

PLANIFICATION RÉGIONALE DE **L'INTERMODALITÉ**

VOLUME 2 : PROPOSITIONS D'ACTIONS





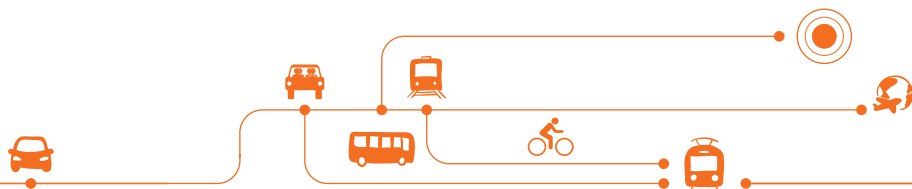
LE MOT DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

Didier ROBERT

Président de la Région Réunion

Insufflant ces dernières années une dynamique nouvelle en matière de transport, la Région a élaboré son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), dans le but de doter notre île d'un réseau de transport performant et structurant pour le territoire. Cette volonté régionale de viser l'excellence pour La Réunion s'exprime également par l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), document cadre visant à une meilleure coordination des offres et politiques publiques conduites en matière de transport. La PRI nous permettra ainsi en concertation avec l'ensemble des partenaires de mener des actions exemplaires et responsables au profit de l'intermodalité et au service des usagers.





© Pierre MARCHAL

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'AGORAH

Fabienne COUAPEL-SAURET

Présidente de l'AGORAH

Conseillère Régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, monorail

L'accroissement du trafic automobile et le maintien de l'autosolisme sont deux des principaux facteurs responsables de l'augmentation de la congestion routière particulièrement aux heures de pointe. Ainsi, promouvoir l'intermodalité et l'émergence de nouveaux modes de déplacement est nécessaire pour construire un nouvel avenir pour les Réunionnais.

Pour ce faire, développer une offre de transports en commun performante, favoriser les modes doux et inciter à de nouvelles pratiques intermodales, sont autant de défis que notre territoire doit relever à l'horizon 2020-2030. Pour y parvenir, l'ambition exprimée par la collectivité régionale au travers de la Planification Régionale de l'Intermodalité, doit être corrélée à la volonté de chacune des autorités organisatrices de la mobilité, de parfaire les projets menés pour un développement durable de notre île. Ainsi, c'est ensemble que nous construirons la mobilité durable de demain.



SOMMAIRE

AXE 1 : GARANTIR DES OFFRES PERFORMANTES

Action 1 : Anticiper la gouvernance de demain : quelle évolution des AOM ?

5

Action 2 : Communiquer en faveur des transports collectifs pour changer le déficit d'image

6

Action 3 : Créer un système de titres de transports en commun interopérables, via des solutions innovantes et performantes [paiement par smartphone, QR code, ...]

7

Action 4 : Améliorer l'information multimodale des usagers des transports collectifs : horaires en temps réel et vision sur les correspondances

8

Action 5 : Harmoniser et adapter la tarification des transports en commun aux différents types de publics [étudiants, seniors, ...] et usages [fréquence d'utilisation, ...]

9

AXE 2 : DÉPLOYER/ ÉTENDRE LES INFRASTRUCTURES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE ET LES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS

10

Action 6 : Développer et aménager des TCSP : voies dédiées structurantes [RRTG], couloirs pour sortir les bus de la congestion et des téléphériques pour les liaisons vers les hauts

11

Action 7 : Déployer sur le territoire un réseau de pôles d'échanges multimodaux [principaux, secondaires et parkings relais] relié ou avec un liant vers le réseau « armature »

12

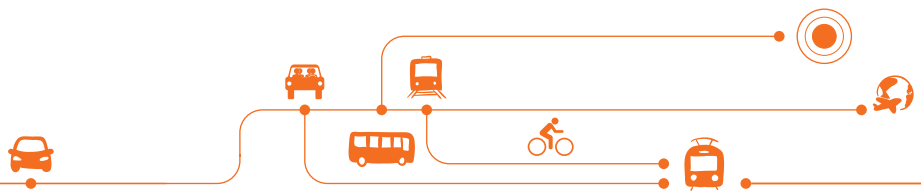
Action 8 : Améliorer l'accessibilité des pôles d'échanges et des gares routières : cheminement piétons, accès PMR

13

Action 9 : Expérimenter la création de ZATT [Zones d'aménagements et de transition vers les transports dans un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges] : densifier la présence de commerces, services et équipements

14





Action 10 : Renforcer l'offre de services connectés / partagés et commerces à proximité des nœuds intermodaux

15

Action 15 : Développer ou renforcer une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre la desserte des écarts

21

AXE 3 : MAXIMISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS

16

Action 11 : Coordonner les offres de transports en commun et assurer les correspondances

17

Action 12 : Offrir du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges, pôles générateurs de déplacements et des parkings relais

18

Action 13 : Aménager des pistes cyclables dans les centres urbains et pour assurer les liaisons interurbaines afin de favoriser la pratique du vélo

19

Action 14 : Mettre à disposition des vélos en libre-service sur des secteurs générateurs de flux où l'usage deux-roues est propice [zones côtières ou à faible déclivité]

20

Action 16 : Développer le covoiturage et l'auto-partage

22





PROPOSITIONS D'ACTIONS

La Planification Régionale de l'Intermodalité s'inscrit en complémentarité des lignes directrices fixées dans le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports. Elle représente ainsi le volet services du SRIT, davantage orienté vers les infrastructures. La PRI a pour but de coordonner au mieux l'offre de transport existante afin d'optimiser et de développer l'intermodalité à La Réunion.

Ce document a été rédigé en concertation avec l'Etat, la Région et l'ensemble des AOM afin de co-construire des propositions d'actions en vue d'améliorer et de conforter les déplacements des Réunionnais. Les pistes d'actions présentées dans ce document doivent permettre à l'ensemble des AOM, ayant obligation d'élaborer un PDU, de disposer d'un ensemble de réflexions en vue d'être traduites au sein de leur document de planification des déplacements urbains. Pour rappel, la PRI n'aura de caractère opposable aux plans de déplacements urbains dès lors où il sera engagé une procédure de mise en révision du Schéma d'Aménagement Régional.

En l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique, mais néanmoins avec la présence du SMTR, la PRI de La Réunion a ainsi vocation à coordonner à l'échelle régionale, l'ensemble des politiques de mobilité menées par les collectivités publiques sur les quatre volets suivants : l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique, dont les réflexions et les études sont par ailleurs en cours et suivies par le SMTR.

Ses actions porteront entre autres sur la mise en place de tarifs combinés et l'information des voyageurs sur l'ensemble de l'offre de transports. Sous couvert du respect des compétences dévolues à chaque autorité organisatrice de transport de la mobilité, ce document cadre devra alors dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux, assurer la cohérence entre les services de transport public et de mobilité offerts aux usagers.



AXE 1 : GARANTIR DES OFFRES PERFORMANTES



Action 1 : Anticiper la gouvernance de demain : quelle évolution des AOM ?

Constat	Le territoire réunionnais comprend 6 Autorités Organisatrices de la Mobilité. Cette multiplicité d'acteurs compétents dans ce domaine peut représenter un frein au développement des pratiques intermodales. En effet, à côté des acteurs publics ayant une stratégie territoriale sur le territoire dont il a la compétence, peuvent être associés des acteurs privés relevant tant du domaine du transport (taxis, loueurs de voitures, exploitants...) que des services (commerçants dans ou autour des gares, stations ou pôles d'échanges). Pour mettre en œuvre une politique intermodale, il s'avère nécessaire d'associer et de fédérer tous les acteurs afin de répondre aux attentes des usagers et d'augmenter sensiblement la part modale des transports en commun sur le territoire.
Descriptif de l'action	Afin de favoriser le report modal de la voiture vers les TC et les modes actifs, le regroupement des AOM permettrait non seulement une gouvernance unifiée dans le domaine des transports publics, mais contribuerait aussi à proposer une offre de transport lisible et optimisée tant à l'échelle régionale que locale. Cette réflexion doit être menée en concertation avec l'ensemble des AOM et le SMTR afin de définir conjointement les modalités d'application de ce nouveau mode de gouvernance au travers d'une étude de faisabilité.
Objectifs de l'action	▶ Diminuer le nombre d'AOM ▶ Favoriser le regroupement des AOM pour une amélioration de l'attractivité des TC
Maîtrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / SMTR / AOM / Autres structures
Partenariats	▶ Syndicats, artisans et professions libérales ▶ Communes ▶ Associations d'usagers
Éléments financiers	▶ Coût d'une étude de faisabilité à définir
Indicateurs de suivi	▶ Nombre d'AOM

Action 2: Communiquer en faveur des transports collectifs pour changer le déficit d'image

Constat	Selon l'EDGT, 51% des réunionnais jugent l'offre en transports en commun insuffisants. Ces derniers sont perçus comme bondés, peu fiables et contraignants. Les transports en commun mobilisent ainsi une population captive qui ne dispose pas d'autres modes de transport [70% pour les habitants des zones littorales]. Le premier élément positif en faveur des TC est son utilité et son aspect écologique.
Descriptif de l'action	Mener des campagnes de communication via les médias (Spots publicitaire, diffusion via les réseaux sociaux, presse écrite, radio), au sein des gares routières, des bus et en recouvrement des bus, afin de communiquer sur les aspects positifs des transports commun comme solution durable pour améliorer les déplacements sur le territoire. Promouvoir cette pratique est nécessaire afin de changer le déficit d'image des TC, facilitant ainsi le report modal des voitures vers les transports en commun. Le but de cette action est de maximiser le rayonnement des transports collectifs afin d'augmenter les pratiques et de donner un nouvel essor à ce mode de déplacement.
Objectifs de l'action	▶ Améliorer la perception des TC ▶ Changer le déficit d'image des transports collectifs
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / SMTR
Partenariats	▶ AOM
Éléments financiers	▶ Coût d'une campagne de communication
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de spots diffusés ▶ Nombre d'abonnés supplémentaires sur les réseaux sociaux ▶ Indicateur Médiamétrie sur l'impact de la campagne



Action 3 : Créer un système de titres de transports en commun interopérables, via des solutions innovantes et performantes (paiement par smartphone, QR code, ...)

Constat	Aujourd'hui, l'île compte 5 réseaux urbains et un réseau interurbain. Chaque réseau possède son propre système de billettique. Les tarifs diffèrent d'un réseau à l'autre et les modalités d'abonnement ou de souscription aux tarifs sociaux également. De plus, les titres des différents réseaux ne sont pas interopérables. Seule exception : le titre RéuniPASS, qui permet la libre circulation sur l'ensemble des réseaux de l'île. Celui-ci est surtout utilisé par les étudiants (tarif très réduit) et les personnes âgées ou personnes handicapées (gratuité du titre). Un titre « tout public » existe, mais reste très peu diffusé (uniquement en abonnement et pas de titre unitaire). Cette situation rend complexe, pour les usagers, l'acquisition de titres de transport pour effectuer des trajets empruntant plusieurs réseaux. Par ailleurs, nombre de titres de transport sont aujourd'hui vendus à bord, par le conducteur du bus, ce qui réduit fortement la vitesse commerciale des véhicules.
----------------	--

Descriptif de l'action	A l'heure actuelle, certaines AOM ont déployé leurs propres systèmes d'informations multimodales et de tarifications à l'instar de Car jaune et sa billettique "Y Pass" ou encore Alternéo et son "Pass N Go". Les autres AOM ont également des projets à l'étude qui devront se concrétiser à moyen termes. Toutefois, ces solutions ne sont pas interopérables et l'objectif à long terme est de réussir à coordonner et mutualiser les systèmes existants. Le but de cette action consiste donc en la poursuite des études et des discussions afin de mettre en oeuvre sur le territoire un système uniformisé et interopérable à l'ensemble des réseaux.
-------------------------------	---

Objectifs de l'action	▶ Déployer, sur l'ensemble de l'île, une billettique sans contact et interopérable à l'horizon 2022 ▶ Accroître l'usage des titres interopérables ▶ Réduire la vente à bord
Maitrise d'ouvrage	▶ SMTR / Autres structures
Partenariats	▶ Les AOM ▶ Les exploitants
Éléments financiers	▶ Estimation du coût de la billettique = 6,5 M€
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de réseaux équipés ▶ Nombre de titres vendus à bord ▶ Nombre de titres multi-réseaux vendus

Action 4: Améliorer l'information multimodale des usagers des transports collectifs : horaires en temps réel et vision sur les correspondances

Constat	En 2008, un constat d'une absence généralisée d'informations relatives aux lignes de bus a été mené. Depuis, la situation a peu évolué, même si certains réseaux se sont équipés d'écrans dans les véhicules permettant une diffusion d'une information souvent encore théorique. Lors de la réunion annuelle du collège consultatif du SMTR, les représentants des usagers ont ciblé ce manque d'information, notamment aux arrêts, comme un des freins à l'usage des TC, et comme un élément important d'inconfort et de stress.
Descriptif de l'action	Le SMTR, à travers le projet STIR, a pour ambition de déployer un système d'information voyageurs complet à l'échelle de l'ensemble des réseaux de TC de l'île. Celui-ci se composera alors : ▶ d'écrans diffusant une information en temps réel dans les bus (temps de parcours, correspondances, incidents...), ▶ d'annonces sonores dans les bus et aux arrêts, ▶ d'écrans diffusant une information sur les temps d'attente dans les gares et à certains arrêts, ▶ de QR Code sur l'ensemble des arrêts permettant, par l'intermédiaire d'un smartphone et d'une application, d'avoir accès aux horaires temps réel des bus desservant l'arrêt ▶ d'un système d'informations multimodal qui, sous la forme d'un site internet, regroupera l'ensemble des informations nécessaires à la bonne planification des trajets, notamment en transports en commun.
Objectifs de l'action	▶ Offrir une information en temps réel aux usagers des TC ▶ Offrir une plateforme unique permettant la planification des trajets sur l'île, y compris en TC
Maitrise d'ouvrage	▶ SMTR / Autre structures
Partenariats	▶ Région, CINOR, CIREST, CASUD, CIVIS, TCO ▶ Les exploitants des réseaux de TC
Éléments financiers	▶ Coût estimé des équipements d'information voyageur = 1,6 M€ ▶ Coût estimé du SIM = 0,6 M€
Indicateurs de suivi	▶ Nombre d'écrans diffusant, dans les bus, une information temps réel ▶ Nombre de d'écrans et baies d'information voyageur déployées dans les gares et aux arrêts ▶ Nombre de visites sur le site Internet du SIM

Action 5 : Harmoniser et adapter la tarification des transports en commun aux différents types de publics (étudiants, seniors, ...) et usages (fréquence d'utilisation, ...)

Constat	33% des réunionnais sont bénéficiaires d'une aide sociale sur le territoire. Ainsi, en 2014, une étude révélait que 40% des réunionnais vivaient sous le seuil de pauvreté contre 14% en Métropole. Le taux d'emploi des 15-65 ans est de 45% contre 65% en hexagone.
Descriptif de l'action	Rendre attractif et accessible l'usage des transports en commun. 60% des déplacements en transports en commun sont réalisés pour se rendre à l'école ou sur un lieu d'études. Ainsi, tous réseaux confondus, il serait judicieux de prendre en considération les différents usages et usagers afin d'harmoniser les tarifs et ainsi inciter à favoriser la pratique. En effet, les tarifs actuellement pratiqués diffèrent d'un réseau à l'autre et ne permettent pas à l'utilisateur d'avoir une vision d'ensemble sur l'uniformité des tarifs liés à des usages divers. Pour exemple, certains réseaux ne disposent pas de tarifs de première nécessité (allocataire minimaux sociaux, étudiants) et cela ne permet pas d'élargir les potentiels usagers du fait d'un prix des abonnements élevés.
Objectifs de l'action	▶ Harmoniser les tarifs aux usages ▶ Limiter la pénibilité financière de la rupture de charge
Maîtrise d'ouvrage	▶ AOM
Partenariats	▶ Région
Éléments financiers	Coût d'une étude sur l'harmonisation d'une tarification
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de réseaux harmonisés

Titres TCL	Tarif		
	2017	2018	hausse
Ticket unité	1,80 €	1,90 €	0,10 €
Ticket unité vendu à bord	2,00 €	2,20 €	0,20 €
Ticket 2h / Soirée	3,00 €	3,00 €	0,00 €
Ticket 24h	5,60 €	5,80 €	0,20 €
Ticket 48h	11,00 €	11,00 €	0,00 €
Ticket 72h	15,00 €	15,00 €	0,00 €
Carte Hebdomadaire	19,30 €	19,30 €	0,00 €
Carnet de 10	16,60 €	16,90 €	0,30 €
Carnet étudiant	14,30 €	14,50 €	0,20 €
Carnet famille nombreuse	12,40 €	12,60 €	0,20 €

Source : Grille tarifaire du réseau TCL Métropole de Lyon

AXE 2:

DÉPLOYER/ÉTENDRE LES INFRASTRUCTURES EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE ET LES ÉQUIPEMENTS DÉDIÉS



Action 6 : Développer et aménager des TCSP : voies dédiées structurantes (RRTG), couloirs pour sortir les bus de la congestion et des téléphériques pour les liaisons vers les hauts

Constat	Les transports en commun sont souvent tributaires de la congestion du trafic routier. En effet à l'extérieur des centres urbains, peu de TCSP sont développés, ce qui entraîne une baisse de la vitesse commerciale notamment aux heures de pointes pour les transports en commun.
Descriptif de l'action	Afin d'optimiser la vitesse commerciale des transports en commun, il apparaît primordial ainsi de hiérarchiser le réseau routier en aménageant des voies de bus dédiées et de développer progressivement un réseau de TCSP performant. Cela pourrait permettre d'augmenter le cadencement des lignes et d'optimiser le déplacement en transports en commun. Aussi la mise en œuvre d'infrastructures de transport performantes comme le RRTG aura pour effet de dynamiser l'intermodalité sur le territoire.
Objectifs de l'action	▶ Améliorer les temps de parcours en transport en commun ▶ Renforcer la compétitivité des TC face à la voiture individuelle.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	▶ Communes
Éléments financiers	▶ Infrastructures de site propre (plateformes, stations, aménagement de voirie) : Entre 2 à 10 millions d'euros/km ▶ Coût du matériel roulant : Entre 300 à 900k €/véhicule.
Indicateurs de suivi	▶ Evolution du linéaire TCSP ▶ Evolution de la part modale des déplacements en transports en commun



Source : TCSP Projet CINOR

Action 7 : Déployer sur le territoire un réseau de pôles d'échanges multimodaux (principaux, secondaires et parkings relais) relié ou avec un liant vers le réseau « armature »

Constat	Le déploiement de pôles d'échanges est assez limité sur le territoire. Ainsi peu de nœuds intermodaux entre les réseaux urbains et interurbains sont recensés. La mise en œuvre d'un tel outil peut permettre de renforcer l'attractivité des transports en commun et d'optimiser les réseaux.
Descriptif de l'action	Le but de cette action est de développer, à l'échelle du territoire, un réseau de pôles d'échanges performant permettant d'assurer un report modal vers les transports en commun. Ces pôles peuvent être qualifiés de principaux (articulation avec un mode lourd), de secondaires (interface urbaine entre deux réseaux) ou de parkings relais avec une complémentarité voiture-bus. Pour cela, une localisation géographique pertinente du pôle d'échanges est essentielle, ainsi qu'un bon raccordement au réseau routier existant. Ces gares ont pour objectifs de réduire les temps de déplacement pour offrir une véritable alternative à la voiture, de minimiser les ruptures de charges entre les différents modes et d'offrir des liaisons de rabattement permettant un accès au pôle pour tous les modes et évitant les points de conflit entre ces derniers.
Objectifs de l'action	▶ Hiérarchiser les flux de déplacements en un lieu unique d'échanges multimodaux ▶ Développer et faciliter l'intermodalité entre les différents modes de transports ▶ Déployer des parkings relais
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	▶ EPCI ▶ Communes
Éléments financiers	Variable selon les projets, à définir dans le cadre d'études de faisabilité. ▶ Exemple de projets de PEM ▶ PEM de Chambéry : 41 Millions d'euros HT ▶ Gare ferroviaire ▶ Hall multimodal de 1000m² avec espaces dédiés à la billetterie ▶ Location de vélos et de voitures ▶ 2000m² de bureaux ▶ Services de bagageries Les parkings relais ▶ En surface : 2 000 euros HT/place ▶ Ouvrage : 15 000 euros HT/place ▶ Souterrain : 25-30k€ HT/place
Indicateurs de suivi	▶ Evolution du nombre de Pôle d'échanges ▶ Evolution du nombre de P+R

Action 8 : Améliorer l'accessibilité des pôles d'échanges et des gares routières (cheminement piétons, accès PMR)

Constat	25 % des déplacements effectués par le biais de la marche à pied Peu d'espaces dédiés aux piétons La marche, bien qu'elle soit parfois négligée, est le véritable ciment de l'intermodalité selon le CERTU. Elle permet d'accéder aux réseaux de transports collectifs depuis un parking relais, un stationnement vélo, son domicile... Seule ou en complémentarité d'un mode actif ou motorisé, elle est un élément essentiel à ne pas négliger. Il faut donc nécessairement anticiper l'accessibilité du Pôle d'échanges ou de la gare routière par un mode actif. De plus, en étant perméable aux déplacements actifs, le Pôle d'échanges contribue à son insertion urbaine et au dynamisme du quartier.
Descriptif de l'action	De même, pour chaque transfert de mode, la marche est incontournable. D'où l'importance de prévoir une proximité maximale entre deux modes de transport afin d'assurer les correspondances les plus fluides et rapides possibles. Le diagnostic précédent a ainsi précisé l'importance de la rupture de charge comme frein à l'intermodalité. Ainsi, le « quai à quai » ou la mutualisation des quais permettant de minimiser les temps de correspondance ou les problèmes d'orientation doit être favorisé. Dans le cas où les arrêts des transports en commun ne peuvent pas être à proximité immédiate, une réflexion sur le cheminement, les aménagements, la lisibilité dans l'espace ou encore la signalétique devra être menée.
Objectifs de l'action	▶ Mettre en application le « Guide inter AOM » (géométrie des arrêts, logiques d'information, interopérabilité des systèmes...) élaboré par le Département en concertation avec les AOMU et les associations représentatives des différents handicaps de l'île pour l'accessibilité des transports en commun ; ▶ Fluidifier les déplacements piétons : mutualisation des arrêts de bus, éviter les variations de niveaux et aplanir les différents espaces, ne pas surcharger de mobilier urbain, jouer sur les couleurs, les formes ou les hauteurs... ; ▶ Proposer une signalétique visible, claire et compréhensible de tous pour orienter le piéton et la jalonner le long du parcours.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM / communes
Partenariats	▶ EPCI
Éléments financiers	▶ Coûts à définir lors d'une étude de faisabilité
Indicateurs de suivi	▶ Espaces urbains dédiés aux piétons aux abords des gares et pôles d'échanges

Action 9 : Expérimenter la création de ZATT (Zones d'aménagements et de transition vers les transports dans un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges) - densifier la présence de commerces, services et équipements

Constat	De par le manque d'aménagements en faveur des mobilités douces (stationnement, jalonnement piétons, zones de rencontres, zone 30), il est souvent difficile pour les piétons et les cyclistes de cohabiter avec les voitures. Cela ne favorise donc pas l'utilisation des transports en commun à l'intérieur des centres villes.
Descriptif de l'action	Les zones d'aménagements et de transition vers les transports (ZATT) sont un concept inspiré notamment des pays nordiques et mis en œuvre à l'échelle locale par le TCO dans le cadre de son PDU (2017-2027). Ces ZATT représentent un périmètre de 78 Ha autour des pôles d'échanges, soit un périmètre de 500 mètres par PEM, où des outils stratégiques sont développés afin de favoriser le déploiement des modes actifs et des modes doux et également de favoriser la multimodalité et l'intermodalité. Les outils qui peuvent être mis en œuvre au sein des ZATT sont : ▶ La création ou l'amélioration de cheminements des modes actifs et des modes doux ; ▶ La mise en place de zones de circulation apaisée (zone 30 et zone de rencontre) ; ▶ L'aménagement de voies cyclables ; ▶ L'aménagement d'équipements en faveur des vélos ; ▶ Une réglementation développée autour du stationnement.
Objectifs de l'action	▶ Encourager la pratique des modes actifs et des modes doux ▶ Renforcer la fréquentation des transports en commun ▶ Favoriser la mixité fonctionnelle des équipements et des aménagements
Maitrise d'ouvrage	▶ Communes / AOM
Partenariats	▶ Région Réunion ▶ SMTR ▶ Communes ▶ Associations
Éléments financiers	▶ Le TCO a chiffré l'investissement des ZATT à 17 millions d'euros sur 10 ans pour le déploiement de 13 ZATT sur son territoire. Ce chiffrage prend en considération l'aménagement des pôles d'échanges sur le territoire.
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de ZATT pouvant être recensées sur le territoire

Action 10: Renforcer l'offre de services connectés / partagés et commerces à proximité des nœuds intermodaux

Constat	A l'heure du numérique et de l'internet des objets, il apparaît aujourd'hui essentiel de maximiser les potentialités de services offertes par les nouvelles technologies de l'information et de la communication comme le NFC (Near Field Communication), le paiement sans contact, la géolocalisation. Aussi des services comme l'auto-partage ou la mise en œuvre de commerces aux abords des pôles d'échanges sont primordiaux au développement des pratiques de déplacements en transports collectifs.
Descriptif de l'action	Mettre en œuvre aux abords des pôles d'échanges et pôles générateurs de déplacements des services de nouvelles générations (comme la possibilité de paiement sans contact et d'achat de titres à distance par smartphone, la géolocalisation des bus en temps réels,...). Favoriser l'implantation de services partagés comme l'autopartage dans une optique de développement de la logistique du dernier kilomètre. Favoriser le déploiement de commerces comme les points relais colis, services bancaires, laverie, bagageries, ...) à proximité des pôles d'échanges multimodaux.
Objectifs de l'action	Améliorer les services en matière de mobilité connectée et partagée pour favoriser le développement de la pratique et l'usage des transports collectifs Optimiser les services et commerces à proximité des PEM pour améliorer l'attractivité de ces derniers.
Maitrise d'ouvrage	► Région Réunion / AOM
Partenariats	► SMTR ► Communes ► Commerçants
Éléments financiers	Coût d'une étude de faisabilité
Indicateurs de suivi	► Evolution du nombre de commerces de proximité ► Evolution des services connectés et des nouvelles technologies.

AXE 3 : MAXIMISER LA COMPLÉMENTARITÉ ENTRE LES MODES DE TRANSPORTS

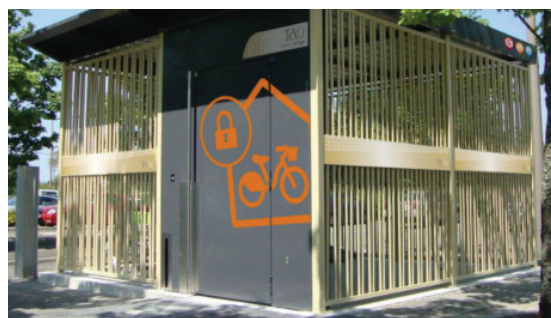


Action 11 : Coordonner les offres de transports en commun et assurer les correspondances

Constat	Les réseaux de transport en commun, à l'échelle de l'île, souffrent encore d'un manque de coordination, néfaste à leur fréquentation par les usagers : correspondances mal assurées, horaires ne répondant pas aux besoins des usagers, manque de hiérarchisation et donc de lisibilité des réseaux. En 2016, une étude, pilotée par le SMTR, a permis la mise en évidence de ces dysfonctionnements, leur recensement, et l'élaboration de premières pistes de réflexions afin de résoudre ces problèmes. Le SMTR ainsi que la Région Réunion, poursuivent la mission de coordination de la réflexion inter-AO sur ce sujet en organisant courant juin 2017, des ateliers de co-construction de solutions concrètes aux principales problématiques recensées. La mise en œuvre des solutions envisagées en commun devra intervenir dans une phase ultérieure.
Descriptif de l'action	Le SMTR prendra en charge l'animation d'un travail collaboratif approfondi et suivi dans le temps, avec les AO et les exploitants, visant à définir des solutions concrètes aux problématiques recensées lors de l'étude de 2016. Celui-ci prendra la forme : ▶ D'ateliers de co-construction de solutions concrètes aux problèmes rencontrés ▶ De groupes de travail pour suivre la mise en œuvre des solutions préconisées ▶ De comités de suivi et évaluation pour vérifier l'amélioration réelle du service rendu aux usagers Aussi, chaque AO devra améliorer la coordination des lignes propres à son réseau.
Objectifs de l'action	Définir des solutions simples et peu coûteuses permettant d'améliorer la coordination des offres de transport en commun : ▶ Améliorer les correspondances, temps d'attente, temps de parcours ▶ Eliminer les cas où les lignes de 2 réseaux distincts font doublon et rendent un même service ▶ Faire apparaître une hiérarchisation plus forte et plus visible des lignes au sein des réseaux et entre réseaux ▶ Coordonner, entre les AO, un calendrier de mise en œuvre des modifications sur les réseaux
Maitrise d'ouvrage	▶ Autres structures
Partenariats	Pour la mise en œuvre des solutions : ▶ Les AO ▶ Les exploitants
Éléments financiers	
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de difficultés de coordination recensées ▶ Nombre de difficultés faisant l'objet d'une proposition co-construite de résolution ▶ Nombre de difficultés traitées par la mise en œuvre concrète d'actions de coordination des offres

Action 12 : Offrir du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges, pôles générateurs de déplacements et des parkings relais

Constat	Une pratique du vélo peut être contrainte du fait de l'absence marquée d'équipements et de services vélos aux abords des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais, ainsi que d'équipements pour transporter les vélos dans les TC.
Descriptif de l'action	Pour renforcer la complémentarité de l'usage du vélo avec les transports en commun, une offre de stationnement vélo performante à proximité des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais devrait être mise en œuvre. La question du stationnement des vélos devra être systématiquement prise en considération dans le programme. Le nombre de places de vélos devra représenter au moins la moitié des places de stationnement créées. Les solutions de stationnement devront être protégées et sécurisées de type « box à vélos » ou encore par la mise en place d'arceaux de type U renversé.
Objectifs de l'action	▶ Développer une offre globale de stationnement pour les vélos ▶ Favoriser l'utilisation du vélo en assurant un stationnement sécurisé des vélos à proximité des lieux de destination.
Maitrise d'ouvrage	▶ Région Réunion / AOM
Partenariats	▶ Communes ▶ Associations
Eléments financiers	▶ Coût d'un box à vélo : 5000 € pour un box de 20 places ▶ Coût d'un arceau de type U renversé : 150 euros / arceau
Indicateurs de suivi	▶ Nombre de places de stationnement disponibles sur les parkings vélos



Action 13 : Aménager des pistes cyclables dans les centres urbains et assurer les liaisons interurbaines afin de favoriser la pratique du vélo

Constat	L'EDGT menée en 2016 par le SMTR a révélé que 12% des déplacements compris entre 500 m et 1km s'effectuaient par le biais de la voiture individuelle. Or potentiellement, ces déplacements pourraient être effectués en vélos. Aussi, la part modale du vélo sur le territoire [2%] peut être augmentée par la mise en œuvre du PRV. Le vélo peut être un maillon fort de la chaîne intermodale et une véritable alternative au « tout automobile ». Pour augmenter cette pratique, la mise en œuvre d'infrastructures dédiées est nécessaire pour sécuriser et inciter à ce mode de déplacement.
Descriptif de l'action	Poursuivre la création et l'aménagement de pistes cyclables en mettant en œuvre l'ensemble des actions préconisées par le SRIT et le PRV pour rendre la pratique du vélo plus attractive et sécurisée.
Objectifs de l'action	▶ Rendre visible la pratique du vélo ▶ Favoriser le développement de la pratique par la création d'aménagements sécurisés [Arceau, box,...]
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM, Communes
Partenariats	▶ Région Réunion ▶ EPCI ▶ Associations
Éléments financiers	▶ 10 Millions d'euros prévus par le FEDER
Indicateurs de suivi	▶ Linéaire d'infrastructure cyclables en centre urbains et à l'échelle régionale.
Objectifs du SRIT	▶ 5% de kms d'aménagements cyclables en 2020 ▶ 120 km de VVR en 2022

Action 14 : Mettre à disposition des vélos en libre-service sur des secteurs générateurs de flux où l'usage deux-roues est propice (zones côtières ou à faible déclivité)

Constat	▶ 1/3 des ménages réunionnais disposent d'au moins un vélo ; ▶ 12% déplacements de moins de 1 km et 39% des déplacements inférieurs à 3 km sont effectués par le biais de la voiture individuelle ; ▶ 2% de part modale liée au Vélo ; ▶ Une absence marquée d'équipements et de services aux abords des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacements et des parkings relais.
Descriptif de l'action	Afin de favoriser l'intermodalité et en articulation avec les transports collectifs, des stations de vélos en libre-service aux abords des parkings relais, des pôles d'échanges et des pôles générateurs de déplacements pourraient être installés. Différentes actions pourraient être développées : service de location courte ou moyenne durée, VAE... Pour les secteurs marqués par une forte déclivité, des vélos à assistance électrique pourraient être proposés. L'offre de vélo pourrait se développer soit en location ou via une aide à l'acquisition de matériel roulant dans le cadre des financements prévus par le PRV.
Objectifs de l'action	▶ Démocratiser la pratique du vélo et l'adapter aux conditions particulières du territoire ▶ Améliorer et optimiser la logistique du dernier kilomètre. ▶ Améliorer l'intermodalité entre les transports collectifs et les vélos.
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM
Partenariats	▶ Région Réunion ▶ SPL MARAINA ▶ Communes ▶ Associations
Eléments financiers	Depuis le mois de février 2017 et jusqu'au 31 janvier 2018, l'Etat a accordé par décret au Code de l'Energie, une aide financière de 200 euros pour l'acquisition de vélos électriques, pour des particuliers afin d'encourager les mobilités douces sur le territoire. Des aides de l'Etat peuvent également exister dans le cas d'un financement préalable par la collectivité. ▶ Coût d'un VAE : 1200 euros ▶ Coût d'un Vélo : 300 euros
Indicateurs de suivi	▶ Evolution de la part modale des vélos ▶ Evolution des déplacements intermodaux ▶ Nombre de VAE et de vélos sur le territoire

Action 15 : Développer ou renforcer une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre la desserte des écarts

Constat	Suite aux réunions techniques menées avec les AOM, il est constaté sur les lignes desservant les écarts une baisse de fréquentation qui induit un faible taux de remplissage des bus pour ces lignes.
Descriptif de l'action	Pour offrir une meilleure mobilité, l'offre de transport à la demande ou en « porte à porte » répondant au mieux à des déplacements spécifiques pourrait être développée. Cette nouvelle offre optimisée grâce aux nouvelles technologies d'information et de communication (localisation des véhicules, temps de parcours...) pourrait permettre notamment de supprimer des lignes de transports collectifs existantes peu efficaces (cadencement irrégulier, très faible fréquentation...), et de les optimiser.
Objectifs de l'action	▶ Développer de nouveaux modes de déplacement en phase avec la demande à savoir le TAD, le VTC.... ▶ Augmenter le cadencement des lignes du transport à la demande les plus fréquentées
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM
Partenariats	▶ Région Réunion ▶ SMTR
Eléments financiers	Coûts variable selon l'offre et la demande. Exemple de coûts pour un service performant en Loire Atlantique ▶ Variable de 20 000 à 100 000 euros par an
Indicateurs de suivi	▶ Evolutions du nombre de déplacements en TAD



Action 16 : Développer le covoiturage et l'auto-partage

Constat	Le taux d'occupation des véhicules à La Réunion est de 1,1. Afin de permettre le développement du covoiturage et d'encourager une augmentation de ce taux d'occupation, une plateforme de covoiturage à l'échelle régionale unique et visible de tous pourrait être envisagée. Cela pourrait notamment permettre aux usagers d'avoir une meilleure visibilité sur le développement de cette pratique et ainsi éviter une multiplicité des plateformes qui pourrait décourager l'utilisateur à utiliser le covoiturage.
Descriptif de l'action	Développer une plateforme unique à l'échelle régionale en faveur de l'auto partage et du covoiturage. Cela pourrait donner lieu à des avantages pour les pratiquants de ces modes de déplacements à l'instar d'une possibilité d'emprunter les voies réservées au transport en commun pour les véhicules comptabilisant plus de 3 occupants lors de congestion routière. Il serait aussi judicieux de prioriser les places de stationnements dans les centres urbains ou à proximité des pôles générateurs de déplacements. Des réflexions sont à l'étude par la Région Réunion qui a notamment, par le biais d'un appel à projet en collaboration avec l'ADEME, sélectionné des offres en vue de créer une plateforme de covoiturage à l'échelle de La Réunion.
Objectifs de l'action	▶ Démocratiser la pratique du covoiturage et de l'auto partage ▶ Réduire la congestion routière
Maitrise d'ouvrage	▶ AOM / Entreprises
Partenariats	▶ Région Réunion ▶ AOM ▶ SMTR
Éléments financiers	Création de places de stationnement et signalétique ▶ En surface : 2000 euros HT/place ▶ Ouvrage : 15000 euros HT/place ▶ Souterrain : 25-30k€ HT/place
Indicateurs de suivi	▶ Evolution du nombre de pratiquants





Direction de publication : AGORAH

Conception : AGORAH

Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) sont réservés sous toutes formes.

© 2018



agorah

agence d'urbanisme à La Réunion

140, rue Juliette Dodu - CS 91092
97404 Saint-Denis CEDEX

0262 213 500

www.agorah.com

