



# PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ

Comment anticiper & améliorer  
nos transports et déplacements ?



## LE MOT DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

---

**Didier ROBERT**

Président de la Région Réunion

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



## LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'AGORAH

---

### **Fabienne COUAPEL-SAURET**

Présidente de l'AGORAH

Conseillère Régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, monorail

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

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

# Caractéristiques générales de la mobilité à La Réunion

## La mobilité sur le territoire Réunionnais

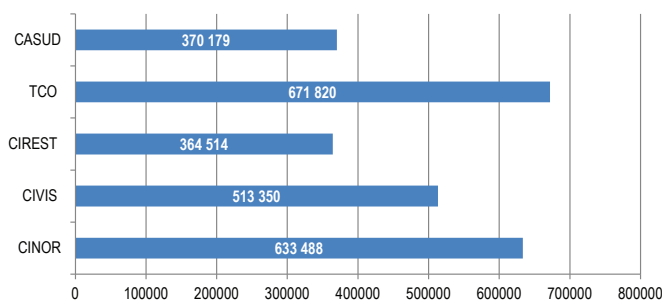
Chaque jour à la Réunion, plus de **2,5 millions de déplacements** sont réalisés, soit en moyenne 3,35 déplacements par jour et par personne. Ce nombre est légèrement inférieur à la moyenne des autres Enquêtes Déplacements Grand Territoire récemment réalisées en France [3,55 déplacements par jour et par personne]. Loin de l'image d'un grand nombre de déplacements externes aux EPCI, **90% des déplacements quotidiens** sont effectués au sein même de l'intercommunalité. Les territoires de la CINOR et du TCO représentent à eux deux 51% de l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement sur le territoire. Le transport urbain Réunionnais est régi par six autorités organisatrices de la mobilité [AOM] dont la Région Réunion, la CINOR, le TCO, la CIVIS, la CASUD et la CIREST.

## Les motifs et modes de déplacements

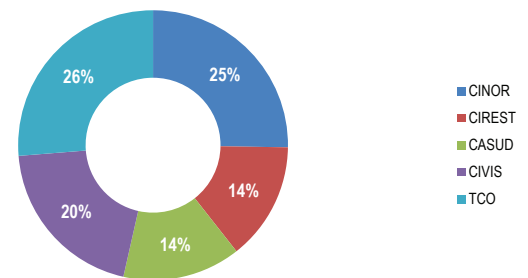
Les motifs de déplacements des réunionnais sont très variables. En effet, près de 2 déplacements sur 3 sont en lien avec les motifs : travail, écoles, études, loisirs visites et autres. Viennent ensuite les déplacements liés au motif accompagnement [20%] et ceux liés au motif achat [15%].

Tous motifs confondus, **la voiture est utilisée dans 66% des cas** et se place donc en tête des modes de déplacements. La marche à pied est le second mode de déplacement utilisé par les réunionnais avec près de **1 déplacement sur 4 [25%]**.

Nombre de déplacements quotidiens internes à chaque EPCI

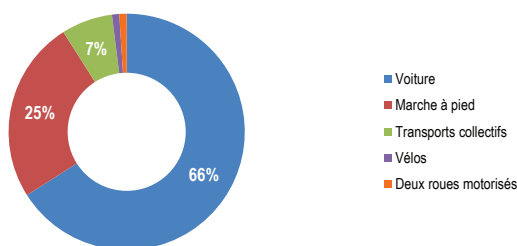


Répartition des déplacements par EPCI

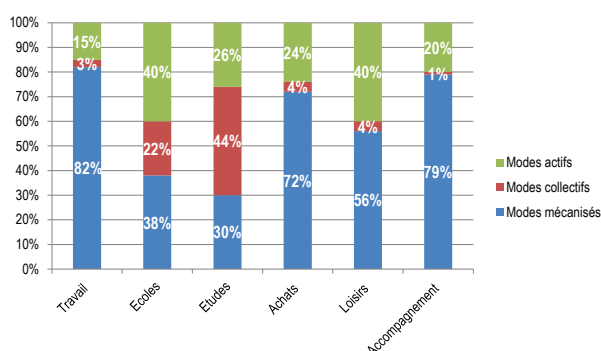


## Les parts modales selon les modes et motifs

D'une manière générale, la répartition modale des déplacements à l'échelle du territoire s'établit de la façon suivante :



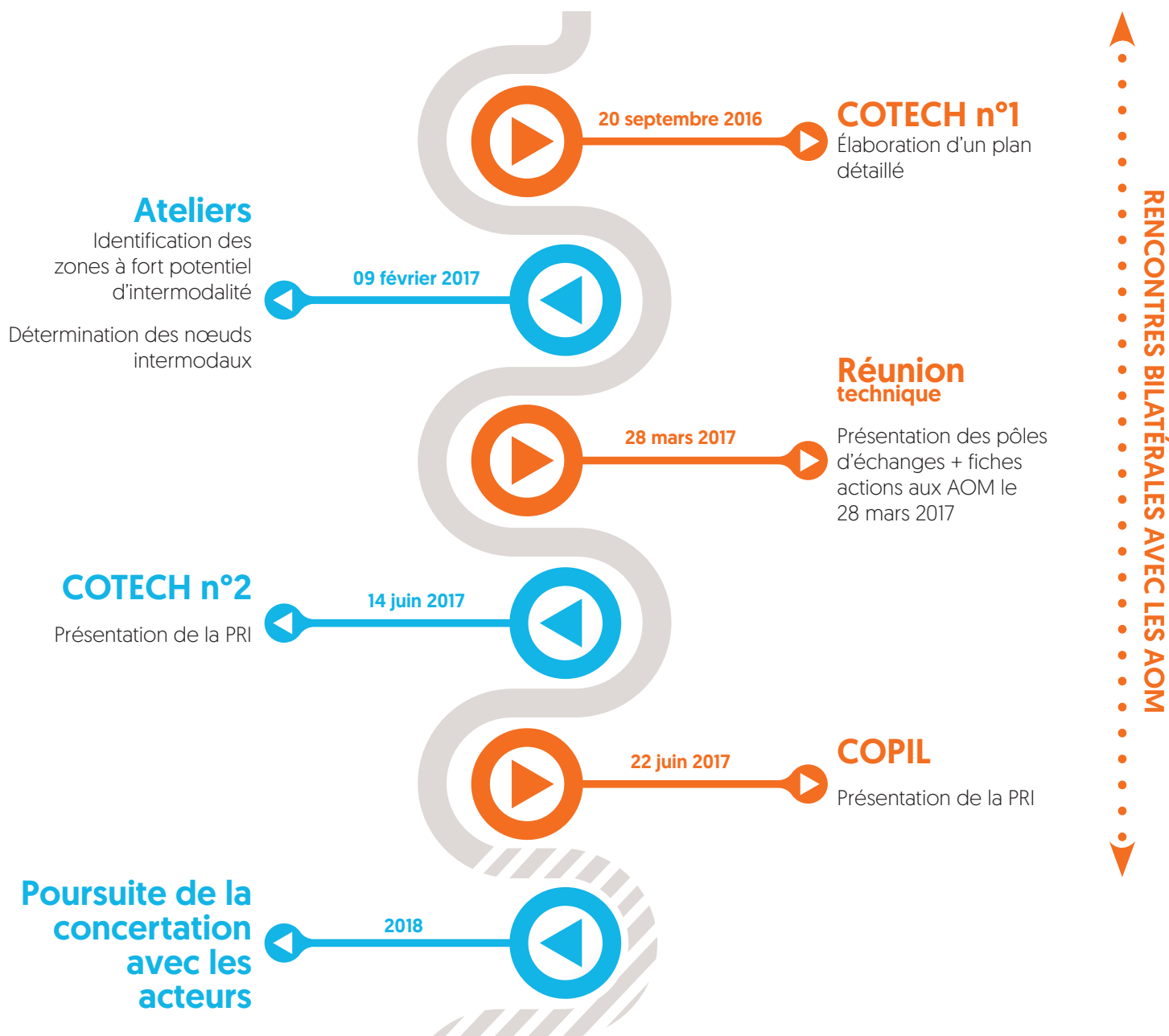
La voiture est donc le principal mode de déplacement des Réunionnais avec 66% des déplacements recensés dont **45%** en tant que conducteur et **21%** en tant que passager. Longtemps sous-estimée dans les politiques publiques de mobilité, la marche à pied représente le deuxième mode de déplacement à l'échelle régionale avec un taux de **25%**.



Les transports collectifs représentent le troisième mode de déplacement à La Réunion avec une **répartition modale de 7% dont 2% pour le transport scolaire**. Les deux roues motorisées ainsi que les vélos ne représentent respectivement que 1% des déplacements.

Répartition modale détaillée selon les motifs et les modes

# Un document élaboré en concertation



## Quels sont les enjeux de l'intermodalité sur le territoire ?



### Enjeu sociétal

Maitrise de la congestion routière  
Augmentation du report modal vers les transports en commun  
Renfort du principe du droit à la mobilité et équité dans la société



### Enjeu urbain

Meilleure intégration des Transports Collectifs dans la ville  
Amélioration du cadre de vie



### Enjeu Environnemental

Réduction des gaz à effet de serre  
Réduction de la facture énergétique



### Enjeu pour l'utilisateur

Organisationnel : Optimisation de l'information voyageurs et amélioration des déplacements  
Financier : Réduction des coûts pour l'utilisateur en TC par rapport à la voiture individuelle (achat et coûts d'entretien)  
Temporel : Réduction et amélioration du temps d'attente via une régularité des TC

## Qu'est-ce que l'Intermodalité ?

L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité doit garantir un cheminement « porte-à-porte », sans rupture entre les différents modes de transport utilisés au cours d'un même déplacement (voiture, tram, bus, vélo, train, avion, navette fluviale ou maritime).

## Qu'est-ce que la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI) ?

La Planification Régionale de l'Intermodalité est issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPTAM.

Elle coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une AOT (Autorité Organisatrice des Transports) unique, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique

Elle complète le SRIT, davantage orienté vers les infrastructures que vers les services.

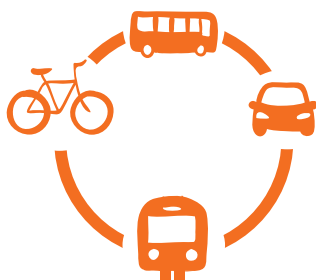
## Etat des lieux des déplacements intermodaux à La Réunion

Les déplacements intermodaux, combinant au moins deux modes de transport sur un même déplacement, ne représentent que 0,6% des déplacements. Cela correspond environ à 13 000 déplacements quotidiens. Pour 65% de ces déplacements, il s'agit de déplacements réalisés sur des réseaux de transport en commun différents (Réseau Urbain – Réseau Interurbain ou inversement). Pour 30% des déplacements intermodaux, il s'agit d'un déplacement réalisé en partie en voiture (comme conducteur pour 8,4% et comme passager pour 22%).

## Les grands objectifs de la PRI

- ▶ **Assurer** la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers sur le territoire régional dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux
- ▶ **Définir** les principes guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise en place de pôles d'échanges
- ▶ **Prévoir** les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

# Les trois piliers de l'intermodalité



## Les pôles d'échanges : Lieux d'échanges pour l'interconnexion des modes

Un pôle d'échanges multimodal (PEM) est un lieu où s'opère une interconnexion entre différents modes de transport. Le PEM doit permettre de faciliter le transfert de voyageurs et contribue également à structurer l'espace urbain dans lequel il s'inscrit. Il représente à la fois :

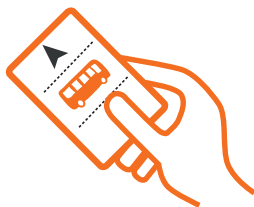
- ▶ Une structure de transport essentielle aux déplacements ;
- ▶ Un lieu de polarité urbaine où des activités de services peuvent être implantées ;
- ▶ Une interface entre l'offre et les services de transport.



## L'information Multimodale pour planifier en amont ses déplacements

L'information multimodale est primordiale afin de réunir au sein d'une même plateforme, l'ensemble des informations et renseignements nécessaires à la planification des déplacements. L'information multimodale doit garantir à l'utilisateur :

- ▶ Une information globale et détaillée sur l'offre de transport ;
- ▶ Une incitation à choisir ou privilégier des modes de déplacements ;
- ▶ Une amélioration des déplacements.



## La tarification intégrée pour une facturation simplifiée et avantageuse pour l'utilisateur

L'un des freins au développement des pratiques intermodales est la multiplicité des titres de transport. Une tarification intégrée doit permettre à l'utilisateur de se déplacer librement avec un seul et unique titre de transport pour l'ensemble des modes qu'il utilisera. Cela pourrait permettre par exemple de se rendre à un parking relais avec une voiture, utiliser un transport collectif et terminer son déplacement par l'utilisation d'un vélo en libre-service avec un seul et unique titre de transport. La tarification intégrée doit permettre de simplifier les pratiques intermodales et de renforcer l'attractivité des transports durables.

# Les clés de la réussite pour une intermodalité forte sur le territoire

Le choix et l'articulation des modes de transports issus de l'identification des besoins de la clientèle et de la performance des systèmes mis en œuvre

La hiérarchisation des réseaux pour tous les modes de transports à la fois urbain et interurbain

La mise en œuvre de pôles d'échanges efficients où se croisent l'ensemble des réseaux ainsi que l'optimisation de la complémentarité voiture-bus notamment dans l'aménagement de parcs relais

Une meilleure organisation des correspondances et l'indissociabilité entre les modes actifs, les modes doux et les transports en commun

Une coopération mutualisée entre l'ensemble des intervenants de la mobilité à l'échelle régionale

Une tarification intégrée et un système de billettique intermodale



Crédit Photo CINOR

# Les propositions d'actions pour une intermodalité forte sur le territoire

L'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité en concertation et partenariat avec l'ensemble des AOM a permis de faire ressortir de 16 propositions d'actions réparties en 3 axes, afin de favoriser l'essor de l'intermodalité à La Réunion

## Axe 1 : Garantir des offres performantes

- ▶ **Action 1 :** Anticiper la gouvernance de demain : quelle évolution des AOM ?
- ▶ **Action 2 :** Communiquer en faveur des transports collectifs pour changer le déficit d'image
- ▶ **Action 3 :** Créer un système de titres de transports en commun interoperables, via des solutions innovantes et performantes (paiement par smartphone, QR code, ...)
- ▶ **Action 4 :** Améliorer l'information multimodale des usagers des transports collectifs : horaires en temps réel et vision sur les correspondances
- ▶ **Action 5 :** Harmoniser et adapter la tarification des transports en commun aux différents types de publics (étudiants, seniors, ...) et usages (fréquence d'utilisation, ...)

## Axe 2 : Déployer/Étendre les infrastructures en matière de mobilité durable et les équipements dédiés

- ▶ **Action 6 :** Développer et aménager des TCSP : voies dédiées structurantes (RRTG, Monorail), couloirs pour sortir les bus de la congestion et des téléphériques pour les liaisons vers les hauts
- ▶ **Action 7 :** Déployer sur le territoire un réseau de pôles d'échanges multimodaux (principaux, secondaires et parkings relais) relié ou avec un liant vers le réseau « armature »
- ▶ **Action 8 :** Améliorer l'accessibilité des pôles d'échanges et des gares routières : cheminement piétons, accès PMR
- ▶ **Action 9 :** Expérimenter la création de ZATT (Zones d'aménagements et de transition vers les transports dans un rayon de 500 mètres autour des pôles d'échanges) : densifier la présence de commerces, services et équipements
- ▶ **Action 10 :** Renforcer l'offre de services connectés / partagés et commerces à proximité des nœuds intermodaux

## Axe 3 : Maximiser la complémentarité entre les modes de transports


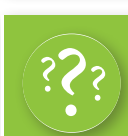

- ▶ **Action 11 :** Coordonner les offres de transports en commun et assurer les correspondances
- ▶ **Action 12 :** Offrir du stationnement vélo aux abords des pôles d'échanges, pôles générateurs de déplacements et des parkings relais
- ▶ **Action 13 :** Aménager des pistes cyclables dans les centres urbains pour assurer les liaisons interurbaines afin de favoriser la pratique du vélo
- ▶ **Action 14 :** Mettre à disposition des vélos en libre-service sur des secteurs générateurs de flux où l'usage deux-roues est propre (zones côtières ou à faible déclivité)
- ▶ **Action 15 :** Développer ou renforcer une offre de transport à la demande (TAD) pour permettre la desserte des écarts
- ▶ **Action 16 :** Développer le covoiturage et l'auto-partage

# L'information & la tarification comme leviers de l'intermodalité

## L'information multimodale : élément clé dans la planification des déplacements

Développer une information multimodale consiste à réunir, au sein d'une même plateforme, les informations relatives aux différents modes de transport. L'information multimodale fournit au voyageur l'ensemble des informations et lui permet ainsi d'effectuer un choix rationnel entre les différents moyens de transport à sa disposition. Elle facilite la combinaison des modes de transport dans une chaîne de déplacements.

L'information multimodale répond ainsi à trois principes :

	<b>S'informer</b> sur l'offre globale de transport
	<b>Inciter</b> à choisir des modes de déplacement viables
	<b>Faciliter / Améliorer</b> les déplacements

## Une tarification intégrée pour inciter au développement des pratiques intermodales

L'un des freins à l'usage des transports en commun est la multiplicité des titres de transport lorsque l'utilisateur emprunte des réseaux différents dans ses déplacements. La tarification intégrée doit permettre de :

- ▶ Renforcer l'attractivité des transports collectifs
- ▶ Simplifier les pratiques intermodales

Cette tarification intégrée doit garantir à l'utilisateur la possibilité d'utiliser un seul et unique titre de transport pour se déplacer d'un point A à un point B et ce, en combinant plusieurs modes de déplacements. Le SMTR, au travers de ses missions traite des questions tarifaires et a pu mettre en place la carte RéuniPass permettant l'interopérabilité sur l'ensemble des réseaux de l'île à l'exception des lignes Zéclair. A l'échelle du territoire métropolitain, l'exemple le plus connu est celui du Pass Navigo qui intègre une tarification intégrée et unique pour l'usage des transports en commun, vélos en libre-service, autopartage, covoiturage, parcs relais.

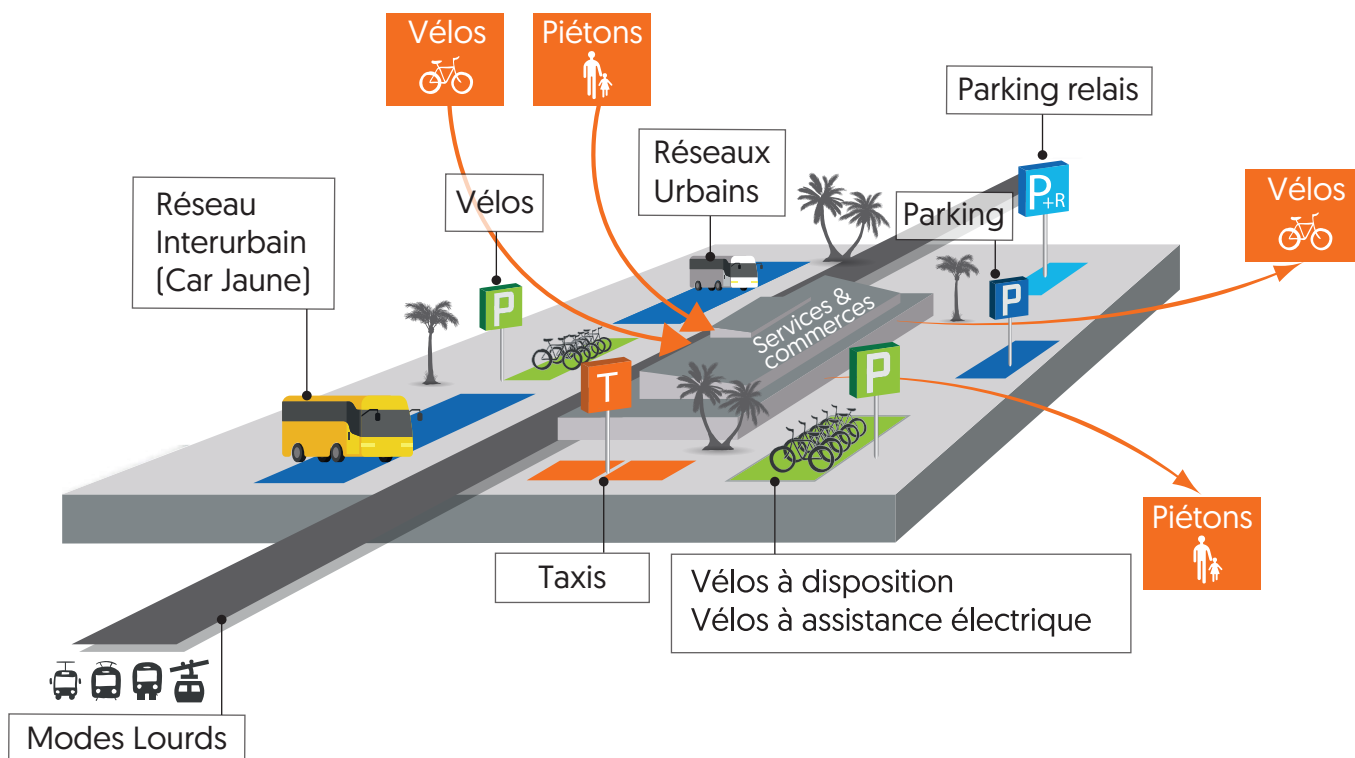


Credit Photo SMTR

A La Réunion, chaque AOM [Autorité Organisatrice de la Mobilité] disposait de ses propres tarifs et de sa propre logistique de validation et d'achat des titres de transport ne permettant pas de favoriser les déplacements intermodaux.

A l'heure actuelle, certaines AOM ont voté leurs propres systèmes de billetterie et informations voyageurs. L'objectif à terme est de mettre en cohérence les systèmes existants afin de garantir l'interopérabilité. A ce jour, la solution proposée par le SMTR ne fait pas consensus auprès des AO de part la longévité de sa mise en oeuvre et de son coût élevé.

# Principe de configuration d'un PEM principal



Ces pôles ont pour vocation principale d'assurer l'articulation entre les modes lourds présents ou à venir sur le territoire (RRTG, Transports par câble, TRAM du TCO...) avec des modes interurbains ou urbains concentrant des flux importants.

Les accès pour les différents modes de transports sont souvent les plus complexes et les temps de transfert plus longs. Ils doivent être équipés de services liés aux transports (billettique, information voyageurs). On y trouve également des services annexes. Les déplacements proposés sont de plus longues distances, notamment entre les différents bassins de vie et doivent répondre à plusieurs objectifs :

- ▶ développer l'usage des modes de transports collectifs pour les distances importantes ;
- ▶ offrir une véritable alternative concurrentielle à l'automobile (temps / vitesse / confort / fiabilité / régularité / fréquence) ;
- ▶ assurer la complémentarité avec les autres modes de transports collectifs interurbains et urbains mais également avec les autres modes motorisés (parking relais / aire de covoiturage) et les modes doux (stationnements vélos, cheminements piétons...) ;
- ▶ limiter la pénibilité lors des ruptures de charges pour l'usager en tant que point de correspondance ;
- ▶ assurer l'information multimodale et le service auprès des voyageurs (billettique, information en temps réel, orientation, signalétique, confort des temps d'attente, gestion des situations d'urgence...) ;
- ▶ proposer des lieux bien identifiés (accessibilité, insertion urbaine, confort, sécurité...) ;
- ▶ intégrer la dimension piétonne dans la conception du Pôle d'échanges (accès aux réseaux collectifs, transfert d'un mode à l'autre, lieu d'attente, accessibilité du pôle...) ;
- ▶ aménager un lieu de vie en proposant une mutualisation des usages et des services connexes (commerces, services, espaces de co-working...).

