

LES TRANSPORTS

Dynamiques socio-territoriales

+50 % de voitures (entre 2002 et 2007)

6 % : part modale pour les transports collectifs

4,1 millions de tonnes de marchandises débarquées et embarquées au Port en 2012



Contexte

Le transport est « l'action ou manière de transporter, de porter d'un lieu dans un autre ». Le secteur de la GIML, comme toute partie du TCO, est un territoire habité et valorisé (agriculture, tourisme, etc.). Il est mû par les dynamiques socio-territoriales qui impliquent pour nombre de citoyens de recourir à un moyen de transport routier pour se déplacer : domicile / travail / établissement, scolaire / commerces / service / villégiature. La mobilité est au centre du mode de vie des habitants et l'aménagement des infrastructures de transport doit être pensé de manière durable et s'adapter aux différents enjeux territoriaux. On distingue néanmoins le transport routier du transport de voyageurs et de marchandises, ces derniers dépendant principalement du transport aérien et du transport portuaire.



LIEN AVEC LES AUTRES THÉMATIQUES

- **Aménagement urbain** : Le développement du tissu urbain conditionne l'implantation et l'intensité de l'usage des infrastructures.
- **Société, culture, identité** : « Le culte de l'automobile » les utilisateurs des transports collectifs sont en majorité des captifs ; l'usage des modes de transport alternatifs est encore marginal .
- **Tourisme et loisirs** : Principale zone de tourisme balnéaire, l'attractivité du littoral engendre des difficultés d'accès et de stationnement. Les modes doux émergent difficilement . Le transport aérien est la voie d'entrée de la majorité des touristes.
- **Paysages** : L'impact des infrastructures de transport (plus de 900 km de voies) sur les paysages, de la route des Tamarins aux axes descendants, sans compter l'impact « voitures » par la consommation d'aire de stationnement.
- **Risques naturels** : La vulnérabilité des infrastructures (Cap La Houssaye, ...) aux aléas climatiques.

INCERTITUDES

- La réalisation du projet de RRTG
- La pérennité des sources de financement (Europe, État, Région, ...)

RÉFÉRENCE ET SOURCE DE DONNÉES

- Révision et évaluation du Plan de Déplacements Urbains du TCO : www.reunion.port.fr

CADRE JURIDIQUE ET RÉGLEMENTAIRE

- **SAR (et volet SMVM)** : Le schéma régional fait état du projet de réseau régional de transport guidé, qui suit le tracé de la RN1 sur le territoire GIML. Il définit également des préalables aux extensions urbaines, liés à la desserte en transports collectifs et il fixe les grandes orientations pour le développement portuaire.
- **SCOT** : L'armature urbaine établie dans le SCOT est notamment le guide de la structuration du réseau des infrastructures et des services de transports (O5). Il régit la cohérence entre les politiques de transport et d'urbanisation et aborde la régulation du trafic automobile (O12).



- **PDU** : Le Plan de Déplacements Urbains est un document de planification sur 10 ans qui, sur la base d'une coordination entre tous les acteurs, définit un projet global en matière de politique de déplacements.
- **SDPLT** : Le Schéma de Développement portuaire à Long Terme (2015-2040) est en cours d'élaboration

Acteurs rencontrés

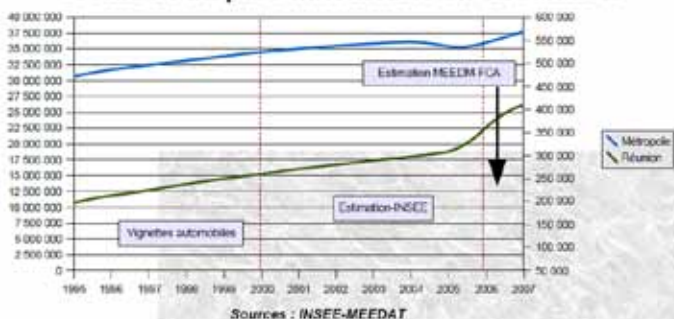
Services de l'État et collectivités



RÉTROSPECTIVE ET TENDANCE

La Route des Tamarins (mise en service en 2009) a permis d'alléger les flux sur la RN littorale. Après avoir diminué de moitié de 2009 à 2012, on constate une reprise de la fréquentation de l'ex-RN1 au niveau du Cap la Houssaye. La demande en déplacements progresse parallèlement à la croissance démographique, à la décohabitation, aux mobilités accrues, etc. La mobilité automobile est croissante, au détriment des autres modes de déplacements.

Evolution du parc automobile en circulation



Le trafic du port Réunion est resté stable ces dernières années. Le trafic croisière ainsi que les liaisons inter-îles sont en légère baisse. En 2013, on enregistrait 14,7 milliers de vols aériens et plus de 2 millions de passagers, soit 50 000 de plus qu'en 2003.

Ruptures possibles

À terme, le réseau routier sera quasiment complet et la capacité viaire ne sera alors plus extensible.

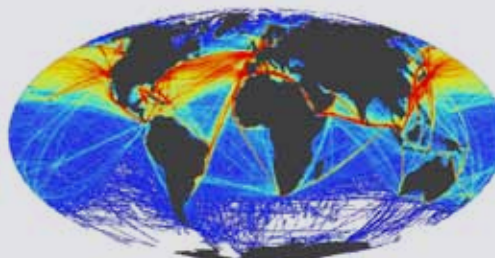
ENJEUX SECTORIELS ET SOCIÉTAUX

Transport routier

- **Croissance de la part de l'automobile** qui s'impose dans la structure des déplacements
- **Développement de modes alternatifs crédibles**, partage de la voirie avec les autres modes de déplacements : transports en commun, vélo et marche
- **Rentabilité des transports collectifs** vis-à-vis de la densité urbaine
- **Rapprochement des lieux de vie**
- **Développement du réseau routier** : territoire mieux desservi mais augmentation des nuisances
- **Stationnement** : réglementation zones bleues, zones payantes

Transport aérien et maritime

- **Capacité à accueillir les navires internationaux** : La Réunion est positionnée à la confluence de plusieurs voies maritimes internationales.
- **Maintien de l'offre portuaire**: objectif de baisse du coût de passage portuaire
- **Trafic portuaire majoritairement captif** : 3 493 milliers de tonnes de marchandises débarquées à La Réunion en 2012, contre 606 milliers de tonnes embarquées
- **Développement touristique** dépendant de l'offre aérienne de transport



Trafic maritime mondial (source : Halpern et al., 2008)

DÉMARCHES EXEMPLAIRES ET INNOVANTES

- Réorganisation en cours du réseau Kar'Ouest (TCO)
- Réorganisation en cours du réseau Car jaune (Département)

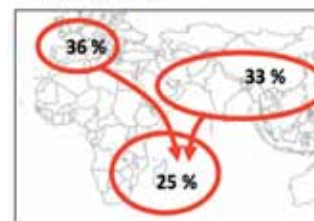
SIGNAUX FAIBLES

- Covoiturage (organiser les pratiques spontanées)
- Pratique du vélo : balbutiante mais avec du potentiel de développement
- Pratique des activités de loisirs : descente en VTT du Maïdo, etc.

INFLUENCES EXTÉRIEURES

- Coût des carburants fossiles
- Innovations en termes de véhicules/énergies propres
- Mise en place d'une politique de défiscalisation
- Développement du trio « voiture-grandes surfaces-réfrigérateur »
- Part importante du trafic maritime international dans l'importation de vracs (hydrocarbures, ciment, clinker, charbon, gaz, bitume)

Tout trafic confondu



Part du trafic vracier

