maritimes.

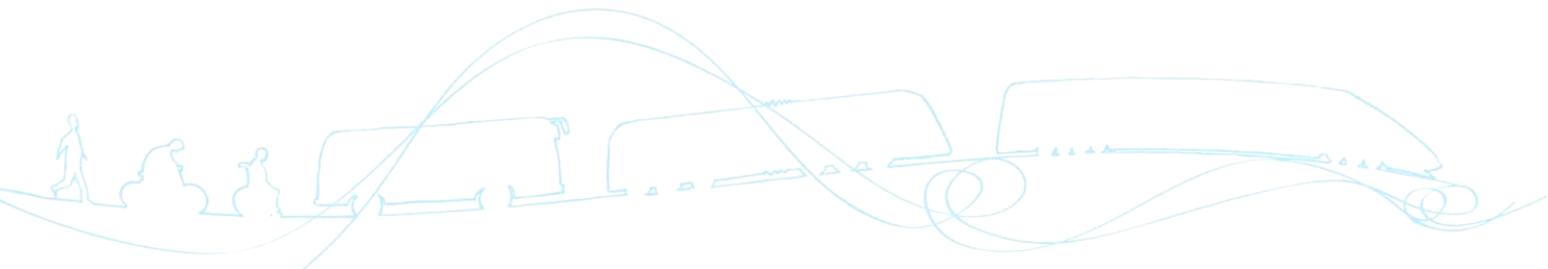
7.3 La demande de mobilité : principaux constats

7.3.1 La mobilité des personnes

- Une connaissance incomplète de la demande de déplacements (motifs et itinéraires)
- un volume de déplacement en forte croissance qui pourrait accentuer et étendre les phénomènes de saturation. Au rythme auquel la Réunion avance, la mobilité de personnes va continuer de croître et un phénomène de saturation, déjà particulièrement problématique à certains endroits clés de la région va se généraliser à de nombreux autres endroits. Cet accroissement des déplacements est principalement induit par une structuration spatiale de l'urbanisation éparpillée conjuguée à un manque de maîtrise foncière. Ce dernier s'explique par l'absence de politique volontaire de réserve foncière et par conséquent d'une faible maîtrise publique de l'aménagement et des localisations d'activités, de logements, de services).
- une augmentation prévisible de la motorisation
- des flux inter-EPCI en augmentation

7.3.2 Le transport de marchandises

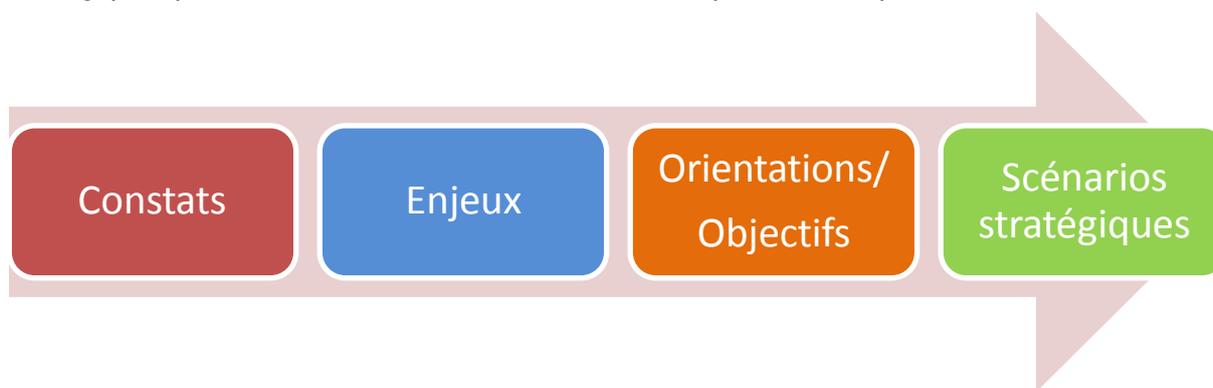
- Un volume croissant de marchandises (doublement à l'horizon 2020) et de déchets
- Un transport soumis aux aléas du trafic routier
- Une absence de chaîne logistique structurée et de plates formes logistiques
- Un secteur particulier : la production de sucre de canne engendre de déplacements impactant la circulation routière générale

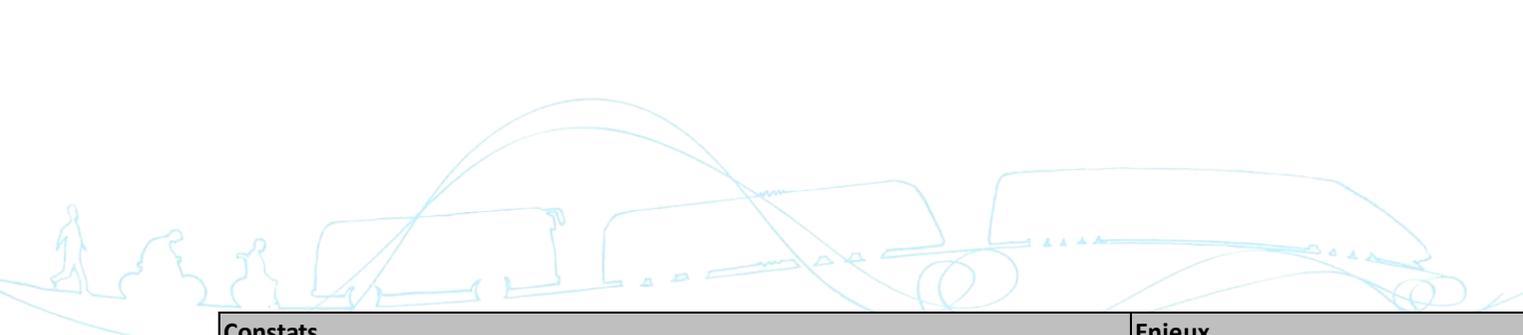


8. CONSTATS ET ENJEUX

La présente analyse a permis de dresser un certain nombre de constats concernant la situation des transports sur l'île de la Réunion. A chacun de ces constats est associé un enjeu, à savoir une question, un choix de fond qui se pose à La Réunion aujourd'hui : le SRIT est là pour apporter des éléments de réponse à ces mêmes enjeux.

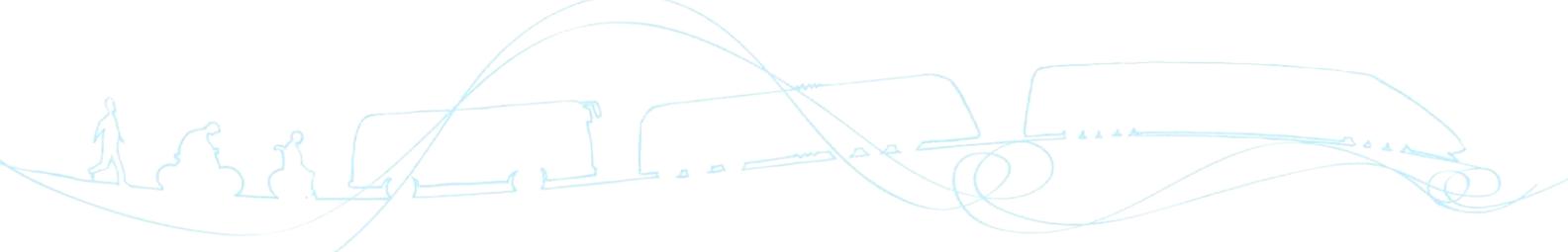
Les tableaux ci-après (Tab. 9 et 10) mettent en exergue l'ensemble des enjeux identifiés à l'issue du présent diagnostic. Ces derniers serviront de base à la définition des orientations et des scénarios stratégiques, puis à leurs conditions de mise en œuvre en phase 2 de la présente mission.





Constats	Enjeux
	Enjeux démographiques :
une forte croissance démographique : 1 million d'habitants en 2030	Anticiper la forte croissance démographique par une offre de transport globalement plus capacitaire
une population vieillissante	Comment accompagner le vieillissement de la population par des pratiques de mobilité spécifiques ?
	Enjeux économiques :
une économie en forte croissance	Comment tirer parti de la croissance économique et la soutenir ? (portes d'entrée/sortie et flux intra)
de fortes inégalités	Comment participer à la solidarité des territoires : adaptation/refonte du schéma logistique global ?
de nombreux atouts naturels : un potentiel pour les énergies renouvelables, un grande richesse écologique	Comment corréler le développement durable des transports avec le développement intégré et stratégique de la Réunion ? (ex. filière ENR)
	Enjeux d'aménagement du territoire
vers une structuration d'une armature urbaine hiérarchisée	Les infrastructures de transport comme éléments structurants de la future armature urbaine
	Enjeux de mobilité des personnes et des biens
	Enjeux de déplacements de personnes
un volume de déplacement en forte croissance	Augmentation du volume global de déplacement : attention aux saturations !
une augmentation prévisible de la motorisation	Augmentation prévisible de la motorisation : quelle est la place de la VP ?
des flux inter-EPCI en augmentation ?	Poursuite de la tendance d'augmentation des flux inter-EPCI (impacts des principes d'aménagement du SAR ?)
	Enjeux liés au transport de marchandises
un volume de marchandises en augmentation	Augmentation du volume de marchandises : comment gérer la mixité sur des infrastructures saturées ? Tout routier ou développer d'autres modes ?

	Enjeux en termes énergétiques et environnementaux
les transports sont un consommateur d'énergie et émetteur de gaz à effet de serre important	Quel effort du secteur de transport pour aller dans le sens de l'autonomisation de l'île ?
un système de déplacements soumis aux aléas climatiques et aux risques climatiques	comment sécuriser le réseau face aux aléas climatiques et aux risques naturels ?
des espaces naturels menacés par l'extension urbaine	La préservation des espaces naturels agricoles et des paysages à travers les projets d'infrastructures
	Enjeux de gouvernance
une mosaïque d'intervenants complexe	Comment optimiser l'offre globale TC (service, d'horaire, de tarification, de billettique...) et la rendre plus performante ?
	Comment renforcer la cohérence et la cohésion de l'action publique aux différentes échelles (Infra et TC) ?
	Enjeux de financement
des dépenses transport orientées vers la VP	Comment rééquilibrer les dépenses transport en faveur du TC ?
des dépenses orientées sur le court terme (fonctionnement)	Investir davantage dans les infrastructures TC (long terme) et optimiser les recettes
	Enjeux pour le système de transport
	Enjeux liés au réseau viaire :
un trafic en augmentation	comment accueillir un trafic en forte augmentation sur des axes déjà saturés?
un développement des infrastructures routières est très coûteux financièrement dans un contexte géomorphologique très contraint (île volcanique) et qui présente aussi de nombreuses externalités environnementales négatives.	quelles alternatives au développement des infrastructures routières ?
un partage de la voirie majoritairement orienté pour le transport individuel	Quel partage de la voirie ?
un réseau viaire vulnérable	Comment assurer la continuité du service et diminuer le risque et la gravité des accidents liés à l'infrastructure?
des infrastructures répondant à de multiples fonctions (trop ?)	Quelle hiérarchisation du réseau viaire ?
Développer une politique de stationnement globale	Quelle politique de stationnement à l'échelle régionale ?
	Enjeux liés aux modes doux :
une part modale du vélo faible, une régression de la marche à pied	Comment adapter/faciliter la pratique des modes doux sur des distances adaptées et avec les contraintes de relief /de climat ?



9. ANNEXES

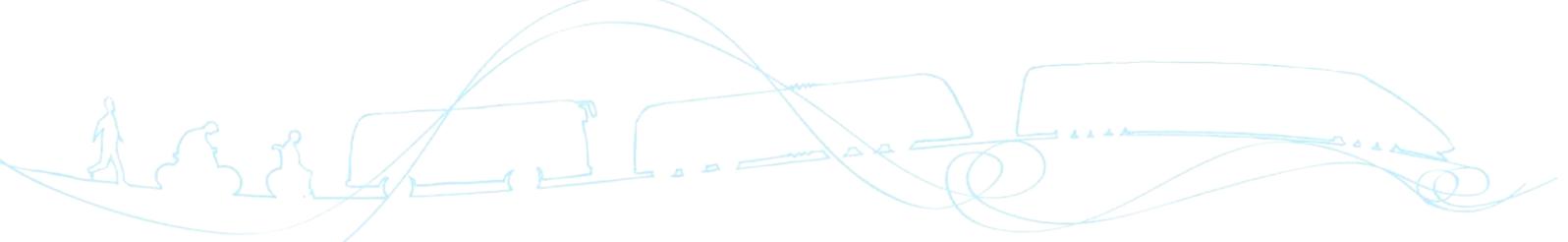
9.1 Bibliographie

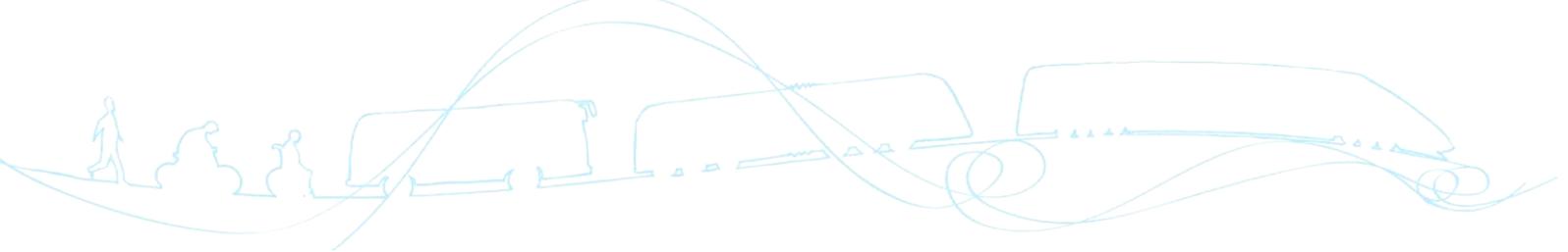
- *Accueil de l'Airbus A380 sur l'aéroport La Réunion - Roland Garros, Étude de faisabilité - Phase 1-Étude de trafic*, auteur : CCIR, juillet 2010
- *Mission d'audit de l'agence pour l'observation de la Réunion, l'aménagement et l'habitat (AGORAH), pour une refondation de l'agence d'urbanisme de la Réunion*, auteur: Conseil Général de l'environnement et du développement durable, mars 2011
- *Bilan de la Mise en Œuvre du SAR*, auteur : AGORAH, avril 2003
- *Compte Déplacement de la Réunion*, auteur : SYSTRA, octobre 2010
- *Les principales caractéristiques des marchés du logement à la Réunion à l'heure de la refonte de la loi de défiscalisation*, auteur : AGORAH, septembre 2008
- *PROJET Schéma d'Aménagement Régional de La Réunion, Rapport*, auteur : Conseil Régional de la Réunion, novembre 2010
- *Données 2008 relatives au parc automobile réunionnais*, auteur : Observatoire des transports de la Réunion, disponible sur <http://www.agorah.com>
- *Données 2008 relatives au transport de marchandises*, auteur : Observatoire des transports de la Réunion, disponible sur <http://www.agorah.com>
- *Schéma Régional des Déplacements*, auteur : SYSTRA-CODRA, septembre 2005
- *Tableaux économiques régionaux*, auteur : INSEE Réunion, 2010
- *SAR volet Tourisme-Ateliers Territoriaux Notes Introductives AGORAH-Synthèse*, auteur : AGORAH, janvier 2009
- *Assistance à la définition d'un programme d'actions opérationnelles de mise en œuvre du PRERURE*, auteur : SERT, novembre 2005
- *Port Réunion 2010-traffic*, auteur : Port Réunion, 2010
- *Etude sur les accès au « cœur habité » du parc national de la Réunion*, auteur : :parc national de la Réunion, janvier 2010
- *Atlas TCSP Trans Eco Express*, Egis Conseil, janvier 2011
- *Document Général d'Orientations 2008-2012 - Sécurité routière*, auteur : Préfecture de la Réunion, juillet 2009
- *Extraits de l'étude des comportements des touristes extérieurs*, auteur : IRT, juillet 2010
- *PDU CINOR*, auteur : CINOR, avril 2011
- *PDU TCO*, auteur : TCO, décembre 2003
- *Etude de pertinence et de faisabilité des plates-formes de développement économique*, auteur : CCIR, mai 2007
- *Consommation d'énergie finale pour le transport d'énergie le transport d'énergie, transports publics de personne de personnes, le transport de la canne à sucre et le transport des déchets*, auteur : ARER, non daté, données 2008
- *Etude Voie Vélo Régionale*, auteur : Isis-ORLAB, avril 2007
- *Guide des hébergements 2010-2011*, auteur : IRT, 2010

9.2 Liste des entretiens réalisés

- Région Réunion : 22/06 AM
 - Fabienne Couapel Sauret (Vice-Présidente déléguée aux transports, déplacements et au TEE)
- Préfecture / SGAR : 04/07 AM
 - Olivier Kremer (Chargé de mission aménagement ; chef du SGAR par intérim)
- TCO : 05/07 AM
 - Daniel Thébault (Directeur Transports / Déplacements / Voiries)
 - Fabien Cocâtre (Adjoint au Directeur Transports)
 - Sylvain Liaume (DGA Pôle Développement Territorial)
- CCIR / Concession Port Réunion : 05/07 PM
 - Cyrille Rickmounie (Trésorier adjoint CCIR, président de la Commission Ports)
 - Gilles Ham Chou Chong (Directeur de la concession)
 - Mr Crescence (Chargé de communication de la concession)
- Département Réunion : 05/07 PM
 - Mylène Gonçalvès (Directrice déplacements et voiries)
 - Dimitri Stark (Chef service routes)
 - Isabelle Sevagamy (Chef service prospective qualité projets)
 - Mr Mayer (Service transports)
- Chambre des Métiers et de l'Artisanat : 06/07 AM
 - Bernard Picardo (Président de la CMA)
 - Judex Gopal (Elu CMA / Taxiteur ; membre du CESER)
 - Jacques Maunier (Directeur Economie)
 - Jean Siduron (Responsable adjoint de l'antenne ouest - Référent SRIT)
- CASUD : 06/07 PM
 - Nazir Patel (Elu Transport)
 - René Claude Law Man Too (Direction Transports)
- DEAL / SPBA : 07/07 AM
 - Yves Simon (Chef de service)
 - Thierry Borne (SPBA)
- IRT : 07/07 PM
 - Catherine Dostes (Directrice de la stratégie et de l'ingénierie)
- CIREST : 08/07 AM
 - Jean Massip (DGA Aménagement)
 - Teddy Viraye (Direction Aménagement)
 - Eric Leung (DG RTE)
 - Emmanuel Dalleau (RTE)
- ADEME : 08/07 PM
 - Hélène Duval (Chargée de mission déchets - transports)
- Commune de Saint-Paul : 11/07 AM
 - Laurent Robert (Directeur du Pôle Technique)
 - Jacques Solesse (Chargé d'opération Voirie)
- Région Réunion - DDR : 11/07 AM
 - Hervé Lemahieu (Directeur de la Maîtrise d'Ouvrage)
 - Jean-Pierre Nativel (Services des Routes)

- **CCIR : 11/07 AM**
 - Johnny Grindu (Président de la Commission paritaire, Vice-président de la Commission aéroport)
 - Michel Allamelle
 - Ary Claude Caro (2nd vice-président - responsable transport routier, de personnes, croisiéristes)
 - David Javegny (Service observatoire économique)
 - Nicolas Cantagrill (Chargé de développement économique - Aménagement - Service Politique économique & actions sectorielles)
 - Jean Bernard Caroupaye (Président commission transport - président Fédération Nationale de Transporteurs Routiers)
 - Mr Sellombaye (Chargé de développement économique)
- **CIVIS : 11/07 PM**
 - Jean-René Clain (Directeur de l'Aménagement)
- **Commune de Saint-Denis : 11/07 PM**
 - Eric Boyer (Directeur DRVD)
 - Serge Lebon (Directeur adjoint DRVD)
 - Eric Medoc (Responsable du service déplacements)
 - Jacques Appercé (Chargé d'opération)
- **CINOR : 12/07 AM ET 13/07 AM**
 - Jean-Marc Laurent (DGA)
 - Philippe Evrin (Directeur Transports)
 - Michel Nacivet (Direction Aménagement)
 - Isabelle Ah Yave (Chargée de mission Transports - référente SRIT)
- **TCO : 12/07 AM**
 - Daniel Thébault (Directeur Transports)
 - Sanjay Cally (Chargé de mise en œuvre du PDU)
- **Commune de Saint-André : 12/07 PM**
 - Eric Boiteux (DGST)
 - Yannick Fèvre (Responsable du Pôle Infrastructures)
 - Mathieu Lam Yam (Responsable du Service Aménagement)
 - Serge Hoareau (Service Aménagement)
- **Commune de Saint-Benoît : 12/07 PM**
 - Willy Gravina (DST)
- **CESER (Conseil Economique Social et Environnemental de la Réunion) : 12/07 PM**
 - Jean-Raymond Mondon (Président)
 - Didier Lamotte (Directeur)
- **Aéroport Roland Garros : 12/07 PM**
 - Fabrice Grondin (DGA / Directeur Exploitation de l'Aéroport)
 - Guillaume Branlat (Responsable Etudes et Travaux)
- **Commune de Saint-Pierre : 13/07 AM**
 - Stéphane Dumont (Responsable de la DRI)
 - Roberto Deboisvilliers (Service Urbanisme)
- **Département Réunion : 13/07 PM**
 - Mylène Gonçalvès (Directrice déplacements / voiries)
 - Dimitri Stark (Chef service routes)
 - Isabelle Sevagamy (Chef service prospective qualité projets)
 - Gilles Play (Responsable Sécurité - Service Routes)

- 
- PNR (Etablissement public du Parc National des Hauts / La Réunion) : 13/07 PM
 - Marylène Hoarau (Directrice Générale)
 - Pascal Tessèdre (Chargé de mission tourisme / loisirs au service Aménagement et Développement Durable)
 - CASUD : 19/07
 - Amine Valy (Chargé de mission grands projets)
 - Chambre Agriculture : 28/07 PM
 - Gislain Soubadou (Chargé de mission)
 - Département Réunion : 01/08 PM
 - Pierre Vergès (Vice-Président en charge des transports)

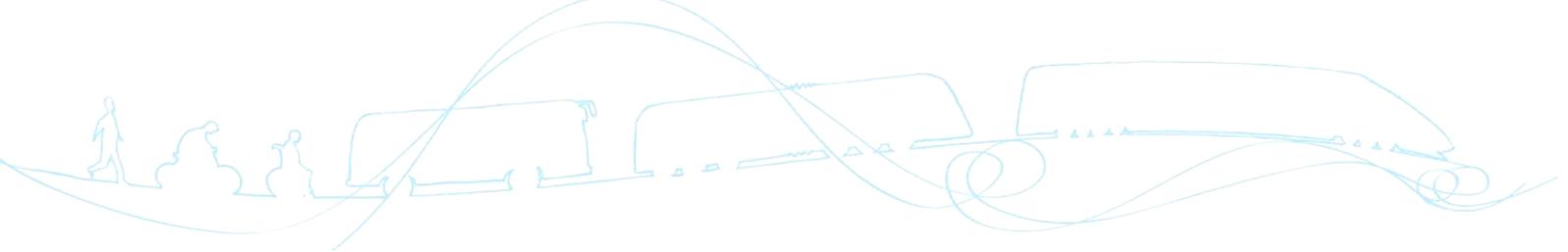


9.3 Convention cadre pour le programme TEE



Dispositif de conventionnement pour le programme Trans Eco Express

CONVENTION CADRE



Introduction

La présente Convention a pour objectif de formaliser le partenariat entre la Région, l'Etat et les Autorités Organisatrices de Transport (AOT) pour le développement du transport collectif de la Réunion dans le cadre du Programme Trans Eco Express.

Cette Convention cadre sera suivie de conventions d'application. La signature de la Convention cadre est un préalable à la signature de toute Convention d'application.

Contexte et objectifs

Le transport collectif de personnes ne représente, en moyenne, que 7% de la part des déplacements sur le territoire de la Réunion, face à un trafic automobile sans cesse croissant et qui concerne plus de 80% des déplacements.

Cette situation est préoccupante au regard de la croissance économique et démographique de l'île. Il est donc évident que la mise en place d'un réseau de transports en commun performant, répondant aux attentes de la population, représente un enjeu majeur de développement durable pour la Réunion.

Le Conseil Régional souhaite, à travers le programme Trans Eco Express, développer de façon cohérente les réseaux de transports collectifs à l'échelle de l'île tout en dotant progressivement la Réunion d'un transport performant, permettant d'améliorer l'offre de transport.

Pour atteindre ces objectifs, la Région se propose d'agir sur trois axes principaux, à savoir :

1. L'amélioration des conditions de circulation des bus afin de les rendre plus attractifs face à l'automobile, à travers la résorption des points sensibles de circulation situés aux entrées des grandes zones agglomérées
2. La mise en œuvre progressive d'un parc de bus « propres » à l'échelle de l'île, afin d'inscrire la Réunion dans une perspective de développement durable
3. la mise en place d'une nouvelle gouvernance des transports, en lien avec l'ensemble des Autorités Organisatrices, pour améliorer la coordination, l'information des usagers et la gestion des transports publics.

La concrétisation de ce programme repose sur une démarche partenariale entre la Région et les AOT, ce qui permettra de mettre en œuvre le nouveau transport public réunionnais.

Le développement de ce programme s'inscrit dans les objectifs fixés par la loi Grenelle 1 et visant à engager, avec le soutien de l'Etat, l'élaboration d'un programme de maillage du territoire par des modes de transports collectifs en site propre.

Pour le développement du programme, l'enveloppe globale de financement, issue du Protocole de Matignon II pour la réalisation de projet de TCSP, représente 250 millions d'euros.

Dans le cadre de cette convention et des conventions d'applications subséquentes, les AOT



LES CHANTIERS ROUTIERS
ET LE TRANSPORT PUBLIC RÉUNIONNAIS

comités seront désignés suite à la signature de la présente convention. Ces comités se réuniront périodiquement, et à des phases clefs d'avancement du programme.

Conventions d'application

La Convention cadre sera complétée par une ou plusieurs conventions d'application venant préciser la nature des prestations qui seront réalisées avec les AOT ainsi que les modalités financières.

En outre, les Conventions d'application de la présente Convention cadre mentionneront les éléments suivants :

- les signataires des Conventions d'application devront assurer un reporting régulier vers l'équipe de projet Trans Eco Express, dont les modalités seront décrites dans les Conventions d'application,
- les signataires des Conventions d'application devront respecter la charte graphique et le plan de communication du programme Trans Eco Express.

Durée de la convention cadre

La convention cadre prend effet à compter de la date de sa signature par les parties.

Elle est conclue pour la durée totale de réalisation du programme Trans Eco Express. Elle prend fin, d'un commun accord entre les parties, après son exécution complète.

Fait à Saint-Denis, en trois exemplaires originaux, le 11 juillet 2011

LA REGION

Le Président,
Didier Robert

L'ETAT

Le Préfet,
Michel Lalande

CASUD

La Vice-Présidente,
Isabelle Grosset Paris

CINOR

Le Vice-Président,
Philippe Nalllet

CIREST

Le Président,
Eric Fruteau

CIVIS

Le Vice-Président,
Albert Perianayagorn



LES CHANTIERS ROUTIERS
LE TRANSPORT PUBLIC RÉUNIONNAIS