



Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

Axe	4 - Progresser vers la transition énergétique et l'autonomie électrique
Objectif thématique (art. 9 Règ. général et Règ.FEDER)	OT4 - Soutenir la transition vers une économie à faibles émissions de carbone dans tous les secteurs
Objectif Spécifique	OS 10 - Limiter la consommation énergétique en augmentant l'usage des transports en commun
Priorité d'investissement (art. 5 Règ. FEDER)	FED 4,e - Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans l'ensemble des secteurs : en favorisant des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et de mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer
Intitulé de l'action	4.16 Pôles d'échanges régionaux – Études R.R.T.G
Guichet unique / Rédacteur	Guichet Unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie GU IDDE
Date de mise à jour / Version	V0 Janvier 2018

**POURSUITE D'UNE MESURE D'UN PROGRAMME PRÉCÉDENT**

Non

Oui, partiellement

Oui, en totalité

*Si oui, indiquer les références (programme, intitulé, nomenclature) et la motivation de la poursuite (argumenter) :*

Programme opérationnel Européen 2007-2013

Axe 3 – la compétitivité du territoire : organiser le territoire sur de nouveaux paramètres de performance

Mesure 3.01 TRANS ECO EXPRESS

La mesure finançait les pôles d'échanges associés à des projets de T.C.S.P.

**I. OBJECTIFS ET RÉSULTATS**

**1. Descriptif de l'objectif de l'action**

À La Réunion, l'organisation des déplacements interurbains autour d'un seul axe circulaire, l'étalement urbain, l'augmentation de la population et du nombre de véhicules, l'augmentation des besoins de mobilité, contribuent toujours plus à la saturation du trafic. Cette saturation se manifeste sur les routes nationales au niveau des entrées d'agglomérations mais aussi aux

Intitulé de l'action

**4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G**

principaux points de rabattement des populations des mi-pentes sur le littoral. Les transports collectifs (TC), qu'ils soient interurbains ou urbains, assurent une desserte du territoire satisfaisante en matière de couverture géographique mais souvent insuffisante en matière de service de transports (fréquence des lignes, temps de parcours, régularité, etc.). Dans ces conditions, il est nécessaire de revaloriser et d'améliorer l'offre de transport en commun, d'une part, et d'autre part de favoriser l'intermodalité par la création et la modernisation de pôles d'échanges entre les lignes de TC urbaines et interurbaines.

Par ailleurs, le SAR préconise la réalisation d'une infrastructure de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP), à court terme, dans chaque bassin de vie et définit, à plus long terme, un tracé de principe pour la réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) se développant sur un linéaire de 150 kilomètres entre Saint-Benoît et Saint-Joseph passant par Saint-Denis et le littoral Ouest.

La Région mène dès lors les études et/ou travaux pour :

- la réalisation d'un premier tronçon du RRTG, en mode guidé, entre Saint-Denis et Sainte-Marie
- la réalisation de TCSP, en mode routier, préfigurant le RRTG

De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017, en application de la loi NOTRe, la Région est désormais autorité organisatrice du réseau interurbain Car Jaune, en lieu et place du Département. A ce titre, les différentes gares routières propriété du Département ont été transférées à la Région.

## **2. Contribution à l'objectif spécifique**

La configuration topographique de l'île, combinée à un étalement urbain, complexifie le maillage complet du territoire par des lignes régulières de TC. L'intermodalité, facteur de mobilité durable, doit ainsi être favorisée par la création et la modernisation de pôles d'échanges, permettant le raccordement entre les lignes de TC urbaines et interurbaines, mais aussi avec d'autres modes de déplacements (voitures, vélos, marche, etc.). Le Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) s'inscrit dans cette même logique et a pour ambition d'être une infrastructure évolutive d'un bus vers un mode guidé rapide offrant des temps de parcours concurrentiels à la voiture. Il s'agit d'un transport en commun direct entre chaque pôle urbain et connecté aux réseaux urbains des Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM).

## **3. Résultats escomptés**

Les résultats attendus sont la création/modernisation de pôles d'échanges en application du tracé de référence du RRTG ainsi que la modernisation des gares routières existantes, afin de participer à l'augmentation du nombre de voyageurs et de la part modale des TC dans les déplacements.

Cette mesure permettra également de réaliser des études de faisabilité du R.R.T.G, qu'il s'agisse des études liées au premier tronçon en mode guidé autant que les aménagements routiers ayant vocation à le préfigurer, afin de réduire la consommation énergétique des

Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

transports grâce au report modal engendré par ce mode de transport propre et innovant et une réduction de la congestion.

## II. PRÉSENTATION DE L'ACTION

---

### Justification du rattachement à la priorité d'investissement et à l'objectif thématique

La réalisation des projets de pôles d'échanges, de superstructures de transport et d'études du R.R.T.G devra permettre une amélioration de l'offre de TC et des conditions d'utilisation de ceux-ci par la population.

Les projets devront également participer au développement de l'intermodalité afin de permettre aux réunionnais d'associer pour un même déplacement plusieurs modes de transports.

### 1. Descriptif technique

---

À travers cette mesure, il est prévu de soutenir l'aménagement (construction et rénovation) et la création des stations, pôles d'échanges, gares routières et parkings relais intéressant le tracé du RRTG de référence (il est précisé que les études générales menées à ce jour ont permis de valider le corridor de référence). S'agissant des stations, les principales sont identifiées sans préjuger d'identifications ultérieures de stations complémentaires. Ces stations peuvent relever de différentes catégories : pôles d'échanges, gares routières, parkings relais, stations, etc.

S'agissant des études du R.R.T.G, celles-ci permettront de répondre à plusieurs objectifs et notamment assurer une desserte rapide et directe entre les différents pôles urbains définis au SAR. Cela suppose :

- un nombre d'arrêts restreint sur l'ensemble du tracé, et donc une distance inter-station élevée
- une vitesse commerciale élevée
- une connexion avec les lignes TC urbaines et structurantes, potentiellement en site propre via des pôles d'échange.

Cette mesure vient également soutenir la rénovation/modernisation des gares routières existantes.

Le cadre formalisera donc ces actions et les hiérarchisera dans le temps en fonction de leurs réponses aux deux objectifs essentiels qui sont :

- l'utilité : répondre au mieux à la demande de déplacements en priorisant les zones non équipées ou nécessitant une modernisation des structures existantes

Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

- l'efficacité : agir en premier là où les projets auront le plus d'effet sur les services apportés à l'utilisateur.

S'agissant des études du R.R.T.G, celles-ci permettront de répondre à plusieurs objectifs et notamment assurer une desserte rapide et directe entre les différents pôles urbains définis au SAR. Cela suppose :

- un nombre d'arrêts restreint sur l'ensemble du tracé, et donc une distance inter-station élevée
- une vitesse commerciale élevée
- une localisation des stations en périphérie des centres urbains pour garantir la vitesse
- une connexion avec les lignes TC urbaines et structurantes, potentiellement en site propre via des pôles d'échange.

## **2. Sélection des opérations**

- Rappel des principes de sélection du programme : (cf PO FEDER 2014-2020)
  - Contribution du projet à la stratégie du PO
  - Principe de sélection des projets au regard de leur cohérence avec les orientations du SRIT, le plan vélo régional et autres plans fixés par les autorités organisatrices de transport

- Statut du demandeur : (« types de bénéficiaires » au sens du PO FEDER 2014-2020)

Région Réunion

- Critères de sélection des opérations : (« types d'action » au sens du PO FEDER 2014-2020)
  - les projets retenus devront répondre à un besoin de déplacements, d'intermodalité et d'accueil des usagers des transports en commun.
  - les projets seront étudiés en fonction de leur maturité sous l'angle de la faisabilité temporelle.
- Rappel des prescriptions environnementales spécifiques : (cf PO FEDER 2014-2020, évaluation environnementale stratégique)

Sans objet.

## **3. Quantification des objectifs (indicateurs)**

Lister les indicateurs de réalisation qui seront en lien avec l'action :  
(conformément à l'art 27 b) et c) du Règ. général et à l'art 6 paragraphe 2 du Règ. FEDER)

Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

Indicateur de Réalisation	Unité de mesure	Valeurs			Indicateur de performance
		Référence	Cible (2023)	Intermédiaire (2018)	
<b>Nombre de gares TCSP construites ou réhabilitées</b>	unité		6		<input checked="" type="checkbox"/> Non

\*la valeur cible indiquée concerne l'objectif spécifique dans son ensemble. Cette fiche action y contribue

#### 4. Nature des dépenses retenues/non retenues spécifiques à l'action <sup>1</sup>

- Dépenses retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire.

Pour les études RRTG, qu'il s'agisse des tronçons en mode guidé ou routier, seules les études préalables aux études de maîtrise d'œuvres normalisées (AVP, PRO etc.) seront cofinancées (diagnostic, recueil de données, faisabilité, procédures réglementaires, concertation, assistance à maîtrise d'ouvrage, études préliminaires).

- Dépenses non retenues spécifiquement :

Se conformer au guide du bénéficiaire.

### III. CRITÈRES DE RECEVABILITÉ ET D'ANALYSE DE LA DEMANDE

#### 1. Critères de recevabilité

- Concentration géographique de l'intervention :

Ensemble du territoire.

- Pièces constitutives du dossier :

Se conformer à la liste de pièces pour le dépôt d'un dossier de demande (Document disponible sur le site [www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com))

#### 2. Critères d'analyse de la demande

<sup>1</sup> Au-delà des critères d'éligibilité du Règlement général (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 et des décret et arrêté interfonds d'éligibilité des dépenses du 08 mars 2016.



Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

Sans objet.

**IV. OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES DU DEMANDEUR (« ex-ante », afférentes au dossier de demande)**

Engagement à procéder à un état d'avancement régulier des projets conventionnés à la demande du service instructeur (points d'étape).

- Pour les projets générateurs de recettes supérieurs à 1 million d'euros : (au sens de l'article 61 du Règ. Général)
  - Indiquer le planning détaillé (études réalisées, contraintes réglementaires levées, et phase de réalisation)
  - Préciser les modalités de détermination des recettes nettes par une méthode cohérente

**V. MODALITÉS TECHNIQUES ET FINANCIÈRES**

Régime d'aide : Si oui, base juridique : .....	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Préfinancement par le cofinanceur public :	<input type="checkbox"/> Oui	<input checked="" type="checkbox"/> Non
Existence de recettes ( <i>art 61 Reg. Général</i> ) :	<input checked="" type="checkbox"/> Oui (éventuellement – À vérifier suivant typologie des projets)	

- Taux de subvention au bénéficiaire :  
70 % de FEDER
- Plafond éventuel des subventions publiques : Néant.
- Plan de financement de l'action :

Dépenses totales	Publics	
	FEDER (%)	Bénéficiaire (%)
100 = coût total éligible	70	30

Le plan de financement de l'action est à calculer net de recettes, au sens de l'article 61 du Règ. Général.

Intitulé de l'action

**4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G**

## **VI. INFORMATIONS PRATIQUES**

---

- Lieu de dépôt des dossiers :  
  
Pôle d'Appui FEDER -  
Hôtel de Région Pierre Lagourgue - Avenue René Cassin - BP 67190 -  
97801 Saint-Denis Cedex 9
  
- Où se renseigner ?
  - Guichet d'accueil FEDER  
Hôtel de Région du Moufia, Saint-Denis  
Tél : 02 62.48 70 87  
Courriel : [accueil\\_feder@cr-reunion.fr](mailto:accueil_feder@cr-reunion.fr)  
[www.regionreunion.com](http://www.regionreunion.com)
  
  - Guichet Unique : Infrastructures de Développement Durable et Énergie  
Annexe de l'Hôtel de Région (2ème étage)  
Tél : 02.62.67.14.49
  
- Service instructeur : Guichet unique Infrastructures de Développement Durable et Énergie

## **VII. RATTACHEMENT AUX PRINCIPES HORIZONTAUX ET OBJECTIFS TRANSVERSAUX COMMUNAUTAIRES**

---

(Conformément aux articles 5, 7, 8 et à l'annexe 1 (Cadre stratégique commun) du Règ. Général)

- Respect du principe du développement durable (art 8 du Règ. Général et point 5.2 du CSC)

L'amélioration de l'offre de TC s'inscrit dans les objectifs de mobilité durable et réduction de l'empreinte carbone des transports.

Le développement de pôles d'échanges, gares routières ou encore de parkings relais améliorera sensiblement la qualité de l'offre de TC et favorisera le report modal de l'automobile vers les TC. Ceci contribuera à une diminution de la consommation de carburants et des émissions de gaz à effet de serre.

- Poursuite de l'objectif de l'égalité entre hommes et femmes et de la non discrimination (art 7 du Règ. Général et point 5.3 du CSC)

*Expliquer en quoi les projets au sein des actions permettront de prévenir toute discrimination :*



Intitulé de l'action	<b>4.16 Pôles d'échanges régionaux – études R.R.T.G</b>
----------------------	---

La mise en œuvre de cette action vise à assurer une meilleure égalité d'accès aux différents services de transport en commun pour toutes les populations, afin de maintenir et préserver la stabilité sociale.

- Respect de l'accessibilité (article 7 paragraphe 2 du Règ. Général et point 5.4 du CSC)

Les projets réalisés seront accessibles à toute personne y compris les personnes à mobilité réduite, conformément à la réglementation.