



DUPARC

BERTIN

Dossier de Concertation

27 mai 2019 - 6 juillet 2019

La Région vous emmène plus loin !



www.regionreunion.com



Edito du Président

Une concertation préalable que nous voulons exemplaire

Madame, Monsieur,

Avec le RunRail, La Réunion entre dans une nouvelle dimension du transport en commun plus performant, plus écologique et surtout plus pratique pour les usagers.

C'est une véritable alternative concrète et fiable à la voiture individuelle au moment où les difficultés de circulation sont croissantes sur le réseau routier.

C'est le sens du projet RunRail qui vous est soumis : il s'agit d'un tramway express destiné à se déplacer rapidement entre Saint-Denis et Sainte-Marie. Ce tronçon sera le premier maillon d'un réseau qui doit se prolonger à l'est et à l'ouest. Vous êtes appelés à donner votre avis sur l'opportunité de ce projet, mais aussi sur les possibilités de le faire évoluer, afin qu'il réponde à vos besoins d'aujourd'hui et aux défis de demain.

Ce dossier, mis à votre disposition, a pour objectif de vous apporter une large information sur la genèse du projet et toutes ses potentialités, afin que vous puissiez vous exprimer en toute connaissance de cause lors de cette concertation publique.

La Région s'engage ainsi dans une démarche volontaire de vous associer en amont de la réalisation de ce projet phare pour La Réunion. Nous avons également travaillé ce projet dans un cadre partenarial avec l'ensemble des partenaires pour que le RunRail réponde au mieux aux enjeux de développement de demain.

J'espère que vos avis seront nombreux et constructifs pour que notre territoire en devenir soit à la mesure de vos attentes quotidiennes et que nos choix fassent honneur aux générations futures.

Didier Robert,
Président du Conseil Régional

Sommaire

La Région Réunion et les grands projets Réunionnais	3
Le contexte du projet RunRail	4
Un réseau routier saturé et les difficultés de circulation aux entrées de Saint-Denis	4
Une ambition partagée avec les principaux acteurs et partenaires du projet	5
L'essentiel du projet RunRail	6
La fiche d'identité du projet	6
Les solutions actuelles de mobilité ne suffisent plus	7
Les 10 objectifs du projet	8
Les avantages d'un tramway express	10
Les questions soulevées généralement concernant le tramway express	11
Le tramway express, c'est quoi ?	12
Qu'est-ce qu'une station ?	13
Le tramway express en détail	14
L'intermodalité, on en parle !	14
Un projet connecté avec nos quartiers	16
Un parcours Est-Ouest	18
Le tramway à l'entrée Ouest de Saint-Denis : les stations Bertin et La Source	20
Deux variantes à départager à l'entrée ouest de Saint-Denis	22
La séquence Cœur vert : les stations Camélias et Cœur vert	24
La séquence Sainte-Clotilde : les stations Finette, Université et Foucherolles	26
La séquence Technopôle : la station Technor	28
La séquence Aéroport : les stations Aéroport et Duparc	30
Vos parcours avec le RunRail	32
Les conséquences sur notre vie quotidienne	33
Le dispositif de concertation	34
Les étapes de la concertation	35

Une concertation préalable, c'est quoi ?

La concertation préalable est un dispositif participatif qui consiste à recueillir l'ensemble des avis des partenaires et du grand public sur un projet, en phase de conception, et donc avant que la décision d'engager le projet soit prise.

La concertation recense tous les arguments du public, qui doivent être analysés pour éclairer la décision finale du porteur de projet. Celui-ci s'engage à la motiver et à l'expliquer au terme de la concertation.

Dans le cas du RunRail, des études ont permis de définir le projet dans ses grandes lignes mais la concertation préalable intervient suffisamment en amont pour préciser le projet et vérifier son efficacité pour améliorer la vie quotidienne des Réunionnaises et des Réunionnais.

La Région Réunion et les grands projets Réunionnais

Après plusieurs années consacrées à la définition du tracé et aux études de faisabilité, le projet RunRail s'engage dans sa phase opérationnelle.

La politique régionale concernant les transports a été formalisée dans le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) qui a été approuvé en 2011. Ce schéma fixe les orientations fondamentales en matière d'aménagement et de développement, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement. La Région Réunion a également approuvé, en fin d'année 2014, son Schéma Régional des

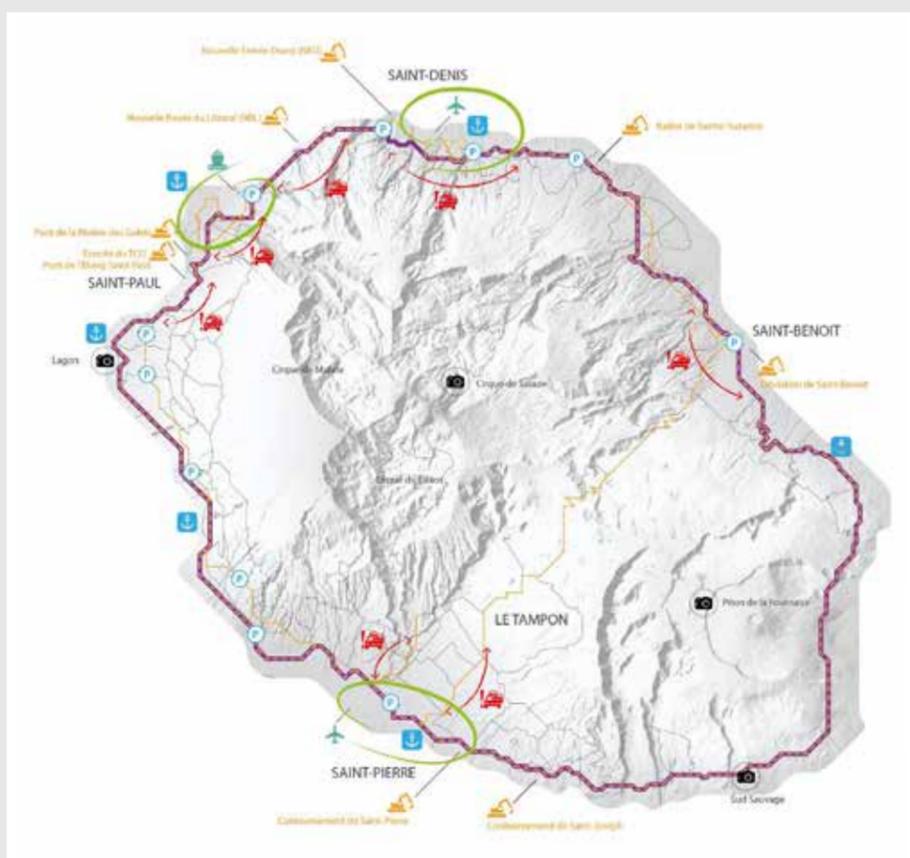
Infrastructures et des Transports (SRIT) qui fixe les principaux enjeux et objectifs en matière de transport public de personnes et de marchandises sur le territoire réunionnais à l'horizon 2030.

Première action inscrite au SRIT : le développement d'une offre de transport en commun performante qui s'est traduite par l'étude d'un réseau

Régional de Transport Guidé (RRTG). Le SAR prescrit la réalisation de ce réseau entre Saint-Benoît et Saint-Joseph, en passant par le littoral ouest, afin de connecter les principaux pôles urbains.

Le premier tronçon de ce réseau fait actuellement l'objet d'une concertation préalable : le RunRail, un tramway express qui est décrit dans ce dossier.

→ Le Schéma Régional des Infrastructures des Transports est consultable sur le site internet du Conseil régional (rubrique : transports)



La mobilité en chiffres à La Réunion



7%

c'est la part des transports en commun parmi tous les modes de transport à La Réunion.



66%

des déplacements se font en voiture !

LÉGENDE

- Niveau de bus inter-urbain
- Voie principale
- Voie Véo régionale réalisée et en projet
- Zones de congestion
- Attractions touristiques
- Projets structurants
- Importantes zones d'activités économiques
- Aéroports
- Ports
- Parking-relais ou de cohabitation en projet
- Port de pêche ou de plaisance

La Nouvelle Route du Littoral (NRL)

Le premier enjeu de cette construction est prioritairement celui de mettre fin à une situation d'insécurité pour les dizaines de milliers de particuliers et professionnels qui empruntent chaque jour cet axe vital pour La Réunion. L'importance que revêt cette liaison stratégique pour l'économie de La Réunion exigeait la réalisation d'un nouvel axe de circulation totalement sécurisé, l'actuelle route du littoral

étant régulièrement menacée par les chutes de pierres de la falaise. La nouvelle route du littoral va également permettre le développement de transports collectifs modernes et performants puisque sa conception intègre une piste cyclable, le RRTG en mode routier (Car Jaune) et, à terme, le RRTG en mode guidé qui prolongera le RunRail vers l'ouest.



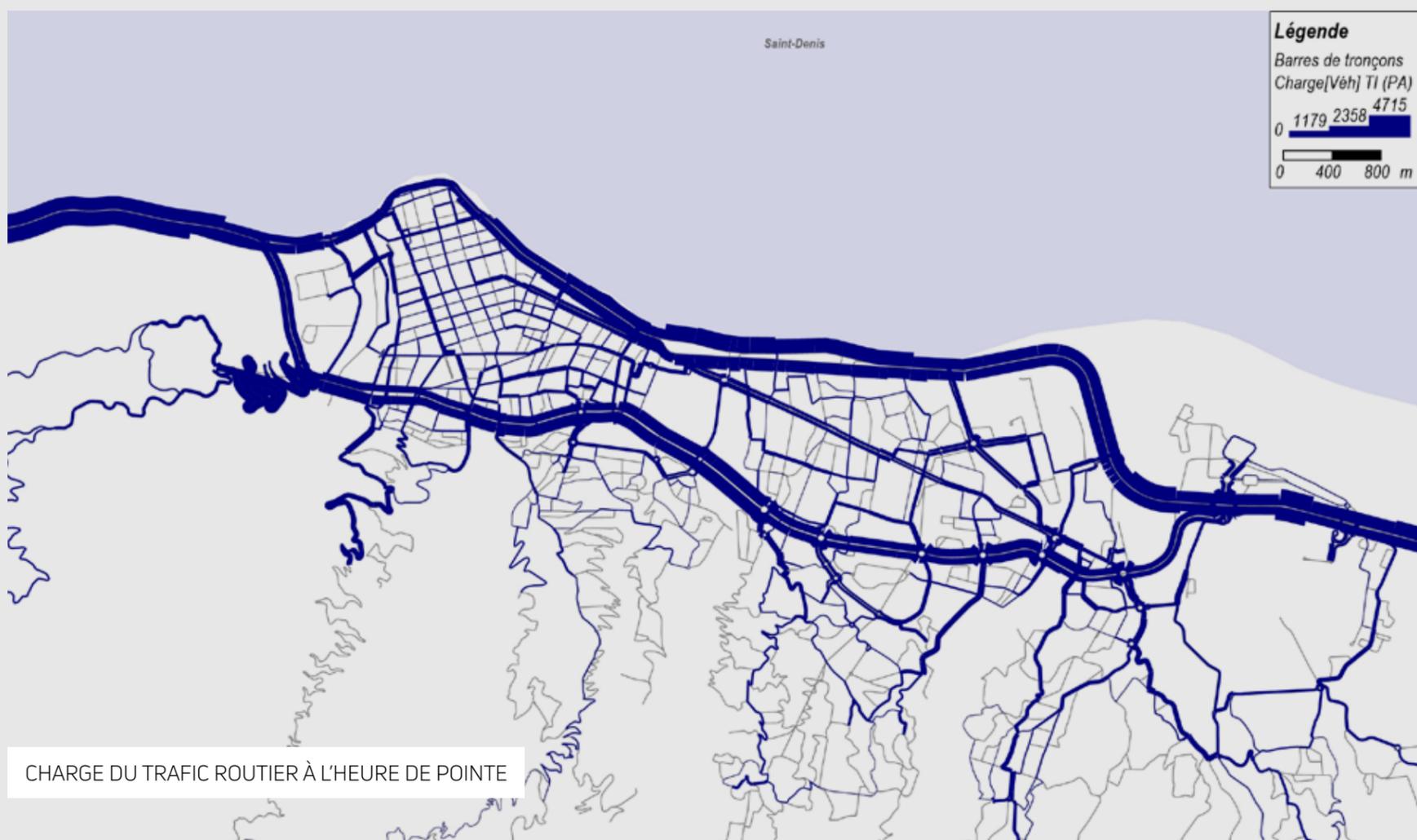
L'aéroport Roland Garros

L'aéroport de La Réunion Roland Garros a enregistré ces dernières années une augmentation sensible de son trafic et les hypothèses prévoient que le trafic aérien réunionnais va continuer de progresser ; il devrait atteindre 2,4 millions de passager en 2018, et 3 millions à l'horizon 2025. L'aéroport anticipe et prévoit un plan de développement ambitieux pour la période 2017-2022 : après l'aménagement de

la zone commerciale, de boutiques et restaurants, l'extension du parking public (travaux en cours) et la construction d'un immeuble de bureaux et commerces, la période 2020-2022 sera consacrée à la création de la nouvelle aérogare Ouest de conception bioclimatique. L'objectif affiché est de faire de l'aéroport de La Réunion un aéroport de pointe dans l'océan Indien.

Le contexte du projet RunRail

Un réseau routier saturé et des difficultés de circulation aux entrées de Saint-Denis



Parmi les tronçons routiers les plus fréquentés de l'île, la RN2 à Sainte-Marie entre les échangeurs de Duparc et Gillot accueille jusqu'à 90.000 véhicules par jour. Plus de 3200 véhicules

entrent dans Saint-Denis à l'heure de pointe du matin. Ce flux venant de l'Est se diffuse dans la zone Duparc (environ 15%), sur les boulevards nord (environ 55%) et sud (environ 30%).

Côté ouest, la RN1 accueille plus de 60.000 véhicules par jour. Presque 3000 véhicules entrent dans Saint-Denis à l'heure de pointe du matin. Ce flux venant de l'Ouest se diffuse également sur les boulevards nord (environ 60%) et sud (environ 40%).

L'ensemble des usagers souffrent du coma circulatoire qui s'empare ainsi du chef-lieu aux heures de pointe de la journée. On observe par ailleurs un trafic routier qui augmente chaque année et les longueurs de congestion observées sur ces deux axes majeurs ne sont plus acceptables.



Une ambition partagée avec les principaux acteurs et partenaires du projet

Dans le cadre de sa politique en faveur de la création d'un réseau de transport interurbain efficace et à grande capacité, la Région pilote depuis 2012 les études du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG). Cette nouvelle infrastructure de transport se développera à long terme sur un linéaire de 150 km entre Saint-Benoît à l'Est et Saint-Joseph dans le Sud, en passant par Saint-Denis et l'Ouest.

Le RRTG s'inscrit par ailleurs dans le programme d'actions du SRIT (Schéma Régional des Infrastructures et des Transports) qui vient préciser les objectifs du SAR sur les volets déplacements / transports. Le tracé de référence du RRTG a été

validé en commission permanente de la Région le 30 août 2016.

Compte-tenu du caractère stratégique que constitue la traversée de Saint-Denis et l'urgence de désengorger le chef-lieu de l'île, la section Nord du RRTG entre Saint-Denis et Sainte-Marie apparaît prioritaire : c'est le projet RunRail.

La Région Réunion, les communes de Saint-Denis et de Sainte-Marie, la Cinor, l'Etat, la société aéroportuaire et le Département s'associeront pour soutenir le projet et élaborer des objectifs partagés.

La signature d'un «contrat d'axe» par l'ensemble de ces partenaires constituera une première étape d'un processus qui devra se poursuivre au-delà de la mise en service du RunRail en 2024. Il vise à articuler et coordonner les différents projets (aménagement urbains, projets immobiliers, infrastructure et desserte...) pour garantir leur cohérence au service des usagers.

L'agence d'urbanisme de La Réunion, l'Agorah, est missionnée pour piloter la mise en œuvre de ce partenariat.



La genèse du projet

de 2014 à 2016

Études de définition du tracé et de mise en cohérence avec les projets de transport des villes et intercommunalités

22 novembre 2011

Approbation du Schéma d'Aménagement Régional prescrivant la réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé

17 octobre 2014

Approbation du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports

30 août 2016

Validation du tracé de référence du RRTG

27 septembre 2016

Approbation par la Commission Permanente du lancement des études de faisabilité entre Sainte-Marie et Saint-Denis, en tant que secteur prioritaire du Réseau régional de transport guidé

21 août 2018

Validation des conclusions des études de faisabilité entre Sainte-Marie et Saint-Denis et approbation du lancement de l'opération de création de la section Nord du Réseau Régional de Transport guidé entre Saint-Denis et Sainte-Marie sur 10 km en mode fer léger au sol, et des premières études opérationnelles. Le projet est baptisé «RunRail».

2017

Études de faisabilité du Réseau régional de transport guidé entre Sainte-Marie et Saint-Denis

de décembre 2018 à mars 2019

Études préliminaires du RunRail.

Février 2019

La Région saisit la Commission Nationale du Débat Public et adhère à la Charte de la Participation du public

Mars 2019

Le projet RunRail est rendu public. Sur sollicitation de la Région, la Commission Nationale du Débat public nomme deux garantes de la concertation

Avril 2019

Mise au point des modalités de la concertation

L'essentiel du projet RunRail

La fiche d'identité du projet

- Un tramway express entièrement sur site propre
- 10 stations réparties sur moins de 10 km
- Vitesse commerciale de 25 km/h et vitesse de pointe de 70 km/h
- Amplitude de service entre 5h et minuit
- Fréquence de 7,5 minutes en heure de pointe
- Temps de parcours de 20 minutes
- Fréquentation estimée : 30.000 voyageurs/jour
- Un investissement de 300 millions d'euros TTC



Les ambitions du projet : Un réseau régional... qui commence par le secteur Saint-Denis/Sainte-Marie

À l'origine de ce projet, la Région a lancé des études pour la réalisation du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) sur un tracé de 150 kms entre Saint-Joseph et Saint-Benoît en passant par Saint-Denis et le littoral Ouest. Après plusieurs années d'étude en concertation avec l'ensemble des collectivités de La Réunion, un tracé de référence a été retenu

en juin 2016 afin d'améliorer la qualité de vie des Réunionnaises et des Réunionnais tout en préservant notre environnement.

Ce projet global est donc progressif dans le temps. Il doit offrir aux usagers un service de transport en commun performant, fiable et moderne et consti-

tuera la colonne vertébrale des transports en commun Réunionnais. Ce nouveau réseau régional reliera les principaux pôles urbains de l'île en se connectant aux pôles d'échanges et aux réseaux urbains desservant le cœur des villes.

Un premier tronçon de 10 kilomètres

Pour répondre aux forts enjeux de congestion et de développement socio-économique du chef-lieu et de son agglomération, le territoire Saint-Denis / Sainte-Marie apparaît comme prioritaire.

Saint-Denis est la ville la plus peuplée de l'île et joue un rôle central sur le territoire de La Réunion. Elle concentre les trois quarts de la population de la Cior et 80% des établissements économiques. La dynamique démographique de Saint-Denis reste marquée, elle l'est plus encore à Sainte-Marie.

La ville de Saint-Denis concentre également un nombre d'équipements importants et constitue le premier bassin d'emplois de La Réunion.

Un premier tronçon baptisé «RunRail» - entre l'entrée ouest de Saint-Denis (sur le Boulevard sud à hauteur de la rue Bertin) et le quartier de Duparc à Sainte-Marie - est le 1^{er} maillon de ce réseau.

Il desservira plusieurs équipements d'intérêts régionaux (le CHU Bellepierre, la caisse générale de sécurité sociale, l'Université, l'Hôtel de Région...) ainsi que la zone aéroportuaire Roland Garros et les Zones d'Activités Economiques (ZAE) Technor et Pierre Lagourgue, en cours de développement.

Pour être attractif et apporter une véritable amélioration de la qualité de vie, le RunRail doit être rapide. Premier tronçon d'un réseau régional à vo-

cation inter-urbaine, le projet RunRail n'a pas vocation à desservir finement le cœur de ville avec de nombreux arrêts à une distance rapprochée.

Au contraire, ce tramway express doit permettre de traverser rapidement l'agglomération. Cette logique sera appliquée lorsque, à terme, ce premier tronçon se poursuivra vers l'Ouest (sur la Nouvelle Route du Littoral) comme vers l'Est.

Pourquoi un tramway express sur le Boulevard sud ?

Le tracé du RunRail emprunte majoritairement le Boulevard Sud (RN6) à Saint-Denis : 8 stations sur 10 sont situées sur cet axe majeur qui traverse le chef-lieu d'est en ouest. Ce choix a été fait pour plusieurs raisons essentielles :

- La Région Réunion gère cet axe qui est une route nationale ;
- Le passage du tramway permet de desservir la quasi-totalité des équipements de portée régionale dans un rayon de 500 mètres autour de son tracé ;
- Avec une emprise de 6 à 7 mètres de large, l'insertion de la plateforme est possible sans que les travaux ne perturbent la circulation automobile.

Avec l'urbanisation des mi-pentes, et grâce à un maillage efficace avec le réseau Citalis, c'est bien l'insertion sur le boulevard sud qui permet la desserte la plus efficace du territoire.

Le choix d'un tramway « express » a été fait en 2018, à l'issue de plusieurs études de variantes de tracés et de 5 autres modes de transport qui ont finalement été éliminés au profit d'un mode et d'un tracé qui répondent aux objectifs du projet.

Un tramway express, pour quels usagers ?

Le projet RunRail va offrir un service performant aux personnes venant de l'Est et de l'Ouest pour travailler ou faire des démarches dans l'agglomération mais aussi aux habitants des villes de Sainte-Marie et Saint-Denis qui vont pouvoir aller plus facilement d'un quartier à l'autre. Avec ce tramway express, il s'agit d'apporter une alternative à la voiture individuelle et ainsi de pouvoir se déplacer en gagnant du pouvoir d'achat et en contribuant à la protection de la planète.

Les solutions actuelles de mobilité ne suffisent plus

En voiture !

Le chef-lieu est relié au reste du territoire par deux axes principaux : la RN1 à 2x2 voies en provenance de l'Ouest, et la RN2 à 2x2 voies également en provenance de l'Est qui débouchent soit sur le front de mer, en continuité de la RN1 et de la RN2, soit sur le Boulevard Sud (RN6). Ces axes ont une double fonction, de transit pour les véhicules venant de l'Est et l'Ouest mais également une fonction de desserte locale, ce qui conduit à des bouchons récurrents.

La Région Réunion, qui est gestionnaire de l'ensemble des routes nationales et notamment des Boulevards Nord et Sud à Saint-Denis, ne peut pas laisser la situation en l'état.

En bus !

La desserte en transport urbain de Saint-Denis et de Sainte-Marie est gérée par la CINOR (réseau Citalis) et une desserte interurbaine est gérée par la Région (réseau Car Jaune) depuis le 1^{er} janvier 2017.

Malgré quelques portions en site propre, la desserte bus souffre des mêmes maux que la circulation routière : enfermée dans la congestion aux heures de pointe, elle ne permet pas de répondre à la demande avec efficacité.

Demain : En téléphérique ? En tramway ?

→ **Faciliter tous les déplacements en transport en commun**

La mise en œuvre du projet RunRail impliquera une restructuration des réseaux urbain et interurbain pour une intermodalité optimale sur ce territoire. Le RunRail s'articulera avec les deux lignes de téléphérique urbain réalisées par la CINOR entre Bois-de-Nèfles et le Chaudron d'abord, puis entre La Montagne et le futur pôle d'échanges de Bertin.

Il reliera deux pôles d'échanges importants situés aux extrémités de la ligne : l'un au carrefour Bertin sur le Boulevard sud qui reste à réaliser, et l'autre à Duparc, d'ores et déjà en service. Enfin, le RunRail devra se connecter aux différentes lignes de bus qu'elles soient urbaines ou interurbaines.

La jonction TramNor et RunRail

La CINOR étudie actuellement un projet de tramway urbain, dénommé TramNor ou TAE0, sur un parcours situé plus au nord de l'agglomération. Ces deux projets sont complémentaires : le projet RunRail s'inscrit dans un schéma de desserte régionale en traversant rapidement les agglomérations pour les connecter entre elles et desservir les équipements structurants. Le TramNor a vocation à desservir finement le cœur de ville avec un réseau de stations de proximité.

Le RunRail et TramNor pourraient se rejoindre grâce à la mutualisation potentielle des infrastructures à partir de la station Technor pour desservir la zone aéroportuaire et le pôle d'échanges de Duparc.



Les 10 objectifs du projet

1 Un projet optimisé pour un budget maîtrisé

Comme tout projet public, il s'agit d'être particulièrement vigilant sur ce point de l'optimisation du projet au plan financier. Ce sujet est la première préoccupation des concepteurs du projet RunRail. Le montant global de conception et construction

du projet est évalué à 300 Millions d'euros TTC. Ce budget englobe les réaménagements nécessaires à proximité du RunRail : itinéraires cyclables, aménagements piétons sur le Boulevard Sud et plantation d'arbres sont notamment compris. A partir

de sa mise en service, son coût d'exploitation doit être suffisamment optimisé pour ne pas constituer une charge trop lourde pour la collectivité : cet objectif est intégré dès la conception.

2 Un nouvel équilibre entre le transport en commun et le trafic automobile

Ce projet n'est pas conçu contre la voiture mais il est envisagé pour offrir une alternative fiable et durable à la voiture. Il permettra de densifier les capacités de transport sur le boulevard Sud. Cet objectif implique de tout faire pour que le nouveau

tramway express ne perturbe pas la circulation en particulier sur le Boulevard sud. Les travaux de construction du tramway seront conduits dans l'optique d'une moindre perturbation de la circulation. Une fois mis en service, le passage prioritaire

du tramway express dans des carrefours restructurés et, coordonnés par des feux de circulation, ne dégradera pas la capacité circulaire du boulevard.

3 Un transport rapide pour un intérêt régional

Le RunRail est un tramway express c'est-à-dire qu'il est conçu comme un tramway interurbain capable de relier rapidement un quartier à l'autre, et à terme une ville à l'autre. Sa vitesse commerciale de

25 kilomètres/heure sera supérieure à celle d'un tramway urbain classique et à celle des bus. Entre deux stations, des pointes à 70 kilomètres/heure seront possible sur les tronçons du boulevard Sud

limités par cette vitesse. Cette vitesse de pointe ne le rendra donc pas plus dangereux que la circulation actuelle des automobiles, grâce notamment à des aménagements urbains adaptés.

4 Se déplacer propre et durable

Le tramway est reconnu mondialement comme un mode de transport écologique : il fonctionne à la base avec de l'énergie électrique. L'énergie produite au freinage des rames de tramway sera en partie récupérée. De plus, grâce à l'ensoleillement

à La Réunion, l'énergie solaire sera utilisée en posant des panneaux photovoltaïques notamment sur le centre de remisage et les parcs relais. Ainsi, il est possible de réduire la facture d'électricité du projet de 30 à 40%. De plus, la Région veillera à

choisir un matériel roulant qui réponde aux besoins de confort thermique. Concernant les stations, l'éclairage de type LED sera systématiquement préconisé.

5 Tram, Bus, Cars, Câbles, Vélo : un transport interconnecté

Le RunRail est un moyen supplémentaire mais aussi complémentaire parmi tous les choix de modes de transport qui sont proposés sur un territoire, en plus du bus, du vélo, de la voiture ou du téléphérique... Le projet RunRail intègre pleinement ce que l'on appelle l'intermodalité : il s'appuie sur le pôle d'échanges qui a été créé à Duparc pour être en connexion avec les bus Citalis et les Cars

Jaunes et prévoit la réalisation d'un nouveau pôle d'échanges au terminus Bertin pour se connecter au futur téléphérique urbain de la Montagne, aux Cars Jaunes et à une prochaine liaison en bus en site propre permettant de desservir le centre-ville de Saint-Denis. Ces deux pôles d'échanges intègrent des parkings relais (accessibles avec un ticket de transport) pour accueillir les véhi-

cules venus de l'ouest pour Bertin et de l'est pour Duparc. La station Université sera conçue pour être connectée au téléphérique urbain Chaudron-Bois-de-Nèfles, qui doit être mis en service en 2020. Enfin, le RunRail sera mutualisé avec le projet TramNor porté par la Cinor entre les stations Technor et Duparc en passant par l'aéroport.

6 Un transport en commun robuste

La technologie des tramways sur rail est déjà largement éprouvée. Les premiers tramways datent du début du XXème siècle en France. Ils ont été supplantés dans les années 50-60 par des réseaux de bus. Puis, avec l'amplification de la crise pétro-

lière et de la préoccupation écologique, ce mode de transport s'est de nouveau développé dans la plupart des grandes villes françaises. Aujourd'hui, les constructeurs et fournisseurs ont particulièrement renforcé la robustesse des infrastructures et

mobiliers, la fiabilité des équipements et le confort des matériels qui sont désormais conçus pour durer plusieurs dizaines d'années et garantir un haut niveau de service.

7



Place aux piétons et aux cyclistes

Le tramway express est l’allié des modes de déplacements dits « doux », autrement dit non-motorisés : piétons, vélos, trottinettes... L’aménagement de la ligne va permettre de reconfigurer les pistes cyclables et les cheminements piétons. Les concepteurs du projet travaillent en particulier

pour faciliter la traversée du boulevard sud qui est particulièrement dangereuse aujourd’hui, en particulier aux différents ronds-points qui seront réaménagés.

De plus, le RunRail sera totalement accessible aux personnes à mobilité réduite : quais surélevés sans

aucune marche pour accéder aux rames, places dédiées à l’intérieur, aménagements prévus dans chaque rame pour les fauteuils roulants, les poussettes. Des espaces pourront également être envisagés pour le transport des vélos dans le tramway et pour leurs stationnement en station.

8



Préserver le foncier

Le tracé de RunRail a été particulièrement étudié pour éviter les expropriations et donc emprunter,

sur la quasi-totalité de son parcours, des terrains qui sont situés dans le domaine public.

9



La première pierre du Réseau Régional de Transport Guidé

Le projet RunRail est le premier maillon d’un réseau (le RRTG) dont l’ambition régionale est affichée : relier les villes de La Réunion entre elles de Saint-Benoît à Saint-Joseph. Ce premier tronçon,

soumis à concertation, est conçu pour être prolongé aussi bien vers l’est que vers l’ouest. Le terminus envisagé à Duparc est parfaitement configuré pour un prolongement vers Sainte-Suzanne, Saint-

André, Bras Panon et Saint-Benoît. De même, vers l’ouest la Nouvelle route du littoral (NRL) a déjà intégré la possibilité du passage du RRTG vers la Possession, puis la côte ouest de l’île.

10



Un projet adapté à un territoire d’exception

Le climat tropical, les fortes chaleurs mais aussi la menace cyclonique ont été pris en compte dans ce projet. Le cahier des charges qui sera adressé aux constructeurs intégrera toutes ces contraintes pour que le matériel, les infrastructures et les équipements choisis soient suffisamment adaptés aux conditions climatiques spécifiques de La Réunion.

Le projet RunRail soutiendra l’économie locale. Les ressources et savoir-faire locaux seront sollicités et contribueront fortement aux enjeux sociaux de la commande publique.

Les prochaines étapes

- Fin mai 2019.....lancement de la concertation préalable
- Septembre 2019.....décision de poursuivre le projet
- Septembre 2019.....lancement de la consultation pour le marché de conception réalisation-exploitation-maintenance
- Mi-2020.....désignation du titulaire du marché
- 2020.....finalisation des études, enquête publique et obtention des autorisations
- Début 2021.....début des travaux
- Début 2024.....mise en service

Bon à savoir :

Les travaux du RunRail impacteront peu la circulation sur le Boulevard Sud. Le projet étant essentiellement implanté latéralement au boulevard, les automobilistes pourront continuer à emprunter cet axe routier majeur pendant le chantier.

Les avantages d'un tramway express



Le tramway est un mode de transport écologique

En complémentarité du RunRail, des pistes cyclables et des cheminements piétons sécurisés permettront de développer la pratique des modes doux. Faire le choix de prendre un transport écologique comme le tramway contribue à préserver

l'environnement d'une ville qui pollue moins et qui innove. Une ville qui respire mieux, c'est une ville qui diminue ses émissions, contribuant ainsi à l'amélioration de la qualité à l'air et à une meilleure santé de ses habitants. Ce mode de trans-

port à faible émission de CO2 sera nettement moins polluant que la voiture individuelle. Grâce à sa forte capacité, une rame de tramway de 200 places remplace plusieurs dizaines de voitures et au moins 3 bus.

Le tramway express est un mode de transport fiable et rapide

Des milliers de français prennent quotidiennement un tramway pour leurs déplacements. C'est un mode de transport devenu incontournable dans les grandes villes ; il facilite les voyages, les courses, les déplacements professionnels, ceux des enfants pour aller à l'école ou même ceux

d'une famille pour une simple sortie. Avec l'arrivée du tramway express, le nombre et la rapidité des déplacements en transport en commun évolue : des villes mieux desservies, un réseau de bus réorganisé et plus pertinent, un trafic fluidifié pour les bus et automobilistes. Sa vitesse de pointe

(70 km/h), sa vitesse commerciale (25 km/h) et sa priorité dans le franchissement des carrefours sont autant d'atouts importants pour la mobilité des Réunionnaises et des Réunionnais.

Le tramway est un mode de transport attractif

Pratique et rapide, le tramway offre un service qui attire une nouvelle clientèle. Le design, le confort et la sécurité attirent notamment les salariés, les hommes et les femmes qui aujourd'hui ne

prennent pas ou peu le bus. Le tramway, est aussi un mode de déplacement pratique et adapté pour les personnes à mobilité réduite, ainsi que pour les enfants ou les étudiants.

Utiliser le tramway express, c'est aussi faire l'économie de la voiture, plus coûteuse que le transport en commun.

Le tramway améliore la desserte urbaine

Le RunRail dessert les grands équipements et permet donc aux habitants de l'agglomération de prendre les transports en commun pour se rendre au travail ou partir en vacances, surtout quand, à

l'image du RunRail, il est relié directement à l'aéroport. Cette desserte rapide et au plus près de l'aéroport renforcera l'efficacité du tramway express. Avec plus de déplacements par le biais des trans-

ports en commun mais aussi à pied ou en vélo, le trafic routier est facilité et apaisé en ville.

Le tramway remodèle la ville

L'amélioration de l'accessibilité des quartiers traversés dynamisera l'attractivité des territoires. Le projet aura également un effet positif sur le paysage. En effet, les stations, le mobilier urbain, et la requalification des voiries empruntées par le tramway iront dans le sens d'une amélioration du cadre de vie.

Chaque station va remodeler la ville autour d'elle, chaque station va porter un projet urbain propre à chaque quartier. Le flux de passagers généré par le tramway express est aussi l'occasion de relancer l'activité économique : de nombreux commerces et services pourront se développer dans chacun des quartiers traversés.



Les questions soulevées par le tramway express

Un tramway fait-il du bruit ?

Globalement le tramway est considéré comme un mode de déplacement très silencieux générant beaucoup moins de nuisance que le trafic automobile.

L'adhérence roues/rails est à la base de la trac-

tion et du freinage du tramway, car la puissance de traction et de freinage sont transmises par les roues au rail et repose donc sur le frottement entre une roue en acier sur un rail en acier. Ce frottement peut provoquer des crissements en particulier

dans les courbes à faible rayon. Ce phénomène peut être diminué par le graissage des roues et des rails. Le tracé du RunRail ne présente pas de courbes serrées, mais au contraire se trouve sur un linéaire important en alignement droit.

Un tramway provoque-t-il des vibrations ?

Les véhicules roulant sur les voies ferrées génèrent des vibrations, dues au poids et à la vitesse du tramway, mais aussi la surface de contact roue/

rail, ainsi que la rugosité des surfaces de contact de ces éléments. La technique de pose des rails a désormais évolué et les rails de tramway en zone

urbaine sont généralement enveloppés dans une mousse polyuréthane ou du caoutchouc recyclé pour limiter ces vibrations.

Quels sont les risques liés à la vitesse du tramway ?

Comme la plupart des modes de transport, le tramway peut être une nouvelle source d'accidents de la route. Avec une vitesse de pointe annoncée de 70 km/heure, le tramway RunRail n'ira pas plus vite que les voitures : la circulation automobile est actuellement limitée à 50 km/heure sur la partie ouest du boulevard sud et à 70 km/heure

sur le reste du tracé envisagé du tramway express. La sécurité routière sera un enjeu majeur autour du tramway express. De nouveaux panneaux indicateurs vont apparaître pour signaler la voie et des feux signaleront le passage du tramway. Des aménagements au sol permettront de bien signaler la voie et des espaces d'attentes réservés

aux piétons et cyclistes seront créés pour assurer la sécurité des traversées des carrefours. De plus, les conducteurs du tramway express disposent d'alarmes sonores pour avertir piétons, cyclistes et automobilistes du passage du tramway.

Quel est le coût du projet ?

Le coût de construction au kilomètre d'un tramway - environ 30 millions d'euros du kilomètre pour le RunRail - est bien inférieur au prix du kilomètre de métro (environ 100 millions d'euros), mais plus fort que celui d'un bus qui a l'avantage de passer

partout sur la voirie mais l'inconvénient de subir les embouteillages. Seul le bus à haut niveau de service (BHNS) sur site propre, estimé à 10 millions d'euros du kilomètre, peut se rapprocher des avantages d'un tramway pour un coût inférieur.

Néanmoins, Ce système offre moins de capacité qu'un tramway, nécessite des travaux plus importants sur la voirie et ne permettrait pas, à terme, d'assurer les liaisons inter-urbaines.

Quel sera le prix du ticket ?

La tarification du RunRail sera commune au réseau inter-urbain (Car Jaune) de la Région Réunion.

Le tramway express, c'est quoi ?

Un mode de transport très répandu en France et en Europe

Écologique, moderne, silencieux, confortable, sûr et économique, le tramway connaît un renouveau en France alors qu'il avait été abandonné dans les années 1960, pour laisser la place à la voiture particulière et au bus.

Depuis la relance de ce mode de transport dans les années 80, plusieurs dizaines de villes françaises ont été transformées par l'implantation de lignes de tramway. Les tramways dits « express » sont plus rares que les tramways urbains classiques, mais on peut citer les exemples :

→ du Rhonexpress à Lyon qui est comparable avec le projet RunRail dans la mesure où il relie la ville à l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry,

→ de la ligne T11 en Seine-Saint-Denis qui relie Epinay au Bourget depuis 2017,

D'autres projets sont actuellement en travaux, à l'image :

→ de la ligne T12 en Essonne entre Evry-Courcouronnes et Massy-Palaiseau

→ et de la ligne T13 dans les Yvelines entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr l'École

→ A l'étranger, un exemple intéressant est le « métro léger » de Madrid qui est un tramway circulant en surface et en souterrain.



RHÔNEXPRESS À LYON



METRO LIGERO DE MADRID



TRAMWAY DE BARCELONE

Qu'est-ce qu'une station ?

Une station de tramway n'est pas tout à fait un arrêt comme on le voit sur les réseaux de bus, ni une gare ou un pôle d'échange. Les espaces « station » forment une chaîne de repères réguliers sur l'itinéraire. Soignée et conviviale, la station est un élément de l'identité de la ligne et de la ville, elle doit être adaptée aux quartiers traversés dont elle va devenir un point de rendez-vous incontournable.

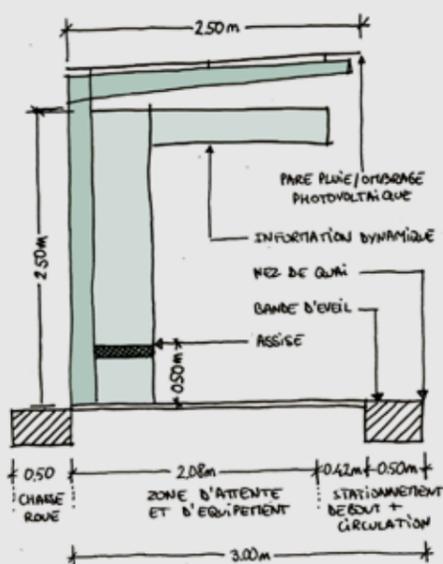
L'organisation des composantes de la station (quai, rampes, abri voyageur, équipements, mobiliers, arbres...) participe à son ambiance ; le quai et le mobilier en constituent le socle. La station jouera un rôle majeur dans l'attractivité du quartier, elle ne doit pas créer de barrière visuelle et préserver des « transparences » avec le quartier.

Le choix des matériaux devra respecter les critères d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et devront permettre un entretien aisé.



Les éléments de construction doivent également laisser passer l'air pour une bonne ventilation. Le végétal en station a un rôle de signal et de confort bioclimatique. Si un choix est fait dans ce sens, les arbres seront alors plantés sur des espaces adaptés (largeur de quai de 3,50 m) avec un volume de fosse suffisant pour leur développement futur.

Une attention particulière sera portée à l'éclairage avec pour objectif minimal de répondre au sentiment de sécurité des usagers, mais également de souligner des points stratégiques, de repérer et d'animer un espace. Les exigences liées à l'accessibilité et à la migration des pétrels seront respectées.



L'aménagement des quais

La longueur des quais dépend du matériel roulant ; elle est aujourd'hui envisagée à environ 30 m et la hauteur des quais sera d'une trentaine de centimètres pour permettre le passage des voyageurs à niveau avec la rame. La largeur des quais dépend de l'emprise disponible : un minimum de 3,00 m est recommandé.

Le quai de station est le point de contact du piéton entre le quartier et la ligne. Les accès de quai assurent la liaison entre le niveau de la voirie et celui des quais. Ils seront tous accessibles aux personnes à mobilité réduite dans le respect des normes en vigueur.

Comme la plupart des quais seront latéraux, ils seront placés directement sur trottoir ou intégrés à des espaces publics lorsque l'emprise le permet. Ils seront équipés d'abris, de bancs, de corbeilles et de garde-corps... et, si la concertation le propose, d'autres équipements pourraient compléter les stations et leurs environs : lesquels et pour quels services ? Votre avis va compter !

Les abris

Les abris devront se fondre dans le paysage mais certains d'entre eux pourraient aussi constituer par leur architecture et leurs couleurs des symboles en fonction des quartiers desservis. Ce principe pourrait s'appliquer à certaines stations phares de l'itinéraire comme la station Bertin en entrée de ville, ou la station Cœur Vert située dans un espace de loisirs qui pourrait justifier un abri « paysager ».

L'aménagement bioclimatique de l'abri sera pris en compte : casquette élargie sur quai pour optimiser l'ombrage et la protection contre les pluies, matériaux adaptés au climat tropical... La concertation va permettre de faire appel à l'imagination et à l'intelligence collective des futurs usagers du tramway express.



L'information et les services aux voyageurs

Les abris et les quais sont aussi des lieux où les usagers du tramway express doivent trouver des informations et des services utiles à leur déplacement : on pense évidemment aux panneaux de présentation du réseau de transport mais on peut imaginer des systèmes modernes d'information sur les temps de déplacement, l'heure d'arrivée de la prochaine rame, l'état de la circulation...

De même au niveau des services, il devra être possible de valider facilement son ticket (sur le quai ou dans la rame de tramway), de stationner son vélo, de transporter des courses ou des bagages... et peut-être aussi de se reposer, se rafraîchir, s'informer sur les services et commerces à proximité. Tous ces sujets doivent être discutés lors de la concertation.

Les stations, les quais, les infos et les services, on en parle !

La concertation préalable doit permettre de définir les emplacements des stations mais aussi leur bonne insertion dans les quartiers qu'elles desservent. Pour qu'une station fonctionne, elle doit être facile d'accès depuis les principaux lieux d'activité (commerces, administrations...) et d'habitations. Une station doit aussi offrir des informations et des services aux voyageurs. A vous de vous exprimer sur votre station idéale !

Le tramway express en détail

L'intermodalité, on en parle !

Priorité aux piétons

Le piéton est bien au centre du projet RunRail : il doit pouvoir emprunter le tramway en toute sécurité, longer ou traverser les voies sans danger, mais aussi prolonger tranquillement son parcours à pied vers son domicile, son lieu de travail, vers un commerce ou une administration... Le parcours dessert les principaux quartiers de Saint-Denis

mais aussi beaucoup de lieux recevant du public : ce sont ces nouveaux cheminements depuis la voie de tramway qu'il faudra prévoir et sécuriser, lesquels et comment ? La concertation doit permettre d'améliorer le projet pour qu'il soit encore davantage au service des piétons.

L'intermodalité, c'est quoi ?

Le transport multimodal, ou transport intermodal, ou transport combiné, consiste à assurer un transport en empruntant successivement différents modes de transport. Nos habitudes de mobilité sont en train de changer : on prend la voiture, on la laisse à un endroit pour prendre le bus puis marcher jusqu'à son point de destination... De nouveaux modes de transport à La Réunion, comme le tramway ou le téléphérique urbain, vont ajouter des possibilités supplémentaires de se déplacer et chacun devra désormais combiner ces différents modes pour construire son parcours selon ses propres besoins.

L'interaction avec la circulation automobile

Le tramway ne va pas supprimer le trafic automobile et va donc proposer un mode de transport à la fois alternatif et complémentaire.

Mais il va aussi être un moyen de modifier le trafic, en particulier sur le boulevard sud, depuis l'entrée de ville de Saint-Denis jusqu'aux zones d'activité de Duparc à Sainte-Marie, en augmentant les capacités de transport et en proposant des parcs relais (P+R) aux deux extrémités.

Le tramway ne supprime aucune voie de circulation ; mais il sera prioritaire à chaque carrefour et c'est son passage qui rythmera la circulation automobile.

Mais, au-delà de ces mesures, comment inciter les automobilistes à changer de mode de transport, au moins le temps de traverser l'agglomération ? La concertation s'adresse aussi à celles et à ceux qui s'interrogent sur leurs futurs déplacements en ville.

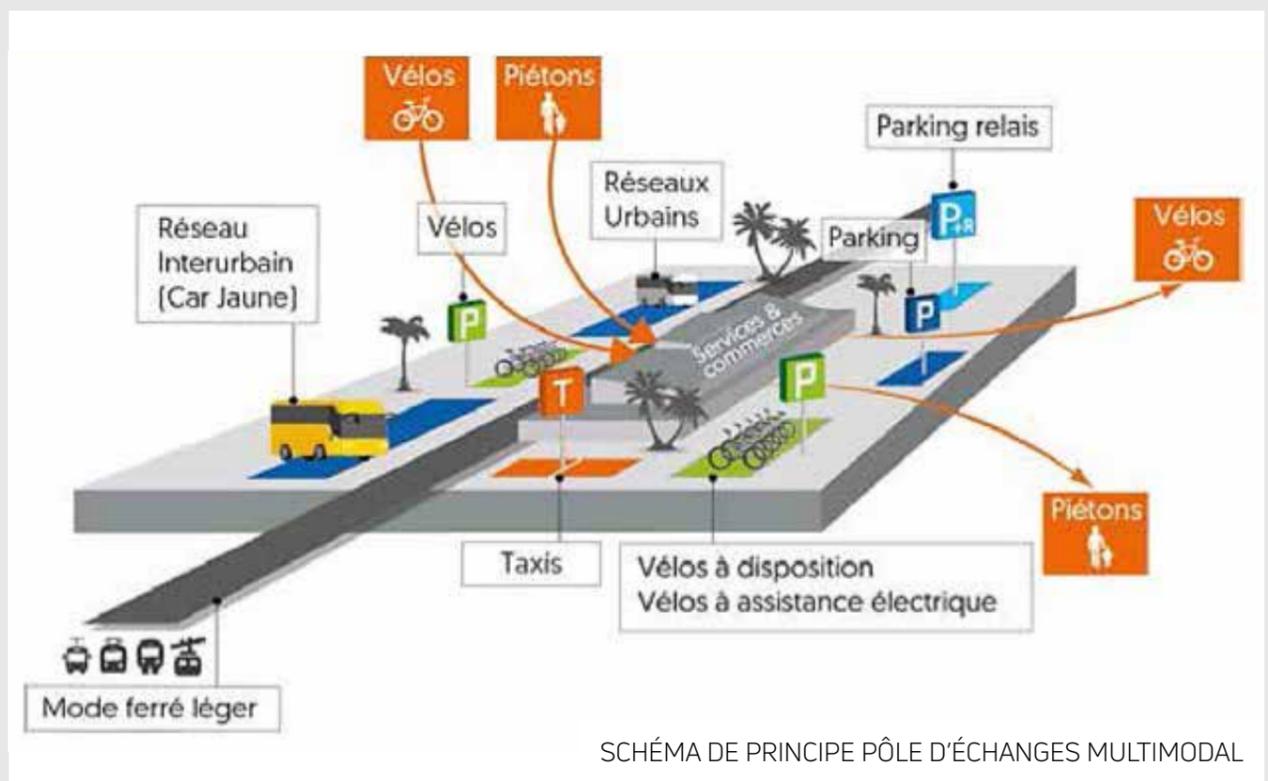


SCHÉMA DE PRINCIPE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

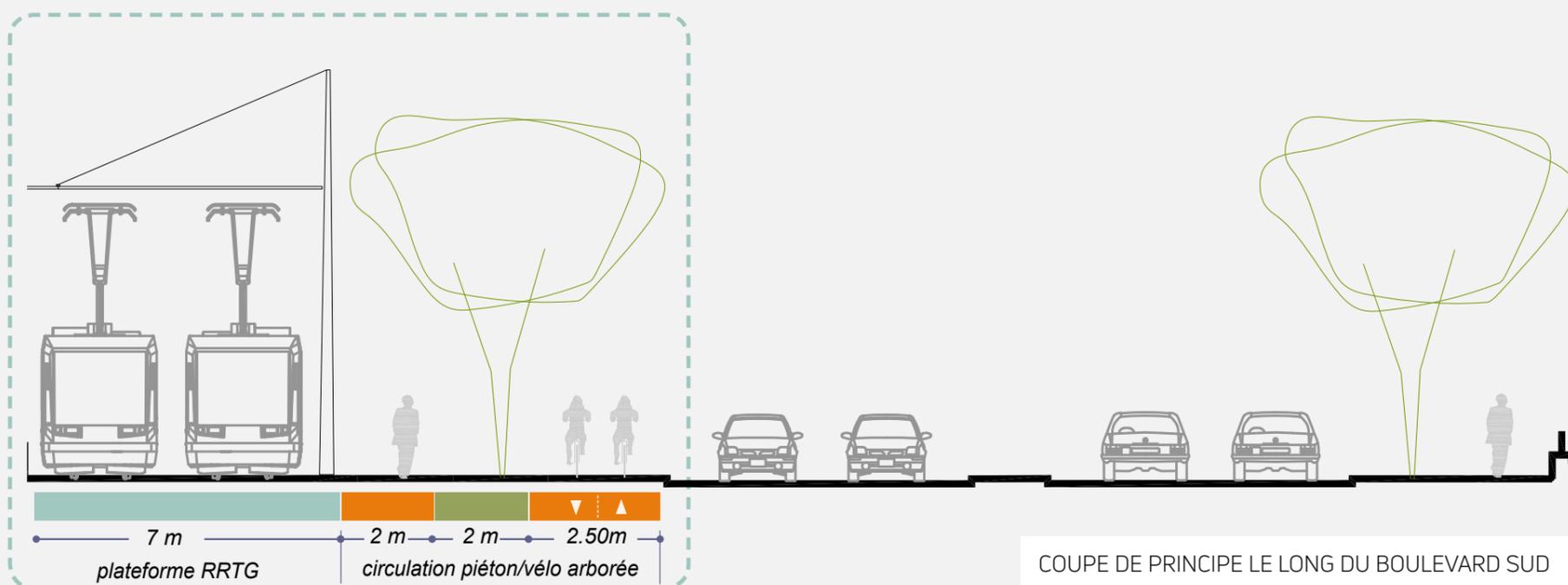


EXEMPLES DE PÔLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL

Et la circulation vélo ?

Même si des pistes cyclables existent (à deux voies bidirectionnelles près de l'aéroport, sur le trottoir ou sur deux voies de chaque côté du Boulevard sud selon les secteurs), se déplacer à vélo n'est pas toujours très confortable sur une grande artère de 4 voire 6 voies par endroits. Le projet RunRail va permettre d'assurer une continuité de la circulation cyclable tout le long de sa voie, avec pour objectif d'offrir «des liaisons douces lisibles, confortables et sécurisées sur tout le linéaire». Il doit permettre

aussi des conditions correctes de stationnement des vélos : des espaces abrités sécurisés et éclairés, des prises pour vélo à assistance électrique, des arceaux abrités du soleil et de la pluie ... Mais, là encore l'avis des cyclistes ou de celles et ceux qui envisagent de passer au vélo est primordial : quels sont les aménagements à prévoir pour que la traversée de la ville en deux-roues soit plus sûre et plus agréable ?



Un projet connecté avec nos quartiers

La création d'espaces publics, les points de vue sur le paysage

La construction du tramway express va être l'occasion de remodeler la circulation globale autour de cette nouvelle ligne, mais aussi de retravailler la liaison entre les quartiers le long mais aussi de part et d'autre du boulevard sud.

Le boulevard sud est un boulevard urbain plutôt bien intégré aux quartiers qu'il traverse du côté ouest, grâce notamment à des contre-allées comme à la Source et aux Camélias.

Plus on va vers l'est et plus on constate que ce boulevard marque une coupure entre le nord et le sud de la ville avec des ronds-points assez difficiles à franchir pour les piétons mais aussi des murs et des écrans anti-bruits.

Un des enjeux importants du projet RunRail va donc consister à atténuer ces coupures et à ouvrir des liaisons entre les quartiers qui longent le boulevard sud.

Une attention toute particulière sera portée à l'intégration du RunRail dans le paysage urbain en travaillant sur une continuité des aménagements paysagers : arbres d'alignement, palette végétale endémique. Le projet prévoit de préserver au maximum les arbres existants et même d'en ajouter le long de la voie. Les végétaux mis en œuvre sur le projet sont adaptés à leur territoire :

→ Dans le respect d'une écologie urbaine favorisant la biodiversité et l'amplification de la nature en ville ;

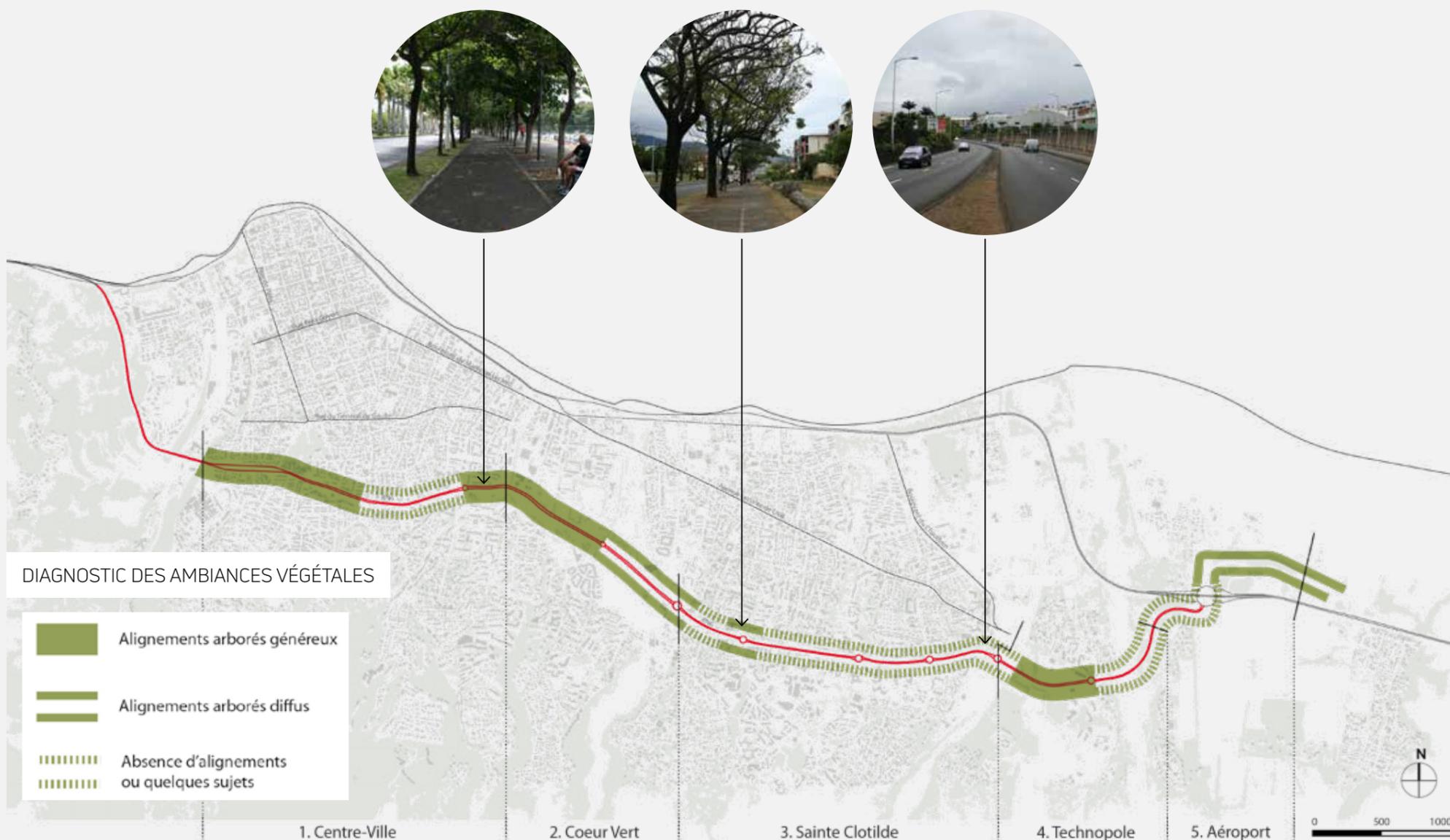
→ Au climat réunionnais : microclimats locaux, fortes précipitations (intensité et quantité), cyclones, etc. ;

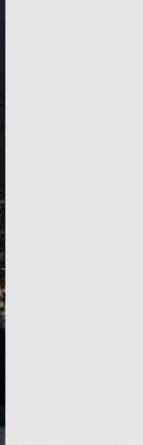
→ Aux conditions de développement en milieu urbain contraint (forme de l'arbre, pollution, taille limitée des fosses d'arbres, contraintes d'exploitation) ;

→ Aux conditions insulaires : approvisionnement local, vigilance sur le choix des essences au regard des contraintes potentielles des plantes exotiques invasives.

Les essences seront choisies en fonction des contraintes d'exploitation du RunRail mais aussi de celles du Boulevard Sud et sur la base d'un retour d'expérience à réaliser en concertation avec les exploitants routiers (Région) et Espaces Verts (Ville de Saint-Denis).

D'une manière générale, le projet devra présenter un bilan nul ou positif en terme de nombre d'arbres présents sur le linéaire, avec notamment une compensation des arbres abattus à l'échelle du projet.





AMBIANCES VÉGÉTALES RECHERCHÉES

Un parcours est-ouest en 20 minutes

Le RunRail reliera Bertin (Saint-Denis) à Duparc (Sainte-Marie). Tout au long du Boulevard Sud, les 10 stations desserviront les principaux centres d'intérêt et équipements du territoire.

AÉROPORT

→ Secteur en développement : construction d'un 2ème terminal bioclimatique, création de nouveaux accès et parkings, réalisation d'un ensemble immobilier de bureaux

FOUCHEROLLES

→ Connexion à la ligne forte Citalis n°8

UNIVERSITÉ

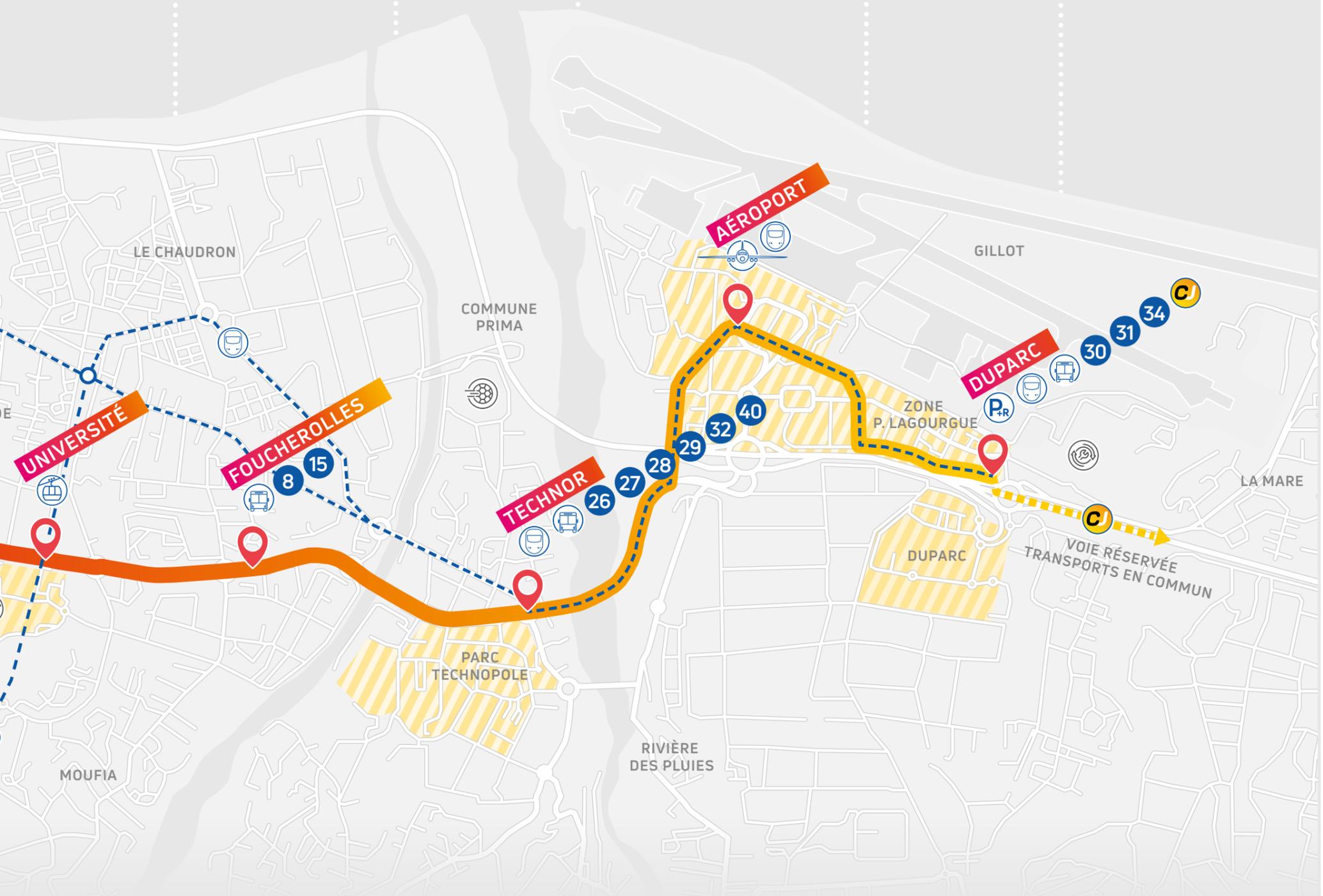
→ Connexion avec le téléphérique Chaudron – Bois de nêfles
→ Desserte Campus Universitaire, Hôtel de Région

TECHNOR

→ ZAE Technor en développement

DUPARC

→ Pôle d'échanges multimodal
→ Développement de la ZAE Pierre Lagourgue



Le tramway à l'entrée Ouest de Saint-Denis

LES STATIONS BERTIN ET LA SOURCE

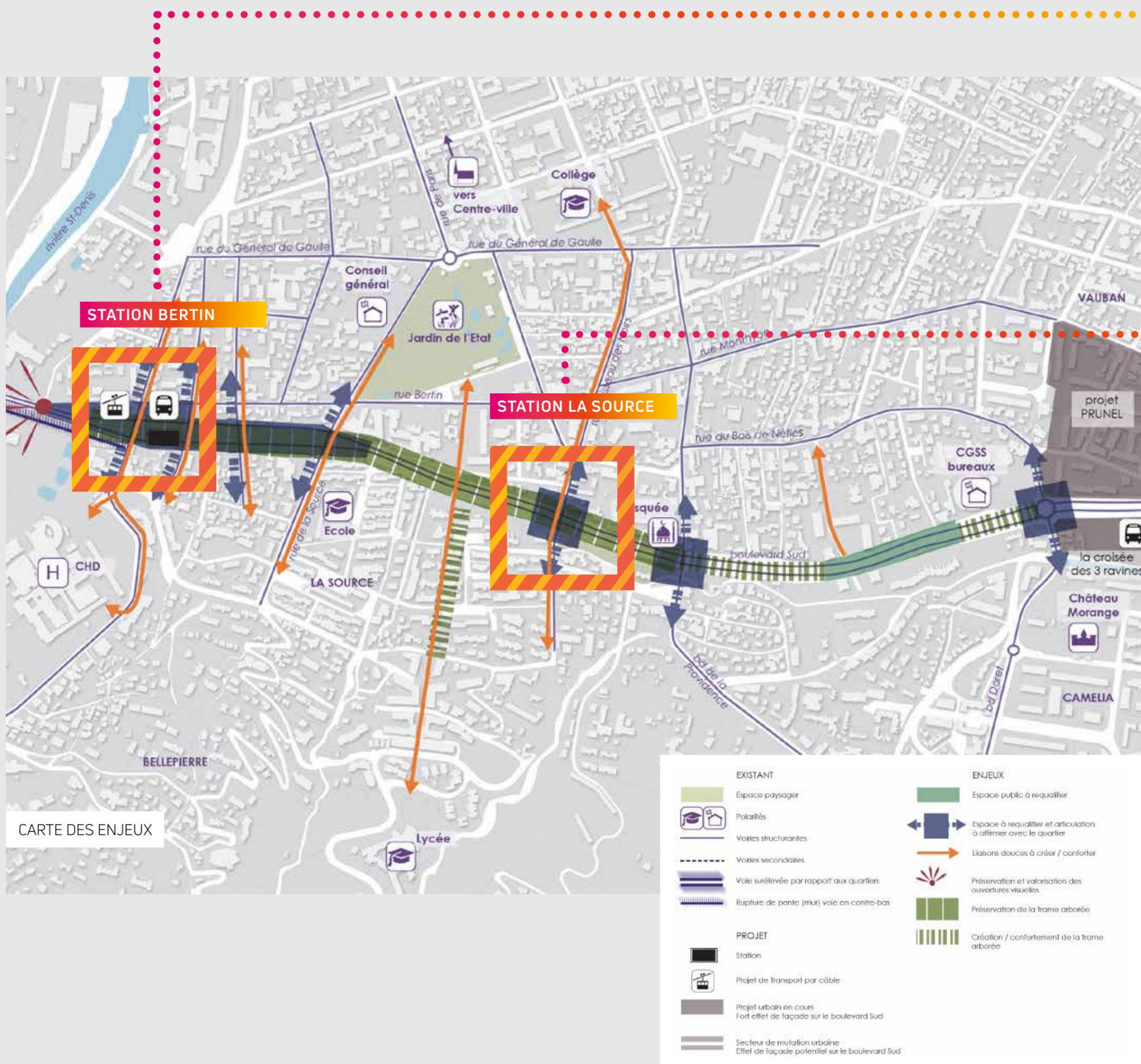
Ces deux stations sont emblématiques pour le projet RunRail mais plus globalement pour le développement des transports en commun à La Réunion et de l'intermodalité.

Tout commence par une majestueuse entrée de ville avec des allées de palmiers royaux bordés de flamboyants, au débouché du pont Vin-Sanh. Le boulevard sud prend sa source dans le quartier du même nom, sur 2X2 et même 2X3 voies mais l'ensemble est large et tout l'axe central est

végétalisé avec un square et un verger isolé par des grilles. Ces espaces publics, peu fréquentés mais tout à fait remarquables pour la biodiversité et pour l'histoire de la ville, doivent être préservés mais peuvent aussi être requalifiés.

C'est le long de cet axe que vont se «croiser» le tramway RunRail et deux autres projets de transport importants : le téléphérique qui va relier la ville au quartier de la Montagne et la connexion au centre-ville via un transport en site propre.

Il s'agit donc de profiter de la construction de ces nouveaux réseaux de transport pour réorganiser tout ce secteur avec un pôle d'échanges suffisant pour accueillir tous ces usagers des transports mais aussi les automobilistes venant de l'ouest avec un parking-relais qui pourrait leur être destiné.





LA STATION DU TÉLÉPHÉRIQUE SE CONNECTE AU PÔLE D'ÉCHANGE DE BERTIN (AEI / CINOR)

LA STATION BERTIN

La station Bertin dessert le Centre hospitalier Universitaire Félix-Guyon, ainsi que les quartiers de Bellepierre et du Bas de la Rivière. Elle sera le point de départ du téléphérique urbain vers la Montagne et du bus en site propre vers le centre historique de Saint-Denis.



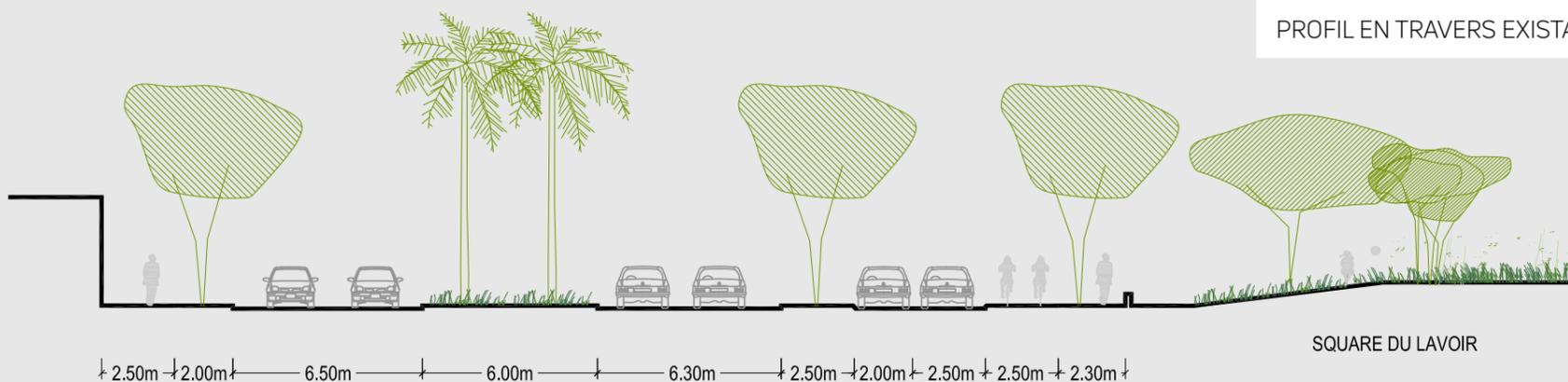
PERSPECTIVE GÉNÉRALE DU PROJET AU NIVEAU DE LA TRANCHÉE MAZAGRAN - DORET (EGIS / ATELIER ARCHITECTE).



LA STATION LA SOURCE

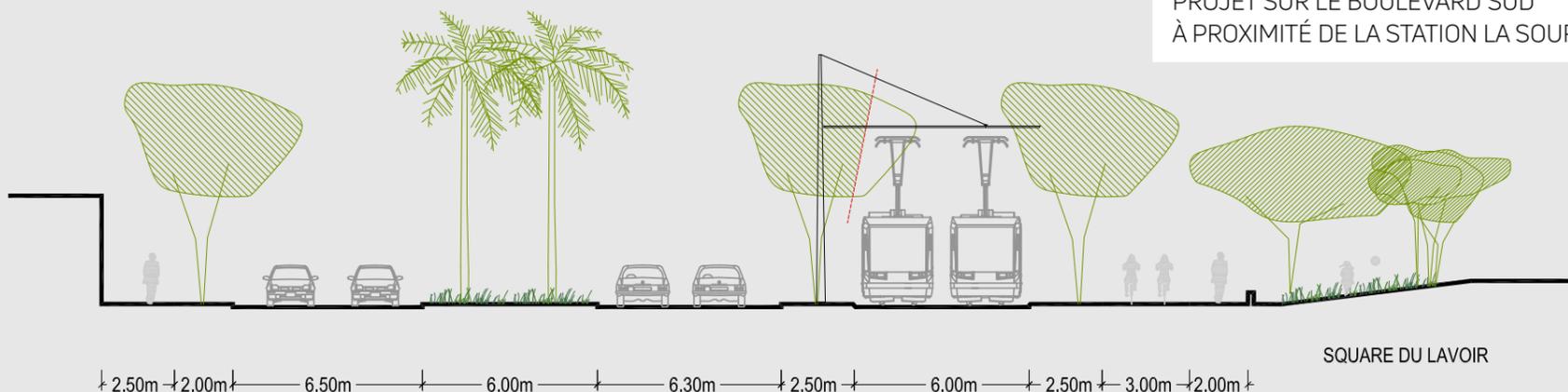
Cette station dessert le parc du lavoir, espace de proximité fréquenté par les habitants du quartier. La station dessert également à quelques centaines de mètres : le Jardin de l'Etat et l'hôtel du département.

PROFIL EN TRAVERS EXISTANT



SQUARE DU LAVOIR

PROJET SUR LE BOULEVARD SUD À PROXIMITÉ DE LA STATION LA SOURCE



SQUARE DU LAVOIR

Deux variantes à départager À L'ENTRÉE OUEST DE SAINT-DENIS

L'arrivée du tramway express le long de la rue Bertin sur le Boulevard sud est au cœur de la concertation préalable dans la mesure où il s'agit tout à la fois de positionner la station Bertin, de préparer le prolongement du RunRail vers l'ouest, de bien le connecter avec les autres réseaux de transport (téléphérique vers la Montagne) et bus en site propre vers le centre-ville... tout en permettant aux automobi-

listes de s'y garer pour se rendre dans Saint-Denis ou vers Sainte-Marie en transport en commun. À cet endroit, le tracé de RunRail, comme la position du pôle d'échanges, la station du tramway et du parking-relais - ne sont pas encore décidés. Le parking-relais doit-il être positionné au sud ou au nord du boulevard sud ?

Et le pôle d'échange, doit-il être aménagé côté Bellepierre ou côté Nord du Boulevard ?

Enfin, le tracé du tramway express doit-il être axial au centre du boulevard sud ou latéral côté sud ?

Le résultat de la concertation va peser lourd dans la décision de la Région et de ses partenaires.



PRINCIPES D'INSERTION DU RUNRAIL LE LONG DU BOULEVARD SUD

Axial (variante A) ou Latéral sud (variante B) ? On en parle !

Un des enjeux de la concertation va concerner ce secteur d'entrée de ville et l'implantation de la voie de tramway. Le RunRail doit-il passer sur le terre-plein central ou côté sud, c'est-à-dire côté Bellepierre ? La question concerne autant les habitants des quartiers desservis que tous ceux qui

fréquentent Saint-Denis et le boulevard sud au quotidien.

Pour le reste du parcours, la voie sera implantée latéralement côté montagne (sud) entre la Source et Coeur vert puis côté mer (nord) au niveau de Champ-Fleuri jusqu'à la sortie de Saint-Denis.



Une analyse multicritères du tronçon Bertin / La Source a été effectuée lors des études : www.regionreunion.com

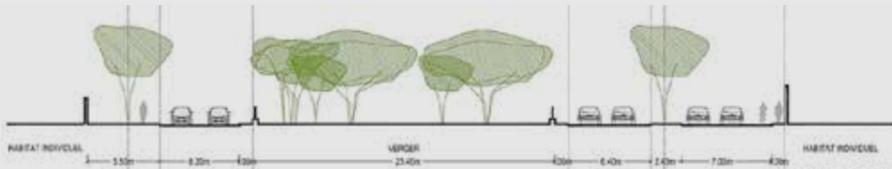
VARIANTE A : TRACÉ AXIAL

Principaux points forts

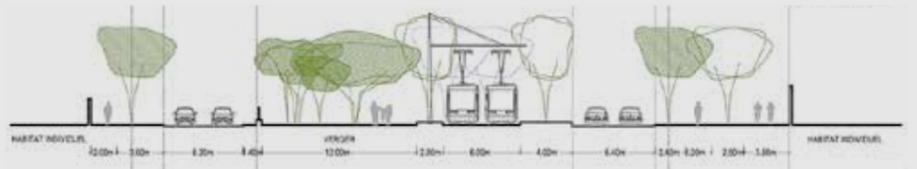
- Ce tracé est le moins coûteux : il ne nécessite aucune déviation des réseaux et permet de conserver la géométrie du boulevard Sud
- L'impact du chantier est limité sur le boulevard Sud et les délais en seront optimisés.

Principaux points faibles

- L'impact de ce tracé est important sur le patrimoine végétal et des jardins créoles situés dans l'axe du boulevard
- Le pôle d'échange multimodal n'est pas très compact (interdistances importantes entre pôle bus, P+R, station RunRail et station téléphérique)



EXISTANT



PROJET

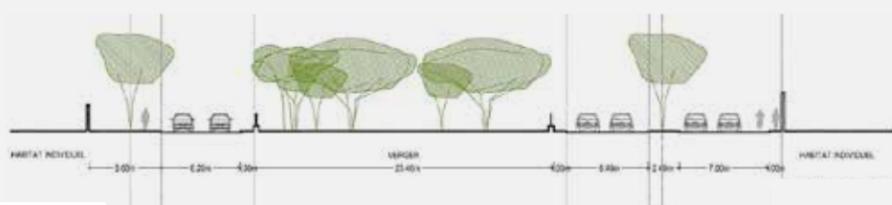
VARIANTE B : LATÉRAL SUD

Principaux points forts

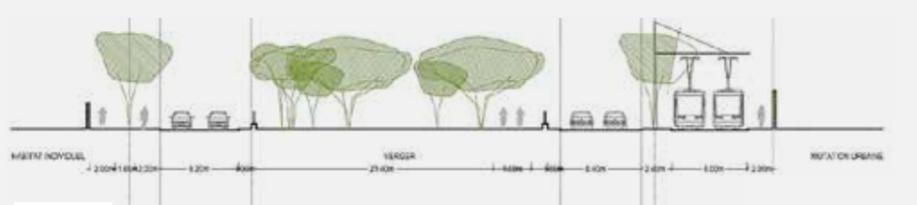
- Le patrimoine végétal des jardins créoles est préservé
- A terme, le pôle d'échanges est très compact et efficace pour les usagers
- La géométrie du Boulevard Sud est conservée
- Le prolongement du RunRail à l'ouest est anticipé vers le pont Vinh-San

Principaux points faibles

- Ce tracé nécessite l'utilisation de parcelles situées au sud-ouest du carrefour «Gibert des Molières»
- Il faudra reconfigurer le plan de circulation du quartier de La Source car certains accès riverains situés au sud du boulevard vont devoir être modifiés



EXISTANT



PROJET

La séquence Cœur vert

LES STATIONS CAMÉLIAS ET CŒUR VERT

LA STATION CŒUR VERT

A mi-parcours, le RunRail dessert le Cœur vert familial et tous les équipements environnants, entre les quartiers de Champ-Fleuri et de Montgaillard. Lieu idéal pour rester en forme, se détendre ou pique-niquer, le Cœur Vert familial est le poumon vert de Saint-Denis. Ce parc est à deux pas d'un équipement culturel majeur, la médiathèque François-Mitterrand, récemment rénovée, et du centre nautique Aquanor - deux équipements publics gérés par la CINOR. La station sera implantée au niveau de l'actuel carrefour de la Trinité (à l'angle de la route Digue, en surplomb du skatepark) avec l'ambition d'aménager ce côté du boulevard sud avec au moins la même qualité que les aménagements existants côté Montgaillard.

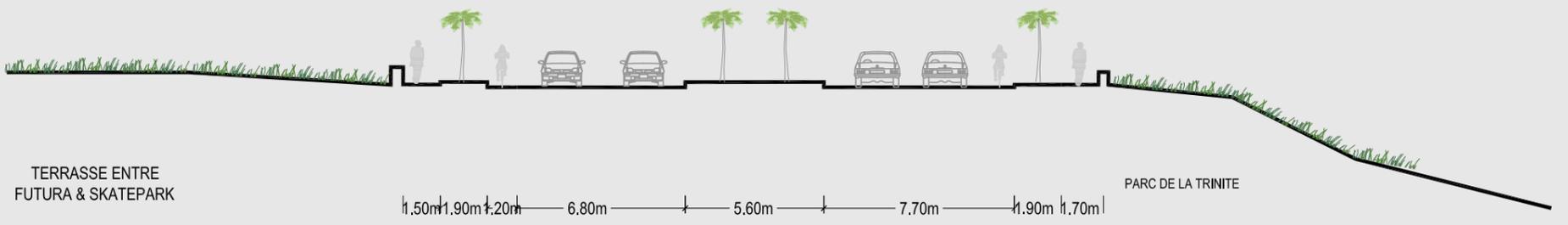


LA STATION CAMÉLIAS

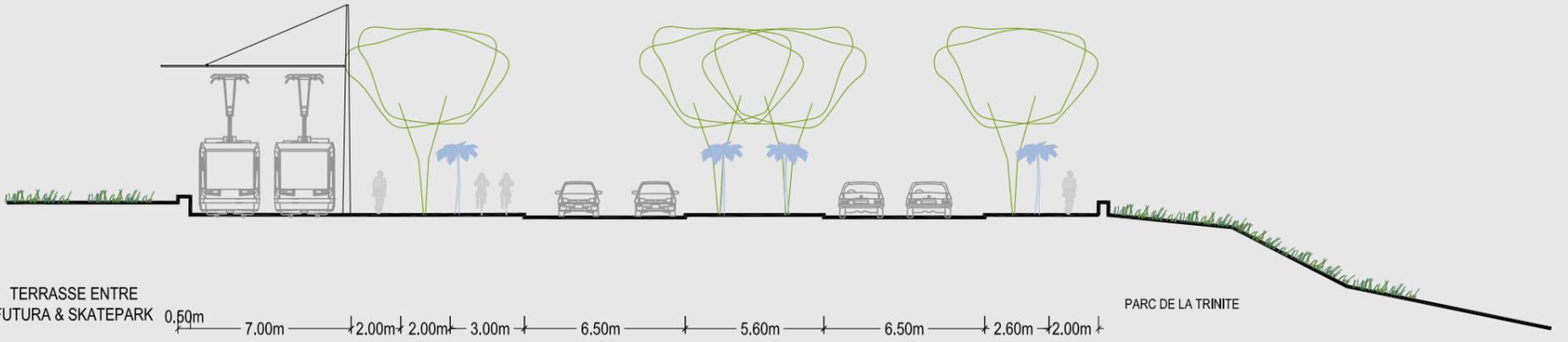
Traversé par la ravine du Butor, ce quartier qui était jusque dans les années 1960 occupé par des bidonvilles, est devenu un quartier résidentiel en pleine rénovation grâce au dispositif PRUNEL (Projet de Rénovation Urbaine du Nord-est Littoral). La station sera implantée au plus près du célèbre marché des Camélias, à l'angle du rond-point actuel où se trouve le siège de la Caisse générale de Sécurité sociale (CGSS). Cette station desservira aussi le nouvel espace socio-culturel de Château-Morange (ES2C) ainsi que le quartier Vauban, le théâtre de Champ Fleuri, le Palais de justice et les archives départementales.

CARTE DES ENJEUX

EXISTANT	ENJEUX
Espace paysager	Espace public à requalifier
Polarités	Espace à requalifier et articulation à affirmer avec le quartier
Voies structurantes	Liens doux à créer / conforter
Voies secondaires	Préservation et valorisation des ouvertures visuelles
Voie surélevée par rapport aux quartiers	Préservation de la trame arborée
Rupture de pente (mur) voie en contre-bas	Création / confortement de la trame arborée
PROJET	
Station	
Projet de transport par câble	
Projet urbain en cours Fort effet de façade sur le boulevard Sud	
Secteur de mutation urbaine Effet de façade potentiel sur le boulevard Sud	



PROFIL EN TRAVERS EXISTANT



PROJET AU NIVEAU DU CŒUR VERT FAMILIAL



PHOTOGRAPHIES D'AMBIANCE DE LA SÉQUENCE



PROJET CŒUR VERT FAMILIAL (CINOR / VILLE DE SAINT-DENIS)



La séquence Sainte-Clotilde

LES STATIONS FINETTE, UNIVERSITÉ ET FOUCHEROLLES

Dans le secteur Lory-les-Hauts, le Boulevard sud a été construit au-dessus du sol naturel, ce qui crée une rupture avec les quartiers en contre-bas. Ensuite, en s'approchant de l'université, c'est l'inverse : le boulevard est en contre-bas du quartier et séparé des habitants par des grands murs de soutènement.

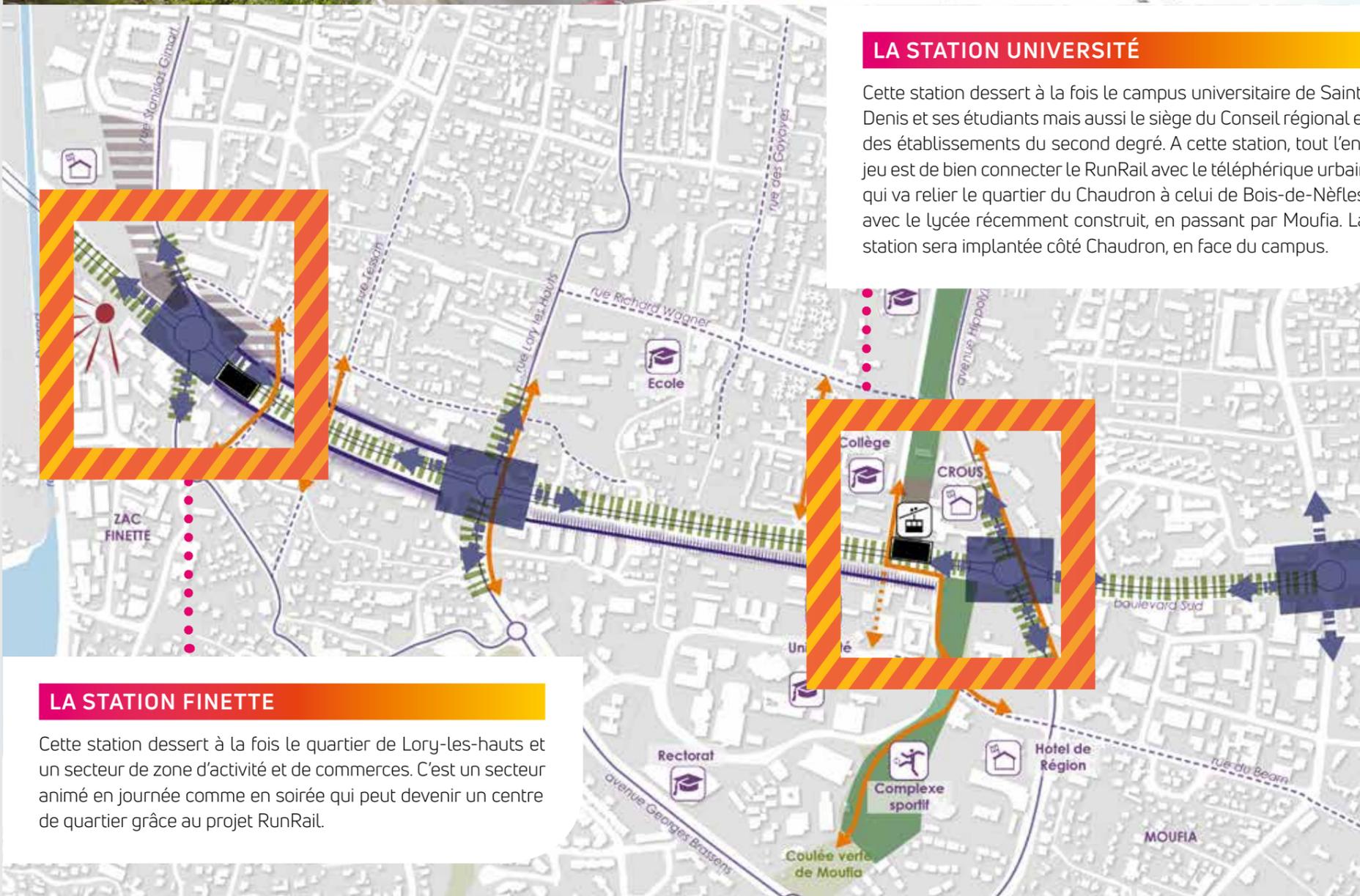
De plus, c'est un secteur assez peu arboré où le minéral domine. Tout l'enjeu de ce secteur est d'harmoniser l'aménagement des abords du RunRail dans le même esprit que le reste du parcours : avec des plantations et une végétalisation renforcée et des facilités de parcours pour les piétons venant des quartiers adjacents, les passerelles existantes ne jouant pas suffisamment ce rôle de liaison. station téléphérique



STATION TÉLÉPHÉRIQUE (ATELIER ARCHITECTE / CINOR)



LA STATION RUNRAIL CONNECTÉE À LA FUTURE STATION TÉLÉPHÉRIQUE (EGIS / ATELIER ARCHITECTE)

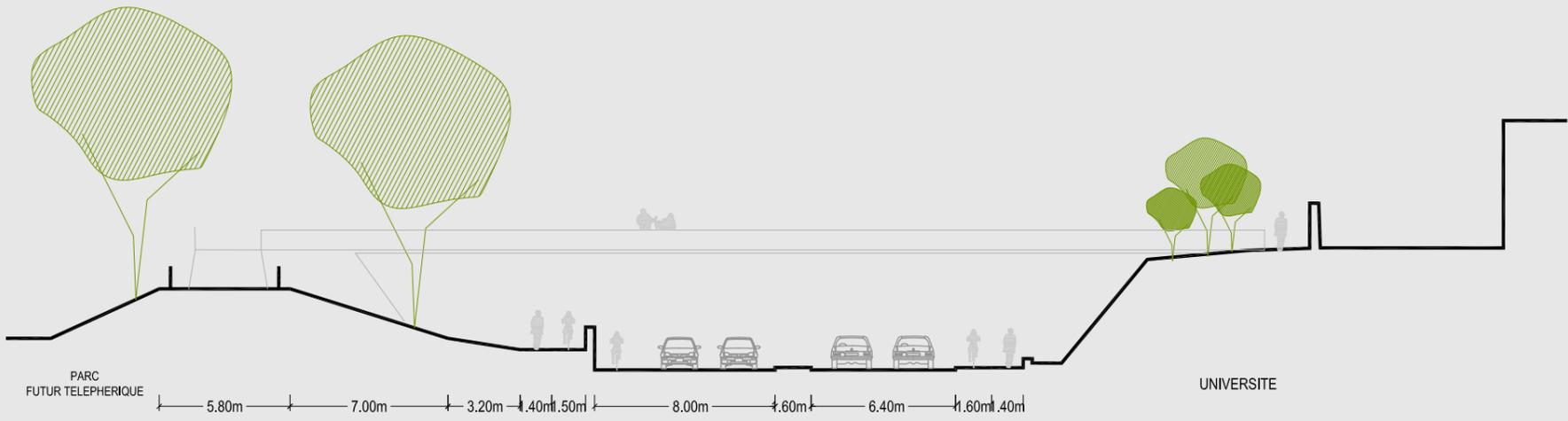


LA STATION UNIVERSITÉ

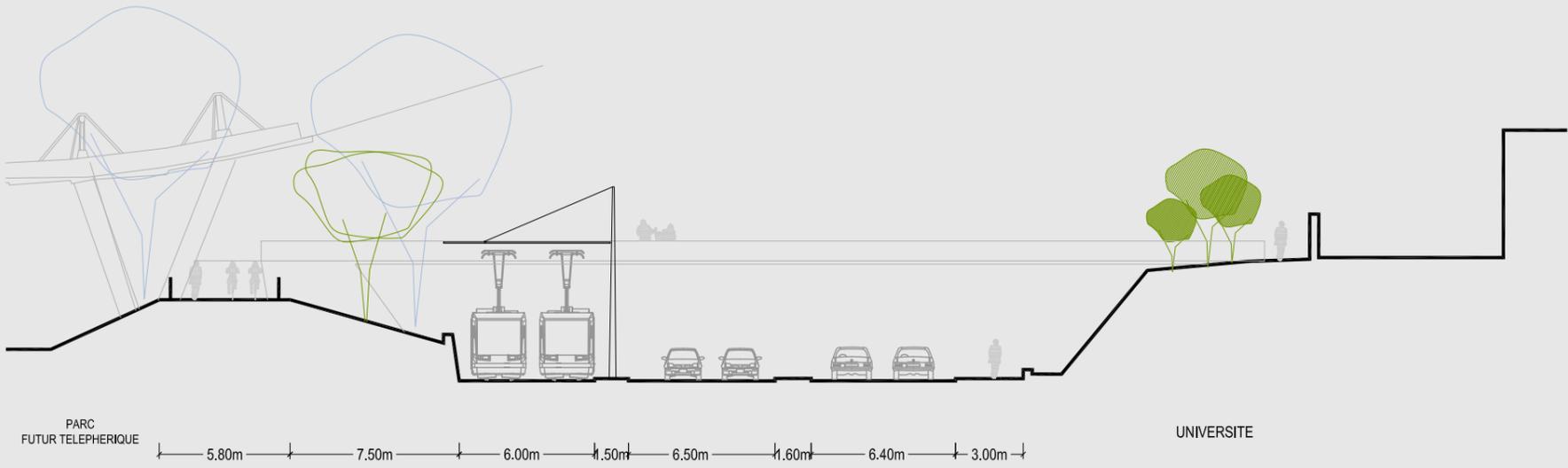
Cette station dessert à la fois le campus universitaire de Saint-Denis et ses étudiants mais aussi le siège du Conseil régional et des établissements du second degré. A cette station, tout l'enjeu est de bien connecter le RunRail avec le téléphérique urbain qui va relier le quartier du Chaudron à celui de Bois-de-Nêfles, avec le lycée récemment construit, en passant par Moufia. La station sera implantée côté Chaudron, en face du campus.

LA STATION FINETTE

Cette station dessert à la fois le quartier de Lory-les-hauts et un secteur de zone d'activité et de commerces. C'est un secteur animé en journée comme en soirée qui peut devenir un centre de quartier grâce au projet RunRail.



PROFIL EN TRAVERS EXISTANT

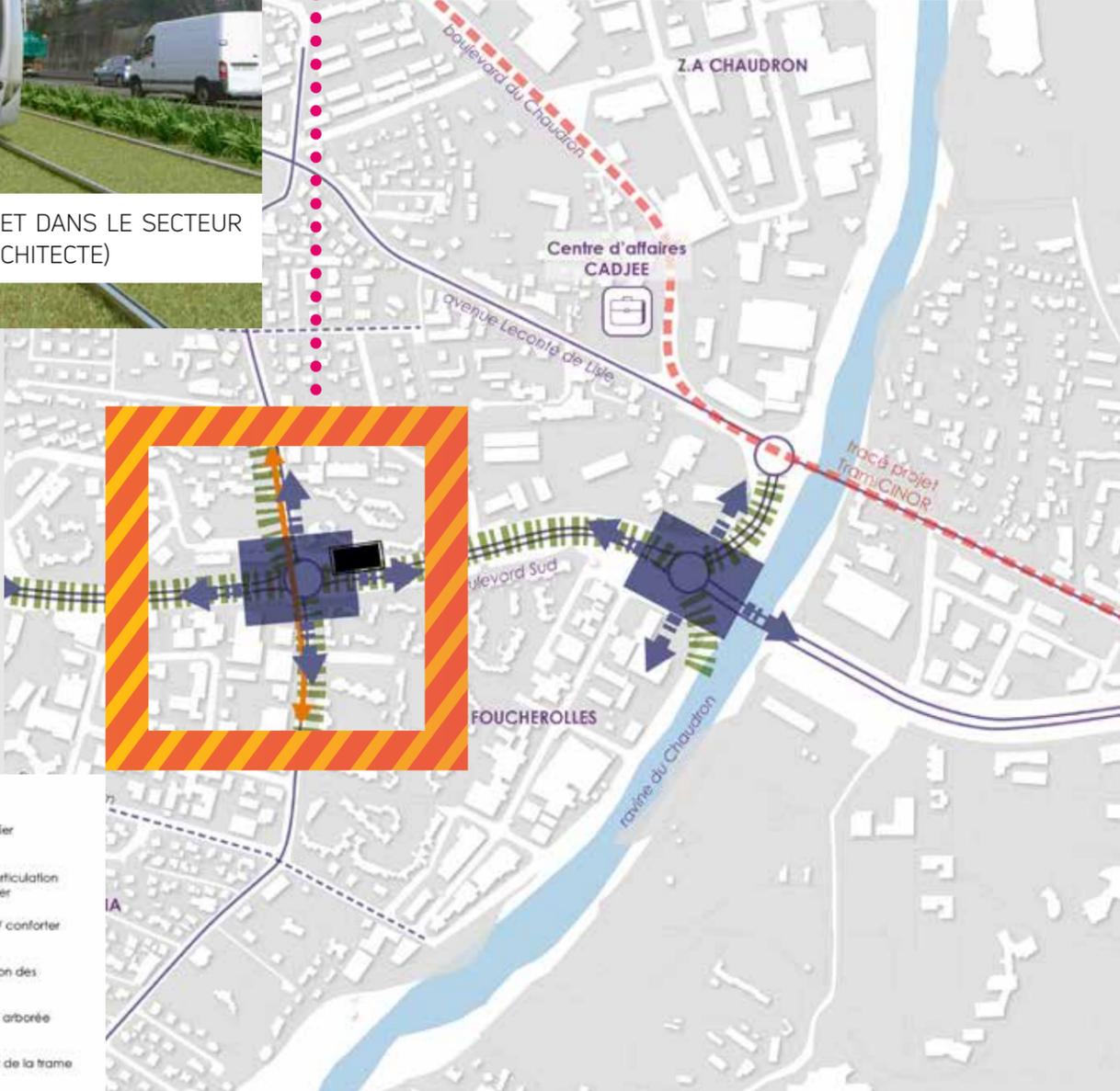


PROJET AU NIVEAU DE L'UNIVERSITÉ



PERSPECTIVE GÉNÉRALE DU PROJET DANS LE SECTEUR DE L'UNIVERSITÉ (EGIS - ATELIER ARCHITECTE)

LA STATION FOUCHEROLLES
 Cette station va dynamiser ce secteur qui est en fort développement lui aussi avec une zone d'activités et d'habitations



EXISTANT		ENJEUX	
	Espace paysager		Espace public à requalifier
	Polarités		Espace à requalifier et articulation à affirmer avec le quartier
	Voies structurantes		Liaisons douces à créer / conforter
	Voies secondaires		Préservation et valorisation des ouvertures visuelles
	Voie surélevée par rapport aux quartiers		Préservation de la trame arborée
	Rupture de pente (mur) voie en contre-bas		Création / confortement de la trame arborée
PROJET			
	Station		
	Projet de Transport par câble		
	Projet urbain en cours Fort effet de façade sur le boulevard Sud		
	Secteur de mutation urbaine Effet de façade potentiel sur le boulevard Sud		

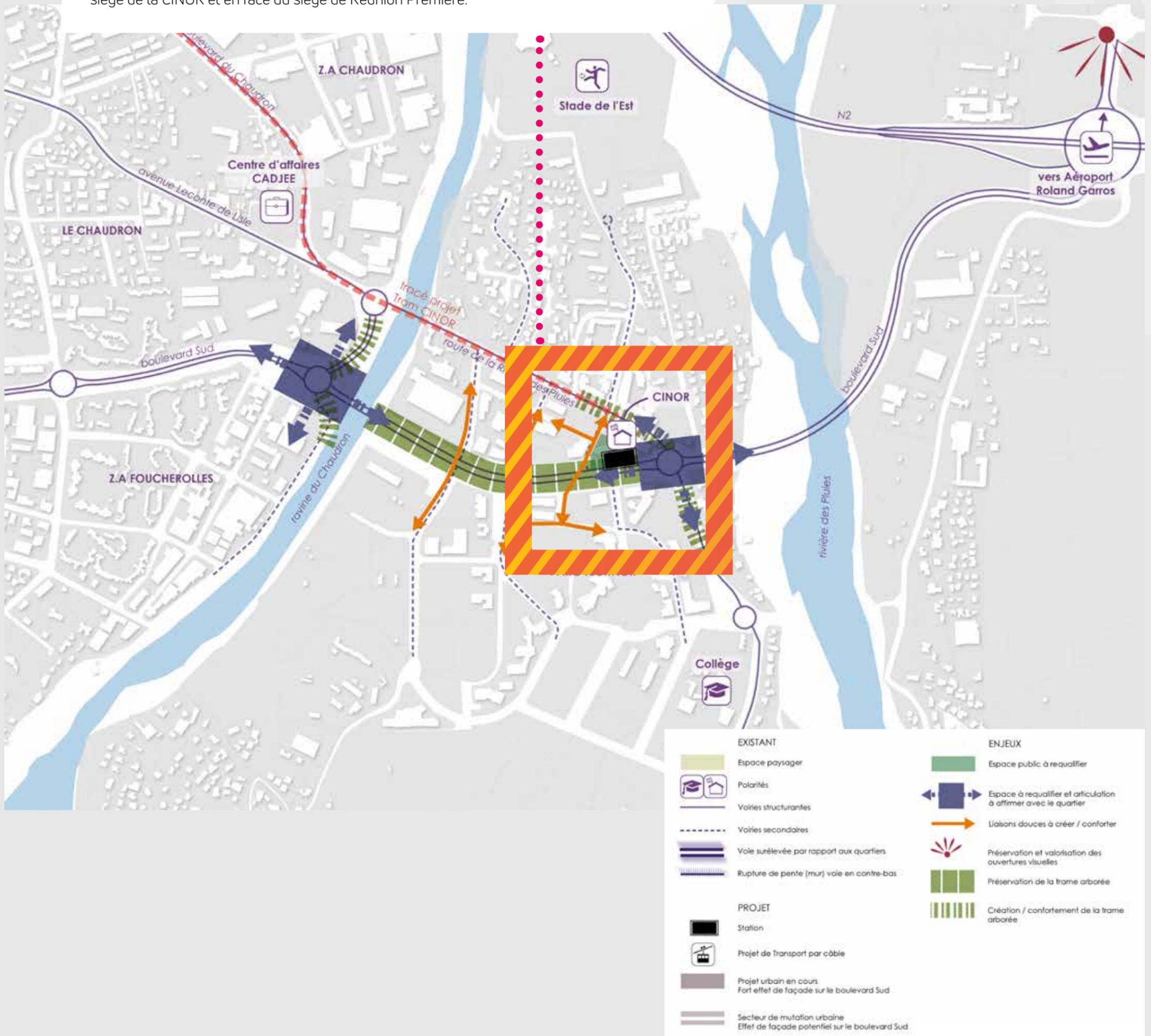
La séquence Technopôle

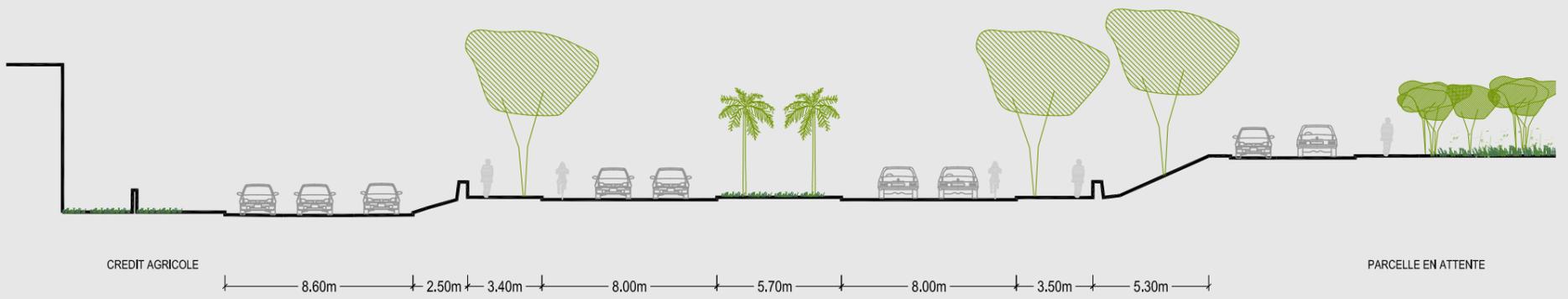
LA STATION TECHNOR

LA STATION TECHNOR

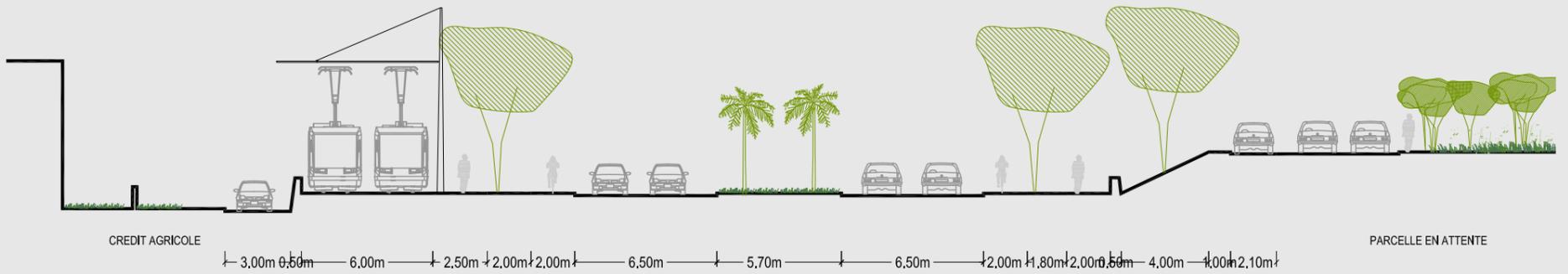
Le projet Technor (Parc Technologique du Nord de La Réunion) basé sur un partenariat entre l'État, la Région, le Département, la CINOR, la Mairie de Saint-Denis, le Rectorat et l'Université de La Réunion, a été créé en 2001. Ce parc offre un environnement stimulant pour développer des projets innovants, grâce à la collaboration des entreprises, des laboratoires de recherche et des organismes de formation en lien avec les collectivités territoriales. La Technopôle regroupe aujourd'hui plus d'une centaine d'acteurs dans les secteurs clés du numérique et des médias, de l'environnement, de l'énergie, de l'agroalimentaire, de la santé et des biotechnologies.

La station Technor du RunRail a vocation à desservir cette zone d'activités stratégique qui sera encore amenée à se développer. Elle se situe au carrefour de la Rivière des Pluies, à l'arrière du siège de la CINOR et en face du siège de Réunion Première.

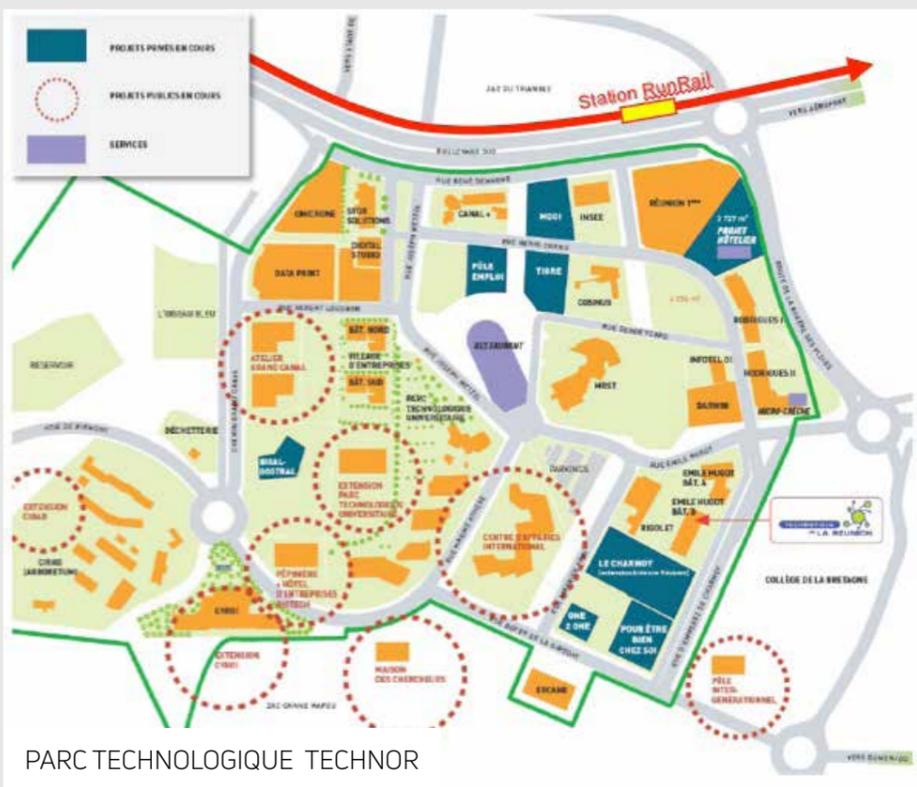




PROFIL EN TRAVERS EXISTANT



PROJET AU NIVEAU DU PARC TECHNOR



PARC TECHNOLOGIQUE TECHNOR



PHOTOGRAPHIES D'AMBIANCE DE LA SEQUENCE



EN PROJET POUR 2019 – LE CUBE – 4000 M2 DÉDIÉ AUX ACTEURS DE L'INNOVATION ET DES SCIENCES DU VIVANT

La séquence Aéroport

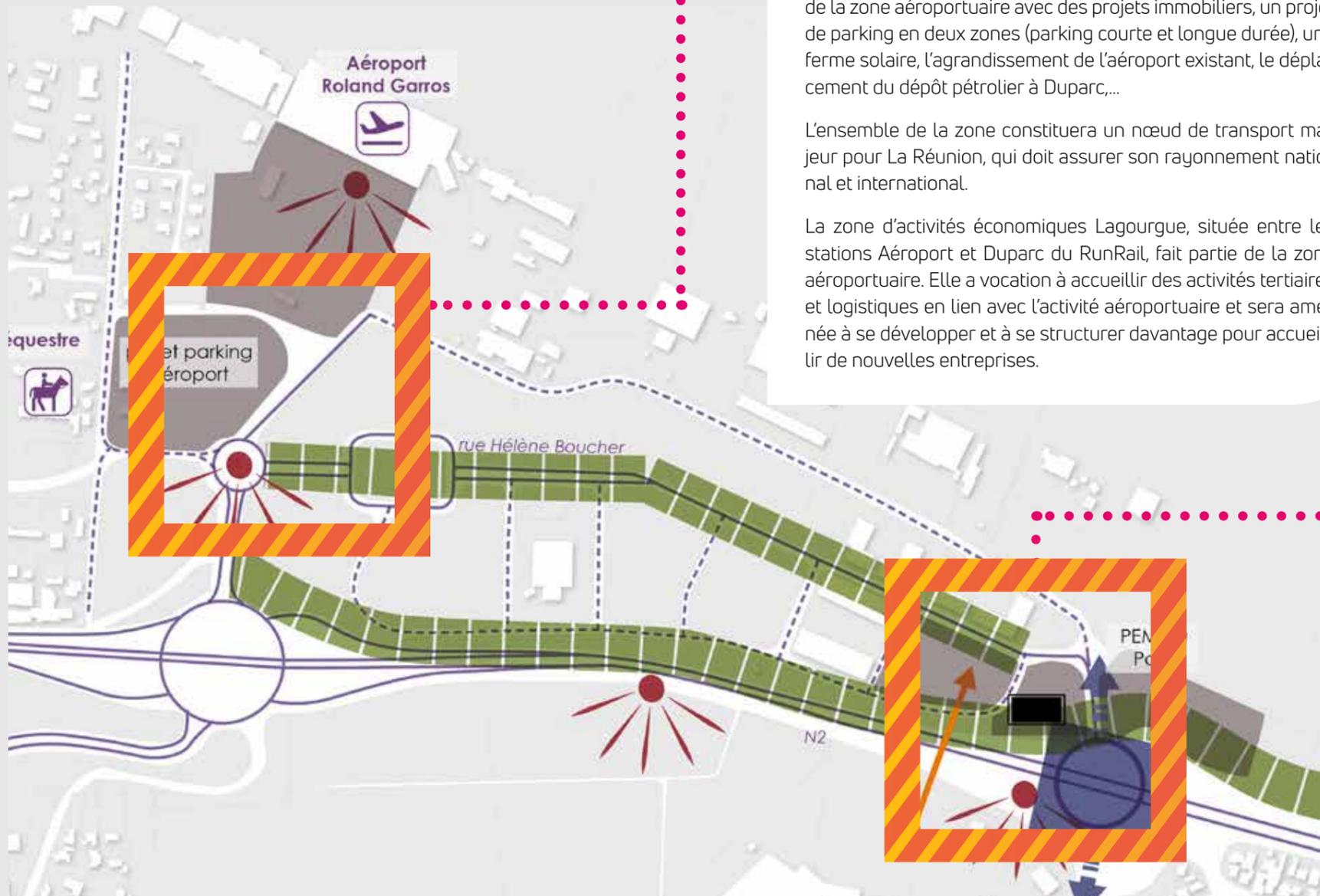
LES STATIONS AÉROPORT ET DUPARC

LA STATION AÉROPORT

Il s'agit d'accompagner le développement et même la mutation de la zone aéroportuaire avec des projets immobiliers, un projet de parking en deux zones (parking courte et longue durée), une ferme solaire, l'agrandissement de l'aéroport existant, le déplacement du dépôt pétrolier à Duparc,...

L'ensemble de la zone constituera un nœud de transport majeur pour La Réunion, qui doit assurer son rayonnement national et international.

La zone d'activités économiques Lagourgue, située entre les stations Aéroport et Duparc du RunRail, fait partie de la zone aéroportuaire. Elle a vocation à accueillir des activités tertiaires et logistiques en lien avec l'activité aéroportuaire et sera amenée à se développer et à se structurer davantage pour accueillir de nouvelles entreprises.

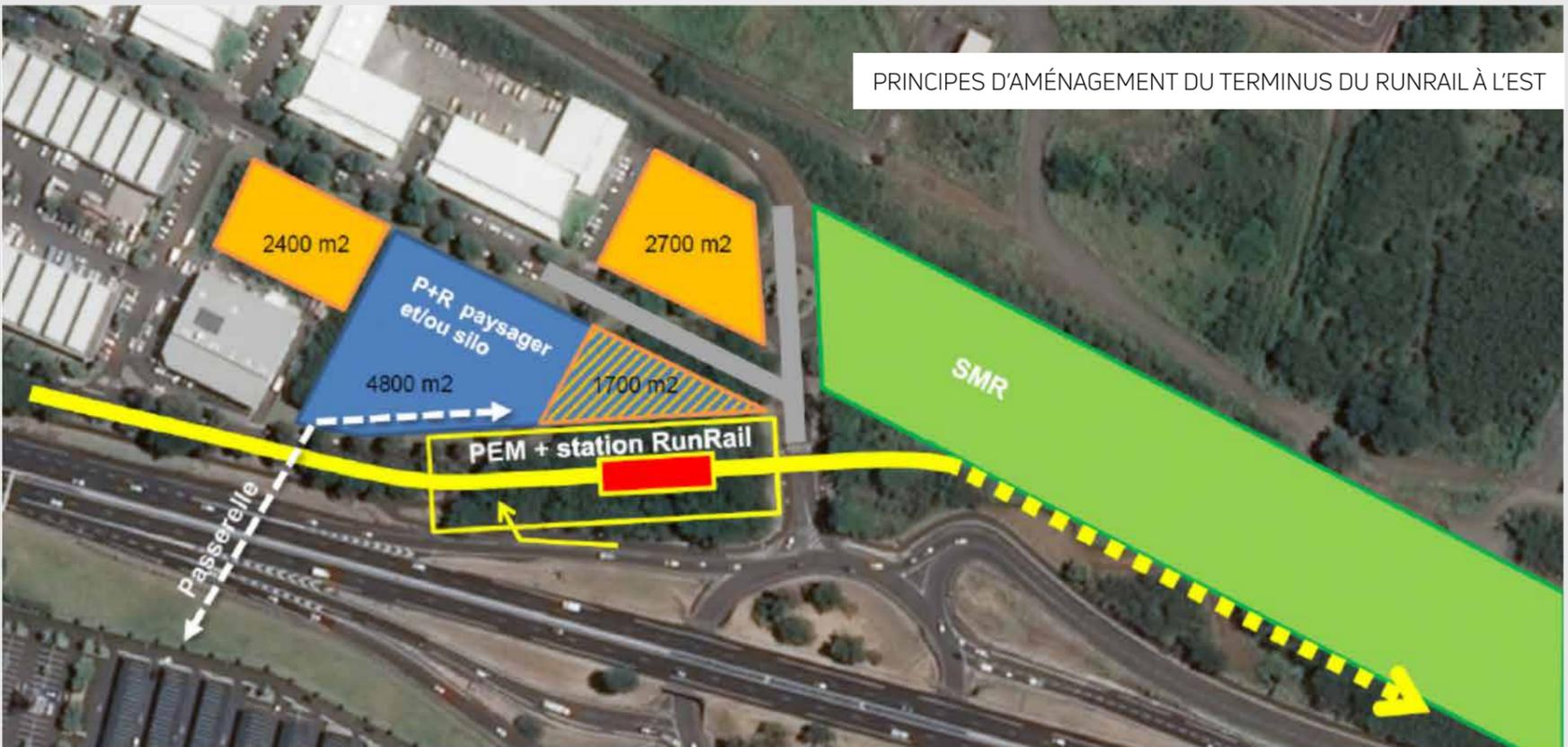


EXISTANT	PROJET	ENJEUX
Espace paysager	Station	Espace public à requalifier
Polarités	Projet de Transport par câble	Espace à requalifier et articulation à affirmer avec le quartier
Voies structurantes	Projet urbain en cours Fort effet de façade sur le boulevard Sud	Liens doux à créer / conforter
Voies secondaires	Secteur de mutation urbaine Effet de façade potentiel sur le boulevard Sud	Préservation et valorisation des ouvertures visuelles
Voie surélevée par rapport aux quartiers		Préservation de la trame arborée
Rupture de pente (mur) voie en contre-bas		Création / confortement de la trame arborée



LAÉROPORT ROLLAND GAROS EN 2024 : NOUVEAU TERMINAL BIOCLIMATIQUE





LA STATION DUPARC

A cet endroit, le RunRail arrive à son terminus provisoire -avant le prolongement du réseau régional vers l'est- au sein d'un pôle d'échanges qui a été récemment réalisé : c'est le point de connexion entre les réseaux de bus Citalis ou Cars jaunes et le RunRail. Cette station va également desservir les entreprises de la zone d'activités et du centre commercial régional, ainsi que les quartiers de Sainte-Marie les plus proches. A proximité immédiate de la RN2, ce pôle d'échange inauguré en septembre 2018, comporte d'ores et déjà un parking relais de 100 places dont une partie dédiée au covoiturage, des emplacements réservés aux taxis et un espace pour les vélos.



EXEMPLE DE CENTRE DE REMISAGE



EXEMPLE DE SITE DE REMISAGE COUVERT

LE SITE DE MAINTENANCE



Le centre de maintenance et de remisage est nécessaire à l'exploitation du tramway express : c'est le lieu où sont garées les rames en fin de service, où elles sont lavées et entretenues et d'où interviennent les équipes de maintenance. Afin d'anticiper sur les prolongements du réseau régional vers l'est, le bâtiment sera conçu de manière à pouvoir évoluer avec des locaux administratifs, un atelier mécanique, une station-service et une machine à laver.

Ce centre sera implanté dans la zone d'activité Pierre-Lagourgue, au sein de la zone aéroportuaire. Sa toiture sera couverte de panneaux solaires.

Vos parcours avec le RunRail

depuis l'ouest, depuis l'est, depuis les quartiers de Saint-Denis et Sainte-Marie

Demain, vos nouvelles habitudes de déplacement

Jacky, 57 ans, et Marie-Reine, 52 ans, habitent dans les hauts de Montgaillard à Saint-Denis. Grâce à la continuité territoriale, ils partent pour quelques jours auprès de leur fille qui démarre ses études en région parisienne.

Leur avion part à 19 h et le couple veut éviter de le rater à cause des embouteillages. Ils décident de partir de chez eux par le bus qui les conduit sans encombre en quelques minutes jusqu'au parc de la Trinité puis de prendre le tramway express : la station est à proximité immédiate de l'arrêt de bus.

L'entrée dans le tramway express avec des valises est simplifiée : pas de marche pour entrer dans la rame et un emplacement est prévu spécialement pour les bagages. En un quart d'heure, le couple se retrouve au plus près de l'aérogare.

A cette heure de pointe, s'ils avaient dû solliciter un proche pour les emmener en voiture, leur trajet aurait pu prendre au moins une demi-heure... voire beaucoup plus !

Damien, 21 ans, et Iris, 19 ans, sont voisins ; ils habitent au centre de Sainte-Marie et sont étudiants à l'Université de Saint-Denis où ils se rendent tous les jours de la semaine. Depuis l'arrivée du RunRail à Duparc, ils ont réduit considérablement leur temps de parcours : ils rejoignent le pôle d'échange en vélo – ou bien en bus quand il pleut – puis font le trajet entre Duparc et l'Université en 10 minutes : plus besoin de voiture, plus besoin de réfléchir au temps de parcours. Ils ont à peine le temps de réviser leurs cours avant d'arriver !



Joël, Sophie et Maryline travaillent tous les trois dans la même entreprise en plein centre de la Technor à Saint-Denis. Comme ils habitent tous les trois à la Possession, l'arrivée du tramway les a poussés à changer leurs habitudes : ils se regroupent dans la même voiture pour aller à Saint-Denis par la Route du Littoral et, dès qu'ils ont passé le pont Vinh-San, les voilà garés au parking-relais. Une fois la voiture en sécurité, il leur reste à prendre le RunRail pour se rendre en 15 minutes à la Technor : parking et tramway sont payés avec le même ticket qui leur est remboursé pour moitié par leur employeur. Avec RunRail, ils gagnent du temps et de l'argent.

Les conséquences sur notre vie quotidienne

l'emploi, l'attractivité, les nouveaux services

La Réunion bénéficiera ainsi d'une vitrine moderne renforçant son attractivité à l'échelle de l'Océan Indien.

En améliorant l'accessibilité des principaux pôles urbains et économiques, le RunRail va renforcer la dynamique de développement du territoire. L'ensemble des Réunionnais bénéficiera ainsi des retombées socio-économiques, notamment liées aux créations d'emplois locaux :

500

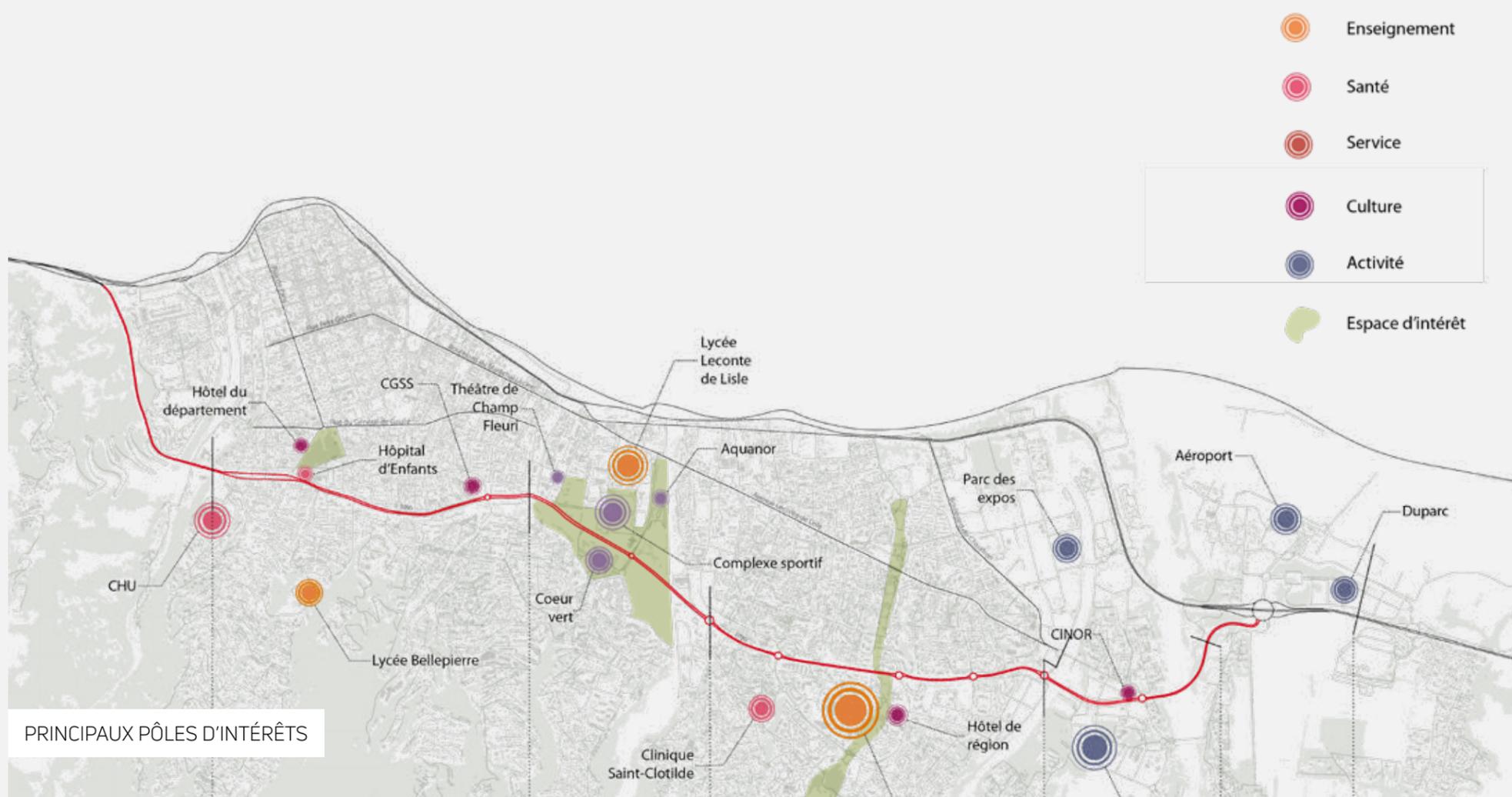
emplois en phase travaux principalement dans les secteurs du BTP et de l'énergie

80

emplois permanents en phase exploitation

Le RunRail va renforcer la dynamique de développement, notamment à proximité de certaines stations :

- aux Camélias avec le projet de renouvellement urbain PRUNEL et le projet urbain « Les 3 Ravines »
- au niveau des stations Finette et Technor avec le développement des zones d'activités à proximité
- autour de l'aéroport avec des projets immobiliers tertiaires et le développement de la zone d'activités Pierre Lagourgue



66 000

habitants dans un périmètre de 500m autour des stations du RunRail.

21 000

emplois dans un périmètre de 500m autour des stations du RunRail.

Le dispositif de concertation

Une concertation sous le contrôle de deux garantes Les garantes et le rôle de la Commission nationale du Débat public

Pour ce projet, la Région a adhéré à la Charte de Participation du Public qui définit les principales obligations et le cadre de la concertation. Dans une logique de transparence, la Région a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui a désigné deux garantes indépendantes chargées de contrôler le déroulé de la concertation. Cette démarche facultative, au-delà de toute obligation réglementaire, illustre l'ambition de la Région en matière de concertation citoyenne.

→ **Toute personne le souhaitant pourra participer et donner son avis.**

La Région Réunion construit ce projet d'envergure avec l'ensemble des Réunionnais. Ateliers, réunions publiques, balades urbaines, ... de nombreux temps de rencontres et d'échanges seront organisés. En ouvrant à tous les acteurs - habitants, associations, institutionnels et entreprises - l'accès aux informations relatives au projet, la Région Réunion et ses partenaires s'engagent dans une concertation exemplaire.

Au-delà de l'obligation légale, le Conseil régional de La Réunion souhaite que la concertation soit une opportunité d'échanges sur la problématique du développement des transports en commun à La Réunion. L'objectif de la concertation préalable est de recueillir les remarques, interrogations et propositions des habitants et usagers du territoire afin de nourrir la réflexion du Conseil régional : faut-il ou non engager ce projet ? Et si oui, dans quelles conditions, pour quels usages, pour quels usagers ? Quelle variante d'insertion faut-il retenir entre les stations Bertin et La Source ? Quelles fonctionnalités sont-elles attendues en station ? Comment améliorer les modes doux et favoriser l'intermodalité du RunRail avec les autres modes de déplacement ?

Quel est le rôle des garantes ?

Les garantes, nommées par la Commission nationale du débat public, s'assurent que le public dispose des informations nécessaires et garantissent la participation effective du public à la concertation. Concrètement, elles vérifient que les moyens mis à disposition par le maître d'ouvrage pour une concertation sont suffisants et participent à toutes les étapes de la concertation, notamment à travers la formulation d'observations et propositions.

Leur action porte uniquement sur le respect des principes de la Charte de la participation du public et la méthodologie employée pour mener la concertation, et non sur le fond du projet.

Contactez les garantes :
dominique.de-lauzieres@garant-cndp.fr
renee.aupetit@garant-cndp.fr

LA CHARTE DE LA PARTICIPATION DU PUBLIC

Cette volonté d'exemplarité s'exprime d'abord par l'adhésion à la Charte de la participation du public qui énonce les valeurs définissant le socle d'un processus participatif vertueux. Cette charte sera à la disposition du public (par internet et lors de tous les rendez-vous de la concertation).

Bienveillance, esprit constructif... : la charte met en avant un certain nombre de principes de déroulement des concertations. Cette ouverture au dialogue se traduit également par le choix d'un tiers garantissant le processus participatif : deux garantes vont être attentives à la qualité de l'échange et la confiance entre les participants.

Démocratie participative
dialogue environnemental



Avec l'aide d'un cabinet spécialisé, une attention particulière a été portée au dispositif de la concertation afin que le public puisse intervenir en amont et tout au long de l'élaboration du projet. Lors de la phase de clôture de la concertation, les différents points de vue recueillis seront traités, analysés, classés thématiquement afin d'être restitués. Les garantes rédigeront le bilan de la concertation qui sera joint à l'enquête publique. Cette démarche concertée et organisée permettra ainsi à la Région de prendre une décision argumentée sur la poursuite du projet dans sa version présentée en enquête publique.

Les étapes de la concertation

Trois grandes étapes de la concertation sont proposées :

- un temps de recueil des avis et des contributions sur le projet qui prendra des formes diversifiées : réunions publiques, ateliers, balades urbaines...
- un temps d'analyse et de restitution
- un dispositif «post-concertation»

1. Le temps de recueil des avis et des contributions (du 27 mai au 6 juillet)

Le projet sera présenté sur une page internet dédiée et sur des panneaux d'expositions disponibles dans les lieux publics. Des réunions, ateliers et balades urbaines (à pied et en vélo) seront organisées pour débattre du projet et recueillir les points de vue dans leur diversité. Le débat portera

d'abord sur l'opportunité et l'utilité d'un tel projet pour les Réunionnaises et les Réunionnais (faut-il engager ce projet et poursuivre son élaboration ?). La discussion sera également ouverte sur les principales problématiques posées : où devrait passer ce tramway à l'entrée de Saint-Denis côté

Montagne ? comment mieux l'intégrer aux quartiers traversés ? quels services pourrait-il offrir aux usagers ... Une plateforme numérique recueillera elle aussi les réponses à ces questions.

2. Le temps de l'analyse et de la restitution (juillet à septembre 2019)

Au terme de ce travail de recueil, un cabinet spécialisé va compter, classer et analyser tous les avis, toutes les contributions et les livrer à la Région. Conformément aux préconisations de la Charte de la Participation du Public, le Conseil régional

s'engage ensuite à restituer l'ensemble des avis et contributions qui auront été recueillis durant la concertation préalable. Pendant ce temps, les garantes élaboreront un bilan de la concertation. Dans les deux mois

qui suivent le bilan des garantes, La Région doit prendre une décision argumentée dans laquelle il doit prendre des engagements sur la phase post-concertation.

3. Le dispositif post-concertation (d'octobre 2019 à l'enquête publique)

Si la Région prend la décision de poursuivre le projet, il prolonge le travail de concertation sur la base des recommandations des garantes et en tenant

informé le public des études et des réflexions qui seront menées sur le projet.

Le programme de la concertation

- Un site internet : www.regionreunion.com
- Des rencontres publiques
- Des ateliers et des balades urbaines
- La Foire Aux Questions



www.regionreunion.com

La Région vous emmène plus loin !

