

" La ville durable réunionnaise: construisons l'île de demain!"

ATELIER TECHNIQUE N°2 DE LA PHASE
D'APPROFONDISSEMENT DU LIVRE BLANC

Les mobilités durables

Le mardi 14 avril 2015



Sommaire

Le mot de La Présidente	3
Le mot de La Directrice Générale	4
Intervenants, participants et animateurs	5
Structure et méthode des ateliers.....	8
Les « mini-ateliers »	12
Présentation de la thématique : Les Mobilités Durables.....	13
Sous-thème 1 : L'intermodalité à La Réunion	14
Le maillage des transports en commun.....	14
Les grandes infrastructures de connexion	18
L'intermodalité vectrice de liens.....	20
Sous thème 2 : Les mobilités douces et alternatives	23
La marche et le vélo comme modes doux.....	23
La voiture individuelle comme mode de déplacement collectif	28
Les mobilités alternatives	31
Conclusion.....	34
Bibliographie.....	35
Les fiches actions	38
L'intermodalité à La Réunion.....	38
Les mobilités douces et alternatives	41
Remerciements.....	44



Le mot de La Présidente

Les infrastructures de transport dessinent, façonnent et régissent le territoire réunionnais. Les voies cannières et les grandes routes ont structuré l'aménagement de La Réunion, puis dicté les concentrations de populations de part et d'autre de ces axes structurants. Par conséquent, les mobilités et leurs différentes traductions ont largement influencé le développement et l'organisation de l'île.

Aujourd'hui encore, les mobilités influencent le quotidien des Réunionnais. Pour se rendre sur leur lieu de travail, accomplir leurs tâches ordinaires ou pour leurs activités de loisirs, ils ont besoin de se déplacer. Outil d'insertion, de cohésion sociale, de développement économique et touristique, les mobilités façonnent les modes de vie et les territoires. Face à l'augmentation du nombre de trajets, du temps dédié aux déplacements pendulaires et à l'affranchissement des distances, la question de la mobilité est au cœur des préoccupations des Hommes et des politiques publiques. Face aux problèmes de congestion des réseaux routiers, de pollution atmosphérique et au manque de foncier de plus en plus prégnants, il s'agit désormais de penser la mobilité de demain qui se devra d'être optimisée.

La notion de mobilité durable ou d'écomobilité

Reprenant les principes du développement durable, le concept de mobilité durable ou écomobilité se construit autour d'un juste équilibre entre les domaines de l'économie, de l'environnement et du social. Il s'agit alors de promouvoir une certaine performance dans les déplacements tout en limitant leur impact environnemental et en améliorant le confort des usagers. Aussi, les démarches entreprises en faveur de la mobilité durable doivent être équitables, viables et vivables et placer l'usager au cœur de toutes les priorités.

Des solutions innovantes et adaptables au territoire

La voiture individuelle qui est pourtant source d'embouteillages, de pollution et de consommation d'espace reste le moyen de transport le plus utilisé et donc le plus présent dans le paysage réunionnais. Face aux potentialités évidentes d'évolution, il est désormais essentiel d'œuvrer en faveur d'un développement de la mobilité durable via la limitation de l'usage de modes polluants, la mise en place de réseaux de transports en commun performants et adaptés, la promotion de l'intermodalité, des modes doux et alternatifs.

Un développement indispensable de la mobilité durable à La Réunion

La proposition d'outils durables et adaptés doit être encouragée afin de trouver les réponses face au défi que représente la mobilité durable pour l'aménagement du territoire réunionnais. L'enjeu est de présenter des initiatives en parfaite adéquation avec les besoins des usagers, tout en tenant compte du contexte local. Aussi, il est indispensable de s'intéresser à toutes les spécificités du territoire, tant culturelles, géographiques que climatiques.

Aujourd'hui, c'est collectivement que nous devons construire la mobilité durable à La Réunion. Ainsi, la mobilité de demain devra s'illustrer par le développement de l'offre de transports en commun, la valorisation de l'intermodalité via la connexion entre les différents modes de transports existants et à venir, et la promotion des mobilités douces et alternatives, afin d'offrir un réseau performant et complémentaire. Les réflexions pour promouvoir une mobilité durable adaptée au territoire réunionnais permettront ainsi de dessiner le visage de l'île de demain avec des espaces préservés, décongestionnés, respectant la singularité des usages et des usagers.



Fabienne COUAPEL-SAURET
Présidente de l'AGORAH
Vice-Présidente du Conseil Régional



Le mot de La Directrice Générale

L'AGORAH, agence d'urbanisme, développe depuis plus d'une vingtaine d'années à La Réunion, toutes les réflexions prospectives inhérentes à l'aménagement du territoire. Par le biais de ses missions fondamentales (observatoire, étude et centres de ressources), elle a su valoriser un savoir-faire et une expertise aujourd'hui mis à contribution par les services de l'Etat dans le cadre de la réalisation concertée d'un Livre Blanc de l'aménagement urbain durable.

Cette démarche partenariale, portée par la DEAL de La Réunion, a permis de nombreuses rencontres inter-acteurs. En effet, l'AGORAH fait partie des quatre structures publiques choisies pour animer des ateliers thématiques et s'est vue confier l'animation du groupe dédié à « La ville réunionnaise dans son territoire ». Ces fructueux échanges avec des professionnels, des associations et membres de la société civile ont servi de base au Pôle Urbanisme de l'AGORAH pour permettre la concrétisation d'un livret.

Aujourd'hui l'Etat lance une phase d'approfondissement de ces réflexions et a confié à l'AGORAH la poursuite de ces réflexions. Ainsi, durant le mois d'avril 2015, des ateliers professionnels sont organisés autour de quatre thèmes :

- Le rôle et la place du développement économique dans les villes,
- Les mobilités durables,
- L'intégration de la ville dans les grands paysages offerts par l'île,
- Les spécificités tropicales de la ville réunionnaise durable.

Un diagnostic en marchant viendra clôturer ces échanges et permettra d'illustrer, grâce à une conférence « in situ » dans les rues de Saint-Denis, les grandes thématiques abordées lors des quatre workshops précédents. Dans ce cadre, l'AGORAH invite Matthias ARMENGAUD, urbaniste et directeur de l'Agence de reconfiguration territoriale AWP, à participer à cette démarche participative et éclairée.

En poursuivant son engagement avec l'Etat dans l'approfondissement du Livre Blanc, l'AGORAH s'inscrit dans une démarche partenariale, au cœur de ses priorités. Véritable outil participatif à destination des professionnels de l'aménagement du territoire, les workshops organisés par l'AGORAH ont pour finalité de partager de nouveaux concepts quant à l'aménagement du territoire réunionnais.

Aujourd'hui, le workshop n°2 intitulé « Les mobilités durables » se veut être un moment d'échanges et de partage autour des mobilités et des déplacements. La question des mobilités, de leur gestion et de leur développement est primordiale au regard du caractère insulaire et contraint de notre territoire. L'AGORAH, en tant qu'Agence d'Urbanisme à La Réunion, se doit de s'intéresser à tous les aspects de cette large thématique. Il s'agit ainsi d'explorer les différentes facettes de la mobilité durable et de comprendre ses liens avec l'aménagement du territoire.

Les dires d'acteurs et principales réflexions issus de ces ateliers seront rassemblés dans une publication. Cette dernière sera complétée par des fiches actions ayant pour but de proposer une vision prospective globale des quatre thématiques abordées en faveur de la ville durable réunionnaise de demain.

Delphine DE DEA
Directrice Générale de l'AGORAH



Intervenants, participants et animateurs

Les intervenants experts

Matthias LE PESQ

Chef de projet PDU / référent mobilités Ecocité au TCO

Ingénieur transports et géographe de formation, il travaille depuis trois ans au sein du service études et prospective de la Direction des transports du TCO.

Auparavant en charge des questions de mobilités durables auprès du Groupement des Autorités Responsables de Transports (GART), il porte un regard complet sur les mécanismes qui permettent le nécessaire métissage des approches de mobilités, d'aménagement du territoire et d'environnement. Son parcours transdisciplinaire désormais assez classique s'enrichit d'une expérience à l'international sur plusieurs projets de développement urbain intégré au Mexique, à Tunis et à Djibouti pour le compte de l'Agence Française de Développement (AFD).



Karim LECHLECH

Directeur Transports et Déplacements à la Région Réunion



Ingénieur issu de l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon et titulaire d'un DESS en aménagement et développement local, il a su acquérir une solide expérience au sein de différentes collectivités ou aménageurs de l'île.

Avec une parfaite connaissance du territoire réunionnais, de ses spécificités et problématiques il a pu notamment œuvrer en tant que Directeur Technique au Groupement Intercommunal du Sud, de la SODEGIS ou encore de la Mairie de Saint-Leu et en tant que Directeur Général des Services au sein de la Communauté d'Agglomération du Sud de La Réunion. Aujourd'hui directeur du service Transports et Déplacements à la Région Réunion, il s'avère être un expert des thématiques en lien avec les mobilités durables et l'aménagement du territoire.



Les participants

Organisme	Prénom/Nom	Fonction
AD2R	Madame Cécile NERE-MARPIGA	Chargée de mission
ADEME	Madame Roselyne DUVAL	Ingénieur Déchets et transports
ADEME	Monsieur Fabien PICGIRARD	Ingénieur
Aéroport Roland Garros	Monsieur Fabrice GRONDIN	Directeur du développement aéronautique
AGORAH	Madame Delphine DE DEA	Directrice Générale
AGORAH	Madame Aude MATHIEU	Chargée d'études
AGORAH	Monsieur Benoît PRIBAT	Responsable de pôle
AGORAH	Madame Sabine RIVIERE	Chargée d'études
AGORAH	Monsieur Vincent SAMINADIN	Chargé d'études
Caisse des Dépôts	Monsieur Etienne PLASTEIG	Chargé de développement
CIREST	Monsieur Teddy VIRAYE	Directeur Déplacements
CMAR	Monsieur Joseph ALIDOR	Elu
COBATY	Monsieur Jean-Christophe DUVAL	Président
DEAL	Madame Manuella BELLOUARD	Responsable service SCED
DEAL	Madame Catherine CHARRITAT	Responsable Unité Déplacements
NEXA	Monsieur Frédéric LORION	Chargé de Mission
Région Réunion	Monsieur Guillaume HOAREAU	Chargé de mission
Région Réunion	Madame Nelly LAURET	Chargée de mission
Région Réunion	Monsieur Karim LECHLECH	Directeur transports et déplacements
Région Réunion	Madame Anaïs RESAN	Stagiaire
Région Réunion / CRI	Monsieur Philippe JEAN-PIERRE	Président du Comité Régional de l'Innovation
SMTR	Madame Mylène GONCALVES	Directrice
SPL MARAÏNA	Madame Jackie ALTHIERY	Responsable d'opérations
TAMARUN SPL	Madame Claudine DUPUY	Directrice Générale
TCO	Monsieur Matthias LE PESQ	Chef de projet PDU



Les animateurs

Animatrice fil rouge

Delphine DE DEA

Directrice Générale de l'AGORAH

Urbaniste qualifiée OPQU



Urbaniste et professionnelle de l'aménagement, elle dirige depuis près de deux ans l'agence d'urbanisme de La Réunion, après un poste à responsabilité à l'ANRU et un parcours singulier alliant la maîtrise d'ouvrage urbaine à l'ingénierie culturelle et à la sociologie.

Guidée par un urbanisme humaniste respectueux de l'identité des lieux, elle met aujourd'hui en œuvre avec son équipe, des études et des observatoires structurants pour l'ensemble des acteurs du territoire réunionnais et développe des partenariats avec les Mascareignes.

Aude MATHIEU

Chargée d'études mobilités durables et équipements publics



Référente AGORAH auprès des services techniques ou d'urbanisme des collectivités, elle dispose d'une connaissance de terrain des projets d'aménagements et des équipements publics. Issue d'un cursus d'urbanisme et d'une formation en gestion urbaine, transports, et développement touristique, son regard généraliste lui apporte les qualités de distanciation nécessaires à l'élaboration de la réflexion. Elle a ainsi pu avec l'AGORAH accompagner des collectivités dans des démarches d'ingénierie urbaine, comme par exemple, lors du montage des dossiers d'appel à manifestation d'intérêt pour la « revitalisation des centres bourgs ».



Structure et méthode des ateliers

La proposition d'approche développée par l'AGORAH pour l'animation de ses travaux s'articulait en trois points :

Les questionnements inhérents à l'organisation de cette phase d'approfondissement :

- **Des interrogations méthodologiques** : La démarche était basée sur le partage de savoirs et savoir-faire de l'AGORAH et des différents participants à ce travail d'approfondissement.
- **Des questions conceptuelles** : Enrichir le travail déjà mené sur la vision partagée de la ville durable réunionnaise (en particulier sur les champs des mobilités durables, le rôle et la place du développement économique dans les villes) ; de préciser comment et avec qui faire évoluer les pratiques pour qu'elles répondent mieux aux objectifs du livre blanc (déplacements, nature en ville, vie de la ville...).

Les projections de réflexions envisagées :

- « La place et le rôle du développement économique dans les villes » :

A travers les différentes innovations numériques qui investissent l'espace urbain, quel potentiel pour une ville réunionnaise connectée ? Quel équilibre territorial entre les différents formats de l'activité économique et commerciale ? Comment la richesse culturelle des villes réunionnaises peut devenir un moteur du développement économique local ?

- « Les mobilités durables » :

Quelle intermodalité développer pour faciliter les déplacements des Réunionnais ? Comment développer et encourager les déplacements doux et alternatifs ?

- « L'intégration de la ville dans les grands paysages offerts par l'île » :

Comment valoriser le territoire urbain insulaire en s'appuyant sur les qualités de son environnement paysager ? Quel dialogue entre la ville et la nature qui l'entourent ?

- « Les spécificités tropicales de la ville réunionnaise durable » :

Quelles bonnes pratiques inhérentes à la ville durable réunionnaise prendre en compte pour la construction des villes tropicales durables de demain ? Quelles sont les solutions et idées pouvant être importées de l'international et adaptées au contexte local ?



Le calendrier :

Outre le temps de préparation interne, l'AGORAH a proposé 4 ateliers et un diagnostic en marchant dédiés aux différentes thématiques abordées, durant le mois d'avril 2015, organisés comme suit :

- Workshop thématique n°1 « La place et le rôle du développement économique dans les villes » : lundi 13 avril 2015.
- Workshop thématique n°2 « Les mobilités durables » : mardi 14 avril 2015.
- Workshop thématique n°3 « L'intégration de la ville dans les grands paysages offerts par l'île » : mercredi 15 avril 2015.
- Workshop thématique n°4 « Les spécificités tropicales de la ville réunionnaise durable » : mardi 21 avril 2015.
- Workshop conférence-diagnostic en marchant : mardi 21 avril 2015.

Les types d'ateliers :

L'AGORAH a organisé 4 ateliers techniques thématiques et un diagnostic en marchant. Afin de créer un rythme, chaque atelier thématique a été organisé en deux parties : la première partie, autour de conférences d'experts (opérationnels et techniciens), puis en seconde partie, en « mini-ateliers » traitant des sujets de prospective en lien avec le thème du workshop par petits groupes de travail de 4/5 personnes, pilotés par un référent. Ces échanges ont été ensuite restitués à la fin de la journée par le référent des « mini-ateliers ».

La finalité est de proposer une grille d'actions avec des éléments de réponses opérationnelles. Le diagnostic en marchant a permis de conclure la démarche en illustrant les quatre thèmes abordés lors des précédents ateliers.

L'agence a ouvert chaque workshop à une trentaine de participants, composés essentiellement de professionnels de la thématique, afin d'alimenter la dynamique du groupe et enrichir les réflexions.

L'animation de ces différentes journées a pris les formes suivantes :

- Interventions d'experts sur chaque sous-thème,
- Mini-ateliers par sous-thématiques (de 2 à 4) et restitution à l'ensemble des participants,
- Diagnostic en marchant.

➤ Atelier technique n°1 « La place et le rôle du développement économique dans les villes »

Ce premier workshop, portant sur la place et le rôle du développement économique dans les villes, quatre sous-thèmes ont été abordés :

- La ville réunionnaise connectée ;
- Les zones commerciales périphériques et l'attractivité des centres villes ;
- La place des zones d'activités économiques dans l'aménagement du territoire ;
- La culture comme vecteur de développement économique à l'échelle du territoire.

L'objectif était ainsi d'identifier les différentes traductions de la dimension économique dans l'aménagement du territoire et de mettre en avant des pistes d'actions opérationnelles afin que cet aspect fondamental soit pris en compte dans la construction de la ville durable réunionnaise.

➤ Atelier technique n°2 « Les mobilités durables »



Ce deuxième workshop ciblé sur les questions de mobilités durables s'est concentré sur deux thématiques principales permettant d'appréhender le plus largement possible le sujet :

- L'intermodalité à La Réunion ;
- Les mobilités douces et alternatives.

Ce moment d'échanges a eu pour objectif de faire un état des lieux des démarches entreprises pour promouvoir et développer des mobilités durables à La Réunion et d'observer leur rôle sur l'aménagement et le développement du territoire pour pouvoir ensuite proposer des pistes d'actions opérationnelles répondant aux spécificités de notre île.

➤ Atelier technique n°3 « L'intégration de la ville dans les grands paysages offerts par l'île »

Lors de ce troisième workshop, portant sur l'intégration de la ville dans les grands paysages offerts par l'île, deux sous-thèmes ont été abordés :

- L'impact de la composition urbaine sur le Grand Paysage et de la nature en ville ;
- L'ouverture des villes sur le littoral.

Il s'agissait d'identifier les éléments de dialogue entre la Ville et la Nature (Grands Paysages, Climat, ...) et de souligner les principes inhérents à la constitution d'une ville durable réunionnaise.

➤ Atelier technique n°4 « Les spécificités tropicales de la ville réunionnaise durable »

Ce quatrième workshop ayant pour sujet principal les spécificités tropicales de la ville réunionnaise durable, s'est organisé sous la forme d'une conférence animée par Matthias ARMENGAUD, urbaniste et directeur de l'agence de reconfiguration territoriale AWP et l'AGORAH, à travers laquelle plusieurs sous-thèmes ont été abordés :

- L'urbanisme tropical,
- La résilience urbaine,
- Un benchmark sur quatre villes tropicales dans le monde.

L'objectif était ainsi d'identifier les bonnes pratiques réunionnaises inhérentes à la ville durable et qui pourraient être exportées à l'international et de proposer des solutions et idées importables adaptées au contexte local.

➤ Conférence-diagnostic en marchant

La conférence-diagnostic en marchant a clôturé cette démarche. Ainsi, lors de cette déambulation éclairée, les principales réflexions issues des quatre workshops précédents ont été illustrées au travers de différents sites de la ville de Saint-Denis.

Christine ANNETTE-PARAME, Directrice Générale Adjointe du Service Développement Urbain de la Mairie de Saint-Denis et Matthias ARMENGAUD urbaniste et directeur d'AWP ont animé ce diagnostic en marchant. L'objectif visé était ainsi d'identifier, grâce à une présentation de projets urbains et une



analyse in-situ de la composition urbaine et territoriale de Saint-Denis, les différentes dynamiques et facettes de la ville réunionnaise durable.

En support de l'animation des workshops, l'AGORAH a produit des livrets sur les quatre grands thèmes à investir, précisément sur les sujets des sous-thématiques définis. Leur objectif était de fournir sous forme synthétique des repères sur l'économie, la mobilité, la composition urbaine et d'apporter un benchmark sur la ville tropicale durable. Les informations présentées dans ces livrets ont été collectées, résumées et organisées à partir de documents existants.

Le présent livret thématique fait suite au premier, et a été complété et enrichi par la synthèse des réflexions des participants et les interventions d'experts.

Les moyens mis à disposition :

- **Le partage des connaissances :** Les collaborateurs et les données de l'AGORAH ont été mis à disposition de l'étude. Les observatoires, expertises et réseaux des agences d'urbanisme (FNAU) inhérents à l'AGORAH ont pu être le matériau de base pour chaque workshop, chaque participant complétant et alimentant les réflexions par ses propres informations et savoirs.
- **L'accompagnement par une expertise externe :** Le bureau d'études AWP (en la personne de Matthias ARMENGAUD) a été sollicité en sous-traitance de l'AGORAH, pour la production partielle de ces travaux (conférence « Villes Tropicales Durables dans le Monde » et analyse urbaine du diagnostic en marchant de Saint-Denis).

Les livrables :

Pour veiller à la qualité d'animation de ces ateliers, il a été suggéré plusieurs types de livrables :

- Les supports de séance (dossiers préparés préalablement par l'AGORAH) :
 - un livret de l'atelier (programme, méthodologie, présentation de la thématique et réflexion autour de la thématique) ;
- Un compte-rendu de séance et les supports de présentation produits par les intervenants experts et l'AGORAH ;
- Un livrable final reprenant le livret de l'atelier et complété grâce aux réflexions du groupe et par l'ajout de fiches-actions issues des échanges entre les participants.



Les « mini-ateliers »

Le principe de ces workshops est d'échanger autour de deux sous-thèmes préalablement définis en lien avec la thématique des mobilités durables. Ainsi, une présentation des sujets choisis a été faite par l'AGORAH. Deux intervenants experts ont ensuite abordé, grâce à des exemples concrets, les thématiques de l'intermodalité et des mobilités douces et alternatives. Enfin, deux groupes, pilotés chacun par un référent, ont été composés pour échanger sur ces sujets.

A l'issue des ateliers, une séance collective de restitution a permis d'enrichir les réflexions de l'ensemble des participants. La finalité de ces différents échanges étant de proposer, in fine, une grille d'actions avec des éléments de réponses opérationnelles à la question des mobilités durables pour la ville réunionnaise de demain.

▪ Sous-thème 1 – L'intermodalité à La Réunion

La voiture individuelle est le moyen de transport privilégié pour la grande majorité des déplacements. Pourtant, face aux problèmes qu'elle engendre, notamment la forte congestion des réseaux routiers, il est nécessaire de trouver des solutions pour inciter les automobilistes à délaisser leur véhicule pour d'autres modes de transport plus durables. L'intermodalité semble donc être une solution puisque cette pratique, consistant à prendre plusieurs modes de transport lors d'un même déplacement, permet de réduire la place des véhicules individuels dans les déplacements quotidiens. Ainsi, il s'agira de faire un état des lieux de l'intermodalité sur le territoire et de proposer des solutions afin qu'elle soit privilégiée par les Réunionnais. L'atelier pourra s'attacher à proposer des solutions afin d'uniformiser, d'optimiser et de promouvoir les différents réseaux de transports en commun dans le but d'impulser une nouvelle dynamique pour la fréquentation de ces derniers.

Problématique :

Quels nouveaux moyens de transport et quelles infrastructures mettre en place pour développer l'intermodalité et ainsi faciliter les déplacements des Réunionnais ?

▪ Sous-thème 2 – Les mobilités douces et alternatives

Le développement de la mobilité durable à La Réunion passera obligatoirement par la mise en place sur le territoire de nouveaux modes de transport. Il est donc important d'engager de réelles réflexions sur les aménagements et usages autour des mobilités durables de demain. Vélos, scooters ou trottinettes en libre-service, bateau-bus, transport par câble ou à la demande, information des usagers en temps réels, piétonisation et pistes cyclables, les initiatives existent. Le but est de s'interroger quant à la faisabilité et aux potentialités de développement de telles initiatives à La Réunion.

Problématique :

Quelles initiatives en matière de mobilités douces pourraient-elles être importables à La Réunion et quels seraient leurs impacts sur les usagers et leurs pratiques ?



Présentation de la thématique : Les Mobilités Durables

Le développement du territoire réunionnais est structuré par différents documents de planification. La question des mobilités tient ainsi une place de choix dans les politiques publiques de La Réunion, et différents plans ou schémas directeurs sont consacrés à cette thématique.

Ainsi, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), approuvé en novembre 2011, fixe les orientations stratégiques en matière d'aménagement du territoire, le développement des transports et déplacements de l'île à l'horizon 2030. Il prend ainsi en compte les questions de mobilités et leur impact, en déterminant notamment les grandes destinations spatiales et l'implantation des équipements et infrastructures structurants.

Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), en cours d'approbation, a pour but de « faciliter les déplacements des personnes et des biens avec une volonté d'aboutir à une mobilité durable ». L'objectif est ainsi de développer une mobilité durable à La Réunion à l'horizon 2030, notamment en atteignant 15% de part modale pour les transports en commun. Le SRIT est rattaché au SAR puisqu'il constitue son volet « infrastructures et transports » et s'appuie également sur les orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

La Région Réunion s'est également dotée d'un Plan Régional Vélo (PRV) dont l'objectif premier est de « faire de La Réunion une île cyclable » en plaçant le vélo comme mode de déplacement à part entière. Outre ses orientations stratégiques, il propose des actions afin de promouvoir et développer la pratique du vélo. L'aménagement de la Voie Vélo Régionale (VVR) accompagne cette démarche et vient illustrer l'implication des politiques publiques dans l'optimisation et le déploiement des mobilités douces sur le territoire.

Enfin, aux échelles communale et intercommunale, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) planifie et oriente les politiques de déplacement à mettre en œuvre au niveau des bassins de vie. Aujourd'hui, trois EPCI de l'île en sont dotés. Ce document propose des solutions concrètes à mettre en œuvre en faveur des mobilités durables et de la réduction de la place de la voiture.

En plus de ces documents cadres œuvrant pour la planification des déplacements à l'échelle de La Réunion, un nouvel outil structurel a été créé en 2013 : le Syndicat Mixte des Transports de La Réunion (SMTR). Mis en place par les Autorités Organisatrices de Transports (AOT), le SMTR est un outil de gouvernance centralisateur ayant pour but de coordonner l'offre de transports en commun et de développer leur usage à La Réunion.

Ainsi, une réelle dynamique en faveur de l'expansion des transports en commun et de l'augmentation du nombre d'usagers est impulsée à La Réunion. A l'échelle du territoire, une politique globale œuvrant pour le développement des mobilités durables est donc mise en place.



Sous-thème 1 : L'intermodalité à La Réunion

Afin d'augmenter la part modale des transports en commun dans les déplacements domicile-travail et d'offrir une alternative à l'utilisation de la voiture individuelle et ainsi décongestionner les axes routiers, l'intermodalité est une solution. En effet, l'intermodalité est le fait d'utiliser plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet. L'objectif est ainsi de faciliter le passage d'un mode de transport à un autre, de rendre plus agréable l'usage des transports en commun et ainsi leur fréquentation.

Selon le Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, en 2012, en France, près de 83% des déplacements ont été fait en véhicules particuliers contre 5% en autobus ou autocars. La voiture reste donc le moyen de transports privilégié par les Français.

Comparaison des chiffres clés des déplacements entre la France et La Réunion (INSEE, 2011)		
	En France	A La Réunion
Déplacements domicile-travail réalisés en voiture individuelle	69.8%	78%
Déplacements domicile-travail réalisés en transports en commun	14,6%	5,1%
Part des ménages possédant au moins une voiture	80,6%	70%

Comparé aux moyennes nationales, la voiture est le moyen de déplacement le plus couramment utilisé à La Réunion. Pourtant, la part des ménages possédant au moins une voiture est, sur l'île, de 10% inférieure à la moyenne française. Toutefois, le réseau routier réunionnais est aujourd'hui ponctuellement saturé et les tronçons les plus fréquentés comme la RN2 à Sainte-Marie, entre les échangeurs de Duparc et de Gillot, et la RN1 de Saint-Paul, entre Cambaie et Savannah, accueillant respectivement jusqu'à 90 000 et 82 000 véhicules par jour.

En parallèle, cette forte utilisation de la voiture engendre un nouveau type de précarité, la précarité énergétique apparaît et renforce les inégalités sociales. En effet, en 2012, les ménages Français consacraient en moyenne 14% de leur budget de consommation pour leurs déplacements (source INSEE 2014). Ce phénomène ne cesse d'augmenter avec des déplacements toujours plus longs dus à l'éloignement des populations vers les mi-pentes et les Hauts de l'île. Ainsi, face à l'intensification des besoins de déplacements, l'encombrement croissant des réseaux routiers et l'aggravation des conditions environnementales, l'utilisation des transports en commun doit être privilégiée dans tous les déplacements.

Le maillage des transports en commun

A La Réunion l'offre de transports en commun est centralisée autour des bus. Deux types de réseaux sont identifiés : les « Cars Jaunes », gérés par le département de La Réunion, ils assurent les itinéraires inter-villes et les réseaux intercommunaux au nombre de cinq qui ont pour mission le maillage de leur territoire.



1.1 Les bus : un mode de déplacements à prioriser

Transportant en moyenne 60 passagers par véhicule, les bus ont une consommation moindre que celle de la voiture puisqu'ils assurent le déplacement de plusieurs voyageurs. Outil de fluidification et de décongestion des axes routiers, un bus utilise la même surface que trois voitures qui elles ne transportent qu'en moyenne 1,3 personnes.

Les transports en commun peuvent être plus rapides que les véhicules individuels à condition que des infrastructures spécifiques leur soient consacrées. Ainsi, en moyenne, en Ile-de-France, ils sont 50% plus rapides que les voitures particulières. Toutefois, leur flexibilité est limitée notamment à cause des horaires spécifiques, des correspondances pouvant être contraignantes, de l'éloignement entre le lieu de départ et les arrêts de bus.

Au niveau financier, l'utilisation des transports en commun s'avère plus économique que la possession d'une voiture individuelle pour laquelle les dépenses s'élèvent en moyenne à 5 000 € par an (ADEME). Pourtant, des outils doivent être pensés afin d'inciter les propriétaires de véhicules individuels à privilégier ce mode de déplacement.

La complémentarité des différents modes de déplacement est primordiale. Les réseaux de transports en commun doivent être dynamiques, multiples et surtout interconnectés. La coordination de ces modes passe par plusieurs points avec une homogénéisation des infrastructures, des horaires mais aussi des tarifs et titres de transport. L'imbrication des réseaux doit répondre à une règle simple appelée « 5C » pour répondre au principe de l'intermodalité. Ainsi, continuité, compatibilité, cohérence, compréhensibilité et complémentarité sont les objectifs à atteindre pour envisager l'intermodalité sur un territoire.

Un réseau de transports en commun performant et en adéquation avec les besoins de la population incitera les usagers à utiliser ce mode de déplacement particulièrement avantageux.

1.2 Le potentiel de développement des réseaux de bus à La Réunion

Aujourd'hui, à La Réunion les transports en commun sont exclusivement des bus. Le maillage du territoire est rendu possible grâce à six réseaux :

Territoire	Nombre d'habitants En 2011 (INSEE)	Nom du réseau	Nombre de lignes	Nombre de véhicules	Nombre d'arrêts	Nombre de voyages en 2012
CIVIS	174 310	Alternéo	59	141	1 300	8.8 millions
CASUD	122 715	Carsud	43	118	n.c	n.c
CINOR	197 883	Citalis	60	120	1200	20 millions
TCO	211 448	Kar'Ouest	63	130	1655	3.9 millions
CIREST	122 225	Estival	38	41	1 528	1,4 millions
Département de La Réunion	828 581	Car Jaune	17	100	524	6.5 millions



Ainsi, plus de 6 000 arrêts de bus desservent le territoire. Pourtant, face aux spécificités géographiques de La Réunion et notamment aux nombreuses coupures territoriales, de nombreuses zones restent faiblement desservies.

Face à la faible offre de transports en commun sur le territoire, les véhicules individuels sont privilégiés notamment pour les déplacements pendulaires. Ainsi, au vu de l'absence d'alternatives crédibles à l'utilisation de la voiture, le nombre d'usagers des transports en commun n'évolue pas.

Dans l'attente de voies dédiées ou de sites propres, les bus subissent, les mêmes aléas que les automobilistes. Ainsi, pour une distance/temps plus importante, étant donné que les transports en commun marquent des temps d'arrêts, les Réunionnais privilégient leur voiture.

Toutefois, depuis quelques années, de réels efforts ont été faits pour développer des voies dédiées pour les transports en commun sur l'île. En effet, selon le SRIT, près de 12 kilomètres de Transport en Commun en Site Propre ont pu être comptabilisés, l'objectif est d'atteindre les 40 km en 2020 puis les 111 km à terme. Encore inexistantes sur les axes les plus congestionnés du territoire, les temps de trajet et donc la ponctualité de ce moyen de transport sont encore aléatoires.

De plus, le réseau Car Jaune a développé son offre grâce à trois nouvelles lignes spéciales. Ainsi, une ligne permet de relier Saint-Benoît à Saint-Denis via l'aéroport Roland Garros, une autre réalise le trajet Sainte-Marie/ Saint-Pierre vers les deux aéroports de l'île et via les plages. La première vise donc un public local alors que la seconde profite à la fois aux locaux habitants le Sud et l'Ouest de l'île ainsi qu'aux touristes dont le lieu de villégiature se situe, dans la plupart des cas, sur le littoral. Enfin, une dernière ligne permet d'assurer la liaison entre Saint-Pierre et Saint-Denis via la route des Tamarins. Il s'agit donc d'une liaison express et d'une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle tant pour les déplacements pendulaires que de loisirs.

En outre, en 2011, une convention cadre a été signée par les 7 AOT de l'île. A travers les accords de Matignon, un budget de 250 Millions d'euros est ainsi prévu pour financer à hauteur de 80% le développement du Trans Eco Express (TEE). Le TEE « vise à doter La Réunion d'un réseau de transport public modernisé, performant à haut niveau de service pour mieux répondre aux besoins de déplacements des Réunionnais aux quatre coins de l'île ». Ainsi, le TEE se décline en 72 projets de TCSP représentant 110 kilomètres de voies réservées. A terme le but est d'aller du TCSP vers des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) via des fréquences de desserte élevées tout en assurant un cadencement et une régularité du service.

Malgré ces avancées notables, le réseau nécessiterait la mise en place de systèmes d'information concernant par exemple la mise à disposition des horaires de passages aux usagers dans les arrêts de bus. L'équipement des arrêts avec des écrans informatifs ainsi que la création d'un site Internet et d'une application d'information en temps réel dédiés sont indispensables à la bonne information des usagers.

Afin d'être le plus performant possible, les réseaux de transports en commun devront pallier le déficit de maillage du territoire, principalement des Hauts et des écarts et augmenter leur fréquence de passage mais aussi leur temporalité en assurant notamment une desserte plus tardive des lieux les plus fréquentés de l'île. Le déficit d'image des transports en commun devra également être comblé notamment en axant les actions de développement autour d'une plus grande efficacité de ces modes de déplacement. Enfin, les stationnements, aujourd'hui trop nombreux, notamment en centre-ville, devront être rationalisés afin d'inciter les habitants à utiliser les transports en commun.



Le manque de confort peut également être un frein à l'utilisation des transports en commun, ce malgré un parc roulant renouvelé progressivement et un agencement d'abribus à poursuivre.

Actions clés à entreprendre :

- Articuler les différents services et formes de transport en commun,
- Améliorer le rapport entre les gares routières et les espaces publics,
 - Mettre en place une tarification et un ticket unique,
 - Créer une application mobile d'information en temps réel,
 - Développer de nouveaux modes de transport en commun.



Les grandes infrastructures de connexion

Afin d'assurer l'utilisation des transports en commun, il s'agit d'offrir aux usagers un service tout aussi performant et plus économique que leur véhicule individuel. Ainsi, l'intermodalité, c'est-à-dire, l'utilisation de plusieurs modes de déplacements au cours d'un même trajet, doit être développée.

En janvier 2014, l'Etat a donné une nouvelle compétence aux Régions de France. En effet, afin de coordonner les politiques conduites en matière de mobilité par les différents acteurs de leur territoire, notamment concernant l'offre de services, l'information aux usagers, la tarification et la billettique, les Conseils Régionaux devront se doter d'un Schéma Régional de l'Intermodalité. Il s'agit, grâce à ce document cadre, de mettre en cohérence les services de transports publics et de mobilités offerts aux usagers de leur territoire. Le but est d'offrir une complémentarité entre les services et les réseaux. L'articulation des différents modes de déplacement d'un territoire étant désormais primordiale.

La Région Réunion a fait de l'intermodalité une de ses priorités. Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports de La Réunion (SRIT) s'articule autour de cette problématique et propose ainsi des outils pour la favoriser et améliorer la cohérence et les correspondances entre les réseaux de transports en commun de l'île.

Le développement de l'intermodalité passe par le développement d'infrastructures de connexion, primordiales pour offrir un service de plus grande qualité aux usagers des transports en commun. L'aménagement de parkings relais et de gares routières ou pôles d'échanges est privilégié.

Les parkings relais, aussi appelés parc-relais ou P+R, sont des zones de stationnement aménagées à proximité des arrêts de transports en commun destinées à inciter les automobilistes à laisser leur véhicule personnel pour emprunter les transports en commun. Le SRIT insiste sur l'importance de ces aménagements afin de mener une politique volontariste en termes d'offre de stationnement pour inciter à l'usage des transports en commun et prévoit l'implantation de 15 parkings relais d'ici à 2030. Ainsi, ces aménagements, gratuits et sécurisés, sont une solution pour encourager la pratique du covoiturage et l'usage des transports en commun.

Les gares routières sont des lieux où les usagers peuvent pratiquer l'intermodalité. Ces aménagements impliquent donc au moins deux modes de transports en commun ou deux transporteurs différents. Ces infrastructures visent à favoriser les pratiques intermodales pour les déplacements. Ces lieux sont des nœuds d'interconnexion et offrent donc un confort et une plus grande liberté de déplacement aux usagers.

Ces deux aménagements s'avèrent indispensables pour valoriser et développer la pratique de l'intermodalité et ainsi réduire la place des véhicules individuels sur le territoire. Toutefois, les interconnexions entre ces deux types d'infrastructures sont nécessaires pour faciliter les déplacements des usagers.

Les pôles multimodaux sont également des infrastructures permettant le développement de l'intermodalité sur un territoire. Il s'agit d'espaces urbains où différents réseaux de transport sont interconnectés, ils sont spécialement aménagés pour favoriser la pratique de l'intermodalité. Leur mise en place est liée à la planification proposée dans les PDU. Lieux de transit, les pôles multimodaux sont aussi des lieux d'accès à de multiples services en lien avec les transports ou les besoins quotidiens des usagers. Ils sont donc des lieux de vie à part entière qui contribuent à agrémenter les villes. Ainsi, à l'image du futur pôle d'échanges de Chambéry Métropole, ces espaces regroupent divers services du quotidien ainsi que des connexions via les différents modes de déplacement existant sur le territoire à savoir : gare routière, station de vélos en libre-service, parking relais, axes piétons et pistes cyclables.



Aujourd'hui, les gares routières sont encore trop difficilement accessibles et leur structuration n'est pas optimisée. Ainsi, l'accessibilité à ces grandes infrastructures doit être facilitée et ces dernières doivent s'adapter à la diversité des usages et des usagers. Enfin, les taxis devront entrer dans le schéma de l'intermodalité. Pour ce faire, la mise en place d'une politique d'homogénéisation des tarifs et des horaires de ces derniers devra être entreprise afin qu'ils deviennent mode de déplacement à part entière.

Une offre de modes de déplacement lisible est primordiale afin que l'utilisateur puisse devenir acteur de son intermodalité. La vitesse, la capacité et le confort sont les maîtres-mots pour améliorer l'offre de service des transports en commun et ainsi accroître leur utilisation. Ainsi, la bonne articulation des réseaux, infrastructures et services proposés est essentielle.

Actions clés à entreprendre :

- Rendre les infrastructures plus accessibles,
- Distinguer deux niveaux de pôles d'échanges : les pôles urbains et les pôles interurbains,
- Aménager des sites propres et développer des TC dans les lieux où les flux sont importants,
 - Transformer les gares routières en pôles multimodaux,
 - Réfléchir à des sites de croisements d'usages (ex : aéroport),
 - Développer les parkings relais,
- Inciter les taxis à se développer pour qu'ils entrent dans l'offre de transport à la demande,
 - Prendre en compte les besoins (fiabilité, fréquences, sécurité. ...).



L'intermodalité vectrice de liens

La Réunion présente un territoire géographiquement contraint et accidenté provoquant des coupures voire des cassures significatives de l'urbanisation. L'organisation du territoire s'est faite avec une prise en compte de ces obstacles naturels. Ainsi, l'optimisation des réseaux et le développement de l'intermodalité peuvent contribuer au développement harmonieux du territoire.

Bien qu'ayant vocation à transporter les voyageurs, ces réseaux ont un impact bien plus large sur l'urbanisation de l'île. En effet, le maillage du territoire facilite les flux de voyageurs mais aussi de marchandises et impacte ainsi sur le développement économique de certaines zones. Les réseaux de transports en commun ont également un rôle primordial dans l'aménagement du territoire avec la structuration et la densification des bourgs autour des pôles d'échanges par exemple. Enfin, ils participent à la préservation des espaces naturels et agricoles de l'île.

Ainsi, l'urbanisation de La Réunion s'appuie sur un développement uniforme de réseaux de transports en commun sur l'ensemble du territoire afin de promouvoir l'intermodalité et ainsi créer des liens entre les territoires et les Hommes.

3.1 Pour le développement de La Réunion

Le Schéma d'Aménagement Régional de La Réunion (SAR), approuvé en novembre 2011, fixe quatre défis majeurs à relever d'ici à 2030. La question des mobilités, via le développement des transports en commun, a une place essentielle dans l'atteinte de ces objectifs.

Ainsi, au niveau de la « dynamique démographique », il s'agit de répondre aux besoins de la population grâce à des modes de déplacement compétitifs, capables d'absorber et d'assurer les flux de voyageurs de plus en plus importants.

En ce qui concerne « les changements climatiques », le développement des transports en commun s'avère essentiel afin de préserver les espaces naturels et agricoles et de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Le troisième défi concernant « les effets de la mondialisation » et donc la libération des échanges qui ne pourra se faire sans une ouverture du territoire sur l'Océan Indien et à l'international. Pour ce faire, la mise en place de modes de transport performants est indispensable.

Enfin, « l'effet structurant des infrastructures majeures » repose sur l'impact des grandes infrastructures routières de l'île sur le territoire afin d'ouvrir de nouvelles perspectives en matière d'aménagement.

3.2 Entre les territoires

Le territoire de La Réunion se divise en quatre bassins de vie majeurs : le Nord, l'Est, le Sud et l'Ouest. L'organisation territoriale des réseaux de mobilité ne tient pas compte des spécificités de chacun des espaces de l'île. Aussi, un maillage harmonieux assurant une cohésion territoriale à l'échelle de La Réunion est essentiel.

Le SAR organise le territoire en quatre catégories d'espaces : les pôles principaux, les pôles secondaires, les villes relais et les bourgs de proximité. Ainsi, les transports en commun ont pour but d'assurer le lien entre ces



différents espaces du territoire, dont le développement induit une bonne desserte en transports en commun. Enfin, en plus de desservir au mieux l'ensemble du territoire, l'offre de mobilité doit permettre une meilleure articulation entre les espaces.

Ainsi, le SAR prescrit la réalisation d'un Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) entre Saint-Benoît et Saint-Joseph en passant par l'Ouest de l'île. Le but est de connecter entre eux les principaux pôles urbains via une infrastructure de transport en commun assurant une desserte régionale complémentaire aux réseaux urbains locaux. L'objectif est alors d'accompagner la mise en place du maillage du territoire et la structuration du tissu urbain réunionnais. Enfin, le RRTG est pensé comme étant une infrastructure évolutive qui sera, dans une première phase, un TCSP pour devenir, à terme, un mode guidé pouvant être utilisé à des fins logistiques. L'objectif fixé par le SRIT est d'atteindre les 25 kilomètres de RRTG d'ici 2022.

L'aménagement de pôles d'échanges s'intégrant à l'existant et situés au cœur des différentes centralités de l'île est primordial. L'objectif est d'insuffler une réflexion quant à la hiérarchisation et la place de chacun des modes de déplacement afin de les intégrer au mieux aux paysages offerts par l'île.

Le développement de l'intermodalité et la hiérarchisation des réseaux de transports en commun est donc indispensable afin d'assurer le lien entre les espaces les plus excentrés et les centres agglomérés et ainsi participer au rééquilibrage du territoire en offrant le même niveau de service à tous les Réunionnais.

3.3 Entre les grandes infrastructures

Le développement de l'usage des transports en commun induit un déploiement des réseaux existants ainsi que la mise en place de nouveaux modes facilitant l'intermodalité et donc les déplacements sur le territoire.

L'accessibilité aux grandes infrastructures de transport vient d'être améliorée via le développement de nouvelles lignes de transports en commun. Toutefois, il reste particulièrement difficile de se rendre à l'aéroport de Pierrefonds ou d'un aéroport à un autre en transport en commun.

La création d'une nouvelle ligne Car Jaune, entre la ville de Saint-Pierre et l'aéroport Roland Garros est une réelle avancée. Les fréquences de rotation restent toutefois restreintes avec un bus toutes les deux heures ou plus. L'amplitude horaire est quant à elle importante puisque, au départ de Saint-Pierre, les liaisons sont assurées de 5h15 à 17h50. La mise en place de ces nouvelles navettes aux horaires correspondant, plus ou moins, à ceux des vols décollant ou atterrissant dans les deux aéroports de l'île était indispensable et reste primordiale.

Toutefois, ces navettes ne desservent pas l'ensemble des villes de La Réunion. Il s'agit désormais de développer ces nouvelles lignes afin d'offrir un confort supplémentaire aux Réunionnais souhaitant se rendre dans les grandes infrastructures de transport du territoire.

Le manque de confort et d'abribus, d'aménagements à destination des personnes à mobilité réduite, l'insécurité et l'absence de services à proximité ou au sein des gares routières demeurent aujourd'hui les principaux freins à l'augmentation de la fréquentation des transports en commun. Enfin, l'absence d'une tarification uniformisée et le manque de communication restent les principales faiblesses à prendre en compte pour une optimisation des réseaux.

Ainsi, l'intermodalité est primordiale afin de relier les bourgs secondaires et espaces excentrés aux pôles principaux ainsi qu'aux infrastructures majeures de l'île. La question du maillage du territoire via les transports



en commun et le développement de l'intermodalité est donc inévitable afin d'assurer une égalité entre les territoires et donc les Hommes de La Réunion.

Actions clés à entreprendre :

- Implanter les entreprises à proximité des grands pôles d'échanges,
 - Rationaliser les nouvelles installations,
- Entreprendre des études sociologiques autour de l'usage des TC pour comprendre les usages de mobilité et les usages urbains, de vie,
 - Lancer des études spécifiques pour l'aménagement des gares routières et leur programmation fonctionnelle.
- Penser la qualité urbaine autour des infrastructures de transport,
- Etablir des chartes d'aménagement aux abords des infrastructures de transport pour créer des aménagements qualitatifs.



Sous thème 2 : Les mobilités douces et alternatives

La marche et le vélo comme modes doux

La notion de mobilité douce regroupe les modes de déplacement dont la mise en mouvement repose uniquement sur le recours à l'énergie humaine. Ainsi, ces modes de déplacement ne nécessitent pas l'utilisation d'énergies polluantes et n'entraînent qu'une part infime d'émissions de gaz à effet de serre.

Face à l'explosion de l'utilisation des véhicules motorisés, les mobilités douces sont restées longtemps décriées et assimilées au mode de « déplacement du pauvre ». Ainsi, face à la croissance de l'automobile et au développement d'infrastructures dédiées, les aménagements pour les mobilités douces, perçues comme évidentes et naturelles, ont été sous-évalués et font désormais défaut. Aujourd'hui, à La Réunion, bien que la marche et le vélo soient largement répandus, ces pratiques de mobilités douces se heurtent à certaines difficultés notamment d'ordre technique puisque les aménagements ne sont pas toujours présents ou adaptés. De multiples projets sont néanmoins menés mais restent à approfondir afin de donner une place de choix à ces modes de déplacement.

1. Le piéton au cœur des villes

S'il est pensé pour les usagers de la ville, un simple espace public devient un lieu de rencontres, de sociabilisation, de partage, de vivre ensemble et un créateur de lien social. Ainsi, l'appropriation des espaces publics par les piétons influence la dynamique des villes et des territoires.

1.1 Les obstacles à la pratique de la marche

Aujourd'hui, à La Réunion la place du piéton est largement moindre que celle de la voiture. Ainsi, les rues de l'île sont souvent encombrées de part et d'autres par des véhicules en stationnement qui entache la beauté de nos patrimoines et sont des brises vues ou de réels obstacles vis-à-vis des commerces.

Trop étroit pour deux personnes, obstrués ou abîmés, non adaptés aux poussettes ou aux personnes à mobilité réduite, les cheminements des centres villes ne favorisent pas la pratique de la marche et peuvent même être une barrière aux déplacements.

Pourtant, depuis 2008, le Code de la Route a été modifié et comprend désormais trois types d'aménagements favorisant la déambulation dans les villes. Désormais il existe les aires piétonnes, les zones 30 et les zones de rencontres. Ces zones de rencontres sont aménagées afin que la voirie et les trottoirs ne fassent qu'un et soient sur un même niveau. Ainsi, la vitesse y est limitée à 20km/h et la priorité est donnée aux piétons. Ces nouvelles réglementations montrent que les politiques privilégient désormais la marche à pied.

Ainsi, le fait de proposer un environnement agréable et favorable aux déambulations offre de nouvelles perspectives en termes d'aménagement des centres villes et des quartiers.

1.2 L'importance du piéton dans les villes

Les concepts de ville « marchable » ou « walkable city » met en exergue l'importance de la place des piétons dans les villes. Ce concept est complété par celui de la « ville perméable », une ville à taille humaine, sans



coupures urbaines, offrant des continuités entre les quartiers, où il fait bon marcher et où les déplacements quotidiens sont possibles à portée de marche, est donc en train de se développer.

L'aménagement de quartiers propices à la pratique de la marche est désormais une priorité pour le bien-être des habitants, l'environnement, la réduction des nuisances et l'amélioration du cadre de vie. La présence du piéton a également un réel impact sur la redynamisation des quartiers et de leurs commerces aujourd'hui souvent concurrencés par les zones commerciales de périphérie. Ecologique, ne provoquant ni nuisance ni congestion et étant un vecteur d'animation pour nos centralités, le piéton doit retrouver une place de choix dans les schémas d'aménagement. Ainsi, il s'agit d'inciter les usagers à marcher, pas seulement pour leurs loisirs, mais de favoriser la « marchabilité des territoires », afin d'élever la marche comme mode de déplacement à part entière.

1.3 Les outils pour encourager la pratique de la marche

L'augmentation du « niveau de marchabilité » d'un territoire passe par plusieurs points.

Il s'agit d'abord de créer un confort de marche. Le but est de proposer des aménagements offrant un cadre de déambulation agréable et adapté. Ces itinéraires piétons doivent prendre en compte les contraintes climatiques comme la chaleur grâce à des plantations, des aménagements paysagers ou des voiles d'ombrage mais aussi la pluie avec des espaces couverts de halte ou de repos. Les équipements et les mobiliers récréatifs ou de confort ont une place primordiale. Il est essentiel d'agrémenter les promenades de bancs mais aussi de consignes ou de location de caddies destinés à accueillir les achats encombrants le temps de la balade.

Ce confort passe également par l'installation d'équipements visant à remédier aux obstacles naturels via des ascenseurs ou des escalators. La question du confort passe aussi par la qualité des revêtements utilisés et les largeurs des cheminements qui se doivent d'être adaptés à tous les types de publics (poussettes, personnes à mobilité réduite, ...). En effet, la largeur minimale d'un trottoir doit être d'1 mètre 40 hors mobilier ou autre obstacle. Elle peut être réduite à 1 mètre 20 s'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement (Circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées (Décrets et arrêté du 31 août 1999)).

Afin d'inciter les usagers à adopter la marche comme mode de déplacement, il est important de prendre en compte leur sureté en sécurisant les itinéraires notamment via des éclairages adaptés ou à l'aménagement de cheminements sûrs. Le soin apporté au confort nocturne des usagers, notamment grâce à l'éclairage public ou à la mise en lumière des lieux, permet d'étendre les temporalités de fréquentation.

Les évènementiels ou les aménagements éphémères tels que les journées sans voitures ou l'organisation d'un marché par exemple peuvent aider à l'instauration d'une culture de la marche. Il en est de même avec les applications d'information et de guidage destinées aux usagers des modes doux ou collectifs. La signalétique facilite également la pratique de la marche. Enfin, il est prouvé que les enfants influencent le comportement de leur parent. La mise en place de pédibus, autobus pédestre permettant d'amener les enfants à l'école en groupe, à pied et en toute sécurité, est un véritable outil de sensibilisation et peut avoir un impact sur les changements de comportements.

La création d'espaces de rencontre qui repoussent les voitures et les stationnements, encourage le développement de commerces et de services urbains et permettent de créer de nouvelles centralités dans les villes, d'en faire des villes de courtes distances favorisant la pratique de la marche. Ainsi, l'aménagement de rues plus étroites et de zones de déambulation plus agréables semble donc être une solution pour inciter les Réunionnais à être leur propre moyen de transport.



A La Réunion, plusieurs espaces proposent des aménagements adaptés aux usages et aux usagers. Ainsi, la revitalisation de l'esplanade surplombant la plage des Roches Noires à Saint-Gilles-les-bains répond à la fois au besoin de confort des usagers et à la préservation du site confronté à l'érosion. La piétonisation de cet espace, l'aménagement de différents cheminements piéton, la végétalisation du site et la mise en place de voiles d'ombrages font que cet espace est devenu un lieu de convivialité et de sociabilisation. L'aménagement du Barachois est également un bon exemple. Plusieurs fonctions récréatives ont été apportées à ce lieu via l'implantation de snacks, l'aménagement d'aires de jeux mais aussi d'une aire de fitness à ciel ouvert. Fréquentés tant par des Réunionnais que par des touristes en vacances sur l'île, ces espaces offrent une place de choix aux piétons qui les fréquentent.

Toutefois, les aménagements ne suffisent pas à inciter les gens à marcher. En effet, il est d'abord primordial que les usagers s'approprient ces espaces et donc essentiel de les faire participer à la création et la réflexion autour de la composition de ces nouveaux lieux de vie.

Cette attractivité passe par la création d'espaces agréables, adaptés au climat et à la géographie des villes. Le but est également de proposer une source de distraction dans ces espaces qui doivent avoir une vocation spécifique. La vocation sera donc commerciale pour une rue piétonne en centre-ville, la rue Maréchal Leclerc est par exemple la rue la plus fréquentée de Saint-Denis, récréative sur un espace accueillant des aires de jeux ou des commerces nocturnes et de bouche comme le Barachois, elle peut également être sportive comme sur les sentiers littoraux de l'île.

2. Le vélo comme mode doux de demain.

A La Réunion une politique volontariste est menée en faveur du développement du vélo comme mode de déplacement à part entière. Pourtant, malgré les nombreuses actions engagées depuis les années 2010, notamment par la Région Réunion, les déplacements en vélo ne se développent que lentement.

Bien qu'étant un mode de déplacement économique, écologique et bon pour la santé, le vélo reste peu pratiqué sur l'île. Le climat réunionnais et la topographie de l'île, l'absence de voies dédiées en centre-ville et les problématiques liées au stationnement sont autant de contraintes qui entravent sa pratique quotidienne. Pourtant, de nombreuses initiatives sont entreprises afin de développer ce mode de transport notamment via le SRIT qui prévoit l'aménagement de 25 kilomètres supplémentaires de Voie Vélo Régionale d'ici à 2020 ou avec la création du Plan Régional Vélo.

Au niveau national et suite au Grenelle de l'Environnement des mesures ont été présentées afin d'accroître la part modale du vélo dans les déplacements en France. Ainsi, ces propositions viennent compléter des initiatives déjà mises en place comme la prise en charge par l'employeur de 50% de l'abonnement à un service public de location de vélos ou l'obligation de proposer des espaces de parking pour vélos dans les immeubles neufs ou rénovés.

Ainsi, en 2012 des actions ont été proposées afin d'accroître la part modale du vélo de 1% chaque année afin d'atteindre les 10% en 2020. Il s'agit désormais de sécuriser et encadrer la pratique du vélo, de développer le cyclotourisme, d'améliorer la qualité des équipements, des infrastructures et des services autour du vélo et enfin de sensibiliser la population aux avantages des déplacements cyclistes.

2.1 La place du vélo à La Réunion

Avec son climat tropical, ses températures pouvant être très élevées et son relief particulièrement accidenté, La Réunion ne facilite pas, a priori, aux déplacements à vélo. Pourtant, les centres urbains sont majoritairement favorables à la pratique du vélo puisqu'ils présentent une topographie généralement plane. De plus, l'île est particulièrement congestionnée et les trajets effectués en voiture par les Réunionnais sont majoritairement



courts. Face à la perte de temps engendrée par les embouteillages, pour le bien-être de l'île et dans un souci de santé publique, la pratique du vélo urbain est à privilégier. Toutefois, les aménagements sont aujourd'hui manquants ou ne sont pas en adéquation avec les spécificités de La Réunion.

L'absence de voies ou pistes cyclables sécurisées aux abords et au sein des centres urbains semble être le souci majeur. En l'absence de zones de rencontre, qui privilégient les espaces piétons et les cyclistes, et du manque de voies dédiées en centre urbain, il peut être dangereux de se déplacer à vélo dans les villes réunionnaises. Le principal motif de rejet à l'utilisation du vélo est largement lié à la qualité des aménagements proposés. La distance peut être un frein mais des infrastructures adaptées peuvent atténuer cet inconvénient, en effet, il faut en moyenne moins de 20 minutes pour parcourir 5 kilomètres à vélo.

2.2 Amsterdam : capitale du vélo

Amsterdam semble être un modèle européen quant aux déplacements en vélo. En effet, près de 600 000 vélos y sont recensés alors que la ville accueille moins de 800 000 habitants, ainsi chaque jour 490 000 personnes utiliseraient leur vélo. Ainsi, Amsterdam ne compte pas moins de 400 kilomètres de pistes cyclables et près de 40% de ses habitants utilisent leur vélo comme mode principal de déplacement. En vingt ans, le nombre de cyclistes a augmenté de 44% dans la ville.

Bien que la culture vélo soit ancrée dans les esprits des Amstellodamois, la ville mène une large politique publique cycliste et consacre près de 20 millions d'euros par an pour les infrastructures, les parkings et tout autre aménagement à destination des vélos. Désormais les efforts de la ville sont consacrés à l'augmentation du nombre de parkings, la diminution des vols, l'amélioration et la prévention autour de la sécurité routière.

Aujourd'hui les territoires doivent s'inspirer des bonnes pratiques européennes ou internationales afin de donner une place de choix aux vélos étant donné qu'il s'agit d'un mode de déplacement économique, écologique, facile d'utilisation et relativement rapide.

2.3 Quelles perspectives de développement ?

La question de la sécurité est primordiale dans les centres urbains où la vitesse est majoritairement limitée à 50km/h. Afin d'éviter les automobilistes, notamment ceux en stationnement sur les voies cyclables, les cyclistes optent pour l'utilisation des trottoirs souvent au détriment de la sécurité des piétons. Les conflits d'usages sont donc nombreux entre les cyclistes, les piétons et les automobilistes.

La pratique du vélo est aujourd'hui contrainte par l'omniprésence des véhicules motorisés, peu regardant des autres modes de transport, qui rendent les cyclistes et plus généralement les deux roues ainsi que les piétons particulièrement vulnérables. Ainsi, en 2014, selon la DEAL Réunion, 47% des victimes d'accidents mortels de l'île étaient des piétons et 6% des cyclistes. Le danger est donc bien réel pour les usagers des mobilités douces qui, sans structures adaptées, se trouvent menacés. L'apaisement des circulations motorisées via des « zones de rencontre » ou des « zones 30 » est donc une priorité pour que la pratique du vélo puisse se développer.

L'aménagement de pistes cyclables en site propre ou d'espaces partagés en fonction des contraintes urbaines est un point essentiel pour la pratique du vélo urbain à La Réunion. Le développement de l'offre de stationnement, notamment via des garages à vélo facile d'accès, est obligatoire. Il est également nécessaire de penser au confort des cyclistes via l'aménagement de points de halte, de points de location de vélos jalonnant les parcours cyclables mais aussi de mise à disposition de matériel en vue de la réparation.

La création de l'indemnité kilométrique vélo est une réelle avancée pour encourager cette pratique. Il s'agit de l'octroi, par l'entreprise, d'une indemnité kilométrique de 25 centimes par kilomètre parcouru, aux employés se déplaçant en vélo dans le cadre de leurs déplacements domicile-travail. Cependant, cette indemnité est



plafonnée à 55€ par mois et reste imposable. Ainsi, selon l'ADEME, cette initiative a permis d'augmenter la pratique de 5% en Ile-de-France et de multiplier par deux la part modale dans certaines agglomérations de plus de 100 000 habitants.

A la différence de la marche, la pratique du vélo nécessite aujourd'hui l'achat ou la location d'un vélo. Or, les services de location ont, à La Réunion, plus une portée touristique que quotidienne et sont donc localisés en fonction. Les systèmes de vélos en libre-service développés dans la plupart des grandes villes métropolitaines trouvent de nombreux adeptes à l'image des Vélib' à Paris. Le développement de ce système pourraient être intéressant à La Réunion mais demande un investissement puis un coût de maintenance élevés. Des initiatives de collectivités peuvent toutefois être données en exemple à l'image de la DEAL de La Réunion qui met à disposition de ses employés des vélos électriques afin de se rendre à des réunions par exemple.

Afin de diminuer les coûts d'installation et de gestion de vélos en libre-service, notamment dus aux vols ou à la casse, la municipalité d'Arcachon a proposé un système totalement adaptable à La Réunion. Sur simple demande en Mairie, en échange d'une copie de la taxe d'habitation de la personne et d'un certificat médical, la commune offre un vélo à chacun des foyers en faisant la demande. Elle propose également une aide pour les foyers désireux d'acquérir un vélo à assistance électrique. Ainsi, bien que l'investissement de départ soit important, cette municipalité réalise de nombreuses économies puisque ce sont les nouveaux propriétaires qui assurent la maintenance de leur vélo. Cette initiative assez originale, accompagnée d'une campagne de communication et de sensibilisation à destination de la population, encourage la pratique du vélo.

Les spécificités géographiques de l'île, à savoir le climat et la géographie, restent les principaux freins à la pratique du vélo et de la marche. De plus, ces modes de déplacements sont confrontés à l'absence de trames viaires dessinées entraînant ainsi une certaine insécurité et un inconfort ce qui entrave le développement de ces pratiques. Enfin, l'absence de mobilier adapté, notamment de parkings pour les vélos, et la mauvaise desserte, via des cheminements adaptés, des équipements structurants des villes restent à résoudre.

Ainsi, même si la pratique du vélo ne semble pas a priori facilitée par les spécificités de l'île celle-ci peut toutefois largement se développer au sein des centres urbains lors de trajets courts. Ce mode de transport doux présente de multiples avantages et serait parfaitement adéquat pour pallier l'usage de la voiture et agir sur la décongestion des villes.

Actions clés à entreprendre :

- Repousser la voiture des centres urbains (baisse de la vitesse, ...),
- Créer de singularités / irrégularités pour réduire la place de la voiture,
- Agrémenter les villes de mobiliers urbains adaptés et les végétaliser,
- Développer des itinéraires de loisirs sécurisés pour qu'ensuite ces modes entrent dans le quotidien des Réunionnais,
 - Dessiner des trames viaires adaptées et sécurisées,
- Lancer des actions de sensibilisation, de concertation et de communication auprès de la population,
 - Développer les parkings relais et les transports en commun,
- Animer les centres villes (dimanche sans voiture, nuits blanches, piétonisation exceptionnelle, ...),
 - Prévoir l'installation de sanitaires dans les entreprises,
 - Equiper les bus de porte-vélos afin de développer l'intermodalité.



La voiture individuelle comme mode de déplacement collectif

La voiture individuelle est le mode de transport le plus présent dans le paysage réunionnais. L'île est particulièrement soumise à la congestion de ses axes routiers et le temps de trajet est doublé, voire triplé, sur certaines portions, durant les heures de pointe. Ainsi, en plus de proposer une réflexion quant aux déplacements en transports en commun ou doux, il s'agit également d'étudier toutes les potentialités qu'offrent les véhicules individuels dont l'utilisation est aujourd'hui ancrée dans les usages.

Le développement de nouvelles solutions de déplacement en véhicule individuel est peu coûteux et peut avoir un véritable impact sur le désengorgement des villes, l'amélioration des conditions de circulation et du cadre de vie.

1. L'autopartage, un mode de transport prometteur

L'autopartage aussi appelé « carsharing » est une mise à la disposition d'un véhicule à une personne. Ces véhicules peuvent être loués par des sociétés, des associations ou même des privés. Ainsi, l'utilisateur dispose d'un véhicule qu'il ne finance qu'en fonction de la durée et de la nature de son besoin.

1.1 *Une pratique simple pour des avantages conséquents*

Ce système offre tous les avantages du véhicule individuel sans les inconvénients, notamment financiers, d'une voiture. En effet, le coût d'achat et les frais d'entretien du véhicule sont mutualisés entre les utilisateurs. Véritable alternative à la propriété individuelle d'une voiture, cette pratique présente de réels avantages pour nos villes notamment en termes de gain de foncier.

Ainsi, l'autopartage se développe depuis 2010 dans la sphère privé où les propriétaires de véhicules les mettent à la disposition de leur « client » en contrepartie d'un financement. Ce phénomène se développe aussi dans le domaine public à l'image des vélos en libre-service dans les grandes villes françaises et européennes. Depuis 2014, la Communauté Urbaine de Bordeaux (CUB) a lancé son propre système d'autopartage. Nommé BlueCub, l'EPCI a mis en service une centaine de véhicules électriques et aménagé 40 stations. Face au succès rencontré, la CUB compte développer cette initiative en 2015 pour atteindre les 200 voitures et les 80 stations. La ville de Paris a déjà développé ce système et compte désormais l'étendre en proposant des véhicules utilitaires ou encore des trottinettes électriques en libre-service à ses habitants.

Cette solution novatrice est une alternative à une voiture individuelle peu utilisée. Ces personnes peuvent alors se séparer de leur véhicule et faire appel au service d'autopartage pour leurs déplacements ponctuels, ils font ainsi l'économie d'une place de parking ou d'un garage, souvent payant dans les grandes villes. Sinon, elles peuvent rentabiliser leur véhicule, jusque-là peu utilisé, en le proposant à la location.

1.2 *Une solution au service de l'intermodalité*

L'autopartage peut aussi entrer dans le cercle de l'intermodalité comme moyen de se rendre vers un pôle d'échanges. Certaines villes proposent des abonnements 2 en 1 permettant d'user des véhicules en libre-service et des transports en commun ce qui impulse une plus large utilisation de ces derniers. Ainsi, combiné à d'autres modes de déplacements, l'autopartage est un véritable outil au service de l'intermodalité.

De plus, cette initiative permet de faire de réels gains en termes de consommation d'espace en limitant les stationnements dans les centres urbains. Bien que ce phénomène soit assez récent, plus de 75 000 utilisateurs



sont recensés en France. A La Réunion, il n'y a pas d'initiatives publiques autour de cette pratique, les initiatives privées existent mais sont difficilement comptabilisables.

Ainsi, l'autopartage est une réelle alternative à la propriété d'une voiture individuelle. Cette pratique incite à l'utilisation des transports en commun et peut permettre, si elle continue son développement, d'œuvrer pour un cadre de vie plus agréable. En plus d'avoir un impact sur l'aménagement de nos territoires, l'autopartage présente une plus-value pour ses utilisateurs, puisqu'il permet la réalisation de nombreuses économies, tant pour le propriétaire du véhicule que pour le bénéficiaire du service, les coûts de fonctionnement d'un véhicule individuel étant en moyenne en France de 5 000€ par an.

2. Le covoiturage comme initiative privée au service de l'intérêt général

Le principe du covoiturage repose sur l'utilisation conjointe d'un véhicule, moyennant une contrepartie financière. Le covoiturage se fait sur un même trajet, par un conducteur non professionnel avec un ou plusieurs autres passagers. A la différence de l'auto-stop, le trajet est anticipé et organisé entre le conducteur et son ou ses passagers. De plus, à l'instar des taxis, les passagers ne fixent pas leurs exigences concernant leur destination. Dans ce cas, les prix proposés par les conducteurs doivent seulement leur permettre de rentabiliser le trajet mais en aucun cas le covoiturage peut être source de bénéfices.

2.1 Le covoiturage : un mode de déplacement utile et agréable

Cette pratique est une solution conviviale, écologique et économique pour les trajets quotidiens. En effet, le covoiturage encourage le développement de liens sociaux et permet aussi de diviser les dépenses. En plus de diminuer le stress et la fatigue chez les conducteurs, ces initiatives privées permettent de lutter contre la congestion des axes routiers.

Même si le covoiturage se développe en France, une « barrière psychologique » peut freiner certaines personnes à sa pratique. Ainsi, selon le sondage de l'institut CSA mené en 2014, 17% des Français ont eu recours au covoiturage dans les 12 mois précédent ce sondage, 80% connaissent ce mode de transport et 52% seraient prêts à proposer ce type de service.

A La Réunion, une démarche de développement des transports en commun est menée à l'échelle de l'île afin d'offrir une meilleure desserte du territoire. Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) ainsi que le Schéma des Infrastructures et Transports (SRIT) préconisent une planification territoriale favorisant l'émergence des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle. De nombreuses démarches sont entreprises sur l'île pour développer cette pratique. Un Schéma Directeur Régional de Covoiturage, dont les principales orientations ont été présentées par la Région Réunion en novembre 2014, est par exemple un document cadre ayant pour but de réaliser un état des lieux des pratiques actuelles de covoiturage et des dispositifs existants ou à créer pour son développement.

Ce mode de transport partagé entre en complémentarité avec l'offre de transports publics, toutefois sa pratique est encore moindre en comparaison avec les potentialités de développement qu'elle propose. Aux Etats-Unis cette pratique est particulièrement présente et les Etats ont mis en œuvre des moyens considérables pour son épanouissement. Les « voies réservées aux véhicules à occupation multiple » (VOM) sont par exemple des axes exclusivement réservés à tous les véhicules motorisés transportant au moins deux personnes. Le système de « slugging » est également particulièrement intéressant. A l'image des arrêts de bus, des points de regroupement sont aménagés, il s'agit en quelque sorte d'un système d'auto-stop organisé où les conducteurs peuvent véhiculer, souvent gratuitement, un passager.



2.2 Une pratique facilement développable

En France, le covoiturage, bien que récent, est une pratique qui s'est développée suite à des initiatives privées et manque aujourd'hui d'une certaine organisation. En effet, la multiplicité des sites Internet et l'absence d'une base de données unique permettant de recenser puis mettre en lien les covoitureurs entraînent de grandes pertes d'informations. En France, une centaine de sites Internet de covoiturage existent, l'utilisation d'une plateforme unique, exploitée ensuite individuellement par différents sites Internet, est inévitable pour encourager et faciliter la pratique.

La création d'aires de covoiturage et de parkings relais est également un des points essentiels influençant cette pratique. La mise en ligne d'un site Internet et d'une application smartphone afin de faciliter la mise en relation des covoitureurs peut développer le covoiturage à La Réunion.

L'organisation du covoiturage reste néanmoins encore aujourd'hui un challenge dans le développement des usages de mobilité. Plusieurs facteurs freinent encore l'essor de ce mode de déplacement, du fait d'une part de la nécessaire coordination et flexibilité des usagers, et d'autre part de la sécurisation du dispositif. Enfin, un enjeu d'image du covoiturage reste à conquérir, avec des inquiétudes quant aux pratiques routières des utilisateurs ou de sécurité personnelle des voyageurs.

Sur l'île, cette pratique s'amplifie peu à peu et des parkings relais sauvages se sont développés tout au long des principaux axes routiers. Ainsi, le phénomène, bien que peu quantifiable, est en essor. Une sensibilisation des Réunionnais doit être entreprise afin d'inciter à cette pratique. Le covoiturage permet la réalisation d'économies importantes puisque, selon l'ADEME, le gain s'élève à 2 000€ par an pour un trajet de 40 kilomètres par jour.

Actions clés à entreprendre :

- Créer une application mobile pour mettre en relation les usagers,
 - Créer une base de données commune pour tous les usagers,
- Créer une plate-forme locale adaptée aux spécificités de La Réunion.



Les mobilités alternatives

La Réunion possède tous les avantages pour le développement de nouvelles mobilités sur son territoire. Afin de pallier l'usage massif de la voiture dans les déplacements quotidiens, notamment pour les courtes distances, il s'agit de s'intéresser aux mobilités alternatives. Ces nouveaux modes de transport, alternatifs aux véhicules individuels, sont des outils en faveur d'une mobilité facilitée mais aussi pour une urbanisation intelligente et un cadre de vie préservé.

Alors que les modes doux sont en développement à La Réunion et que leurs usagers se font de plus en plus nombreux, il s'agit désormais de s'intéresser aux potentialités d'évolution et d'implantation de nouveaux moyens de transport en commun.

Face au développement du tout automobile à La Réunion il est, aux heures de pointe, parfois très difficile de se déplacer. Les transports en commun, quoiqu'en nette amélioration, ne proposent que de faibles amplitudes horaires et des cadencement n'encourageant que peu leur utilisation. De plus, l'absence récurrente de voies dédiées aux transports en commun ou de sites propres visant à faciliter leur circulation font que leurs usagers sont, comme les automobilistes de l'île, soumis aux aléas routiers et aux embouteillages.

1. Le transport par câble aérien et ses potentialités de développement

Le transport par câble peut prendre deux formes, le téléphérique qui ne comprend qu'une grande cabine pouvant accueillir environ 200 personnes et le système de télécabines qui se divisent en plusieurs petites cabines accueillant chacune entre 6 et 40 personnes.

1.1 Le transport par câble aérien comme vecteur de liens

Nombreuses sont les villes d'Amérique du Sud à avoir implanté un téléphérique en tant que transport en commun urbain sur leur territoire. Moins cher, plus facile et plus rapide à mettre en œuvre qu'un métro ou qu'un tramway, ce mode de transport permet également de répondre aux contraintes topographiques particulièrement présentes en Amérique Latine.

Véritable outil en faveur d'un urbanisme social, les « métrocâbles » de Medellín en Colombie et de Caracas au Venezuela ont permis d'intégrer à nouveau à la ville, de valoriser et de donner une nouvelle image à des quartiers jusque-là très précaires et particulièrement décriés. En effet, de véritables centralités ont été créées autour des arrêts. De nombreux espaces et équipements publics ont alors été aménagés faisant ainsi se rencontrer les différentes classes sociales de la ville et créant une véritable mixité au sein de ces quartiers. Ainsi, au fil du temps, ce mode de transport s'est avéré être un outil de désenclavement au service de quartiers et d'habitants jusque-là laissés pour compte.

1.2 Un mode de déplacements tout terrain

Le principal avantage de ce mode de transport est de s'adapter à toutes les contraintes tant géographiques que topographiques des sites sur lesquels il est implanté. Ainsi, et en comparaison avec une voie de bus ou un axe routier, son installation est « facilitée » puisqu'il peut braver les fortes pentes et dénivelés mais aussi les forêts ou encore les cours d'eau. En franchissant les obstacles et les coupures il est une réelle solution pour le désenclavement de territoires. Ainsi, ce transport peut totalement être imaginé à La Réunion afin de relier des quartiers séparés par des falaises, des remparts ou des ravines par exemple. Toutefois, au vu des contraintes



de l'île, un transport par câble ne pourrait fonctionner durant les cyclones ou autre période de forts vents ou orages, puisqu'il ne résiste qu'à des vents de 110 km/h.

Ce mode de transport original, qu'il est plus fréquent de rencontrer dans les stations de sports d'hiver que dans les centres urbains, présente pourtant de réels enjeux de développement pour certaines zones de La Réunion. En effet, plusieurs villes de l'île réfléchissent désormais pour l'implantation d'un transport par câble sur leur territoire. A l'image de Saint-Leu ou de Salazie, Saint-Denis a pour objectif de relier le quartier de la Montagne, situé dans les Hauts de la commune, à son centre-ville. En effet, selon le SRIT, d'ici à 2022, Saint-Denis devrait être relié à La Montagne via un transport par câble de 4 kilomètres. Ainsi, il peut agir sur le rééquilibrage du territoire en permettant le développement et la création de liens entre les bourgs les plus excentrés et leur bassin de vie.

Obligatoirement en site propre et ne subissant pas les aléas de la circulation terrestre, le transport aérien par câble présente un fonctionnement électrique et ne se déplace qu'à un maximum de 25km/h. Très rentable en terme de ratio distance/temps sur les petites distances, notamment en milieu urbain, il est principalement implanté sur des parcours mesurant entre 500 mètres et 5 kilomètres de longueur et comprend toujours moins de 5 stations.

Vecteur de nuisances visuelles car particulièrement imposant, le transport par câble aérien est problématique quant à l'intrusion visuelle sur les propriétés qu'il survole. Toutefois, son emprise terrestre est limitée et l'imperméabilisation des sols est moindre puisque ses pylônes ne mesurent qu'un mètre de diamètre pour environ 35 mètres de haut. Les nuisances sonores qu'il génère restent limitées en comparaison aux nuisances en tous genres provoquées par le tout automobile. Ainsi, il semble aujourd'hui que ce mode de transport soit une réelle alternative pour lutter contre le manque d'infrastructures routières impossibles à pallier à cause des contraintes territoriales et au manque prégnant de foncier sur l'île.

Malgré le fait que ce mode de transport possède de nombreux atouts, son implantation doit être particulièrement réfléchie. En effet, il est nécessaire de penser à sa coordination avec d'autres modes afin d'optimiser son utilisation. Il s'agit également de penser à la possibilité de pouvoir, par exemple, amener des vélos à bord ou d'aménager des zones de parkings relais à proximité.

2. Les navettes maritimes, utopie ou réalité pour La Réunion ?

La Réunion étant un territoire insulaire la question du déplacement grâce à des navettes maritimes locales se doit d'être soulevée. Particulièrement développées sur la côte Ouest, dans le sud-est de la France et dans les DOM notamment en Martinique, les navettes maritimes sont un mode de transport en commun original et une réelle alternative à la voiture individuelle.

2.1 Des exemples concrets de mise en œuvre

Appelé bateau-bus en Bretagne, ces navettes permettent, comme les bus, d'aller d'un point à un autre avec des horaires réguliers et un tarif avantageux. Ces bateaux sont construits de façon à pouvoir affronter au mieux les mauvaises conditions météorologiques et peuvent naviguer 7 jours sur 7 et sur une amplitude horaire très large. Dans le Morbihan, ces bateaux bus assurent une quinzaine de liaisons aller-retour par jour entre les îles et le continent. Ces liaisons, en plus d'être destinées au transport de personnes, ont également une visée touristique et économique puisque le transport de marchandises y est possible.

L'implantation de ce type de mode de transport serait un réel défi tant technique que logistique à relever à La Réunion. En effet, l'étude des possibilités de navigation lors des périodes de houle par exemple resterait à préciser. Toutefois, il pourrait tout à fait être en service durant une majorité de l'année. Ce transport maritime



de courte distance pourrait s'adapter aux potentialités du territoire grâce à la construction de quais d'embarquement à proximité des axes routiers les plus fréquentés de l'île soit entre Saint-Paul et Saint-Denis et entre Saint-Benoît et Saint-Denis.

Ces bateaux naviguant à une vitesse moyenne de 25 nœuds et peuvent parcourir 46 kilomètres par heure. Ainsi, il faudrait par exemple une trentaine de minutes pour relier Le Port à Saint-Denis soit un trajet plus rapide que l'utilisation de la voiture durant les heures de pointe. En effet, bien que relativement lent, ce mode de déplacement n'est pas impacté par les contraintes liées à la circulation routière, il assure donc un cadencement régulier et un temps de trajet fixe. Grâce à ses fréquences de rotation, il est une véritable alternative à l'utilisation de la voiture individuelle.

2.2 Un outil pour pallier l'usage de la voiture individuelle

Ce mode de déplacement de courte distance entre pleinement dans le schéma de l'intermodalité. Il peut être utilisé en complément du bus ou de la voiture mais aussi du vélo et de la marche à pied. Accessibles aux personnes à mobilité réduite et pouvant accueillir à leur bord les vélos, les circuits et arrêts de ces bateaux passeurs se doivent d'être pensés et intégrés à la ville. Le lien vers ces modes doit pouvoir se faire grâce à des arrêts de bus, des pistes cyclables mais aussi en voiture ce qui suppose l'aménagement de parkings relais.

En plus d'offrir un trajet particulièrement agréable, ce mode de transport permet d'avoir un réel impact positif sur la qualité de l'air, la congestion des réseaux routiers et réduit également les nuisances sonores liées aux déplacements.

Véritable outils de liens entre les différentes centralités de l'île et vecteur d'ouverture des centres-urbains vers leur littoral, ce moyen de transport semble pouvoir parfaitement s'adapter aux potentialités qu'offrent La Réunion. L'aménagement de micro-ports urbains d'embarquement permettrait également de créer des centralités et des espaces de rencontre et de sociabilisation aux abords de ces équipements pouvant toucher une très large part de la population mais aussi des visiteurs de l'île.

Actions clés à entreprendre :

- Encourager l'intermodalité avec l'aménagement de parkings relais,
 - Mettre en place des fréquences élevées,
- Intégrer ces nouveaux modes de déplacement aux projets d'aménagement pour qu'ils soient vraiment optimisés.



Conclusion

Les modes de déplacement en commun, doux ou alternatifs à l'usage individuel de la voiture sont nombreux et adaptables à La Réunion. Présentant de réelles potentialités de développement, il est donc aujourd'hui primordial de penser la ville autour de ces nouveaux modes afin d'inciter les Réunionnais à mettre de côté leur véhicule individuel.

Toutefois, il semble aussi intéressant de s'interroger quant à la limitation de nos déplacements. La société actuelle est particulièrement touchée par l'hypermobilité, tant dans les mouvements, avec la multiplicité des modes de déplacement qui s'offrent aux habitants, qu'à distance grâce aux nouvelles technologies.

L'aménagement du territoire a désormais un réel rôle à jouer dans la limitation des déplacements notamment via l'implantation de services et d'activités dans les quartiers. Aujourd'hui, le marché immobilier est en lien avec les infrastructures de transports qui influencent les prix des biens. Ainsi, un appartement parisien coûtera par exemple plus cher s'il se situe à proximité d'une station de métro, de tramway ou de RER. A La Réunion, ce phénomène n'est pas encore observable mais la création de liens entre l'habiter et le travailler dictera l'urbanisme réunionnais de demain.

Les villes Japonaises et notamment Tokyo s'articulent totalement en fonction des réseaux de transports en commun. Ainsi, les principaux pôles d'échanges sont devenus les centres névralgiques de chacun des quartiers tokyoïtes. Le droit à la possession d'une voiture étant, dans cette ville, soumis au fait d'avoir un parking privé ou en location longue durée, et face au manque de place prégnant dans cette mégapole, les habitants ont dû s'organiser afin de privilégier l'usage des transports en commun dans leurs déplacements. Toutefois, en parallèle de cela un mode d'organisation urbaine est né. En effet, une nouvelle impulsion est apparue dans les quartiers et une ville des courtes distances a été créée. Désormais, les quartiers sont peu étendus, particulièrement denses et quasiment autarciques. Tous les équipements, infrastructures et commerces nécessaires à la vie quotidienne y sont regroupés améliorant ainsi le cadre de vie et limitant les déplacements des habitants.

A l'image de Tokyo, il est essentiel de construire des quartiers plus denses, multifonctionnels et agréables à vivre. La mobilité accrue a bouleversé le développement et la forme des villes. Ainsi, construire une ville des courtes distances c'est réduire la place de la voiture mais aussi réintégrer toutes les fonctions du citoyen en ville avec des équipements, des commerces et des infrastructures et laisser une place de choix aux mobilités douces.

Ainsi, la mobilité durable de demain à La Réunion passera par la mise en service de nouveaux modes de déplacements et un maillage plus resserré du territoire. L'arrivée des modes de déplacement doux est également une réelle opportunité afin de pallier l'utilisation exclusive des véhicules individuels dans les déplacements. Le déploiement de nouvelles lignes de transports en commun, leur fiabilisation, l'amélioration du confort offert aux voyageurs, la création d'un système de tarification facilité et avantageux ainsi que la mise à disposition d'informations en temps réel semblent être les principaux piliers nécessaires pour accroître l'utilisation des transports en commun à La Réunion.



Bibliographie

Réussir la planification et l'aménagement durables: Volume 2, Mobilité



« Ce cahier est à destination des professionnels qu'ils soient urbanistes, architectes, bureaux d'études ou techniciens des collectivités désireux d'approfondir leurs connaissances dans une thématique particulière. Il a vocation à proposer des pistes de travail techniques et opérationnelles et faciliter ainsi la mise en œuvre de principes d'aménagement durable. Ce cahier a pour objectif de capitaliser sur le sujet de la mobilité et en lien avec les autres cahiers, les outils, méthodes et exemples dans les projets d'aménagement, les projets urbains et de territoire. »

Auteur : ADEME

Editeur : Les cahiers techniques de l'AEU2

Année d'édition : 2014 /82 pages, 27.5x21.5cm/ ISBN-13: 978-2358385626

Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables : Du quartier au territoire



« Cet ouvrage du Comité 21 intitulé Du quartier au territoire : agir ensemble pour des mobilités urbaines durables présente les changements qui sont déjà à l'œuvre dans les politiques publiques, les technologies et les comportements en faveur de nouvelles mobilités urbaines, notamment à travers le développement des alternatives à la voiture individuelle. Mais il propose d'aller plus loin ! Il dessine les contours d'une bonne gouvernance de la mobilité durable et aborde les questions des financements, de la maîtrise foncière et l'aménagement du territoire. Parce que la mobilité durable interroge directement le fonctionnement urbain et les habitudes individuelles, ce guide de 224 pages recouvre plusieurs domaines d'actions qui font système autour d'elle : le changement des comportements, l'apport des nouvelles technologies, la santé humaine mais aussi la biodiversité, la cohésion sociale, l'emploi et la création de nouvelles activités économiques. Dans une approche intégrée et collaborative, il s'adresse à toutes les parties prenantes de la mobilité, de l'usager au sociologue, du directeur des ressources humaines à l'étudiant, de l' élu à l'urbaniste. Rédigé par Elise Gaultier, cet ouvrage s'appuie sur

les retours d'expériences de ses adhérents et partenaires, qui ont contribué à l'enrichir et l'illustrer. Il s'agit du troisième ouvrage du Comité 21 lié à la ville durable, après Du quartier à la ville durable : vers un nouveau modèle urbain (Edition du Comité 21 - auteur : Antoine Charlot - 2010) et le rapport du Comité de prospective du Comité 21 La ville, nouvel écosystème du XXIe siècle - Ville, réseaux, développement durable (auteur : Bettina Laville - mars 2012). »

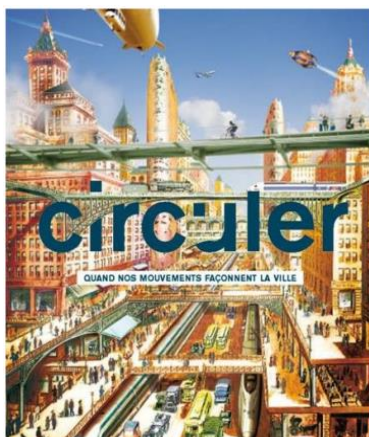
Auteurs : Comité 21, Elise Gaultier, Gilles Berhault, Virginie Schwarz, Jean-Louis Jourdan

Editeur : Editions Victoires

Année d'édition : 2014 / 224 pages, 24x16.5cm/ ISBN-13: 978-2351132272



Circuler: Quand nos mouvements façonnent la ville



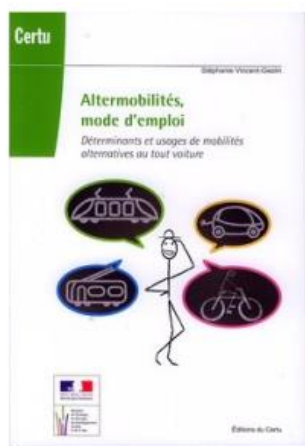
« L'espace des villes, l'espace entre les villes, l'architecture accompagnent le mouvement permanent des hommes. Cet ouvrage propose de suivre à travers le temps, des origines au futur proche, l'évolution des conceptions urbaines, des espaces urbains, des bâtiments générés par la circulation des hommes à travers les territoires. Rues et places, routes, autoroutes ou voies ferrées, ports, gares et aéroports... villes compactes, villes éclatées, circuler pour aller à la rencontre de l'autre et de sa richesse. »

Auteur : Jean-Marie Duthilleul

Editeur : Alternatives

Année d'édition : 2012 / 192 pages, 24x21cm/ ISBN-13: 978-2862277271

Altermobilités, Mode d'Emploi. Déterminants et Usages de Mobilités Alternatives au Tout Voiture

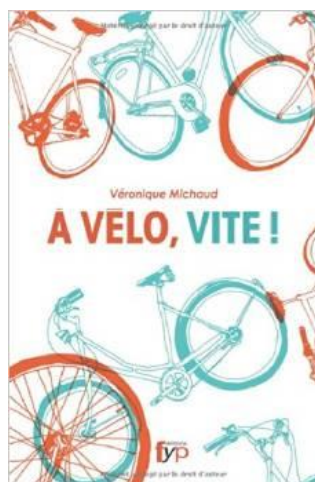


« Face aux grands enjeux environnementaux du 21ème siècle, nos habitudes de déplacements se trouvent questionnées. Vélo'v et Véli'b, autopartage, covoiturage : différents modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle semblent émerger. Quels usages sont faits de ces altermobilités ? Peuvent-elles, dans un avenir proche ou lointain, se substituer à la voiture ? Cet ouvrage, issu d'un travail de recherche doctoral en sociologie, tente de répondre à ces questions. À partir d'une enquête qualitative menée auprès d'usagers des transports publics, de cyclistes et de covoitureurs, il rend compte des processus de décision de l'altermobilité. Ce faisant, il propose des pistes de réflexion pour l'action publique en vue d'une plus grande maîtrise des déplacements automobiles. »

Auteur : Stéphanie Vincent-Geslin

Editeur : CEREMA

Année d'édition : 2010 / 16x24cm/ ISBN-13: 978-2110989352



A vélo, vite !

« Le vélo s'invite de plus en plus dans notre quotidien. Quel que soit son usage, ludique ou utilitaire, son retour en force est bien plus que le succès d'un mode de déplacement ou d'une mode éphémère : c'est un mouvement de fond. Avec le vélo, nous changeons de modèle de mobilité et de modèle de société. Dans un style clair et sans concession, Véronique Michaud révèle toute la puissance du vélo pour aborder les nouveaux défis du XXIe siècle, et donne les clés pour créer les conditions de son usage. Outil d'émancipation, de partage et de transition énergétique, le vélo offre une alternative soutenable au « toujours plus » et montre la voie du « mieux » : mieux de transport, de proximité, d'autonomie, de santé, de bien-être, de justice sociale. C'est

un remède anticrise, un outil de développement économique, de connaissance du territoire et de dynamique de création de services innovants. Véritable boîte à idées et boîte à outils, À vélo, vite! s'adresse aussi bien à ceux

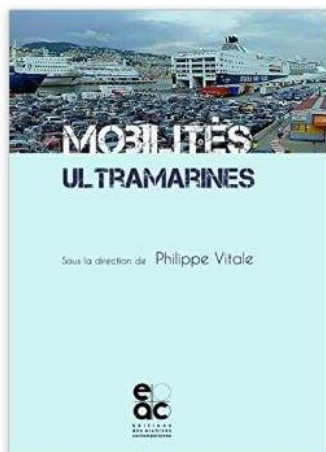


qui pratiquent déjà le vélo, passionnés ou débutants, qu'à tous ceux qui souhaitent en commencer la pratique dans la vie quotidienne, pour le travail, ainsi qu'aux collectivités, entreprises et élus qui veulent mettre en place des actions en faveur du vélo. »

Auteur : Véronique Michaud

Editeur : FYP EDITIONS

Année d'édition : 2014 / 144 pages, 19x12cm/ ISBN-13: 978-2364051065



Mobilités Ultramarines

L'époque de l'émigration contrainte des ultramarins paraît lointaine. Si la politique migratoire postcoloniale a longtemps été au cœur des querelles politiques entre jacobino-nationalistes et autonomistes, celle de la mobilité semble faire aujourd'hui consensus tant au niveau des institutions qu'au niveau des individus. La mobilité des départements et régions d'Outre-mer serait ainsi moins une servitude qu'une nécessité, dans un contexte de crise économique mondiale et de difficultés ultramarines liées à la formation, à l'emploi et à l'insertion. Paravent contre le chômage, ouverture à l'économie et au monde, atout de la *realpolitik*, la mobilité ainsi valorisée se présente, depuis une dizaine d'années, sous les dehors de l'inéluctabilité.

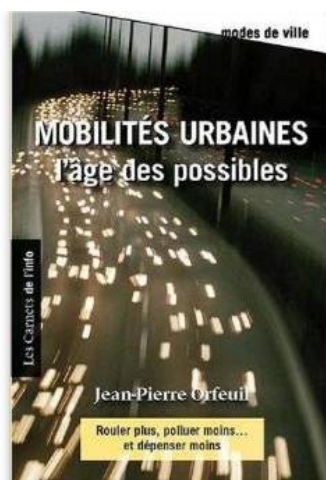
Loin de toute idéologie, cet ouvrage interroge la réalité pragmatique de la mobilité des Outre-mer français des Caraïbes, de Guyane, de l'océan Indien et de Polynésie. A travers différents horizons (anthropologie, démographie, histoire, géographie, sociologie et sciences politiques), les auteurs réunis dans ce livre éclairent la complexité du phénomène dans ses logiques et dynamiques, en confrontant les faits à leurs analyses.

Précédés d'une introduction qui problématise le phénomène, leurs textes se veulent une invitation à un débat ouvert face à un nouvel âge de la mobilité ultramarine qui doit définitivement s'écrire et se penser au pluriel.

Auteur : Philippe Vitale

Editeur : Editions des archives contemporaines

Année d'édition : 2015 / 263 pages, 24x17cm / ISBN-13 : 978-2813001313



Mobilités Urbaines : l'Âge des Possibles

Le carburant est hors de prix, le réchauffement menace, certains rêvent, chez nous, de villes sans voitures.

La moitié de l'humanité dans les pays émergents rêve de conduire. La société appelle à plus de flexibilité et de réactivité, ce qui se traduit souvent par des besoins croissants de mobilité. Autant dire que nos soucis ne font que commencer. Sommes-nous condamnés? Oui, condamnés à réussir une transition. Vers quoi? Une mobilité durable, bien sûr. Des villes mieux organisées, des transports publics plus performants, des voitures moins gourmandes... peut-être cela ne suffira-t-il pas? Certains prônent, sous la bannière de l'âge de l'accès, le passage d'une économie de la possession à une économie de flux et de services. D'autres explorent les potentiels d'un modèle de consomm'acteur. Utopies? Pour demain matin, sans doute, pour plus tard, ça se discute. Applicables à la mobilité? Oui sur le papier; oui en vrai si nous savons proposer une vision qui aurait la chance de pouvoir être partagée par un grand nombre d'acteurs.

Auteur : Jean-Pierre Orfeuill

Editeur : Carnets Info

Année d'édition : 2008 / 256 pages, 21x14cm / ISBN-13 : 978-2916628394



Les fiches actions

1. L'intermodalité à La Réunion

Le maillage des transports en commun		
OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
SMTR	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Favoriser l'usage des transports en commun, ▪ Coordonner l'offre de transport des AOT, ▪ Faciliter l'utilisation des transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Articuler les services et les formes de transport en commun, ▪ Mettre en place une tarification et une billettique unique, ▪ Créer une application mobile et un site Internet d'information en temps réel.
Projet urbain	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer les infrastructures de transports aux villes. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Améliorer l'articulation urbaine entre les gares routières et les espaces publics.
SRIT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définir les orientations générales en matière d'infrastructures et de transports sur l'ensemble du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inciter au développement de nouveaux modes de transport en commun.



Les grandes infrastructures de connexion

OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer une offre facilitant la mobilité des Réunionnais. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inciter les taxis à se développer pour qu'ils entrent dans l'offre de transport à la demande, ▪ Prendre en compte la diversité des usages et des usagers.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Faciliter et rendre plus confortable l'utilisation des transports en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aménager des sites propres, ▪ Développer les transports en commun dans les lieux où les flux sont importants, ▪ Aménager des parkings relais.
Projet urbain	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inscrire les projets d'aménagement dans leur territoire, ▪ Permettre l'articulation entre les différentes échelles territoriales. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Distinguer deux niveaux de pôles d'échanges : les pôles urbains et les pôles interurbains, ▪ Transformer les gares routières en pôles multimodaux, ▪ Réfléchir à des sites de croisement d'usages, ▪ Rendre les infrastructures plus accessibles.



L'intermodalité vectrice de liens		
OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
Etudes sur les gares routières	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la connaissance des acteurs, Réfléchir à des infrastructures cohérentes et adaptées à leur territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier les spécificités propres à chaque gare routière pour des aménagements plus adaptés, Etudier les possibles programmations fonctionnelles des gares routières.
Etudes sociologiques	<ul style="list-style-type: none"> Renforcer la connaissance des acteurs sur les comportements et les usages des Réunionnais vis-à-vis des mobilités 	<ul style="list-style-type: none"> Identifier les différents usages de mobilité et les étudier pour mieux les comprendre et les intégrer aux projets, Identifier les usages urbains, de vie, les étudier pour mieux les comprendre et les intégrer aux projets.
Cahier de prescriptions architecturales, urbaines et paysagères	<ul style="list-style-type: none"> Garantir la qualité et l'intégration des infrastructures de transport. 	<ul style="list-style-type: none"> Penser la qualité urbaine autour des infrastructures, Etablir des chartes d'aménagement aux abords des infrastructures pour créer des aménagements qualitatifs
	<ul style="list-style-type: none"> Rationaliser l'implantation des entreprises 	<ul style="list-style-type: none"> Planter des entreprises à proximité des grands pôles d'échanges



2. Les mobilités douces et alternatives

La marche et le vélo comme modes doux		
OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
Projet urbain	<ul style="list-style-type: none"> Donner une place de choix à la déambulation et la pratique du vélo, Apaiser les circulations routières dans les villes pour améliorer le cadre de vie. 	<ul style="list-style-type: none"> Repousser la voiture des centres urbains (baisse de la vitesse, ...), Créer de singularités / irrégularités pour réduire la place de la voiture, Agrémenter les villes de mobiliers urbains adaptés et les végétaliser, Dessiner des trames viaires adaptées et sécurisées.
	<ul style="list-style-type: none"> Faciliter, encourager et rendre plus confortable la pratique des modes doux. 	<ul style="list-style-type: none"> Développer les parkings relais et les transports en commun, Développer des itinéraires de loisirs sécurisés pour qu'ensuite ces modes entrent dans le quotidien des Réunionnais, Prévoir l'installation de sanitaires dans les entreprises, Equiper les bus de porte-vélos afin de développer l'intermodalité.
Communes / EPCI	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser la population 	<ul style="list-style-type: none"> Animer les centres villes (dimanche sans voiture, nuits blanches, piétonisation exceptionnelle, ...), Lancer des actions de concertation et de communication auprès de la population.



La voiture individuelle comme mode de déplacement collectif		
OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
Outils numériques	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développer et encourager la pratique du covoiturage, ▪ Faciliter la mise en relation des usagers intéressés par cette pratique. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Créer une application mobile pour mettre en relation les usagers, ▪ Créer une base de données commune pour tous les usagers, ▪ Créer une plate-forme locale adaptée aux spécificités de La Réunion.

Les mobilités alternatives		
OUTILS	OBJECTIFS	ACTIONS
SRIT	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Définir les orientations générales en matière d'infrastructures et de transports sur l'ensemble du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Encourager l'intermodalité avec l'aménagement de parkings relais.
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Apporter du confort aux usagers. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre en place des fréquences élevées.
Projet urbain	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Inscrire les projets de transport dans l'aménagement de leur territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Intégrer ces nouveaux modes de déplacement aux projets d'aménagement pour qu'ils soient vraiment optimisés.





Remerciements

- **La Présidente de l'AGORAH :**
Fabienne COUAPEL-SAURET

- **Le Vice-Président de l'AGORAH :**
Daniel FAUVRE

- **Le Conseil d'Administration de l'AGORAH,**

- **La DEAL :**
Daniel FAUVRE
Manuella BELLOUARD
Maryline CAILLEUX
Annie JOFFROY

- **Les intervenants de l'atelier :**
Karim LECHLECH, Directeur Transports et Déplacements à la Région Réunion,
Matthias LE PESQ, Chef de projet PDU / référent mobilités Ecocité au TCO.

- **L'équipe de l'AGORAH**

©AGORAH / mai 2015 -
Approfondissement « La ville durable
réunionnaise dans son territoire »

Directrice de publication :
Delphine DE DEA.

Rédaction : Aude MATHIEU,
Delphine DE DEA.

Annélyne MARIAYE,
Vincent SAMINADIN.

Organisation et logistique :
Fabienne SOUMILA.



agorah
agence d'urbanisme à La Réunion

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

0262 213 500

www.agorah.com

