

Le problème des déplacements à la Réunion

Objet :

Route du littoral, Boulevard Sud, route des Tamarins, Tram Train... La question des déplacements est au cœur de l'actualité réunionnaise.

Chaque jour, des milliers de véhicules empruntent les routes de l'île afin d'assurer les déplacements du domicile aux lieux de travail, du domicile aux écoles, collèges, lycées, du domicile aux centres commerciaux ou aux boutiques et services inégalement répartis sur le territoire. Des embouteillages multiples se manifestent aux heures de pointes, aggravés régulièrement par des accidents, des travaux, des basculements, des intempéries violentes.

Les alternatives proposées par les transports en commun ont eu jusqu'à ce jour un effet limité. Les temps de parcours sont longs, les rotations trop espacées et le transport aux heures creuses ou les jours fériés pratiquement inexistant ou très insuffisant.

Enjeux :

Les contraintes topologiques de l'île et la structure de son urbanisation globalement dispersée ne sont ni favorables à une couverture efficace dans le temps et dans l'espace, ni à une rentabilité véritable des lignes de dessertes.¹

De plus et par voie de conséquence, comme ils sont essentiellement fréquentés par une population qui n'a financièrement guère d'autres alternatives, les transports en commun sont perçus comme socialement marqués, peu ludiques et insécurisés.

L'impact environnemental des déplacements, marqué par la prédominance de la voiture particulière, a conduit naturellement à réfléchir à un report vers des modes de transports alternatifs, moins polluants, globalement plus économiques et plus attractifs. Cette réflexion aujourd'hui générale trouve une application à la Réunion.

Dans cet objectif, le Tram Train pourrait apporter une réponse efficace aux déplacements pendulaires ainsi qu'à d'autres motifs de déplacement journaliers, comme les loisirs ou les démarches, par exemple.

Il est certes habituel de percevoir les encombrements sous l'angle le plus négatif. Ainsi, on dénonce le faible nombre d'occupants de chaque véhicule et l'on prône le co-voiturage. Cependant, il serait vain de croire que l'aggravation des encombrements aurait un effet décisif sur le développement des solutions alternatives. Ce serait mésestimer le rôle de détente intime que joue la phase de temps au volant de

¹ Le problème n'est pas uniquement réunionnais, il concerne de nombreuses zones périphériques aux centres-villes. L'attrait pour la voiture, la liberté qu'elle procure, la dispersion de l'habitat, la multiplication des centres d'attraction périphériques sont autant de freins à une rationalisation rigoureuse des déplacements.

sa voiture, entre domicile et travail, phase que beaucoup apprécient sans le formuler de façon explicite.

On sera surpris d'apprendre que le temps acceptable par de nombreux automobilistes peut atteindre trois quarts d'heure à une heure par trajet.

Si les contraintes de temps s'avèrent supportables, les effets du coût du transport individuel paraissent plus déterminants, moins d'ailleurs les effets du montant des dépenses mensuelles qui sont supposées stables et acceptées que ceux des variations de coût et en particulier des augmentations directes et induites comme les augmentations du carburant ou la ponction des amendes liées aux radars fixes.

Ces variations à la hausse ont un impact déstabilisant sur le budget du ménage et sur les aspirations à un style de vie qui paraît ne plus être aussi facilement assumable par la plus grande majorité.

Il reste que la diversité des motifs de déplacement ne se résume pas aux déplacements pendulaires même si ils sont très importants en particulier en temps et en distance.

Les études de déplacement montrent qu'on se déplace chaque jour pour les achats, l'accompagnement (aux études, à l'école...), les loisirs, les démarches, et les déplacements secondaires (autres que liés au domicile). Une grande majorité de ces déplacements se fait en voiture à la Réunion alors qu'ils appartiendraient sur d'autres territoires au registre de la proximité.

Voies réservées aux véhicules à occupation multiple (VOM) et covoiturage

Principe : Même si les routes sont congestionnées par les voitures, elles peuvent quand même assurer le transport de milliers de personnes de plus. Il suffit d'accroître le nombre de passagers dans chaque véhicule. La plupart des gens ont trois ou quatre places libres dans leur voiture, même pendant les périodes de la journée où la congestion est la plus forte. Une des solutions possibles est d'encourager les migrants journaliers à former un groupe de covoiturage ou à emprunter les transports en commun plutôt que d'occuper seuls une voiture. Les voies réservées aux véhicules

Nombre de véhicules nécessaires pour transporter 30 Personnes



Autobus

Groupe de covoiturage de deux personnes

Automobiles à un seul occupant



à occupation multiple (VOM) sont des voies sur les autoroutes et les artères principales dont l'accès est restreint et qui sont réservées, durant les heures de pointe ou autres, aux véhicules à occupation multiple, notamment le covoiturage, le covoiturage par fourgonnette et l'autobus.

Les études sur les déplacements ne font malheureusement pas le lien entre les formes urbaines, les modes de vie qui y sont liés et les conditions de déplacement que ces formes et modes entraînent au quotidien.

Tout au plus, certaines études font une distinction entre déplacements en zones rurales et déplacements en zones urbaines¹. Les différents usages de la voiture qui se sont multipliés dans les déplacements quotidiens ne sont guère analysés en rapport avec les dysfonctionnements de l'organisation urbaine.

Le contexte idéologique des déplacements

Une des questions qui est posée au travers de la conception des quartiers durables est celle des déplacements dans l'environnement proche et des liaisons inter-quartiers. La place habituelle de la voiture y est contestée dans l'espace public ainsi que dans l'espace privé. Incidemment, l'espace public est remis en question au travers de ses fonctions de liaison et des contraintes induites qui y sont ressenties.

La question des déplacements se situe dans un contexte idéologique qui attribue des valeurs positives ou négatives à des types d'espaces ou à des types d'objets.

Ainsi pour certains, voiture, bitume, rues, sont affectées de valeurs négatives et les lieux d'activité rejetés ailleurs. La notion d'espace public est devenue confuse, alors que les espaces verts, la nature, le cœur l'îlot résidentialisé, les TCSP sont porteurs de valeurs positives.

Ces affects traduisent que les usages habituels des espaces se sont transformés et que des altérations de sens se sont produites dans les représentations.

Dans le contexte particulier de la Réunion, ils constituent des cadres de réaction à une réalité urbaine de piètre qualité et soumise à des mutations et à des extensions peu convaincantes.

La question des déplacements dans le contexte de l'inventaire des pratiques dans les quartiers durables ne peut faire l'impasse sur les quartiers existants et leurs principaux dysfonctionnements. Un des enjeux du développement durable à la Réunion consiste à aborder la restructuration des quartiers existants, au sein desquels la question des déplacements se pose d'abord en symptôme.

La question des modes de déplacement, prise sous l'angle de l'ingénierie, présente le risque de chercher la solution exclusivement dans l'inventaire des solutions alternatives de déplacement. L'aspect mono-fonctionnel du déplacement a conduit par exemple à imaginer la route des Tamarins comme voie de liaison rapide, puis à privilégier le traitement du paysage produit par la qualité des ouvrages d'art. Mais les manifestations qui ont précédé la mise en service de la route ont mis en évidence une autre fonction possible, celle d'espace public exceptionnel permettant de percevoir la Réunion d'une toute autre manière.

¹ Sont ainsi oubliés les espaces citadins, que l'on confond avec l'urbain, ou les organisations villageoises que l'on associe au rural. L'accent des études sur les déplacements n'est porté que sur les trajets « longs ».



Image du projet de tram-train dans l'Est



Image du projet de tram-train dans le Nord de l'île

Le concept de cheminement

Dans une logique utilitariste, la question du déplacement se résume à aller du point A au point B.

Dans une observation socio urbaine des comportements, aller du point A au point B ne constitue qu'un des prétextes possibles au déplacement.

Bien d'autres motifs peuvent être évoqués ou bien pratiqués inconsciemment ; prendre l'air, marcher, flâner, s'enfuir, rêver, se montrer, s'entraîner, rencontrer, dériver, aller à l'aventure, jouer, s'arrêter, regarder le paysage, les vitrines, lire le journal, boire un verre...

De plus, le long d'un parcours, une multitude de signes et d'informations sont émis et perçus : soit volontairement : enseignes, numérotation, marquages, vitrines, panneaux, objets, façades, devantures, jardins, clôtures ; soit involontairement : présences, traces, bruits, odeurs, comportements, ambiances, auxquels les hommes sont sensibles et attentifs, eux-mêmes étant émetteurs et récepteurs d'informations multiples.

Le surencombrement de l'espace urbain par une catégorie de signes dominants, par exemple la signalisation routière ou les affiches publicitaires, constitue une pollution de la capacité naturelle des hommes (aptitude sémiologique) à percevoir les situations, leurs charmes, leurs risques, leurs possibilités au travers des multiples signes (signaux, indices, traces, symboles) qui parsèment l'espace urbain.

Tout cela se résume dans le concept de « cheminement » qui est très éloigné de la notion de voie et de circulation. Le « circulez, il n'y a rien à voir » résume le profond malentendu entre la fonctionnalité urbaine et la pratique humaine et sensible des espaces publics.

Le chemin, la rue, sont ainsi les lieux privilégiés du « cheminement », qui est un des « temps faibles » (si circuler est un des temps forts en termes de fonctionnalité) de la vie des hommes. La question du plaisir fait ainsi partie intégrante du cheminement, que ce plaisir soit positif ou négatif lorsque les notions de danger ou d'inconfort deviennent dominantes.

L'enjeu consiste à ne plus considérer l'espace public comme le lieu privilégié du déplacement, mais comme lieu privilégié de la connexion, de l'information, des échanges et des accidents nécessaires à la vie ensemble.

Sans une perception élargie du « déplacement » au « cheminement » dans l'espace public, la question des déplacements, prise en main par les spécialistes des VRD, risque de se résumer à une esthétique stérilisante de dallages informatifs, de chicanes et d'oreilles apaisantes, d'éclairages et de végétations souriantes.

Le cheminement est une autre affaire, car il y a peut-être « tout à voir » pour ne pas bêtement circuler.



Ainsi, sur le thème "Où vont les pas ?", le festival Cheminements 2009 propose un parcours d'exposition :

La paisible chapelle Saint-Blaise, perdue dans la campagne, livrée à la cohue des trottoirs de New York.

Plus loin, « des femmes marchent en boucle sur le sable, dans la forêt, dans les villes ».

Plus loin encore, une quête de l'équilibre entre « la respiration, le débit de la parole, l'allure des pas et l'attache de l'ombre. »

Ailleurs s'expriment « les déplacements, les flux, les mouvements des corps et leur interaction avec l'espace urbain ».

Puis un danseur révèle un espace par le temps qu'il donne à sa traversée.

Exemples à la Réunion :

Le Port : un plan de déplacement pour les zones d'activités La ZAC 2000 et les ZI n° 2 & 3 au Port sont congestionnées par la circulation automobile. Une vingtaine d'entreprises sont engagées dans une démarche visant à repenser les circulations entre domicile et travail. Mais il faudra attendre septembre 2010 pour espérer de premières actions.

Emprunter l'avenue de la Compagnie des Indes et le rond-point des Vilebrequins, au Port peut se révéler un véritable enfer. C'est la seule entrée pour la Zac 2000 et le principal accès pour les zones industrielles n° 2 et 3. Pas moins de 3 650 salariés y travaillent quotidiennement et l'immense majorité d'entre-eux s'y rend en voiture. Excepté le nombre de salariés, ça n'avait sans doute échappé à personne. Le Port, la CCI, l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et le TCO sont engagés dans la mise en oeuvre d'un plan de déplacement interentreprises (PDIE) dans cette zone.

Totale absence d'arrêts de bus à l'intérieur de la Zac 2000 (5 dans les ZI). Il y en a un au rond-point des Vilebrequins. Mais le franchissement piéton de celui-ci est dangereux et les trottoirs de la zone sont « discontinus » et utilisés comme parkings. La piste cyclable de l'avenue de la Compagnie des Indes est jugée, elle, dangereuse. Rien qui puisse inciter aux modes de déplacements doux ou au transport collectif.

4,9% des déplacements domicile-travail pour le vélo, la marche et le bus, cumulés. Avec évidemment des variations suivant la distance à parcourir. 70% des salariés interrogés habitent St-Paul, La Possession et Le Port. A La Possession, 3 quartiers concentrent même plus de 62% des personnes, ce qui pourrait laisser de bonnes perspectives au covoiturage, encore très peu pratiqué.

Durée du trajet, distance parcourue, perméabilité à l'idée du changement... Le diagnostic fait également apparaître le manque d'équipements collectifs dans ces zones. Comme des crèches ou des lieux de restauration, qui motivent des déplacements automobiles entre midi et deux. De là à imaginer combler rapidement ces manques, il y a un pas que les porteurs du plan ne franchissent pas pour l'instant. Il faudra en effet attendre septembre 2010 pour espérer un plan d'action. Un plan qui sera évidemment impacté par la poursuite ou l'abandon du projet de tram-train.

Et un plan qui devra se discuter avec les entreprises, sans doute appelées à mettre au pot pour organiser un service de covoiturage ou mettre en place un parc commun de véhicules d'entreprises.

Source : Presse (Le Quotidien – Mercredi 09/12/2009)



La ZAC 2000, Le Port