



LA VOIE ENTRE L'EPERON ET SAINT-PAUL DÉDIÉE AUX BUS

DOSSIER DE PRESSE

(EXPÉRIMENTATION)

LA RÉUNION!
positive.



#RÉGIONRÉUNION

➤ sommaire

3

PRÉAMBULE

4

LES BUS DE L'OUEST EXPÉRIMENTENT LA VOIE LENTE ENTRE L'EPERON
ET SAINT-PAUL CENTRE

9

AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR UN MAILLAGE COHÉRENT
SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE



➤ préambule

Dans le cadre du déploiement de sa politique en matière de transport en commun, la Région Réunion, par son programme Trans Eco Express, a permis la réalisation de nombreux projets d'aménagement en faveur de l'amélioration des conditions de circulation des transports en commun. Ces aménagements se concentrent sur le réseau communal, dans le cadre de maîtrises d'ouvrage assurées par les Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM), ou sur le réseau secondaire de la Région, alors elle-même maître d'ouvrage.

Des congestions quotidiennes sont observées en heure de pointe du matin sur la RN1, entre les échangeurs de Plateau-Caillou et celui de Sacré-Coeur, dans le sens Sud ➔ Nord.

Fort de ce constat, la Région en partenariat avec le TCO, la Semto, gestionnaire du réseau kar'ouest et Cap'Run, gestionnaire du réseau Car Jaune, expérimente l'affectation de la voie lente en descente du viaduc du Bernica entre l'échangeur de l'Éperon et l'échangeur de Bellemène (Saint-Paul centre), à la circulation des transports en commun.

Une première initiative à l'échelle locale réunionnaise qui participe à l'amélioration et l'efficacité des transports en commun avec une volonté régionale claire : celle de développer un maillage cohérent pour le transport public sur l'ensemble de l'île. Une solution expérimentale fondée sur l'évaluation à court terme et un dispositif technique fiable pour sortir les bus des congestions routières et permettre aux usagers des transports en commun de gagner du temps.



LA RÉUNION!
positive!



**LES BUS DE L'OUEST
EXPÉRIMENTENT LA VOIE
LENTE ENTRE L'ÉPERON
ET SAINT-PAUL CENTRE**

PILIER 2

PILIER 2

LES BUS DE L'OUEST EXPÉRIMENTENT LA VOIE LENTE ENTRE L'EPERON ET SAINT-PAUL CENTRE

A partir du 6 octobre 2017, la Région, en partenariat avec le TCO, la Semto, gestionnaire du réseau kar'ouest et Cap'Run, gestionnaire du réseau Car Jaune, lance l'expérimentation de l'affectation de la voie lente entre l'Eperon et Saint-Paul Centre dans le sens descendant, soit sur une distance de l'ordre de 5 km. Cette expérimentation se fera sur une durée de l'ordre de 3 mois, en vue d'une pérennisation immédiate en cas de bilan positif.

En effet, cette voie qui a vocation avant tout à accueillir la circulation des poids lourds en raison de la forte pente, est, en heures de pointe du matin, empruntée par l'ensemble des véhicules, et sert de voie de stockage. Ceci est à l'origine d'un goulot d'étranglement en bas du viaduc, qui aggrave la situation de congestion. Cette voie réservée permettrait alors aux lignes des réseaux kar'ouest et Car Jaune d'améliorer nettement leurs temps de parcours, et ainsi proposer à la population une alternative crédible à la voiture particulière dans le secteur, notamment pour l'accès à la gare routière de Saint-Paul.

A terme, et après évaluation de cette expérimentation, l'affectation pérenne de cette voie aux bus assurerait :

- une lisibilité de l'aménagement accrue pour l'utilisateur. En

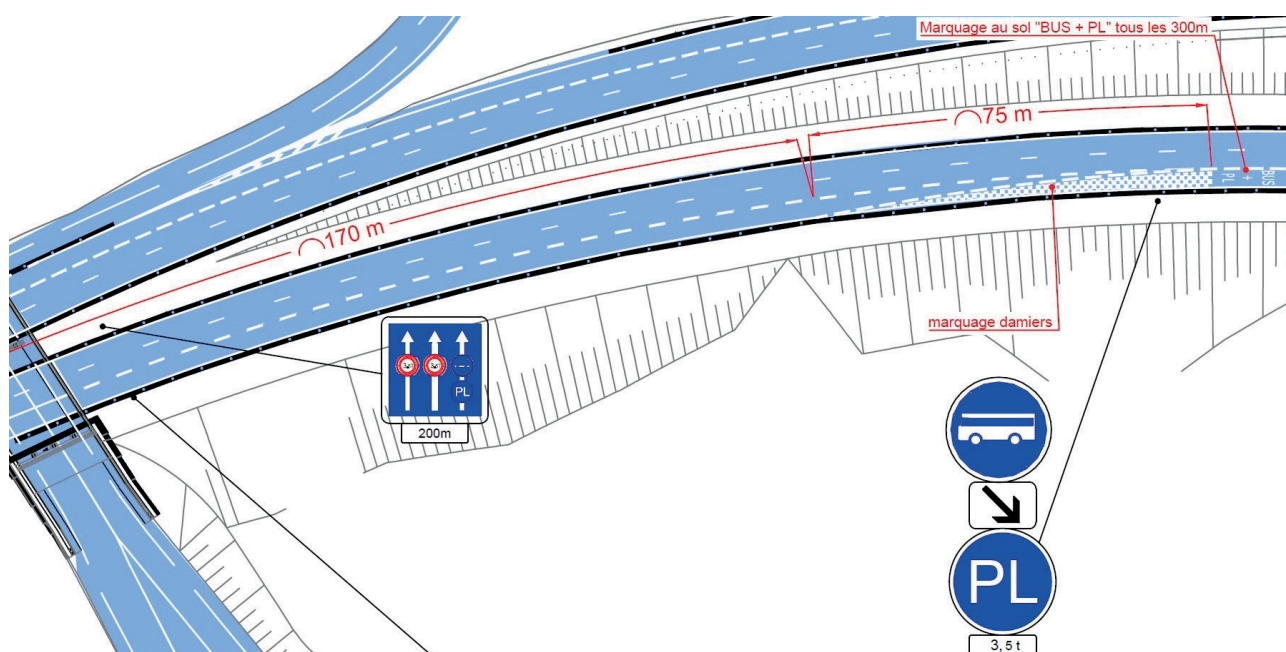
effet, ce principe permet la mise en place d'une signalisation horizontale et verticale permanente et parfaitement adaptée ;

- une fiabilité d'exploitation grandement améliorée ;
- des coûts d'investissements et d'exploitation raisonnés.

Des aménagements spécifiques seront mis en place pour informer /prévenir les usagers de la route et assurer un moindre impact sur les conditions de circulation des véhicules particuliers.

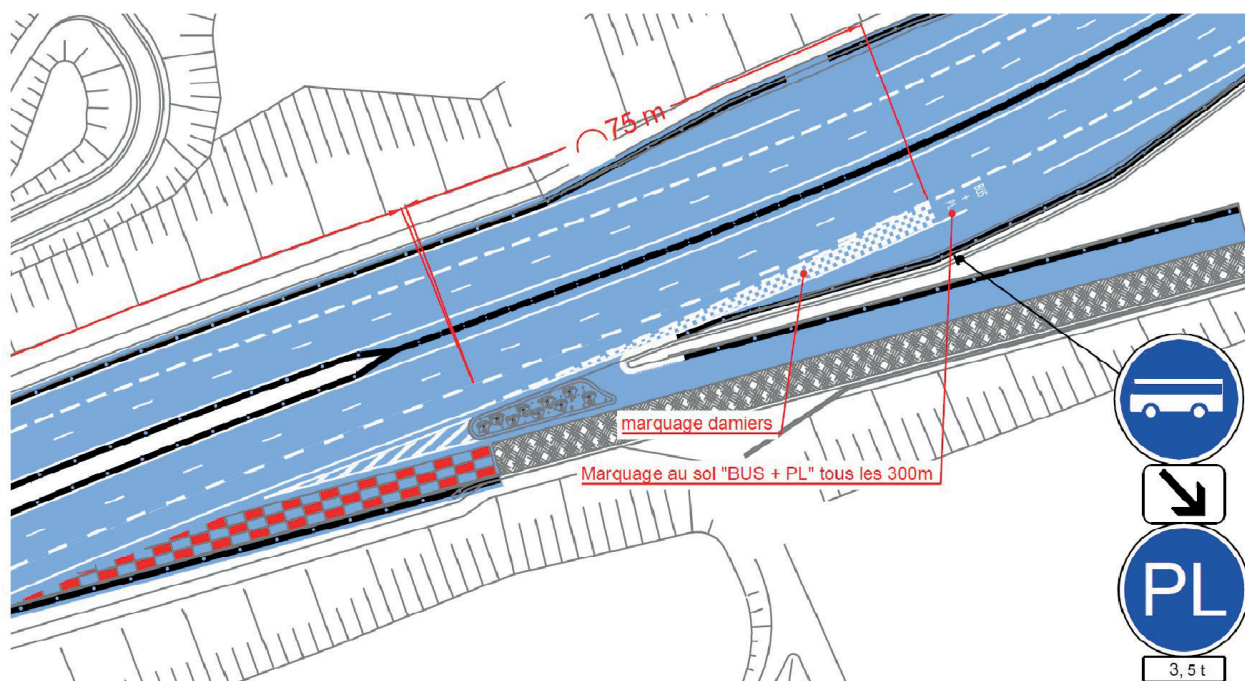
Ces aménagements sont essentiellement constitués de signalisation verticale et horizontale avec l'utilisation de marquages et panneaux issus de la réglementation technique en vigueur (panneaux et marquages au sol spécifiques, permettant aux usagers de parcourir l'itinéraire dans de bonnes conditions) et dans le respect des recommandations des guides en vigueur.

Outre les panneaux et marquages réglementaires issus des règles de l'art, la Région mettra en place tous les compléments de signalisation jugés nécessaires à une bonne compréhension de l'aménagement.



PILIER 2

LES BUS DE L'OUEST EXPÉRIMENTENT LA VOIE LENTE ENTRE L'EPERON ET SAINT-PAUL CENTRE



Les réseaux de Transports en Commun qui pourront emprunter cette voie sont les réseaux Cars Jaune et Kar'Ouest, avec notamment :

- les lignes O1 et la ZO pour le réseau Car Jaune de la Région ;
- les lignes 1, 2, 9, 9.0, 9.1, 9.2, 9.3, 9.4, 9.5, 9.6, 9.7 et la 63bis pour le réseau Kar'Ouest du TCO

Le trafic des 2 réseaux représentent ainsi le passage d'un véhicule de Transport en Commun, toutes les 3 minutes environ en heure de pointe.

Le projet de voie réservée aux transports en commun le moins cher de France

La création de cette voie réservée aux transport en commun se fait essentiellement par la mise en place de panneaux et de peinture. Le cout global du projet s'élève donc à 200 000 euros seulement pour 5 km, soit 40 000 euros/km, alors que la création de nouvelles voies dédiées aux bus coute entre 5 et 10 millions d'euros par kilomètre.

Les voies réservées aux transports en commun sur voies rapides sont en plein développement au niveau national, avec des projets de référence tels que l'autoroute A48 à Grenoble ou l'autoroute A51 entre Aix-en-Provence et Marseille qui ont permis une amélioration significative des conditions de transports en commun.



PILIER 2

LES BUS DE L'OUEST EXPÉRIMENTENT LA VOIE LENTE ENTRE L'EPERON ET SAINT-PAUL CENTRE

QUI DIT EXPÉRIMENTATION DIT ÉVALUATION

(MODALITES D'ÉVALUATION)

Pour cette expérimentation, la collectivité régionale procédera à une évaluation avant/pendant/après la période. Elle procédera ainsi à l'ensemble des mesures jugées pertinentes, en mettant notamment pleinement à profit le réseau des caméras d'observation du trafic du Centre Régional de Gestion du Trafic (CRGT) et en réalisant des mesures de temps de parcours (TC et automobilistes).

Un système de mesure de temps de parcours basé sur un système bluetooth sera également mobilisé et permettra à la collectivité de relever de manière continue et en temps réel les temps de parcours sur la zone.

Cette observation a pour principaux objectifs :

- l'évaluation de l'impact de l'aménagement sur les conditions générales de circulation. Cette évaluation ne se bornera pas uniquement à la RN1 mais aussi aux éventuelles remontées de file sur les voiries d'accès à la RN depuis Plateau Caillou;
- l'évaluation des gains pour les transports en commun. En complément des mesures précitées, cette évaluation pourra s'appuyer sur les données mises à disposition par les A.O.M., naturellement partenaires de la Région sur ce projet ;
- l'évaluation de la bonne compréhension de l'aménagement par les usagers ;
- l'identification des éventuels aménagements complémentaires.

Un dispositif de mesure de temps de parcours innovant

En complément des moyens d'observation du Centre Régional de Gestion du Trafic (CRGT), la Région a mobilisé pour le besoin de l'opération un dispositif innovant de mesure de temps de parcours en temps réel basé sur une technologie

bluetooth.

Grâce au déploiement de 7 balises entre l'échangeur de l'Ermitage et celui de Sacré Cœur, le système permet de capter les équipements bluetooth présent dans les véhicules circulant sur la RN1. En effet, une grande partie des véhicules émettent des signaux bluetooth, soit par les systèmes embarqués dans les véhicules modernes, ou tout simplement par les smartphones des conducteurs. Ces signaux étant uniques, le système est en mesure de les détecter à chaque point d'observation. Il permet donc une mesure des temps de parcours particulièrement fiable grâce à un volume de données enregistrées très important.

Grâce à l'ensemble des moyens mis en œuvre, la Région sera en mesure d'évaluer précisément l'impact du projet sur le temps de parcours de tous les usagers.





PILIER 2

LES BUS DE L'OUEST EXPÉRIMENTENT LA VOIE LENTE ENTRE L'ÉPERON ET SAINT-PAUL CENTRE

BÉNÉFICES USAGERS / UN GAIN DE TEMPS POUR LES USAGERS DES BUS

Des études ont été menées par La région afin de mesurer les impacts de cette opération sur l'ensemble du trafic. Basées sur la réalisation d'un modèle de trafic dynamique, elles ont permis de mettre en lumière un impact limité sur les conditions de circulation générale associé à des gains particulièrement importants pour les transports en commun :

- le gain pour les transports en commun en heure de pointe serait de plus de 10 minutes minutes sur (soit une amélioration de plus de 60%)
- la perte pour le reste des usagers serait de l'ordre de 1 minute, soit moins de 5 %

Ces résultats s'expliquent par le constat suivant : au niveau de l'échangeur de Saint-Paul Centre, la circulation se fait sur 2 voies. Pouvoir circuler sur 3 voies avant n'apporte donc pas de gain de fluidité mais uniquement de stockage. Inversement, l'ensemble des transports en commun sortent à l'échangeur de Saint Paul Centre pour atteindre la gare routière

Toutefois, par principe de précaution, et comme indiqué précédemment, l'affectation de cette voie de manière pérenne ne sera réalisée qu'au terme d'une observation du fonctionnement de l'aménagement sur une durée de 3 mois.

UN DISPOSITIF COHÉRENT POUR UN ITINÉRAIRE DE PRÈS DE 16KM DANS L'OUEST DÉDIÉ AUX BUS

Cet aménagement répond à une ambition plus globale de la Région pour créer, à terme, un itinéraire dédié aux TC de près de 16 km dans l'ouest.

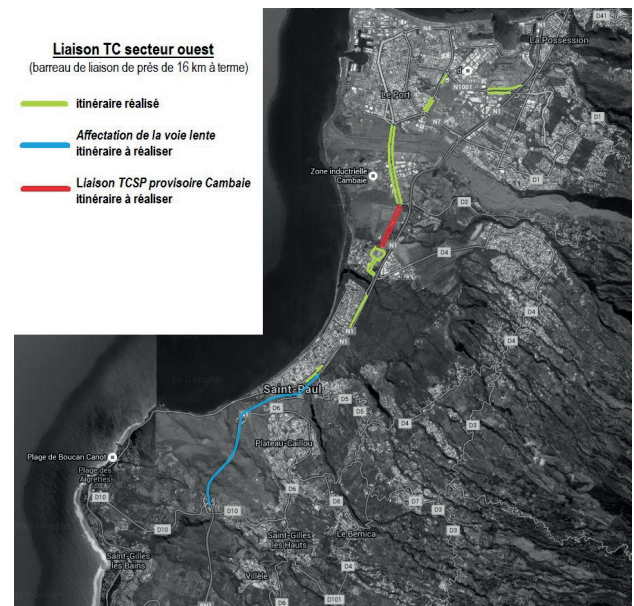
Carte liaison TC secteur Ouest

Ce barreau de liaison TC reliant à terme l'Éperon à La Possession, proposera une liaison alternative à la RN1 quotidiennement congestionnée et desservira ainsi, le centre ville de Saint-Paul, le pôle de loisir de Cambaie, la zone d'activité de Cambaie, la future ZAC Mascareignes et la ZAC 2000.

Les poids lourds / Véhicules d'urgence

Pour le cas particulier des poids-lourds, la voie lente actuelle, conçue à l'origine pour les poids lourds, répond à des exigences de sécurité sur une section à forte pente (de l'ordre de 6%). Par conséquent, il est bien prévu que cette voie reste utilisée également par cette catégorie d'usagers.

Cette voie pourra ainsi être circulée par l'ensemble des Transports en Commun, les taxis, les poids lourds et les véhicules d'urgence.





LA RÉUNION!
Positive!



**AMÉLIORER LES TRANSPORTS
EN COMMUN POUR
UN MAILLAGE COHÉRENT
SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE**

PILIER 2

PILIER 2

AMÉLIORER LES TRANSPORTS EN COMMUN POUR UN MAILLAGE COHÉRENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

La Région poursuit ses actions en faveur des transports en commun à l'échelle de l'île et prévoit de livrer plusieurs aménagements structurants à court terme.

Tout d'abord entre Sainte Suzanne et Sainte Marie. Sur ce secteur, la RN2 constitue la seule route existante et doit donc supporter tous les besoins de mobilité : véhicules particuliers, transports en commun et modes doux. Afin de permettre une circulation fluide des transports en commun entre les deux communes et une mise en sécurité des modes doux, la Région réaménage la RN2 pour y réaliser une voie dédiée aux transports en commun de 2,5km et une portion de la voie vélo régionale de 2,5km. Un projet multimodal pour les besoins de tous les usagers. Cet aménagement sera mis en service en décembre 2017.

A Duparc, les travaux d'aménagement du premier pôle d'échanges de La Réunion se poursuivent. Cet aménagement, moderne et confortable, permettra la connexion entre les différents lignes Citalis et Car Jaune en toute sécurité. Il sera en outre adossé à un parking-relais de 120 places. Sa livraison est prévue pour janvier 2018.

A terme, c'est toute la RN2 entre Sainte Suzanne et le pôle d'échange de Duparc qui sera aménagée en faveur des transports en commun, soit sur 8km. La Région entame en effet les études de maîtrises d'oeuvre pour une mise en service des premiers tronçons en 2020.

Enfin, les travaux de réalisation du parking-relais du Portail à Saint-Leu débiteront en 2018, afin de réaliser un point de connexion sécurisé et confortable entre le réseau Car Jaune et le réseau Kar'Ouest, ainsi qu'un parking de 80 places.

