



C4.1 Création d'un réseau de transport régional

Ressources & Modalités

Le marché automobile à La Réunion est en grande forme. Selon les chiffres de la préfecture de La Réunion en 2019, 33149 voitures neuves ont été immatriculées, soit une croissance de 3,3% par rapport à 2018. Cette constante progression du nombre de voiture (environ 25 000 de plus par an), pose certains désagréments, non seulement aux usagers de la route (embouteillage, usure de l'automobile, budget), mais aussi à l'écosystème réunionnais (CO2, microparticules, artificialisation des sols par la création de routes secondaire et de parking...).

Bien que des réseaux de transport en commun se développent sur l'île, et que des efforts d'aménagement de voie en site propre ont été fait, les réunionnais privilégient toujours la voiture.

En effet, cette transition de la voiture individuelle à un mode alternatif ne s'effectue pas pour plusieurs raisons : une insatisfaction des usagers du service de transport en commun en général et un bénéfice non visible pour les usagers de l'automobile. Le transport en commun à la Réunion est vu comme plus lent que l'automobile, non adapté au besoin de la population et plus coûteux que l'automobile.

Cela s'explique d'une part par la multitude de réseaux qui maillent l'île. Nous en comptons 6 réseaux différents (CAR Jaunes, Estival, CITALIS, Kar'Ouest, Alternéo, CarSud). Cette multitude de réseaux sont gérés par les différentes collectivités locales indépendamment les unes des autres. Ainsi se pose un problème d'interconnexions (temps de la correspondance, correspondance inexistante, le souci du dernier kilomètre), et du coût d'un trajet pour un usager qui souhaite voyager entre plusieurs intercommunalités (un usager habitant à Champs-borne qui souhaite rejoindre le centre-ville de Saint Denis, devra voyager sur 3 réseaux de transport en commun différents).

Organisations



Région
Réunion



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

FNTR Réunion

Autres:

Acteurs du transport

Faisabilité & Budget

Afin de pallier ces dysfonctionnements et encourager la transition des usagers de l'automobile vers les transports en commun nous avons imaginé la solution suivante.

La gestion de la mobilité devient une compétence exclusive du conseil régional de La Réunion

La création d'un réseau unique de transport en commun régional

Il faut en priorité s'inspirer des réseaux de transports en commun de l'Hexagone qu'ils soient gérés par les métropoles ou par les régions. D'ailleurs dans le cadre du TCSP la Région Réunion finance à hauteur de 80% le projet.

Ile-de-France : La RATP couvre un bassin de 12M d'usagers potentiels et effectue environ 3 milliards de trajets annuels.

Bordeaux métropole : TBM/ KEOLIS dessert les 28 communes de la métropole, avec 800 000 usagers potentiels, 530 000 voyageurs quotidien et 168 millions de voyages annuels.

Lyon Métropole : TCL/ Keolis couvre 59 communes de la métropole avec 1,9 million de déplacements quotidiens

Il faut également saisir l'occasion du projet de décentralisation prévu par la loi 4D, afin d'imposer le transfert de compétence à la Région Réunion. Une mesure importante enfin est de nommer un exploitant (délégation de service public) du futur réseau de transport public régional et absorber à la fin de leur contrat d'exploitations les réseaux des communautés de communes.