

LA RÉUNION QUE NOUS CONSTRUISONS ENSEMBLE

GRANDS CHANTIERS RÉGIONAUX

La Réunion que nous construisons ensemble



Trans Éco Express POINT D'ÉTAPES

→ La Région soutient le TCSP de la Cirest



Sommaire

-
- 4 Le Trans Éco Express : Un programme en marche qui se concrétise sur toute l'île

 - 4 **FOCUS :** Le Transport en Commun en Site Propre de la CIREST, un aménagement majeur pour le développement du territoire de l'Est

 - 4 La politique régionale de déplacements et de transports





LE TRANS ÉCO EXPRESS :

**Un programme en marche
qui se concrétise sur toute l'île**



Le Trans Éco Express :

Un programme en marche qui se concrétise sur toute l'île

Le financement du matériel roulant

La Région, grâce à la mise en œuvre du dispositif d'aide à l'acquisition du matériel roulant a financé entre 2011 et 2014, a participé au financement de **165 bus** pour un montant de subvention régionale de **33.8 M€** soit un taux de **70 %**.

Sur ces 165 bus financés par le dispositif TEE, on recense **55 bus hybrides et 8 bus électriques**. Ces 165 bus co-financés par la Région desservent 47 nouvelles lignes, dont 9 pour la C.I.Vi.S. 36 pour la C.A.SUD, 1 pour la C.I.NO.R, 1 pour la C.I.R.EST.

313 emplois ont été créés localement en 2012 (source : Pôle Emploi) grâce à la mise en service de ces nouveaux bus.

AOT	Nombre de bus	Création/extension de lignes	Coût (M€)	Taux de subvention	Montant subvention (M€)	Livraison des bus
CIVIS	48	122 km	17.8	68%	12.1	Janvier 2012 – Novembre 2013
CIREST	17	6 km	4.3	73%	3.1	Novembre 2012 – Juillet 2013
TCO	12	Transport à la demande	0.8	63%	0.5	Juillet 2013
	6		2,7	78 %	2,1	Décembre 2014
CASUD	57	135 km	13.3	70%	9.3	Juin à décembre 2013
CINOR	18	11 km	8.7	75%	6.5	Juillet à octobre 2013
	7	Transport à la demande	0,3	63 %	0,2	2014
Total	165	274 km	47,9	70 %	33.8	

La réalisation des infrastructures de TCSP et des abris bus

La mesure FEDER PO.E. 2007-2013 - 3.01 Trans Eco Express propose aux A.O.T de cofinancer leurs projets de T.C.S.P à hauteur de 80 % (60 % FEDER et 20 % Region).

TEE = 71 projets d'infrastructures Plus de 120 km d'aménagements dont une centaine identifiée en site propre bus

Infrastructure livrée en 2011 :

T.C.S.P. PONT DE LA RIVIÈRE DES PLUIES

- ➔ Livraison : Décembre 2011
- ➔ Montant H.T. : 380 k€

Infrastructures livrées en 2012 :

SAINT-PAUL SECTEUR SABIANI CHAUSSÉE ROYALE / RÉALISATION D'UN SHUNT BUS

- ➔ Livraison : Décembre 2012
- ➔ Montant H.T. : 1,2 M€
- ➔ Région : 1,1 M€
- ➔ Feder : 100 k€

AMÉNAGEMENT D'UN PÔLE D'ÉCHANGES RONTAUNAY SAINT-DENIS

- ➔ Fin des travaux : Décembre 2012
- ➔ Montant H.T. : 310 K€
- ➔ Région : 62 k€
- ➔ Feder : 186 k€

T.C.S.P. RUE DE LA GARE SAINT-LOUIS

- ➔ Livraison : mars 2012
- ➔ Montant H.T. : 115 k€
- ➔ Région : 46 k€
- ➔ Feder : 69 k€

Infrastructures livrées en 2013 :

PASSAGE INFÉRIEUR POUR LES BUS PONT DE LA RIVIÈRE SAINT-ETIENNE (LIAISON ZAC PIERREFONDS AÉRODROME – SAINT-LOUIS)

- ➔ Livraison : octobre 2013
- ➔ Montant H.T. : 12,8 M€
- ➔ Région : 5,1 M€
- ➔ Feder : 7,7 M€

Infrastructures dont la livraison est prévue en 2014 :

AMÉNAGEMENT EN FAVEUR DES BUS – ÉCHANGEUR SAINTE-THÉRÈSE

- ➔ Démarrage des travaux : septembre 2014
- ➔ Mise en service des aménagements pour les bus : fin 2014
- ➔ Montant H.T. : 2,6 M€

RECONSTRUCTION DU PONT DU RADIER DU CHAUDRON – SAINT-DENIS

- ➔ Démarrage des travaux : mi-2013
- ➔ Fin des travaux : mi-2014
- ➔ Montant H.T. : 9 M€

T.C.S.P. ENTRÉE OUEST DE SAINT-PIERRE TRANCHE 1 A.N.R.U. DE LA RAVINE BLANCHE

- ➔ Démarrage des travaux : mi-2013
- ➔ Fin des travaux : fin 2014
- ➔ Montant H.T. : 5,7 M€

Les prospectives 2015

Région - Livraison du radier Sainte-Suzanne (10 M€ de travaux – démarrage des travaux : fin 2014)

Région - Livraison – Accès gare routière de Saint-Paul (1,5 M€ de travaux – démarrage des travaux : fin 2014)

C.I.NO.R – Livraison du T.C.S.P. Zac Beauséjour – Sainte-Marie (2,7 M€ de travaux – démarrage des travaux : février 2015)

C.I.Vi.S. - livraison Tranche 2 T.C.S.P. Entrée Ouest de Saint-Pierre (6,2 M€ de travaux – démarrage des travaux : début 2015)

Financement des abris-bus, pôles d'échanges, parkings-relais: récapitulatif des projets financés

Les projets suivants ont aujourd'hui été financés :

- ➔ **C.I.Vi. S :** 1 272 000 € (participation régionale à hauteur de 60 %) pour l'acquisition de 64 abris voyageurs ;
- ➔ **C.I.R.EST. :** 29 874 € (participation régionale à hauteur de 60 %) pour l'acquisition de 4 abris voyageurs ;
195 900 € (participation régionale à hauteur de 60 %) pour l'acquisition de 26 abris-voyageurs
- ➔ **C.I.NO.R :** 135 000 € pour la réalisation d'un pôle d'échanges - Ruisseau Blanc - La Montagne (participation régionale à hauteur de 50 %)
109 000 € (participation régionale à hauteur de 60 %) pour la réalisation de 25 abris-voyageurs
- ➔ **T.C.O. :** 1 451 749 € (participation régionale à hauteur 60 %) pour l'acquisition de 452 abris voyageurs
- ➔ **C.A.SUD :** 664 000 € (participation régionale à hauteur de 55 %) pour l'acquisition de 113 abris-voyageurs

Soit une participation régionale d'un montant total de 3,8 M€.

Une nouvelle gouvernance pour des transports en commun améliorés

La Région, le Département et les 5 Établissements Publics de Coopération Intercommunale (C.I.NO.R, C.I.R.EST, CA.SUD, C.I.Vi. S et T.CO) ont posé le principe de création d'un syndicat mixte des transports, pour permettre de travailler conjointement dans de nombreux domaines contribuant au développement des transports publics et à l'amélioration de l'offre de service aux usagers.

L'objectif principal du Syndicat Mixte des Transports est d'apporter aux usagers des transports en commun une offre de service attractive et performante portant notamment sur la mise en place d'une information voyageurs plus efficace et d'une tarification coordonnée permettant l'édition de titres de transport uniques/unifiés.

Les missions du Syndicat Mixte des Transports sont multiples et comprennent :

- la mise en place d'une tarification intermodale : titres de transport valables sur plusieurs réseaux, harmonisation des tarifications,...
- la mise en place d'une billettique interopérable : systèmes de billetterie compatibles entre les différents réseaux de transport de l'île ;
- l'information des voyageurs : centrale d'information multimodale aux usagers ;
- la promotion du transport public : communication, événements tels que la Semaine Européenne de la Mobilité,...
- la réalisation d'études générales à l'échelle de l'île : Enquête Ménages Déplacements, étude sur la billettique,...
- l'observatoire des déplacements et la veille technique et juridique dans ce domaine.





FOCUS :

LE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE DE LA CIREST
un aménagement majeur pour
le développement du territoire de l'Est



Le Transport en Commun en Site Propre de la CIREST, un aménagement majeur pour le développement du territoire de l'Est

DESCRIPTIF DU PROJET ET TRACÉ SUR LE TERRITOIRE DE L'EST

Le projet de T.C.S.P de la C.I.R.EST allant de Quartier Français (Sainte-Suzanne) à Saint-Benoît et identifié au Plan de Déplacements Urbains de l'intercommunalité, concourt, à travers la réalisation d'un axe structurant pour les transports en commun et la construction de pôles d'échanges et parcs relais, à améliorer la qualité et l'attractivité du réseau de transport urbain.

Ce projet, officiellement labellisé au Grenelle 2, bénéficie des financements issus du programme T.E.E. Il s'étend sur un itinéraire de 22 km :

- Sur la commune de Sainte-Suzanne, le projet dessert Quartier Français, secteur à vocation commerciale où sera localisé le terminus de la future ligne de T.C.S.P de la C.I.NOR. jusqu'à la Rivière Saint-Jean ;
- Sur la commune de Saint-André, le tracé part de la Rivière Saint-Jean jusqu'à la Rivière du Mât desservant les quartiers de Cambuston, Mascareignes, Petit-Bazar, Centre-ville, puis rejoint la Rivière du Mât en passant par la rue Albany ;
- Sur la commune de Bras-Panon, le tracé part de la Rivière du Mât à la Rivière des Roches en passant par les quartiers Rivière du Mât, Paniandy et Centre-ville.
- Sur la commune de Saint-Benoît, de la Rivière des Roches, le projet dessert les quartiers de Beauvallon, Bourbier les Bas, le centre-ville jusqu'au Pôle Sanitaire Est sur la RN3.

Connecté au TCSP Est de la CINOR (St Denis – Quartier Français) via un pôle d'échange, le TCSP de la CIREST permettra à terme d'améliorer la circulation des transports en commun de St Benoît jusqu'à St Denis.

À noter que la CIREST a déposé un dossier de demande de subvention pour l'acquisition de 15 véhicules de TC : 6 minibus et 9 autocars (livraison prévue en 2014). Il s'agirait d'une subvention de 2 150 700 €, soit un taux d'intervention de 67 %. Le rapport a eu un avis favorable de la CADDED et doit être inscrit à une prochaine commission permanente.



▪ LE POINT SUR... LE TCSP À SAINT-ANDRÉ

Dans le centre-ville de Saint-André, il est prévu que l'arrivée du T.C.S.P soit accompagnée de la mise en place d'une partie du projet de plan de circulation prévu par la commune (mise en place d'une boucle en centre-ville). Une réorganisation du stationnement a également été étudiée sur ce secteur au niveau de la Rue Casal. La station Mairie est localisée sur l'avenue de la République. Il est préconisé de redonner à cette place un rôle d'accueil mettant en valeur le bâtiment historique.

Le nouveau pôle d'échanges du T.C.S.P est situé en cœur de ville sur le site de la gare routière existante. Un total de 10 quais standards est envisagé pour ce pôle d'échanges. Sur la rue Albany, il est prévu une circulation à sens unique conformément au projet de plan de circulation de la commune. Une station sera située au début de la rue et desservira le complexe sportif, l'école située rue Foucque et les quartiers environnants.

Le T.C.S.P circulera en mixité dans le sens de circulation et en site propre dans le sens inverse. Des trottoirs aujourd'hui inexistantes seront créés sécurisant les cheminements des élèves du collège Mille Roches et des usagers du complexe sportif.

L'aménagement de trottoirs accessibles implique l'élargissement de l'espace public. Celui-ci sera réalisé au niveau du complexe sportif qui sera reconstruit dans la même temporalité que le projet de T.C.S.P.

La commune respectera un recul afin de permettre la création de trottoirs. Le mur du collège sera ensuite démoli et reconstruit afin de permettre cet élargissement. Pour relier les rues du Lycée et Albany, les emprises de l'espace public seront élargies en évitant les impacts bâtis.

▪ LES ENJEUX EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le projet de Transport en Commun en Site Propre de la C.I.R.EST constitue un enjeu majeur pour le développement de ce territoire :

- ➔ il permet d'assurer une continuité de desserte entre deux territoires (C.I.NO. R et C.I.R.EST grâce à un point d'interconnexion à Quartier Français) ;
- ➔ son tracé permet de desservir les grands équipements publics se trouvant à Saint-André, Bras-Panon et Saint-Benoît à savoir les équipements administratifs, culturels, sportifs ainsi que les établissements scolaires ;
- ➔ il a la particularité de desservir les zones les plus denses du territoire de la C.I.R.EST en touchant de façon significative les habitants de ces secteurs, où l'accroissement de la population s'amplifiera dans les années futures, entraînant de fortes congestions ;
- ➔ il répond aux enjeux futurs du territoire de la C.I.R.EST en matière de déplacements et de développement urbain. L'offre en transports urbains sera performante et moderne (bus propres, information voyageurs performante, déploiement du réseau fibre NTIC) et les centres urbains rénovés prendront en compte les piétons, les cyclistes ainsi que les fonctionnalités urbaines (équipements, commerces) ;
- ➔ il prend en compte le fonctionnement urbain des centres-villes par la création de zones compensatrices de stationnement.



▪ LES ENJEUX FINANCIERS

À ce jour, l'estimation du montant des travaux du projet s'élève à 105 M€ H.T.

Ce projet bénéficie d'un cofinancement venant de différents partenaires parmi lesquels :

- ➔ les 3 communes traversées par le T.C.S.P et la C.I.R.EST
- ➔ la Région (Programme TEE) et l'État
- ➔ l'Europe (FEDER P.O.E. 2007-2013 et 2014-2020)

La C.I.R.EST doit inscrire une première tranche travaux représentant 18,5 M€ H.T. de FEDER au titre du POE 2007-2013.

Les trois premières tranches de travaux préalablement identifiées au P.O.E. 2007-2013 sont les suivantes :

- ➔ RN3 à Saint-Benoît (Travaux - initialement prévu de février 2014 à février 2015) pour un montant total de 11,5 M€ H.T.
- ➔ Bras-Panon Rivière des Roches (Travaux – initialement prévu de mai 2014 à février 2015) pour un montant total de 13,7 M€ H.T.
- ➔ Saint-André Albany (Travaux – initialement prévu de juillet 2014 à mai 2015) pour un montant total de 5,2 M€ H.T.

Le montant total du financement FEDER (POE 2007-2013) validé en CLS à ce jour pour le projet T.C.S.P de la C.I.R.EST est de **6,9 M€** (cf. tableau ci-après), dont **2,6M€** ont déjà été versés.

Un arrêt du projet entraînerait une déprogrammation d'une partie du financement déjà engagé en CLS (env. 3,4M€). Cette déprogrammation pourrait être compensée en partie par d'autres projets sur d'autres territoires (TCSP Chaussée Royale, étude du TCSP Étang Salé les Hauts, TCSP Beau-séjour).

Le montant du financement régional validé à ce jour en faveur du TCSP de la CIREST est de 1,17M€ dont 352036 € a déjà été payé.

Au regard de l'avancement du projet, l'abandon de ce dernier entraînerait des frais de dédommagement des entreprises à hauteur de 5 % minimum du montant total des marchés notifiés à la charge du maître d'ouvrage (Source CCAG Travaux Article 46.4) mais également la perte du financement Grenelle 1 de 7,96 M€.



EN CHIFFRES

Montant total du FEDER (2007-2013) prévu sur les premières tranches de travaux RN3 – Saint-André / Albany – Bras-Panon / Rivière des Roches : **18,5 M€**

Montant total du projet validé : **6,9 M€ dont 2,6 M€** déjà versés

Montant total de la participation régionale validée sur ce projet : **1,17M€ dont 352 036€** déjà versés

Montant total de marchés notifiés : **21 M€**

Objets	Montant total (€ H.T.)	Dépenses éligibles (€ H.T.)	FEDER	Etat	Région	C.I.R.EST	Date CLS
Etudes de faisabilité, d'AMO et de maîtrise d'oeuvre	5 867 269	5 867 269	3 520 361,40 (60%)		1 173 453,80 (20%)	1 173 453,80 (20%)	Août 2012
Travaux Section Saint-André / Albany	5 255 980	5 095 980	3 057 588 (60%)	596 229,66 (11,7%)	422 966 ,34 (8,3%) sous réserve de validation en ComPerm	1 019 196 (20%)	Mars 2014
Etudes complémentaires (études de conception)	614 950	614 950	368 970 (60%)		122 990 (20%) sous réserve de validation en ComPerm	122 990 (20%)	Mars 2014
Total			6.946.919	596 229,66	1.719.410,14		



71 % DES ACTEURS DES VILLES INTERROGÉES CONSIDÈRENT QUE LE T.C.S.P A EU UN EFFET POSITIF SUR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE.

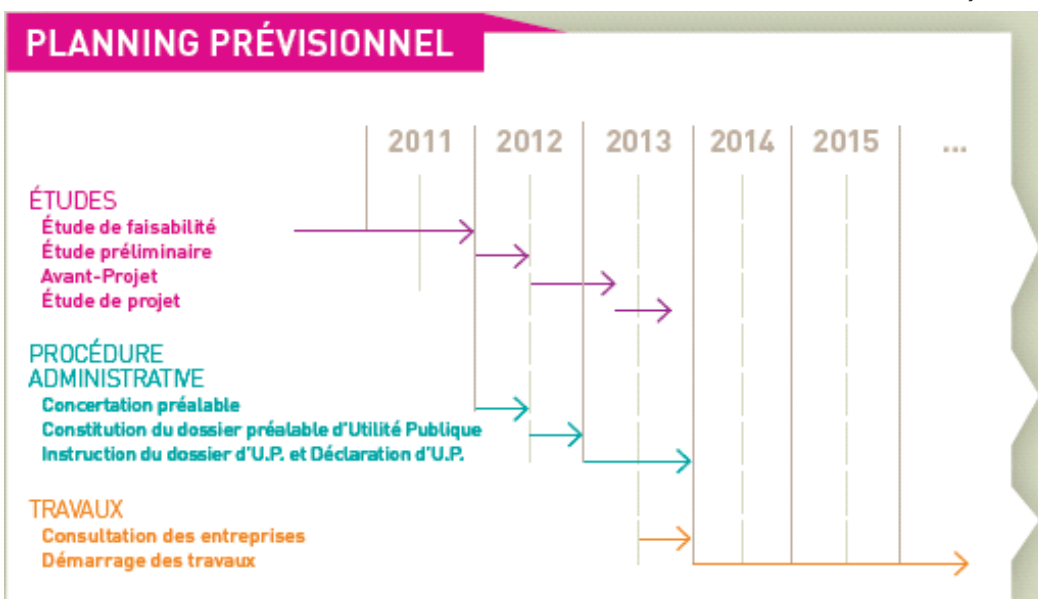
Selon les retours d'expériences menés par le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions publiques (CERTU / Etat), la réalisation d'un TCSP engendre des changements positifs dans la ville.

- ➔ retours positifs en termes d'aménagement urbain avec la création de places publiques, d'espaces piétonniers, mise en valeur de certains bâtiments ou en termes de fonctionnement urbain (modification des sens de circulation, diminution de place de l'automobile)
- ➔ retombées positives pour certains commerces qui ajustent leurs produits et leurs prix face à une clientèle élargie, leurs chiffres d'affaires augmentant considérablement
- ➔ changement des comportements d'achats face aux nouvelles conditions d'accessibilité
- ➔ augmentation de la valeur locative des fonds de commerce profitant aux acteurs

Exemple :

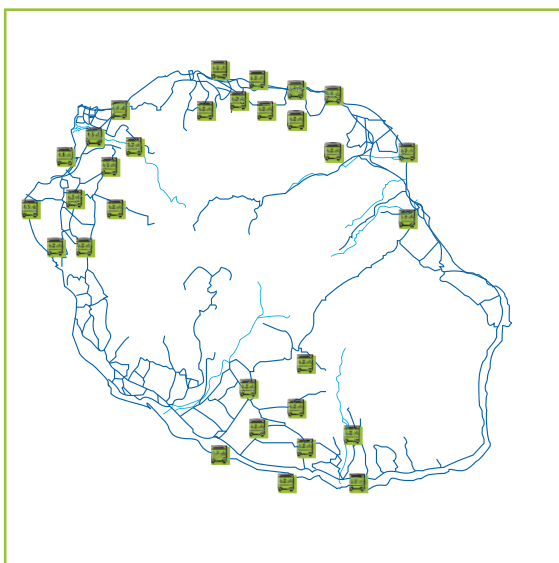
Grenoble, où le passage du T.C.S.P au cœur de l'hyper-centre commercial, a été positif pour tous les commerces de ce secteur

Enquête menée par la chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux en 1999 sur comparaison de huit villes « TCSP » met en avant l'impact économique de ce mode



- ➔ Arrêté de DUP du projet : 4 décembre 2013
- ➔ Le lancement des premiers dossiers de consultation entreprises (D.C.E) de travaux a pris effet en octobre 2013. Les marchés ont été notifiés en février 2014 pour un démarrage des travaux pour les sections inscrites au Feder 2007-2013 :
- ➔ Marché travaux Saint-André Albany en tranche ferme / démarrage travaux prévu en juillet 2014
- ➔ Marché travaux RN3 Saint-Benoît en tranche conditionnelle
- ➔ Bras-Panon Rivière des Roches en tranche conditionnelle

Le montant total des marchés notifiés du projet T.C.S.P de la C.I.R.EST à ce jour (marché VRD sur Saint-André / Albany en tranche ferme - marché stations, marché espaces verts et marché signalisation lumineuse de trafic et éclairage public) est de **21 M€**.



Un maillage partout dans l'île



La politique régionale de déplacements et de transports



La Politique régionale de déplacements et transports

Outre la mise en œuvre d'une nouvelle dynamique en faveur des réseaux de transports en commun insufflée dès 2010 à travers le programme TEE, la Région a choisi de faire de La Réunion un exemple en matière de mobilité durable en mettant en place des actions concrètes telles que :

- l'élaboration de documents et d'outils stratégiques avec le **Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (S.R.I.T.)**, pilier de la politique régionale en matière de transports et d'infrastructures et fruit d'une démarche partenariale entre différents acteurs ;
- le développement des modes doux à travers la **Voie Vélo Régionale (V.V.R.)** et l'élaboration du **Plan Régional Vélo (P.R.V.)** ;
- le développement de démarches éco-responsables à travers la mise en place d'un **Plan de déplacements Inter-Administrations (P.D.I.A.)** sur le secteur du Moufia ;
- le déploiement du **Réseau Régional de Transport Guidé (R.R.T.G.)**.

Le S.R.I.T. et ses actions

Le S.R.I.T., volet transports du Schéma d'Aménagement Régional (S.A.R.), vise à établir les grandes orientations en matière d'infrastructures et de transports se traduisant par la mise en place d'actions ciblées sur les transports individuels et collectifs aux horizons 2020-2030.

Il concerne aussi bien le transport de personnes et de marchandises que les infrastructures de transport terrestres, maritimes et aériennes ainsi que les modes doux et constitue un cadre de référence pour la politique des déplacements menée à l'échelle régionale.

Les principaux objectifs du S.R.I.T. portent sur :

- ➔ le développement d'une offre de transports en commun performante à travers une hiérarchisation du réseau de transport collectif, la réalisation d'un réseau urbain de transports collectifs porté par les E.P.C.I dans le cadre du TEE, la réalisation d'un réseau express de transports en commun avec le R.R.T.G, la réalisation de parking-relais pour encourager l'intermodalité ;
- ➔ la hiérarchisation et l'optimisation du réseau routier existant en cohérence avec la hiérarchisation du réseau de transports en commun ;
- ➔ la mise en place de démarches éco-responsables à travers les Plans de Déplacements, Administrations / Entreprises, le développement de modes de transport innovants tels que le transport par câble ;
- ➔ le développement des modes doux ;
- ➔ le renforcement des secteurs d'activités tels que les transports de marchandises, la logistique et le portuaire ;
- ➔ l'amélioration de la compétitivité aéroportuaire ;
- ➔ le développement d'une offre touristique performante ;

Objectif : diminuer le bilan carbone des déplacements, notamment en atteignant une part modale des déplacements en transports en commun de **15 % à horizon 2030**.

La Voie Vélo Régionale (V.V.R) et le Plan Régional Vélo (P.R.V.)

Afin d'encourager et de favoriser les modes doux, la collectivité régionale a validé dès 2010 le principe de création d'une Voie Vélo Régionale à travers la définition d'un itinéraire cyclable autour de l'île. A ce jour, plus de 90 kilomètres d'itinéraires cyclables ont été réalisés.

Afin d'aller plus loin dans la réflexion et d'avoir une vision globale des itinéraires cyclables sur l'ensemble de l'île, la collectivité régionale élabore le Plan Régional Vélo s'appuyant sur une démarche partenariale.

Les objectifs de ce plan portent sur :

- ➔ l'établissement d'un diagnostic prospectif vélo ;
- ➔ la définition d'une stratégie de mise en œuvre ;
- ➔ la rédaction d'un programme pluriannuel d'actions et d'opérations dont l'objectif consiste en la réalisation de continuités d'itinéraires.

Le Plan de Déplacements Inter-Administrations (P.D.I.A.) du Moufia

La Région soutient et encourage les démarches éco-responsables à travers le déploiement d'un plan de déplacements Inter-Administrations sur le secteur du Moufia.

En effet, plusieurs administrations du secteur du Moufia ont signé, le 21 septembre 2010, une déclaration d'intérêt commun à l'engagement d'une démarche visant à élaborer et mettre en place un plan de déplacements inter-administrations sur le secteur du Moufia. 2300 agents sont concernés par cette démarche.

L'objet de cette démarche est de décliner un programme opérationnel pour limiter l'usage de la voiture pour accéder à cette zone en saturation de parking.

Le Réseau Régional de Transport Guidé (R.R.T.G.)

Le Réseau Régional de Transport Guidé est un réseau express de transports en commun, complémentaire au réseau urbain mis en œuvre par les E.P.C.I dans le cadre du TEE. Il vise à travers les pôles d'échanges, à offrir aux usagers le choix entre des lignes urbaines ou des lignes express pour ces déplacements en transports en commun.

L'étude est en cours pour arrêter l'emprise de ce réseau dans les documents d'urbanisme en 2014.

