

# PLANIFICATION RÉGIONALE DE L'INTERMODALITÉ

ANNEXES : ETUDE URBAINE AUTOUR DES  
POLES D'ECHANGES





## LE MOT DU PRÉSIDENT DE LA RÉGION RÉUNION

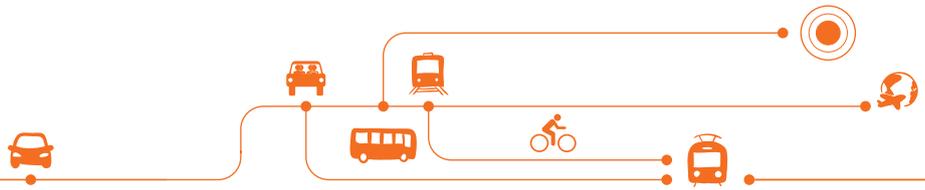
---

**Didier ROBERT**

Président de la Région Réunion

Insufflant ces dernières années une dynamique nouvelle en matière de transport, la Région a élaboré son Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), dans le but de doter notre île d'un réseau de transports performant et structurant pour le territoire. Cette volonté régionale de viser l'excellence pour La Réunion s'exprime également par l'élaboration de la Planification Régionale de l'Intermodalité (PRI), document cadre visant à une meilleure coordination des offres et politiques publiques conduites en matière de transport. La PRI nous permettra ainsi en concertation avec l'ensemble des partenaires de mener des actions exemplaires et responsables au profit de l'intermodalité et au service des usagers.





© Pierre MARCHAL

## LE MOT DE LA PRÉSIDENTE DE L'AGORAH

### **Fabienne COUAPPEL-SAURET**

Présidente de l'AGORAH

Conseillère Régionale déléguée aux transports, déplacements, intermodalité, monorail

L'accroissement du trafic automobile et le maintien de l'autosolisme sont deux des principaux facteurs responsables de l'augmentation de la congestion routière particulièrement aux heures de pointe. Ainsi, promouvoir l'intermodalité et l'émergence de nouveaux modes de déplacement est nécessaire pour construire un nouvel avenir pour les Réunionnais.

Pour ce faire, développer une offre de transports en commun performante, favoriser les modes doux et inciter à de nouvelles pratiques intermodales, sont autant de défis que notre territoire doit relever à l'horizon 2020-2030. Pour y parvenir, l'ambition exprimée par la collectivité régionale au travers de la Planification Régionale de l'intermodalité, doit être corrélée à la volonté de chacune des autorités organisatrices de la mobilité de parfaire les projets menés pour un développement durable de notre île. Ainsi, c'est ensemble que nous construirons la mobilité durable de demain.



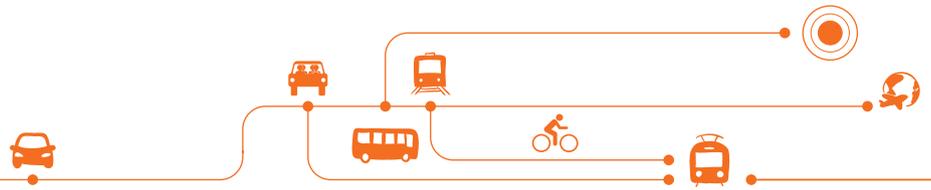
# SOMMAIRE

---

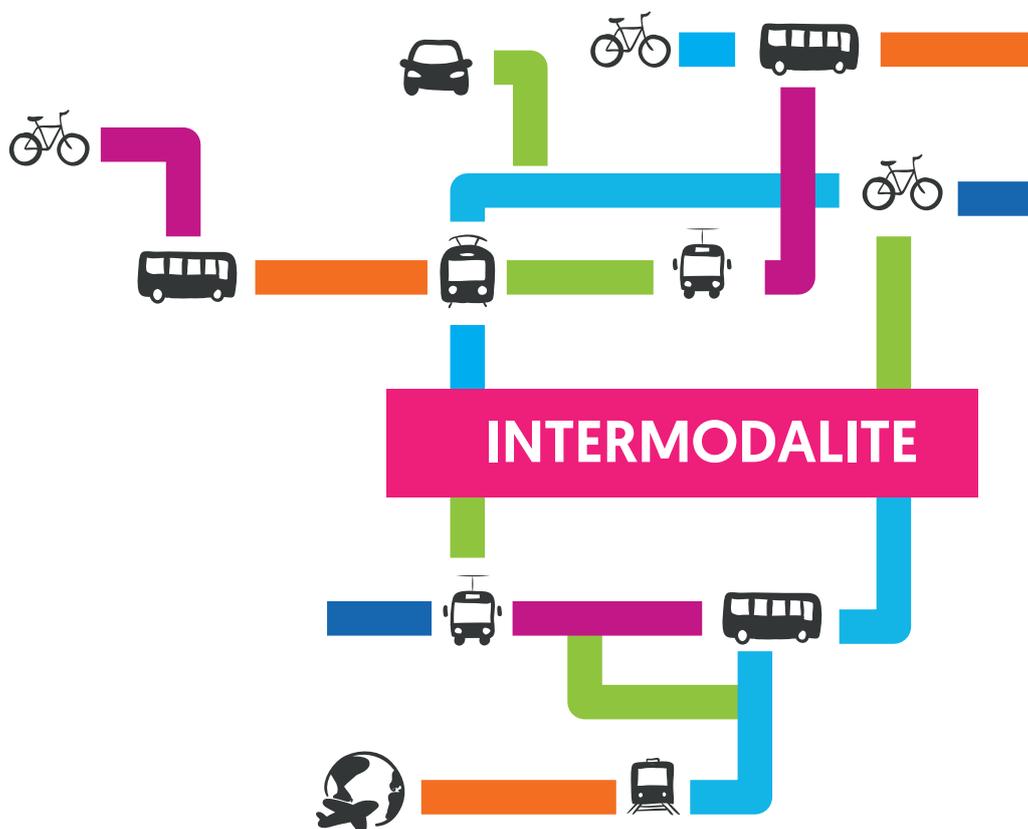
<b>LES PÔLES D'ÉCHANGES</b>	<b>4</b>
<b>PÔLES D'ÉCHANGES DE LA CIREST</b>	<b>6</b>
<b>PÔLES D'ÉCHANGES DE LA CINOR</b>	<b>20</b>
<b>PÔLES D'ÉCHANGES DU TCO</b>	<b>58</b>
<b>PÔLES D'ÉCHANGES DE LA CIVIS</b>	<b>106</b>
<b>PÔLES D'ÉCHANGES DE LA CASUD</b>	<b>134</b>







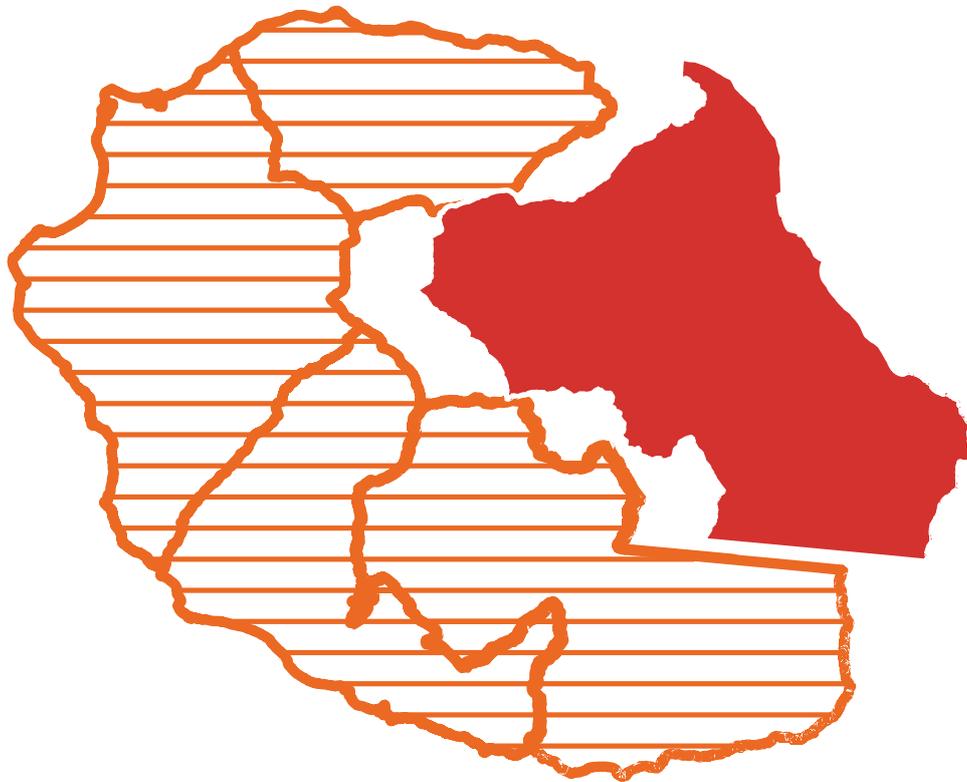
# ANNEXES : ETUDE URBAINE AUTOUR **DES POLES D'ECHANGES**







# POLE D'ÉCHANGE DE LA CREST



# Qu'est-ce que l'intermodalité ?

## QU'EST-CE QUE L'INTERMODALITÉ ?

Dans le cadre de l'élaboration de la planification régionale de l'intermodalité, une étude urbaine dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges a été réalisée. Cette étude a été menée selon les éléments suivants :

- ▶ Composante urbaine
- ▶ Réseaux de transports existants
- ▶ Population
- ▶ Base permanente des POS/PLU

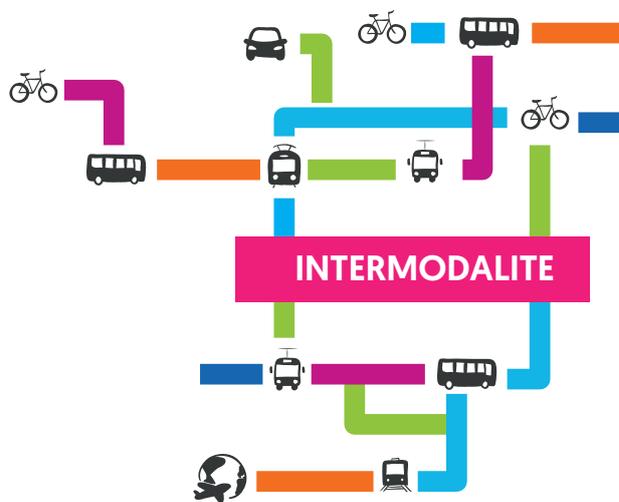
Le recensement et l'identification des pôles d'échanges menés en partenariat avec chacune des AOM, a permis de distinguer deux catégories de pôles d'échanges à savoir :

- ▶ Pôle d'échanges principal : Dès lors où une articulation entre un mode lourd (RRTG, TPC) et un réseau de transport en commun interurbain ou urbain a été identifiée, le pôle d'échanges est qualifié de principal.
- ▶ Pôle d'échanges secondaires : A contrario, dès lors où une articulation entre les réseaux de transports urbains et interurbains a été identifiée, le pôle d'échanges est qualifié de secondaire.

La hiérarchisation de ces pôles d'échanges a permis de recenser :

- ▶ 36 Pôles d'échanges principaux
- ▶ 26 pôles d'échanges secondaires

Ainsi, le tableau ci dessous permet de visualiser les caractéristiques et la classification des pôles d'échanges



CIREST	Articulation Mode Lourd (RRTG) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Mode Fer Leger (Tram Tco) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Transports Interurbains / Transports Urbains	Parking Relais Aires de Covoiturage	Synthèse
Saint-Benoit					
Sainte-Rose					
Plaine des Palmistes					
Bras Panon					
Saint-André					

- PEM Principal
- PEM Secondaire



## Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE



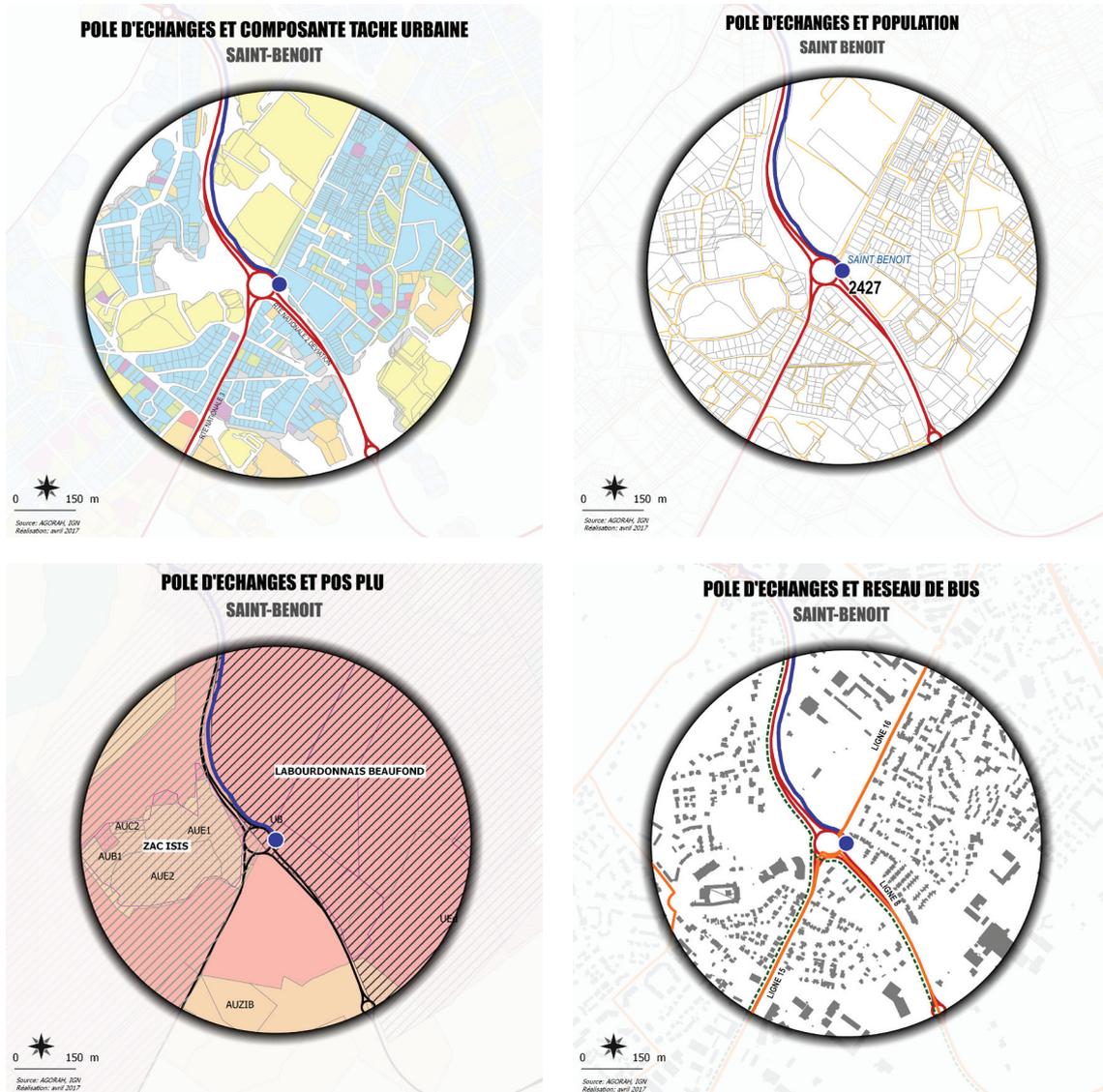
- Pôle primaire
- Pôle secondaire
- Tracé RRTG
- 🚗 Co-voiturage
- Ⓟ Parking relais
- Paysage
- ▭ Limite commune

Source : IGN, AGORAH  
Réalisation : avril 2018





# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Saint-Benoît

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
4 mai 2006 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2420  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation mixte. On note également la présence de plusieurs équipements publics et de deux zones d'activités économiques à l'Est du pôle d'échanges.

On peut également noter deux projets d'aménagement d'envergure en amont et en aval du pôle d'échanges. En effet, au Nord, l'ensemble du secteur est concerné par le projet de rénovation urbaine Labourdonnais-Beaufonds, dans le cadre du NPNRU. Ce projet urbain vise à redynamiser le quartier, par la construction de nouveaux logements, et l'amélioration générale du cadre de vie mais également par la redynamisation de l'activité économique et commerciale. Au Sud du pôle d'échanges, on observe la ZAC ISIS, dont la première tranche est terminée et a permis l'implantation d'équipements scolaires et culturels. La seconde tranche devrait, quant à elle, concerner l'implantation d'un centre commercial.

Aussi, ces deux opérations devraient avoir un impact important et positif sur le secteur. L'accroissement des flux générés par ces différents projets devront ainsi être pris en compte dans l'aménagement du pôle d'échanges.

On remarque que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. Il est à noter que le futur PEM profitera d'un carrefour d'ores et déjà aménagé à ce niveau de la RN2 facilitant ainsi les aménagements de rabattements vers ce dernier. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste

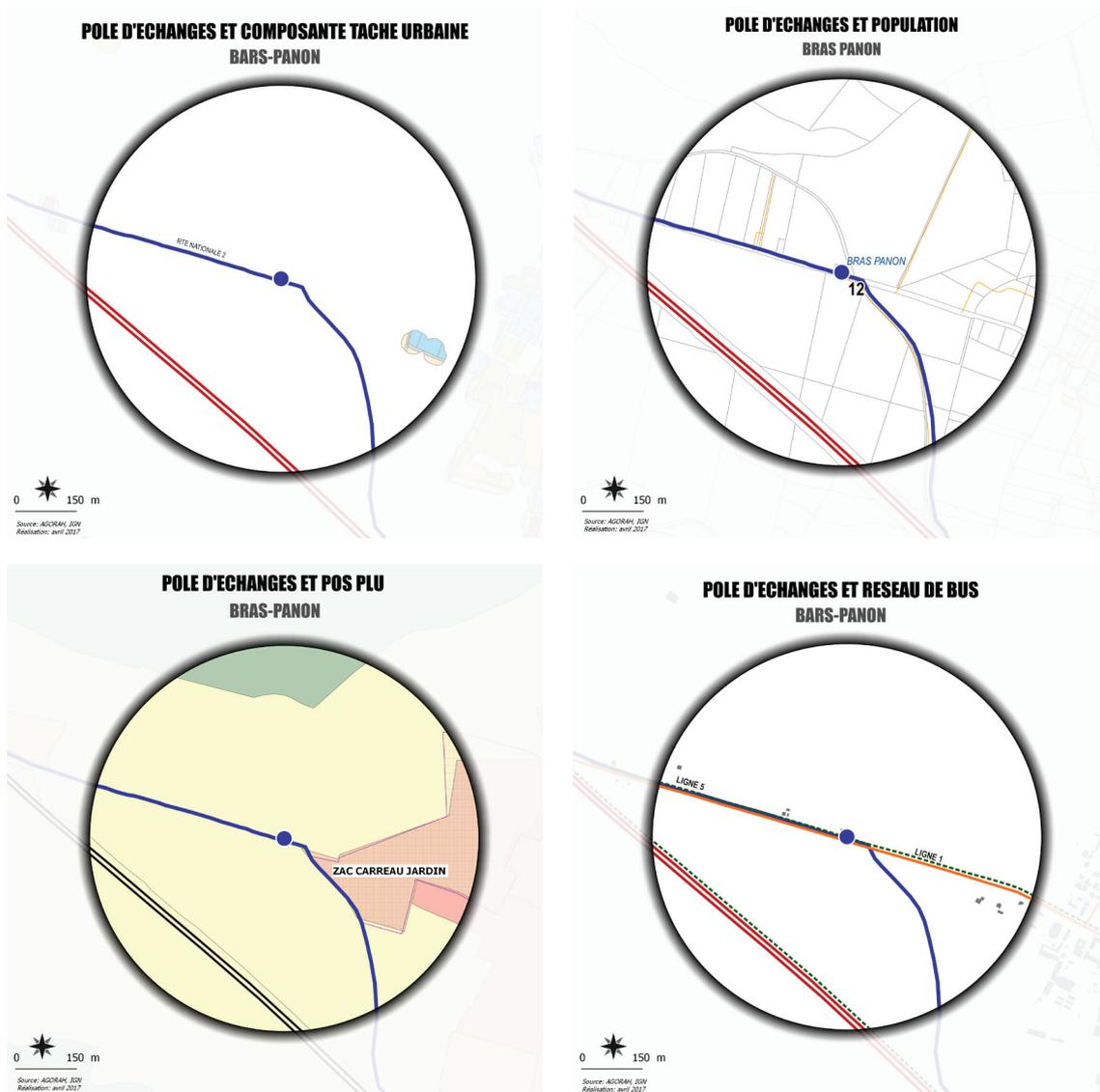
relativement importante à l'échelle piétonne. De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente.
  - Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
  - Les différentes opérations urbaines qui entourent le pôle d'échanges devront être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Bras-Panon

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
21 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 12  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace agricole.

On note toutefois un espace urbanisé au Sud-Est du pôle d'échanges, correspondant à l'entrée de ville de Bras-Panon, mais qui n'accueille aucune construction à l'heure actuelle. On recense un projet de ZAC sur ce secteur dénommée « Carreau Jardin » qui devrait développer 500 logements au sein d'un quartier labellisé « Eco-quartier ». Une fois cette opération réalisée, la pertinence de la localisation du PEM tel que cartographié se verra accrue. En effet, à l'heure actuelle, il pourrait sembler que le pôle d'échanges soit trop éloigné de l'espace urbanisé plus à l'Est, correspondant au centre urbain de la commune.

À proximité du PEM, on constate la présence de plusieurs de lignes de transports en commun du réseau Estival. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement faibles, et ce tant que la ZAC Carreau Jardin n'aura pas vu le jour, auquel cas ce dernier retrouve une pertinence.

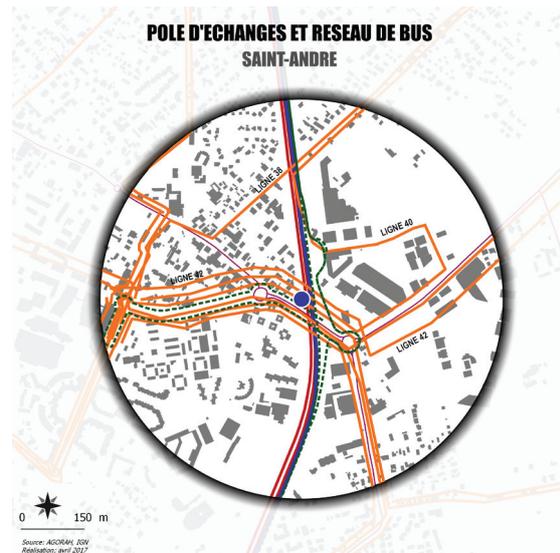
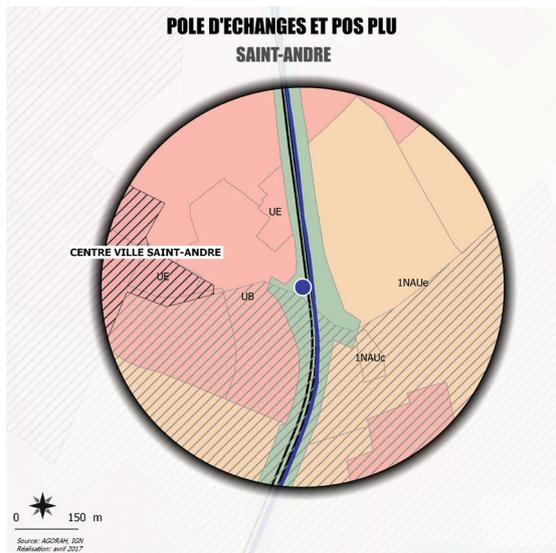
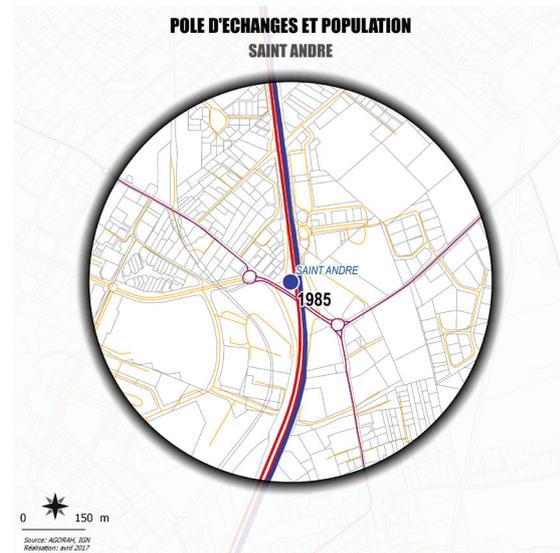
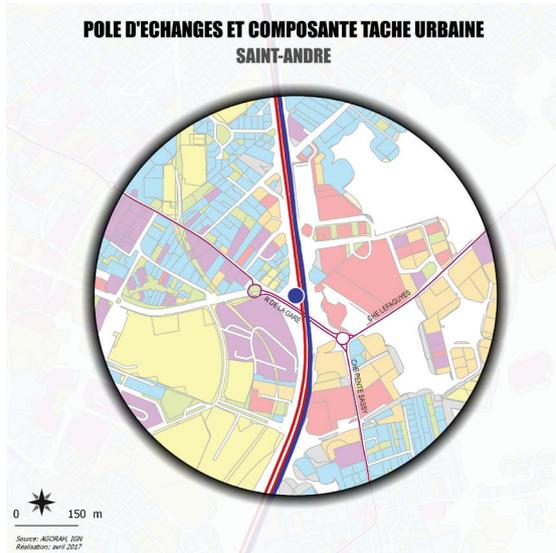
De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'avancée du projet de ZAC Carreau Jardin à proximité du pôle d'échanges devra être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM. L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saint-André

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
21 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle Secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 982  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La proximité du centre urbain de Saint-André, à l'Ouest du pôle d'échanges explique cette mixité de fonctions urbaines. Il est également à noter la présence de la zone commerciale Cocoteraie/Andropolis à l'Est du pôle d'échanges, mais aussi de plusieurs zones d'activités artisanales. En ce sens, le pôle d'échanges tel que positionné sur la cartographie se trouve au carrefour d'un nombre important de points générateurs de flux.

Le centre urbain de Saint-André fait aujourd'hui l'objet d'un projet de rénovation urbaine. Cette opération qui impactera l'habitat, l'activité économique et commerciale du secteur et la qualité de vie du quartier, peut, au vu de la proximité avec le pôle d'échanges, influencer sur le positionnement et l'aménagement de ce dernier.

Sur le secteur, on note un maillage de transports en commun particulièrement important. Ainsi, on constate la présence de plusieurs de lignes de transports en commun du réseau Estival. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. Il est à noter que le futur PEM se situe au carrefour d'importants points générateurs de flux. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante

à l'échelle piétonne.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'opération urbaine d'envergure à proximité le pôle d'échanges devra être prise en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

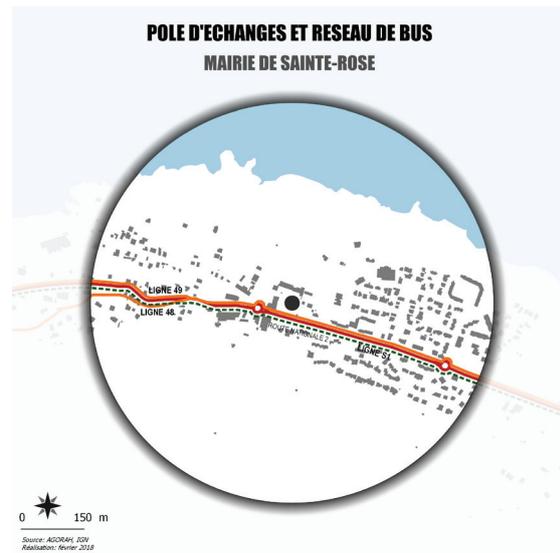
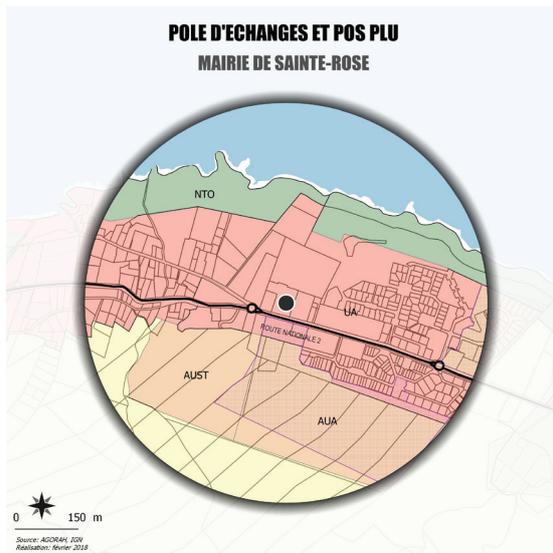
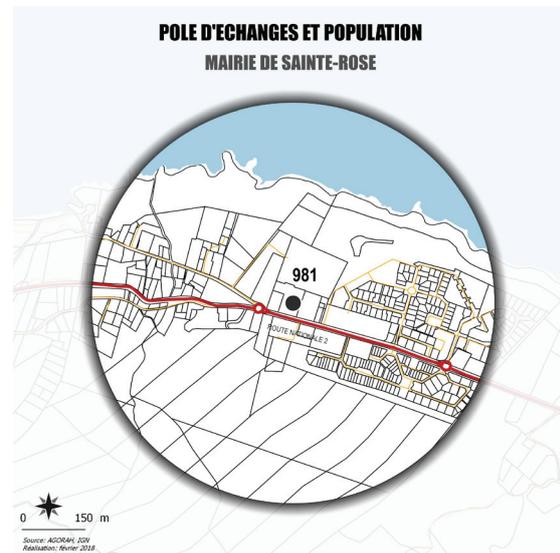
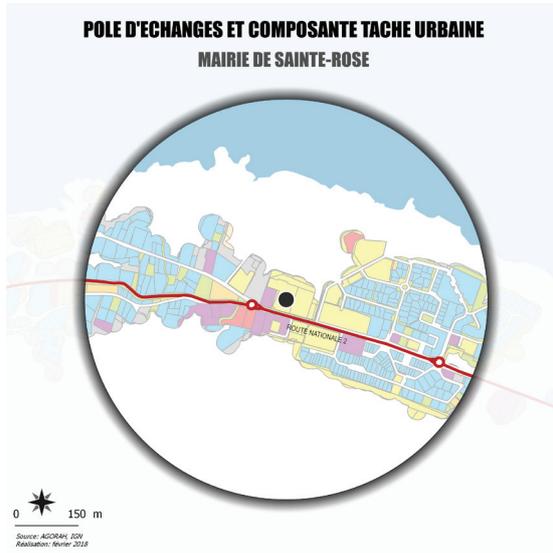
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saint-Rose

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
11 juillet 2006 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Bourg  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 981  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics, quelques commerces et activités économiques. Il est également à noter qu'un projet de création d'une zone artisanale est prévu à l'Ouest du pôle d'échanges, ce qui pourrait à terme augmenter les flux de circulations sur la commune.

Le centre urbain de Saint-Rose ne fait aujourd'hui pas l'objet d'un projet de rénovation urbaine.

Sur le secteur, on note un maillage de transports en commun entre les lignes du réseau interurbain Car Jaune et les lignes du réseau urbain ESTIVAL. Ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De par sa localisation et en tant que pôle secondaire, le futur PEM aura également vocation à favoriser les échanges entre les réseaux urbains et interurbains dans une optique d'interface urbaine.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - De rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - D'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - D'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - D'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la

**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Plaine des Palmistes

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
28 octobre 2004 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Bourg  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 967  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics, quelques commerces et activités économiques. Il est également à noter qu'une zone d'activité est recensée dans le secteur à l'instar de la ZAE Ravine Pavé ainsi qu'un projet de création d'une zone à fort potentiel touristique lié à la forêt de Bébour et de Bélouve. Ces aménagements économiques et touristiques doivent donc être en prise en considération lors de l'aménagement de ce PEM en vue des différents flux pouvant être générés. Le centre urbain de la Plaine des Palmistes ne fait aujourd'hui pas l'objet d'un projet de rénovation urbaine. Toutefois, cette commune est selon l'INSEE, l'une des communes dont la croissance démographique est la plus importante sur le territoire.

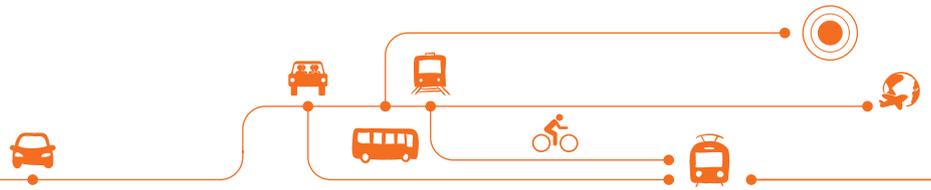
Sur le secteur, on note un maillage de transports en commun entre les lignes du réseau interurbain Car Jaune et les lignes du réseau urbain ESTIVAL. Ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Elles sont également à la confluence de la RN3, route des Plaines, permettant de relier notamment la ville du Tampon.

De par sa localisation et en tant que pôle secondaire, le futur PEM aura également vocation à favoriser les échanges entre les réseaux urbains et interurbains dans une optique d'interface urbaine.

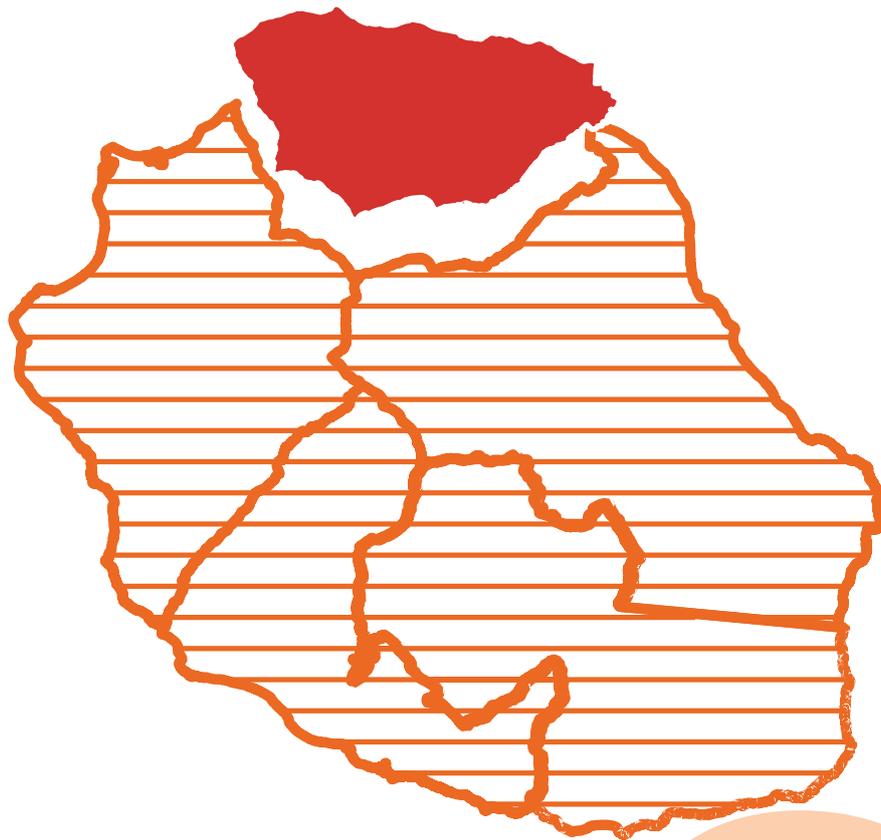
## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - De rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - D'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - D'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - D'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).





# POLES D'ÉCHANGES DE LA CINOR



20 | 20

## Classification des pôles d'échanges

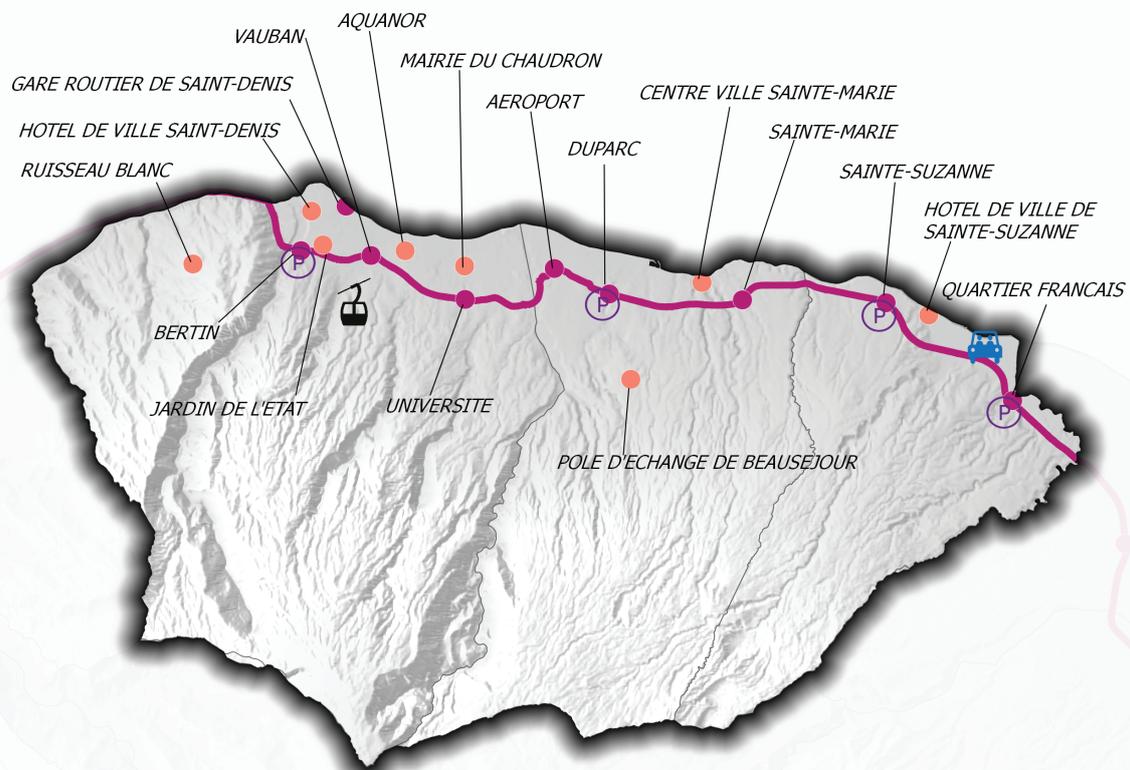
	Articulation Mode Lourd [RRTG] / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Mode Fer Léger [Tram Tco] / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Transports Interurbains / Transports Urbains	Parking Relais Aires de Covoiturage	Synthèse
Quartier français					
Sainte-Suzanne					
Sainte-Marie					
Duparc					
Jardin de l'Etat					
Aquanor					
Centre-Ville de Sainte-Marie					
Gare routière de Saint-Denis					
Hôtel de Ville de Saint-Denis					
Hôtel de Ville de Sainte-Suzanne					
Mairie du Chaudron					
Pôle d'échanges de Beauséjour					
Ruisseau Blanc		TPC			
Aéroport Rolland Garros					
Université du Moufia		TPC			
Vauban					
Bertin		TPC			

- PEM Principal
- PEM Secondaire





## Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE



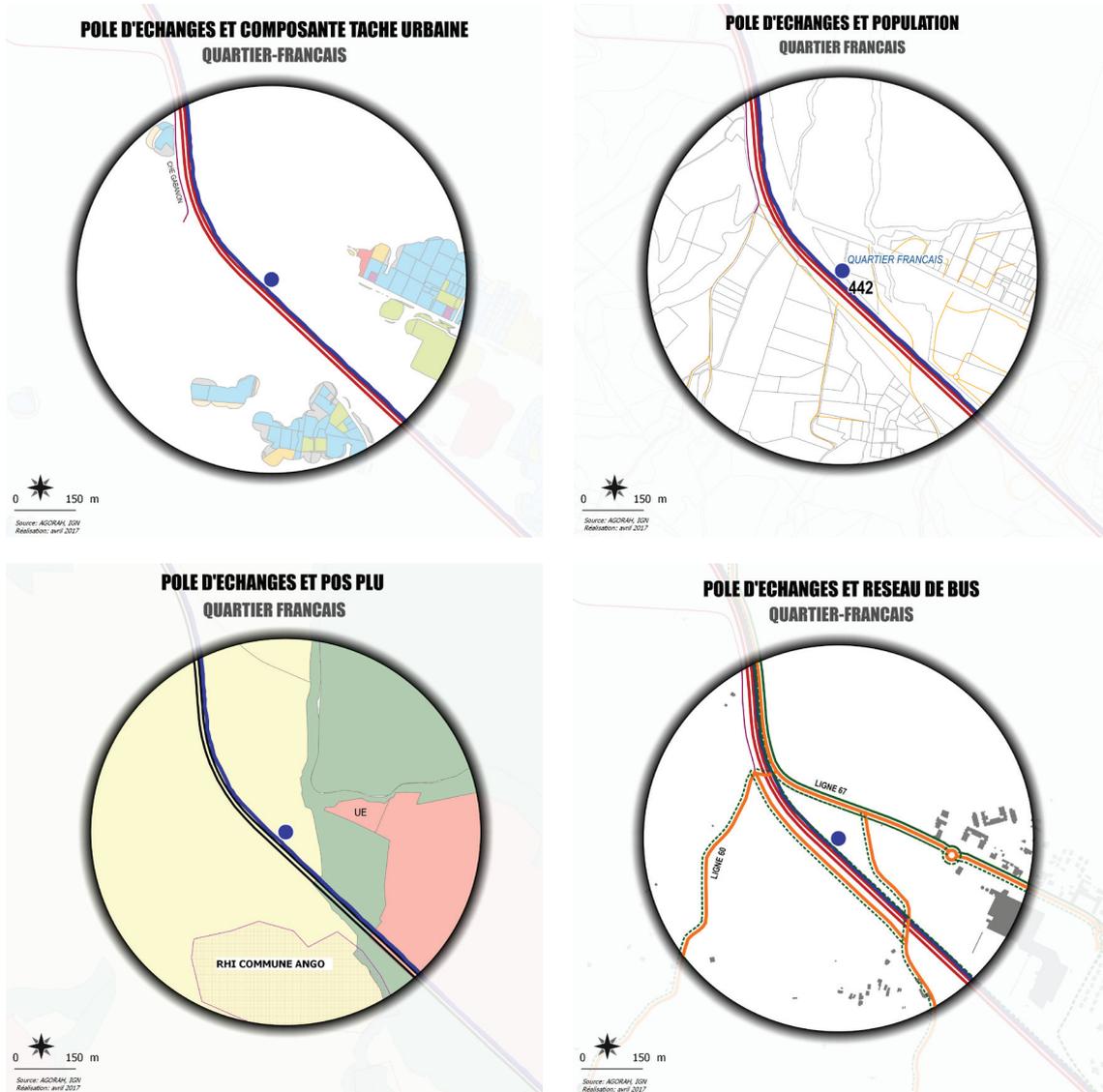
- Pôle primaire
- Pôle secondaire
- Tracé RRTG
- Co-voiturage
- Parking relais
- Paysage
- Limite commune

Source : IGN, AGORAH  
Réalisation : avril 2018





# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- / NPNRU
- / ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Quartier Français

**Typologie du PEM:** PEM Principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
29 mai 2001 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 442  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance des espaces naturels et agricoles. Cette localisation induit un nombre particulièrement limité de constructions et d'infrastructures à proximité du PEM. On notera toutefois, que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. De même, on observe la présence d'un espace urbanisé au Sud-Est du pôle d'échanges, correspondant au secteur de Quartier Français. Ce dernier constitue le poumon économique de la commune de Sainte-Suzanne, avec la présence d'un centre commercial en plein développement, d'une zone d'activités économiques et d'un nombre important de commerces. Ce secteur bénéficie d'une attractivité importante à l'échelle de la commune, voire à l'échelle de l'intercommunalité et de la région Est.

L'intérêt du pôle d'échanges est donc davantage lié à la zone économique et commerciale de Quartier Français. Toutefois, des aménagements importants et aujourd'hui inexistantes devront être mis en place afin de relier le PEM à Quartier Français, celui-ci se localisant sur le passage de la RN 2.

On notera également une opération de RHI sur le quartier de Commune Ango est identifiée au Sud du pôle d'échanges. Cette dernière pourrait ainsi amener une population plus importante à proximité directe du PEM.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants induits par la zone économique et commerciale de Quartier Français. Toutefois, la distance entre cette dernière et le pôle d'échanges est importante, particulièrement à l'échelle piétonne, et aucun aménagement ne permet actuellement cette liaison.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité.
  - La localisation du PEM sur la Route Nationale 2 nécessitera des aménagements importants afin de sécuriser les liaisons entre le pôle d'échanges et le secteur de Quartier Français.
  - Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Hôtel de ville de Sainte-Suzanne

**Typologie du PEM:** PEM Secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
29 mai 2001 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2349  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La localisation au cœur du centre urbain de Sainte-Suzanne explique cette mixité de fonctions urbaines.

On remarque que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux significatifs, liés principalement à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

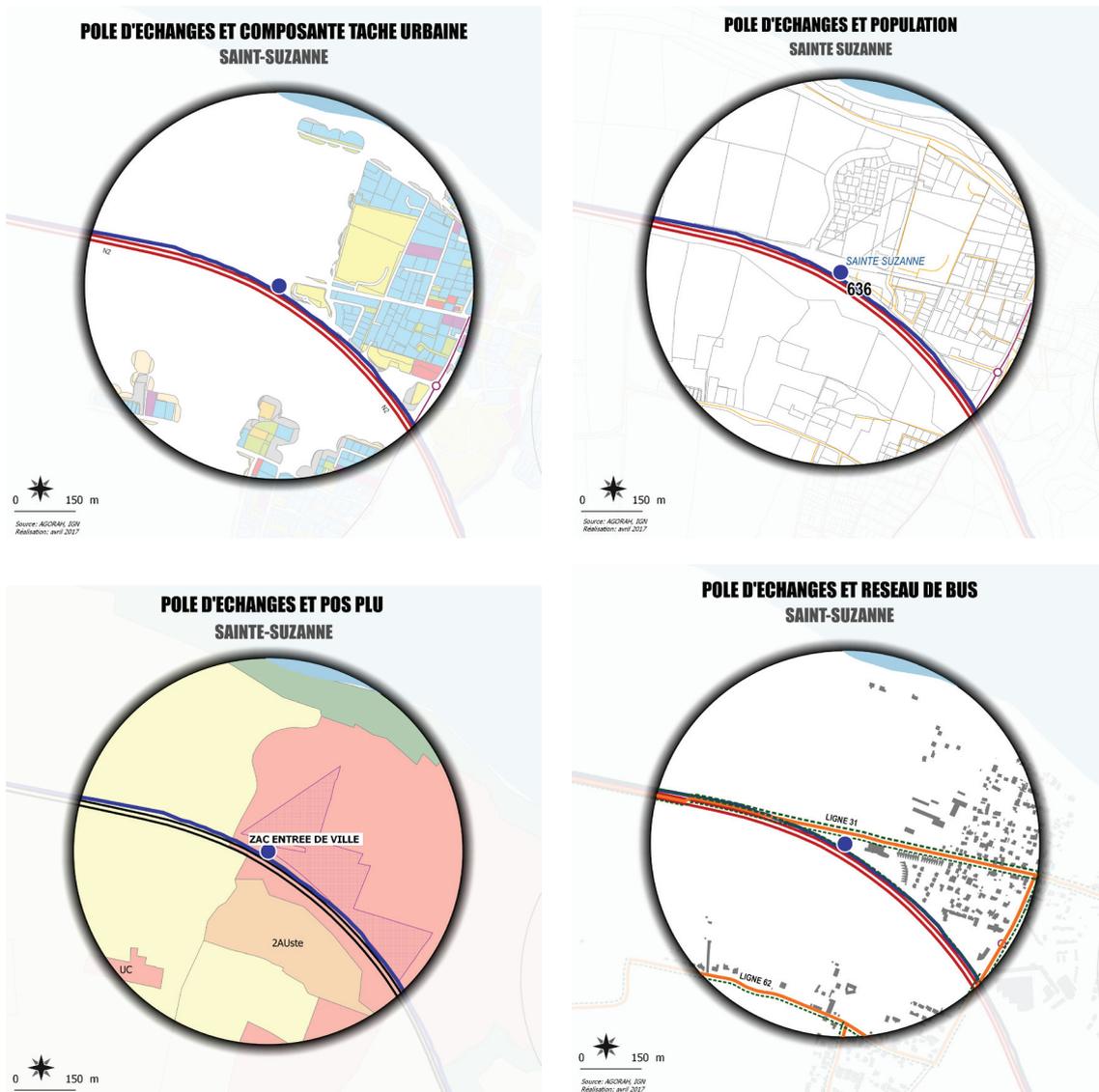
➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
- d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
- d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).
- d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Sainte-Suzanne

**Typologie du PEM:** PEM Principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
29 mai 2001 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 631  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance des espaces naturels et agricoles. Cette localisation induit un nombre relativement limité de constructions et d'infrastructures à proximité du PEM. On notera toutefois que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. De même, on observe la présence d'un espace urbanisé à l'Est du pôle d'échanges, correspondant à l'entrée du centre urbain de Sainte-Suzanne. Ce dernier concentre les principaux équipements, services et commerces de la commune et se présente donc comme l'un des secteurs les plus urbanisés de la commune. Il bénéficie ainsi d'une attractivité non négligeable à l'échelle de la commune.

Toutefois, il est à noter l'opération ZAC Entrée de Ville [2e tranche], en aval de la localisation du futur PEM. Cette dernière s'étend sur 3 hectares et a pour objet la construction de logements, de commerces et d'équipements. Cela viendra alors augmenter significativement la population résidente à proximité du pôle d'échanges, tout en redynamisant l'activité économique et commerciale de l'entrée du centre urbain de Sainte-Suzanne.

On remarque également que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ La localisation du PEM sur la Route Nationale 2 nécessitera des aménagements importants afin de sécuriser les liaisons entre le pôle d'échanges et l'entrée de ville de Sainte-Suzanne.

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

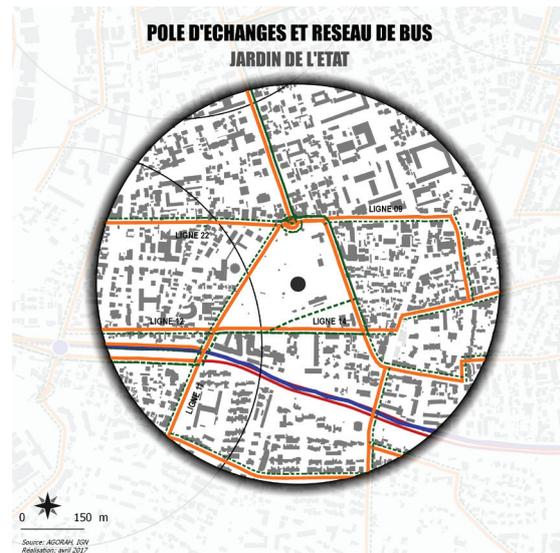
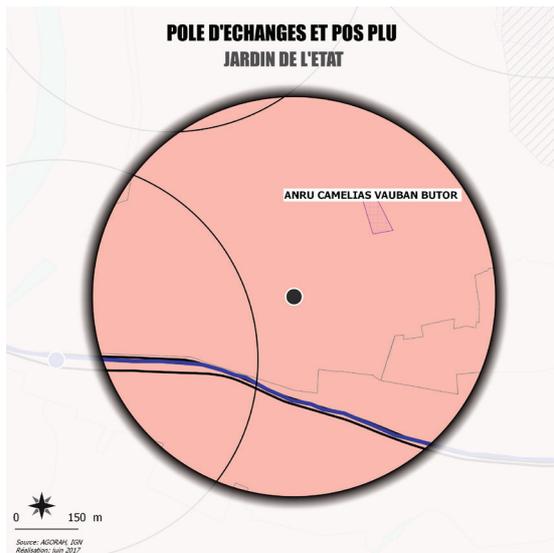
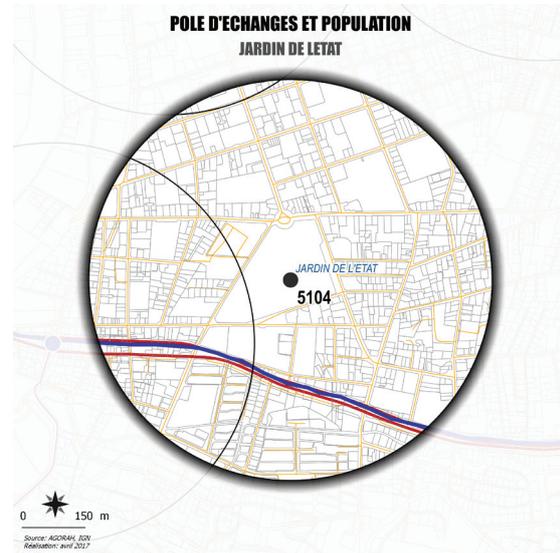
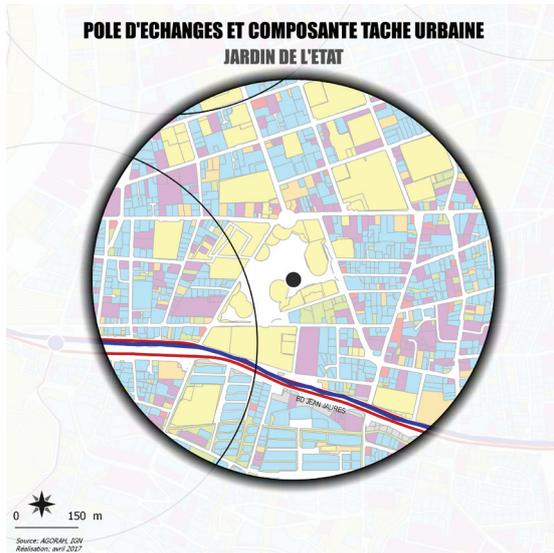
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges du



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Jardin de l'État

**Typologie du PEM:** PEM Secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 5 104  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation mixte. On note également la présence de plusieurs équipements, commerces et institutions publiques, constituant des générateurs de flux particulièrement importants, avec notamment le siège du Conseil Départemental.

Il est à noter que le périmètre du projet PRUNEL se trouve en aval de la localisation du futur PEM. Ce projet de rénovation urbaine concerne une partie importante du littoral de Saint-Denis, et s'étend de l'Espace Océan jusqu'à Sainte-Clothilde. Le projet a pour but de redynamiser cette partie de la commune par le biais d'une reconfiguration et un réaménagement important du quartier. La population à proximité du futur PEM pourrait ainsi augmenter dans les prochaines années.

On remarque que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux significatifs, liés à la population résidente à proximité mais également à l'attractivité des institutions publiques, des équipements et des commerces. De plus, il est à noter que le secteur du Jardin de l'État constitue une zone d'emplois significative.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges du



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Centre-Ville de Sainte-Marie

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
27 décembre 2013 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2486  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La localisation du PEM au sein du centre urbain de Sainte-Marie explique cette mixité de fonctions urbaines.

On remarque que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura ainsi pour vocation première de capter les flux principalement liés à la population résidente.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

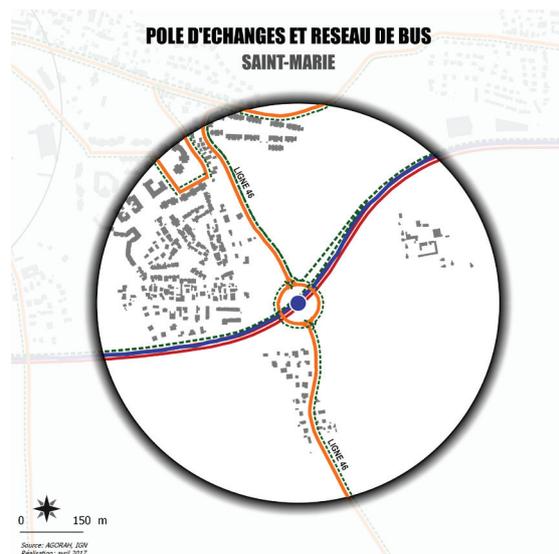
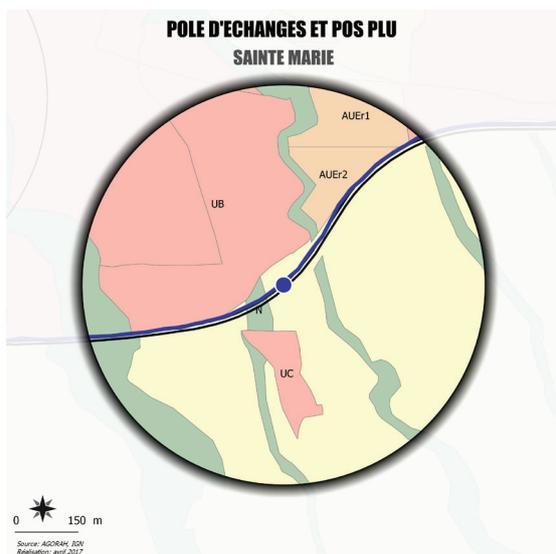
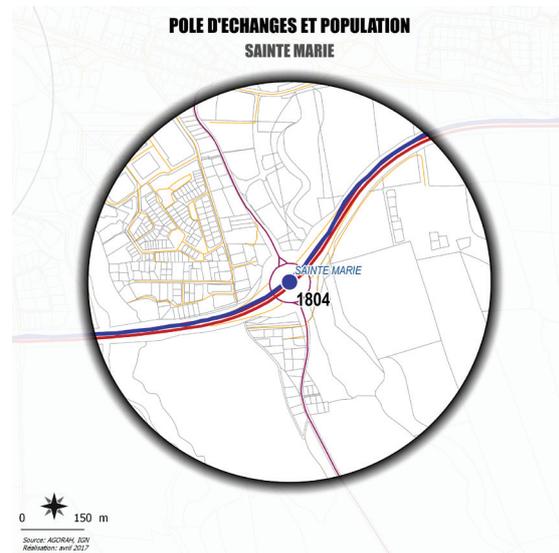
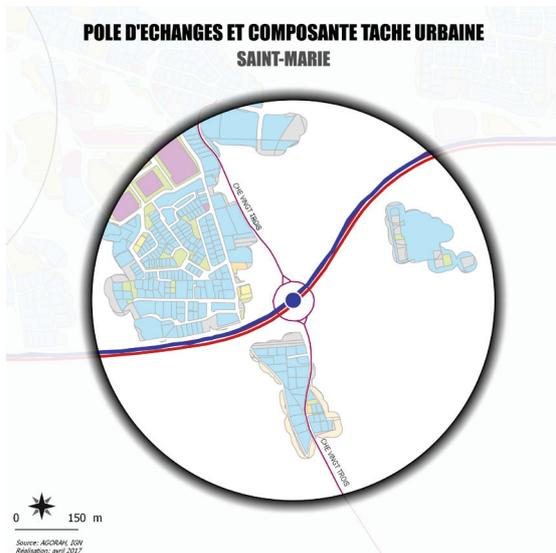
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Sainte-Marie

**Typologie du PEM:** PEM Principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:** 27 décembre 2013 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1749  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace agricole au Sud et une forte présence de l'espace urbain à vocation résidentielle, en amont du pôle d'échanges.

Un projet de zone commerciale au Nord-Est de la localisation du futur pôle d'échanges est également recensé. Une fois créée, la zone commerciale pourrait ainsi être un important générateur de flux, qu'il s'agira de prendre en compte pour le positionnement et la capacité d'accueil du PEM.

On constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau urbain CITALIS mais également interurbain Car Jaune, qui possèdent d'ores et déjà une connexion avec le futur PEM tel que positionné sur la cartographie. Le PEM aura vocation à capter des flux importants, d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. L'existence d'un échangeur au niveau du futur du pôle d'échanges facilitera les aménagements pour la réalisation de ce dernier. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante à l'échelle piétonne.

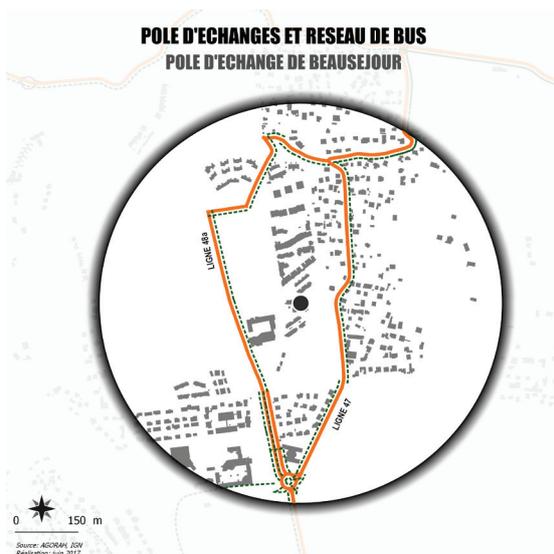
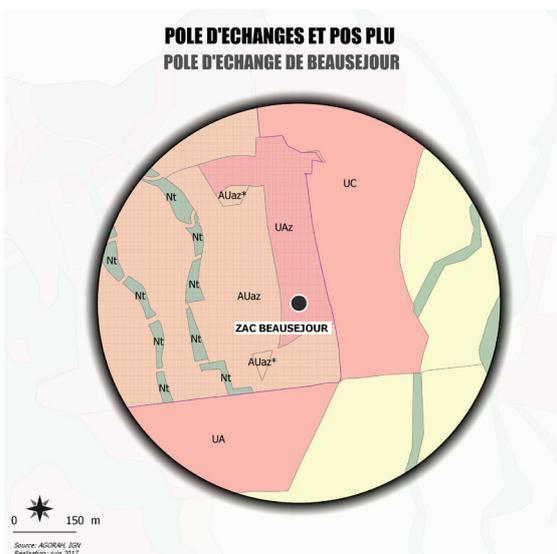
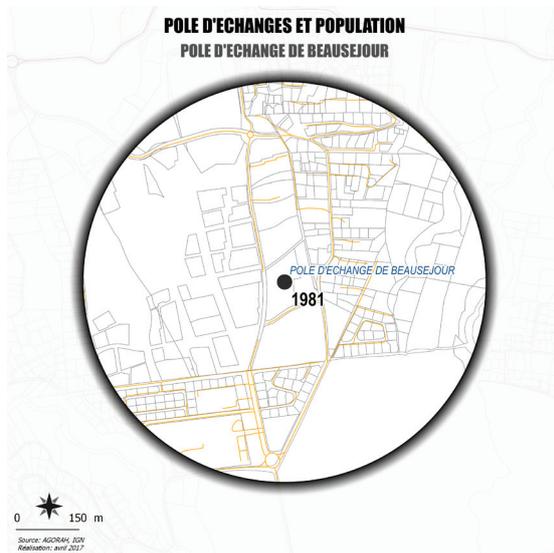
De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Beauséjour

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
27 décembre 2013 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1981  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation résidentielle. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces. La localisation du PEM au cœur de la ville nouvelle de Beauséjour explique cette mixité de fonctions urbaines.

Il est d'ailleurs à noter que dans le cadre de la réalisation de ce projet d'envergure, un nombre particulièrement important de logements reste encore à livrer, ce qui devrait venir augmenter de manière significative le nombre d'habitants à proximité du pôle d'échanges.

De même, la création de cette ville nouvelle comprend l'aménagement d'un centre-ville, qui devrait être composé de nombreux commerces et d'équipements, susceptibles d'être des générateurs de flux significatifs.

Sur le secteur, on constate d'ores et déjà la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Citalis mais également du réseau interurbain Car Jaune. Il est à noter qu'aucune ligne ne passe pour l'instant par la localisation du futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, notamment liés à la population résidente, mais également en raison de l'attractivité des équipements et commerces qui se développeront au sein de la ville nouvelle. +

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Le développement économique et commercial important du secteur dans lequel s'inscrit le PEM devra être une donnée à analyser avec attention, afin de permettre à ce dernier d'être adapté aux flux générés.

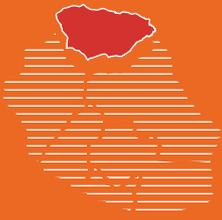
L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

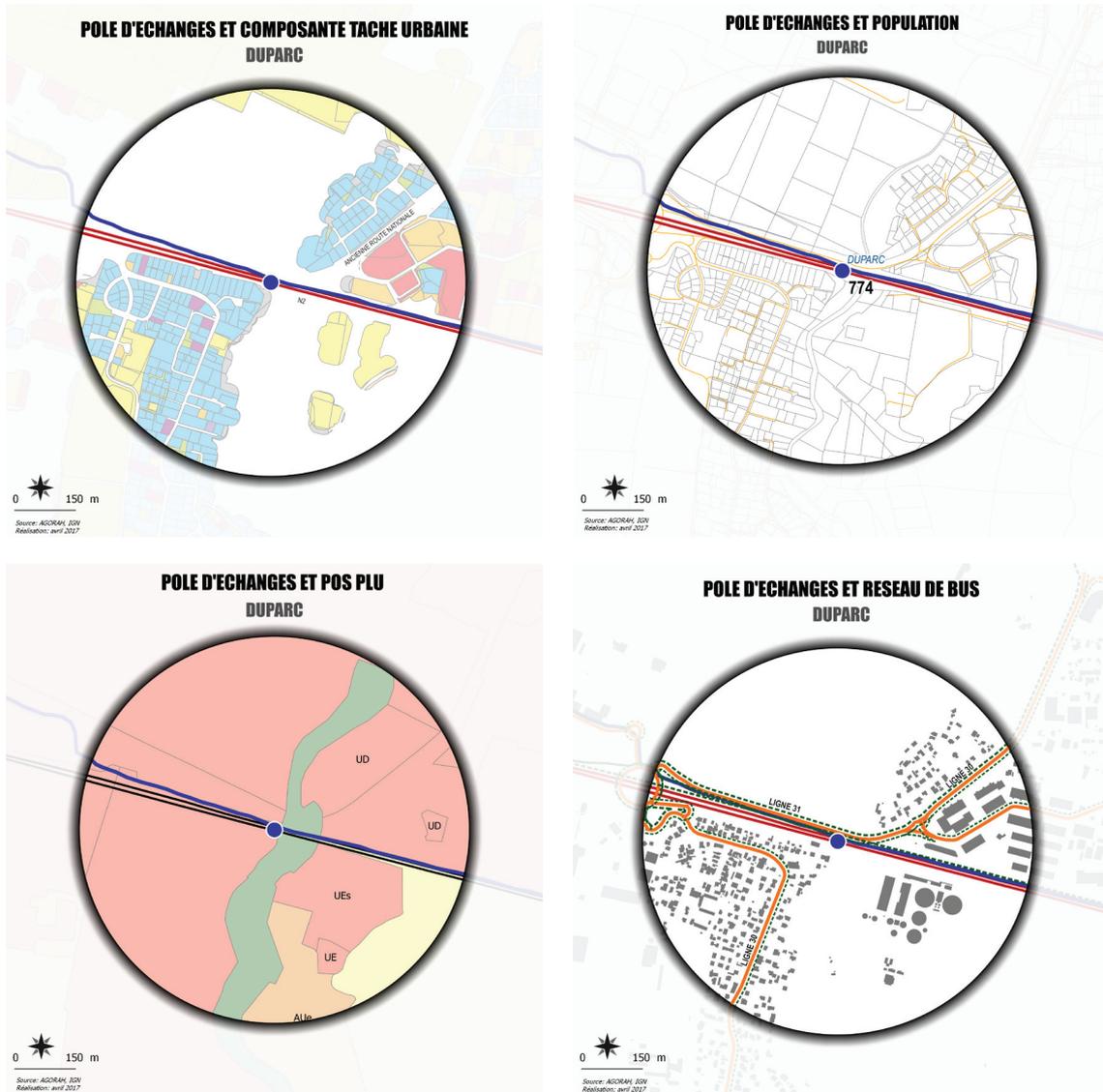
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'usager (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM Principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision ?:**  
29 mai 2001 /Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 442  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance des espaces naturels et agricoles. Cette localisation induit un nombre particulièrement limité de constructions et d'infrastructures à proximité du PEM. On notera toutefois, que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 2, constituant un axe routier majeur de La Réunion, qui relie le littoral Est au reste de l'île. De même, on observe la présence d'un espace urbanisé au Sud-Est du pôle d'échanges, correspondant au secteur de Quartier Français. Ce dernier constitue le poumon économique de la commune de Sainte-Suzanne, avec la présence d'un centre commercial en plein développement, d'une zone d'activités économiques et d'un nombre important de commerces. Ce secteur bénéficie d'une attractivité importante à l'échelle de la commune, voire à l'échelle de l'intercommunalité et de la région Est.

L'intérêt du pôle d'échanges est donc davantage lié à la zone économique et commerciale de Quartier Français. Toutefois, des aménagements importants et aujourd'hui inexistantes devront être mis en place afin de relier le PEM à Quartier Français, celui-ci se localisant sur le passage de la RN 2.

On notera également une opération de RHI sur le quartier de Commune Ango est identifiée au Sud du pôle d'échanges. Cette dernière pourrait ainsi amener une population plus importante à proximité directe du PEM.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants induits par la zone économique et commerciale de Quartier Français. Toutefois, la distance entre cette dernière et le pôle d'échanges est importante, particulièrement à l'échelle piétonne, et aucun aménagement ne permet actuellement cette liaison.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente.

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Le développement économique important du secteur dans lequel s'inscrit le PEM devra être une donnée à analyser avec attention, afin de permettre à ce dernier d'être adapté aux besoins générés.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

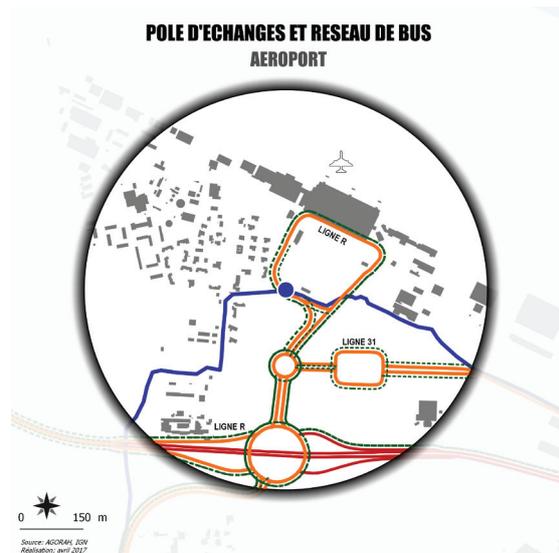
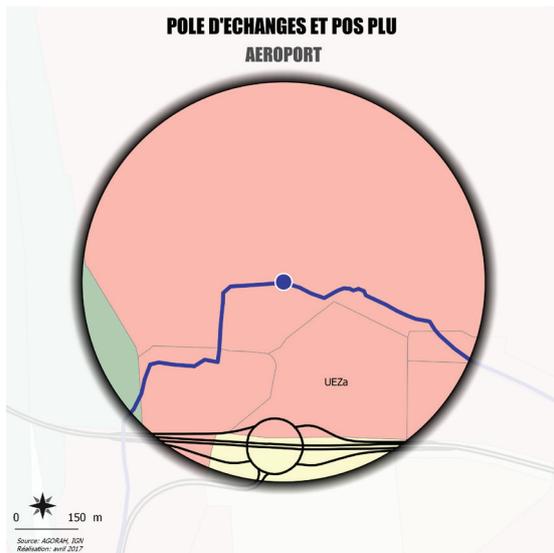
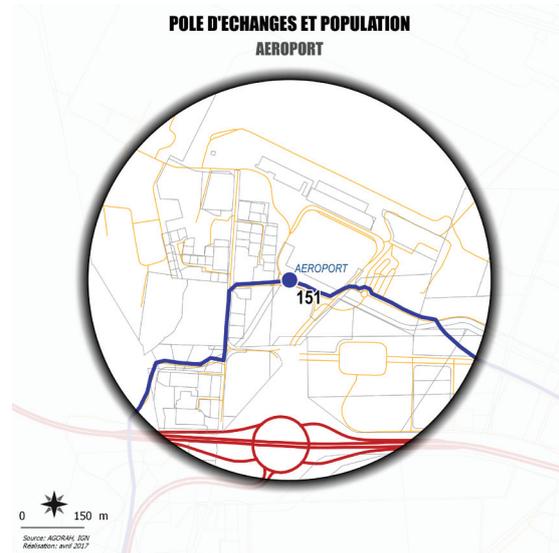
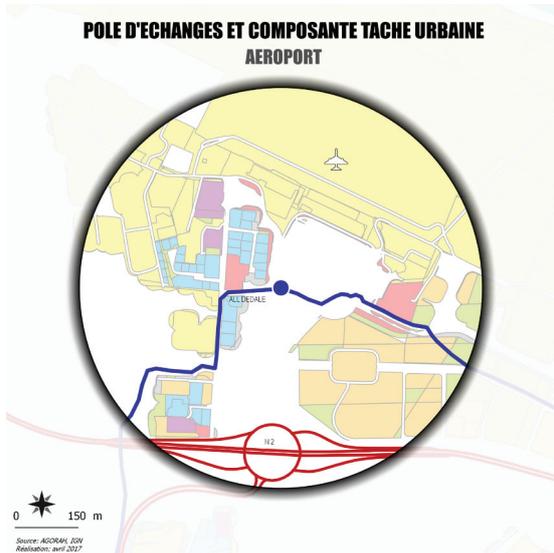
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# L'Aéroport Roland Garros

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 décembre 2013 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 151  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du futur pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation économique. En effet, on observe la présence de deux zones d'activités économiques à proximité directe du pôle d'échanges, à savoir la ZAA Pierre Lagourgue et la zone de fait de la Rivière des Pluies, en plus de l'aéroport qui revêt également un caractère économique important.

Il est à noter que le secteur fait l'objet de plusieurs projets à vocation économique, notamment avec le développement de la ZAA Pierre Lagourgue qui devrait accueillir de nombreuses activités en lien avec l'aéroport. On notera également le projet d'agrandissement et de modernisation de l'aéroport, qui devrait permettre une plus grande capacité d'accueil, dans des espaces plus confortables et enrichis de services. Enfin, bien qu'à l'état d'étude aujourd'hui, le Pôle d'Activités à Vocation Régional (PAVR) de la microrégion Nord devrait s'étendre sur plusieurs dizaine d'hectares et s'implanter à proximité immédiate de la zone aéroportuaire.

On remarque que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

La localisation précise du PEM n'est pas encore connue et plusieurs hypothèses sont à l'étude. Il est à noter que selon la localisation retenue, les flux captés pourraient être différents. Ainsi, tel que positionné sur la cartographie le PEM aura davantage vocation à capter les flux en provenance de l'aéroport que des zones d'activités. Toutefois, la distance entre l'infrastructure aérienne et le pôle d'échanges reste relativement importante à l'échelle piétonne. Particulièrement lorsqu'il s'agit de touristes arrivant sur le territoire avec leurs bagages, venant ainsi réduire de manière importante la distance de marche acceptable.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG

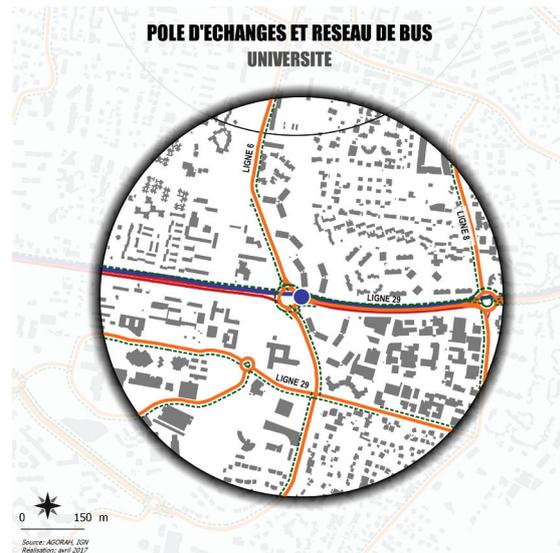
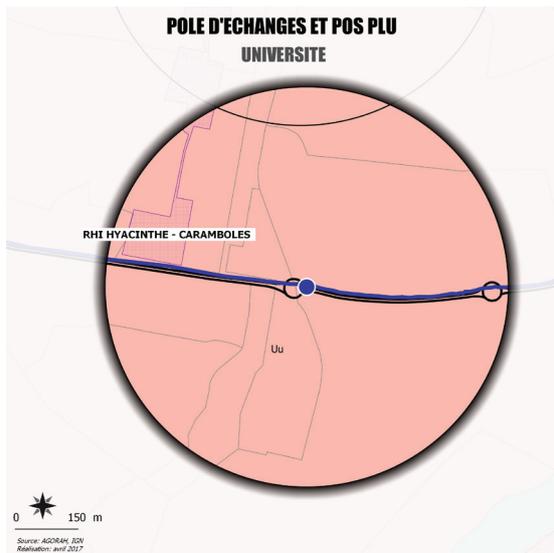
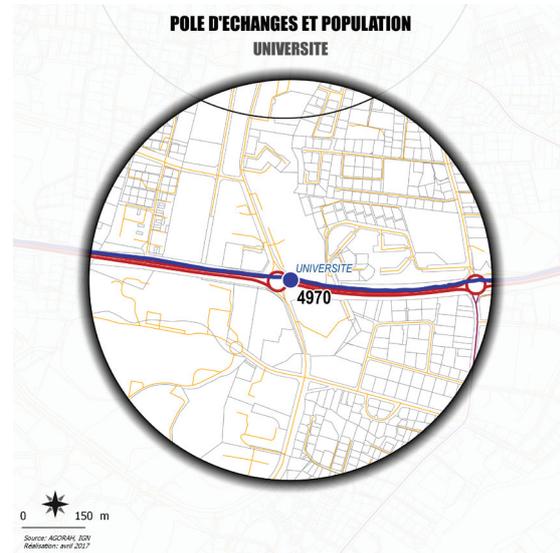
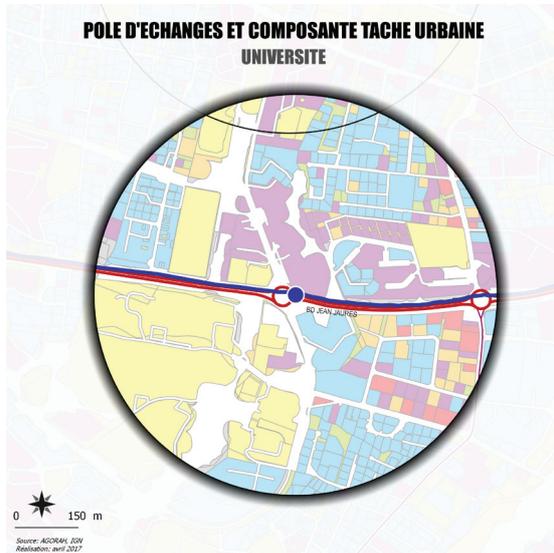
et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- Des aménagements piétons sont à prévoir afin de relier la gare RRTG à la zone aéroportuaire.
  - L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le flux particulièrement important de passagers générés par la zone aéroportuaire (plus de 2 millions de passagers en 2016) et des projets d'agrandissement de ce dernier.
  - Les multiples projets économiques à proximité du pôle d'échanges auront un impact important sur le flux capté par ce dernier et qu'il s'agira de prendre en compte.
  - Le positionnement définitif du pôle d'échanges aura un impact sur le choix des flux captés (zone aéroportuaire et/ou zones d'activités économiques ou autres).
  - Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# L'Université du Moufia

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 4955  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation mixte. On note également la présence de plusieurs institutions publiques avec notamment le siège du Conseil Régional et l'Université de La Réunion et les résidences universitaires. Ces derniers, situés en aval du futur PEM, constituent des générateurs de flux particulièrement importants. D'autant plus que l'Université de La Réunion abrite une population étudiante, souvent captive des transports en commun. Enfin, on notera la présence de la zone d'activités économiques du Moufia.

Il est à noter une opération de RHI (Hyacinthe – Caramboles) en cours actuellement, ce qui pourrait ainsi augmenter la population potentiellement desservie par le futur PEM.

On constate que les lignes de transports transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. De plus, le projet de Transport Par Câble (TPC) sur le secteur du Moufia devrait voir son terminal implanté au niveau des résidences universitaires du CROUS, en lien avec le pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants. D'autant que ce dernier se positionne sur un axe routier principal, le Boulevard Sud, subissant des congestions importantes en heures de pointe. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante à l'échelle piétonne.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente.

➤ La topographie entre les points générateurs de flux (Conseil Régional, Université de La Réunion) et le PEM affiche une pente relativement forte, rendant à l'heure actuelle la pénibilité des déplacements piétons et cyclables importante.

➤ Une attention particulière devra être portée sur l'intermodalité entre le TPC et le RRTG.

➤ Le Boulevard Sud constitue un axe routier majeur de la commune de Saint-Denis, et particulièrement encombré en heure de pointe. Le rabattement à voiture vers le PEM est donc un défi majeur, nécessitant des infrastructures adaptées.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

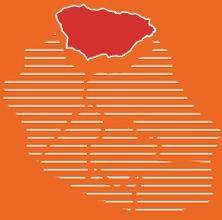
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Mairie du Chaudron

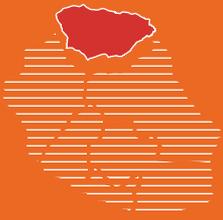
**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 6 682  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, on observe de nombreux logements, ce qui explique une population recensée de 6 682 habitants sur le secteur. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La localisation du PEM au sein du centre urbain de Saint-Denis explique cette mixité de fonctions urbaines.

Sur le secteur, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, notamment liés à la population résidente, mais également en raison de l'attractivité particulièrement forte du centre-ville de Saint-Denis, qu'il s'agira ainsi de prendre en compte dans l'aménagement et le positionnement du pôle d'échanges.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- La forte attractivité dont bénéficie le centre urbain de Saint-Denis est une donnée particulièrement importante afin d'assurer un aménagement et un positionnement cohérent et adapté du pôle d'échanges.  
L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'usager (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).
  - d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1959  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. Il est également à noter la présence d'un nombre particulièrement important d'équipements à rayonnement intercommunal voir régional. Ces derniers peuvent ainsi être des générateurs de flux significatifs.

Sur le secteur, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, notamment liés à la population résidente mais également en raison des nombreux équipements à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Les équipements à rayonnement intercommunal voire régional situés à proximité du futur pôle d'échanges constituent une donnée importante afin d'assurer un positionnement et un aménagement cohérent et adapté du futur pôle d'échanges.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

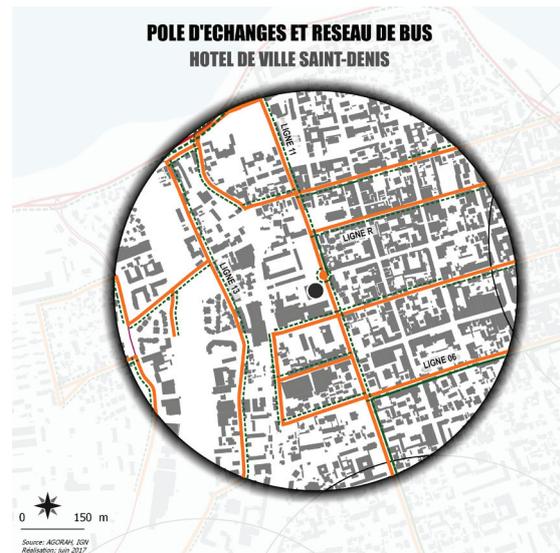
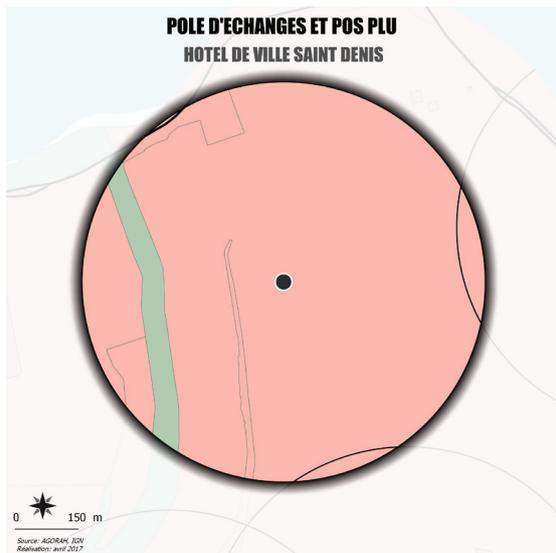
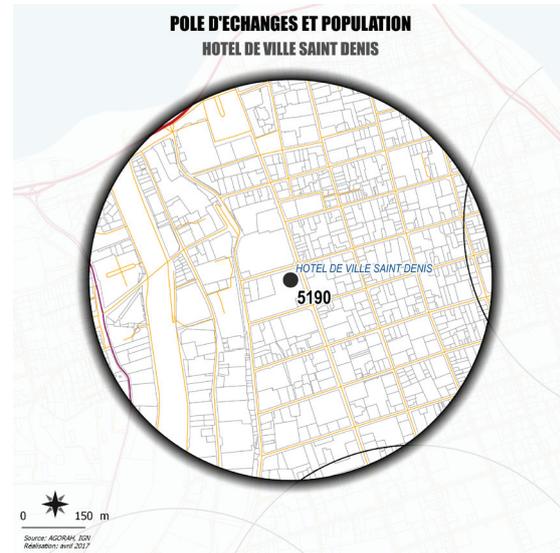
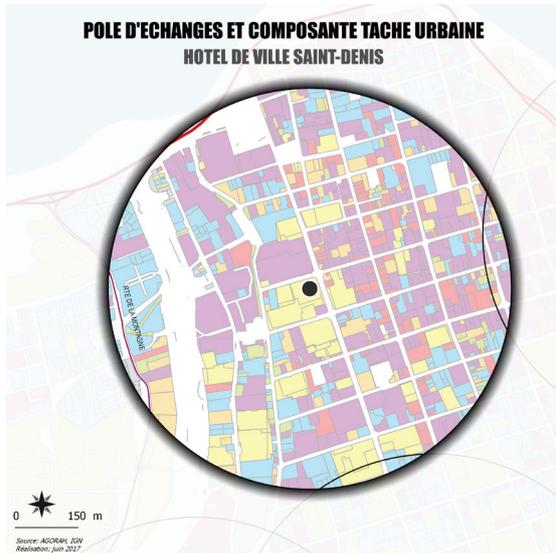
➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Hôtel de Ville de Saint-Denis

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 5 190  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La localisation du PEM au sein du centre urbain de Saint-Denis explique cette mixité de fonctions urbaines.

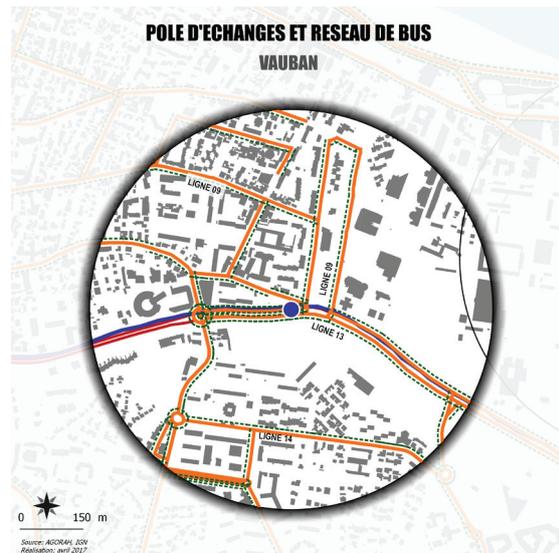
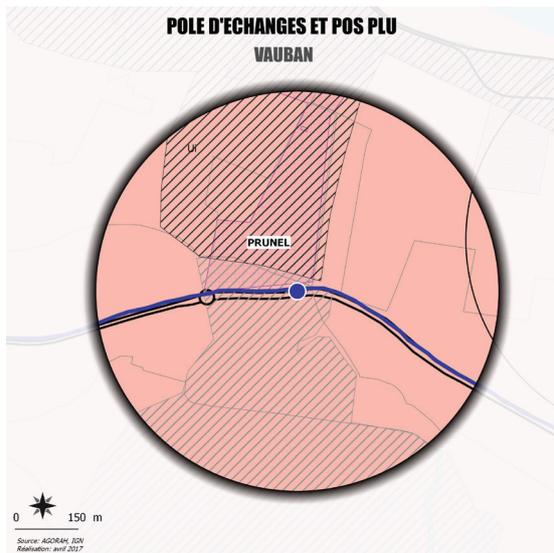
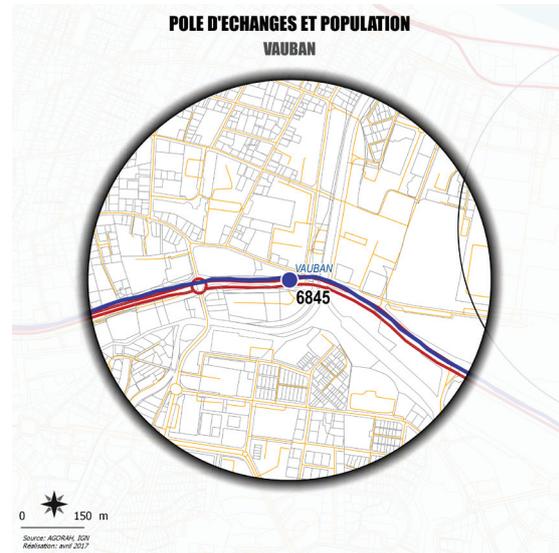
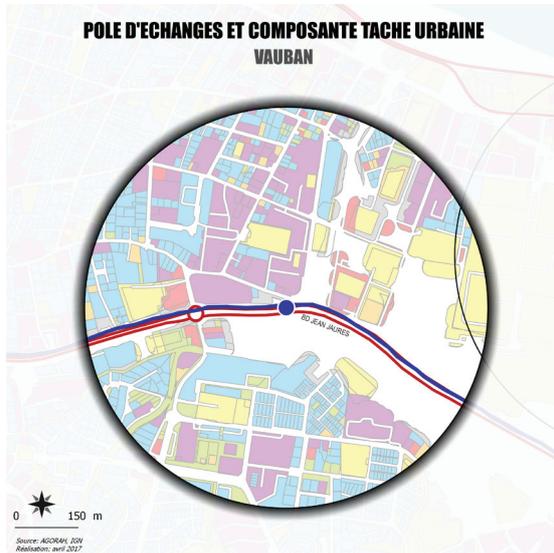
Sur le secteur, on constate la présence d'une multitude de lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, notamment liés à la population résidente mais également aux commerces et équipement présents au sein de l'hyper centre urbain de Saint-Denis, particulièrement attractif.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- Les nombreux commerces et équipements situés à proximité du futur pôle d'échanges constituent une donnée importante afin d'assurer un positionnement et un aménagement cohérent et adapté du futur pôle d'échanges. L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].
  - d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations,...].
  - d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].
  - d'assurer un rabattement à voiture facilité [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 6766  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation mixte. On note également la présence de plusieurs institutions publiques, constituant des générateurs de flux particulièrement importants, avec notamment le siège de la Caisse Générale de la Sécurité Sociale (CGSS).

Il est à noter que le périmètre du projet PRUNEL se trouve à proximité directe de la localisation du futur PEM. Ce projet de rénovation urbaine concerne une partie importante du littoral de Saint-Denis, et s'étend de l'Espace Océan jusqu'à Sainte-Clotilde. Le projet a pour but de redynamiser cette partie de la commune par le biais d'une reconfiguration et un réaménagement important du quartier. La population à proximité du futur PEM pourrait ainsi augmenter dans les prochaines années.

Sur le secteur, on constate la présence d'une multitude de lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux particulièrement importants. D'autant que ce dernier se positionne sur un axe routier principal, le Boulevard Sud, subissant des congestions importantes en heures de pointe, et en amont du centre urbain de Saint-Denis. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG

et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente élevée.

➤ Le projet de rénovation urbaine PRUNEL pourrait avoir un impact important sur l'aménagement urbain du secteur dans lequel se trouve le PEM. Il s'agit donc de s'assurer de la cohérence de la localisation de ce dernier par rapport aux impacts du projet.

➤ Le Boulevard Sud constitue un axe routier majeur de la commune de Saint-Denis, et particulièrement encombré en heure de pointe. Le rabattement à voiture vers le PEM est donc un défi majeur, nécessitant des infrastructures adaptées.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

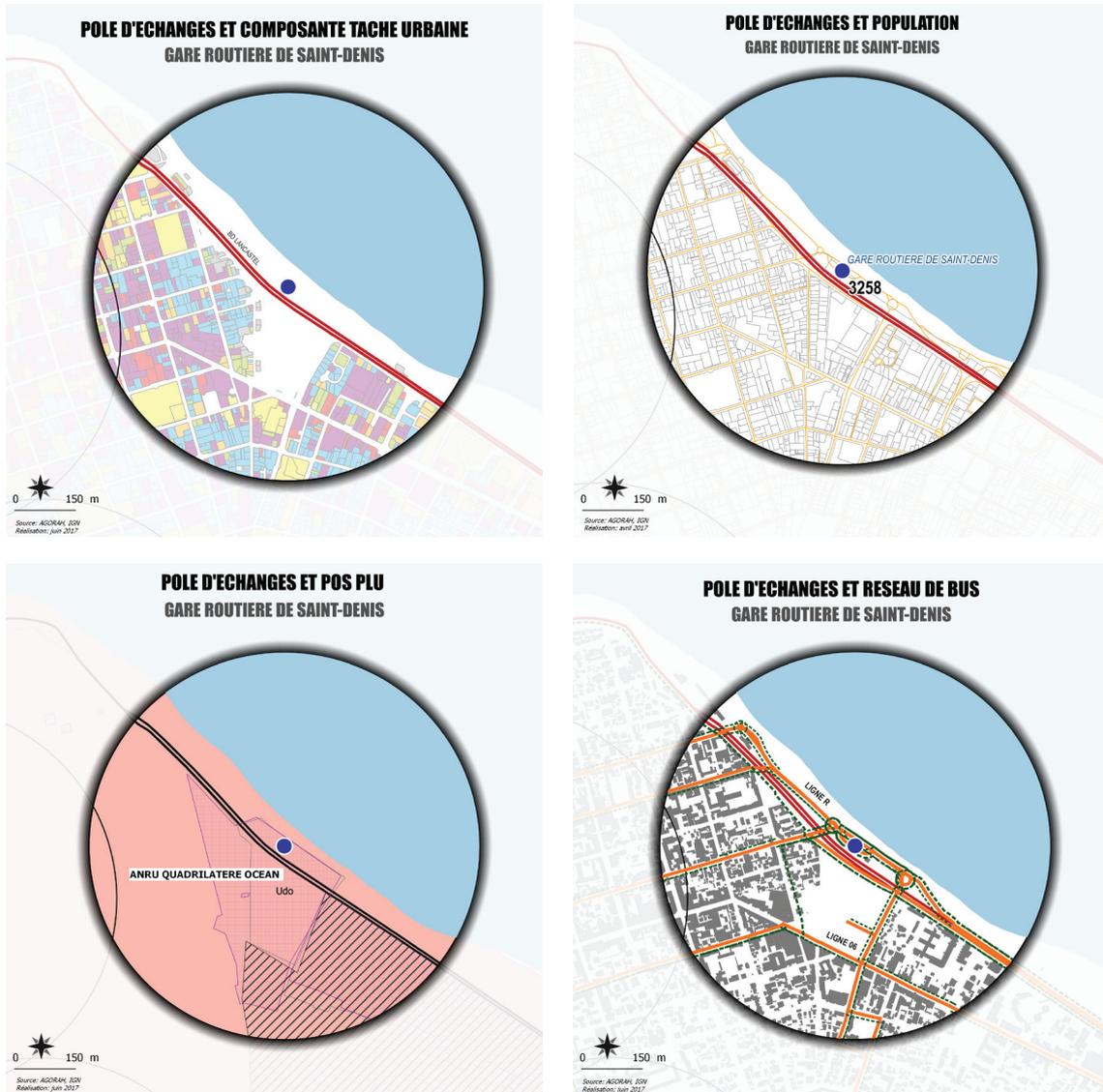
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Gare Routière Saint-Denis

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3258  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense, notamment au Sud de ce dernier. En effet, le pôle d'échanges se situera en contrebas du centre urbain de Saint-Denis, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'un nombre de lignes de transports en commun interurbains particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges, constituant de ce fait le point central de ce réseau. L'actuelle gare routière accuse toutefois une mauvaise accessibilité en raison de son isolement par rapport au centre urbain de Saint-Denis. En effet, la gare routière est séparée du centre-ville par le passage du Boulevard Lancastel. Cette situation ne lui permet donc pas d'assurer une continuité avec le réseau interurbain Citalis (petit Marché), et rend les connexions piétonnes avec le centre-ville et le reste de Saint-Denis non optimales.

Autres inconvénients de la gare routière dans sa configuration actuelle, l'aménagement de cette dernière n'est plus adapté à un pôle d'une telle importance, tant au niveau des bâtiments qui sont aujourd'hui vétustes et non adaptés à l'accueil de flux aussi importants qu'au niveau des quais qui sont également sous-dimensionnés.

On note toutefois un projet d'aménagement d'envergure à proximité directe du pôle d'échanges, à savoir le Quadrilatère Océan. En effet, cette opération devrait permettre la réalisation d'un nombre de logements particulièrement importants. De même, se voulant une

extension de l'actuel centre-ville, l'opération devrait comprendre plusieurs commerces et des équipements. Enfin, il est prévu l'aménagement de passerelles entre le centre-ville et la gare routière, afin de faciliter les connexions.

## Points de vigilance

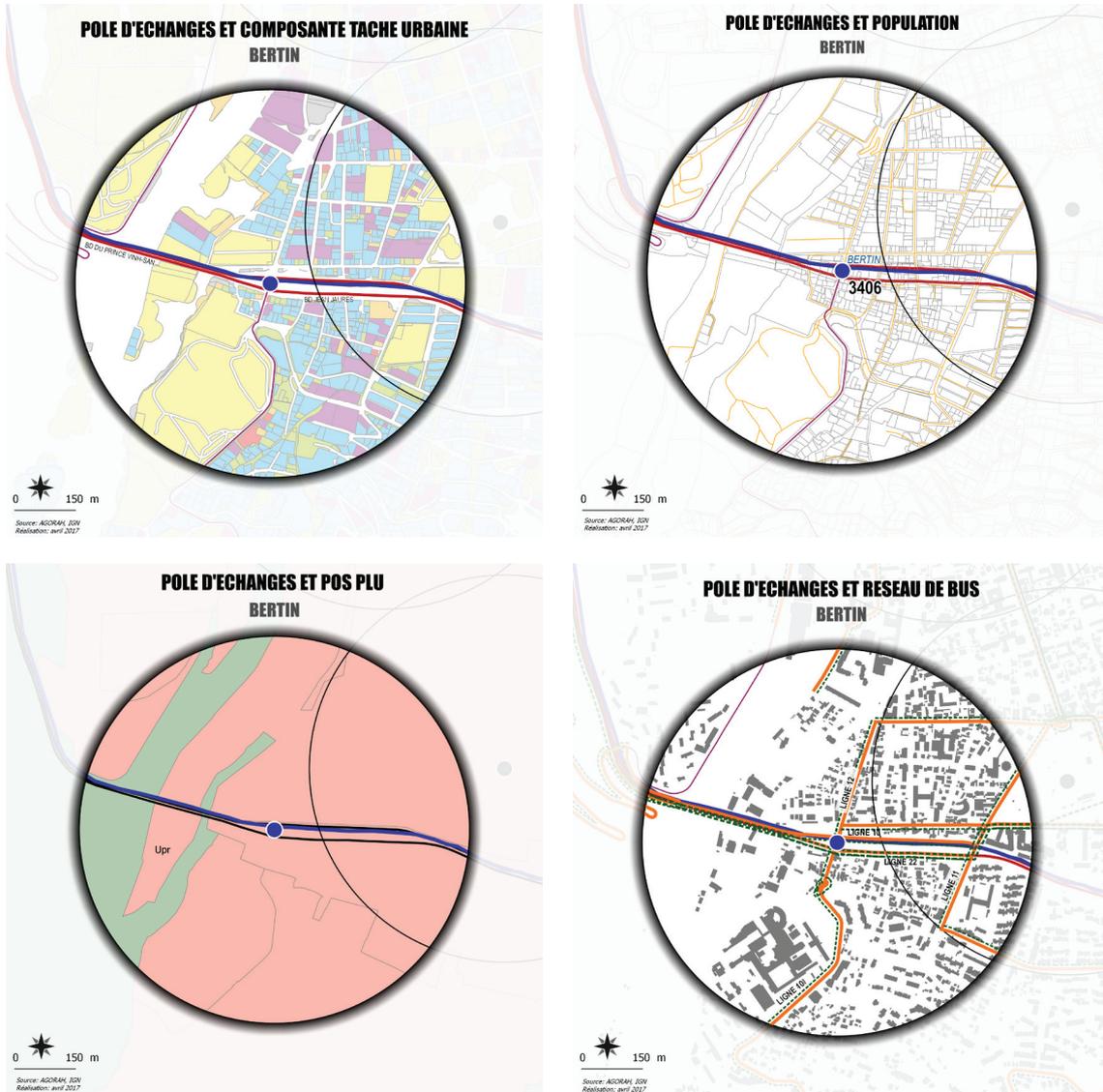
- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par la forte attractivité du centre-ville de Saint-Denis, en sus de la population résidente à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
- d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).
- d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).
- d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Bertin

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3334  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation mixte. En effet, on peut observer à la fois la forte présence de logements tout autour du pôle d'échanges, représentant ainsi une population de 3 334 personnes potentiellement desservies. On note également la présence de plusieurs équipements et institutions publiques, constituant des générateurs de flux importants, avec notamment le CHU de Bellepierre.

En amont du centre urbain de Saint-Denis, le PEM sera à la croisée d'un nombre important de modes de transport différents. On constate la présence d'une multitude de lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Le pôle d'échanges devrait également faire office d'interface avec le TPC de la Montagne actuellement à l'étude. Enfin, le PEM devra permettre la rupture de charge entre le RRTG Ouest et le RRTG Est (monorail).

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux particulièrement importants. D'autant que ce dernier se positionne sur un axe routier principal, le Boulevard Sud, subissant des congestions importantes en heures de pointe et en amont du centre urbain de Saint-Denis. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne.

De par sa localisation, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une

vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente à proximité.

➤ Le Boulevard Sud constitue un axe routier majeur de la commune de Saint-Denis, et particulièrement encombré en heure de pointe. Le rabattement à voiture vers le PEM est donc un défi majeur, nécessitant des infrastructures adaptées.

➤ Une attention particulière devra être portée sur l'intermodalité entre le TPC et le RRTG.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

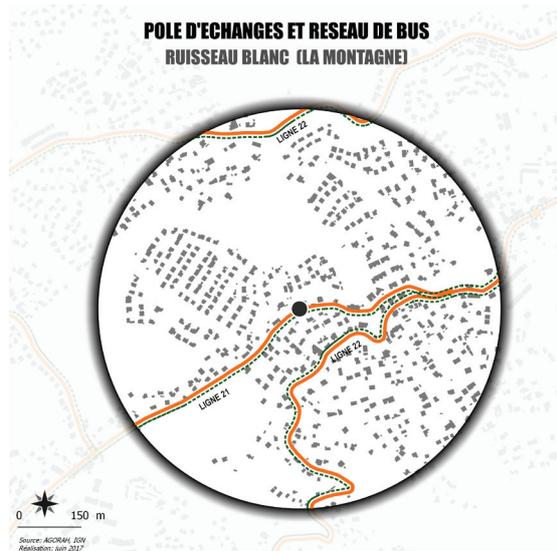
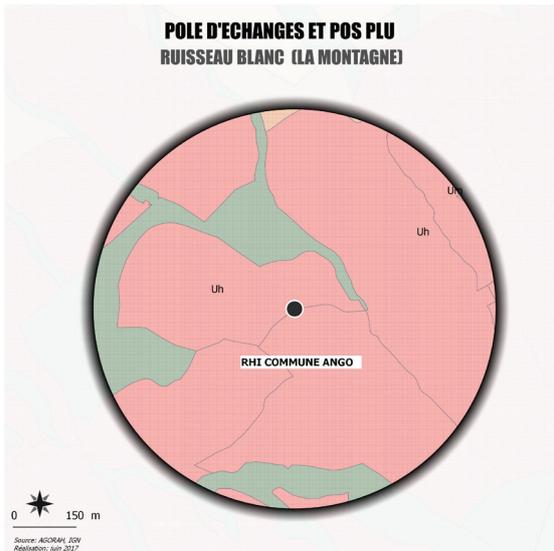
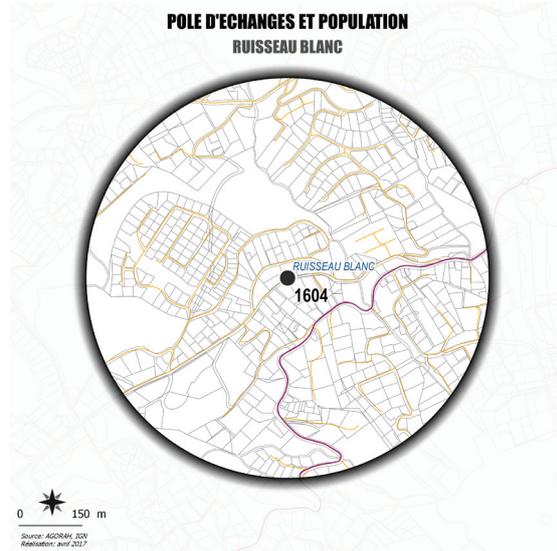
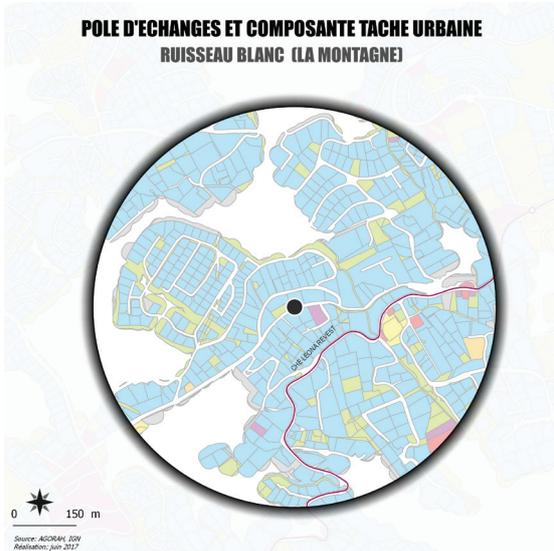
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Ruisseau Blanc

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2013 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 604  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics à proximité du futur pôle d'échanges.

À proximité du PEM, on constate la présence d'une multitude de lignes de transports en commun du réseau Citalis. De même, on note le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants, notamment liés à la population résidente sur le secteur de la Montagne.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

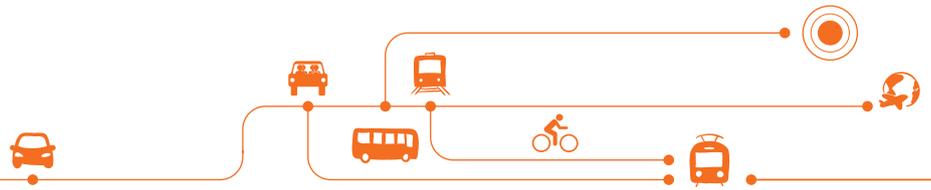
➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations,...).

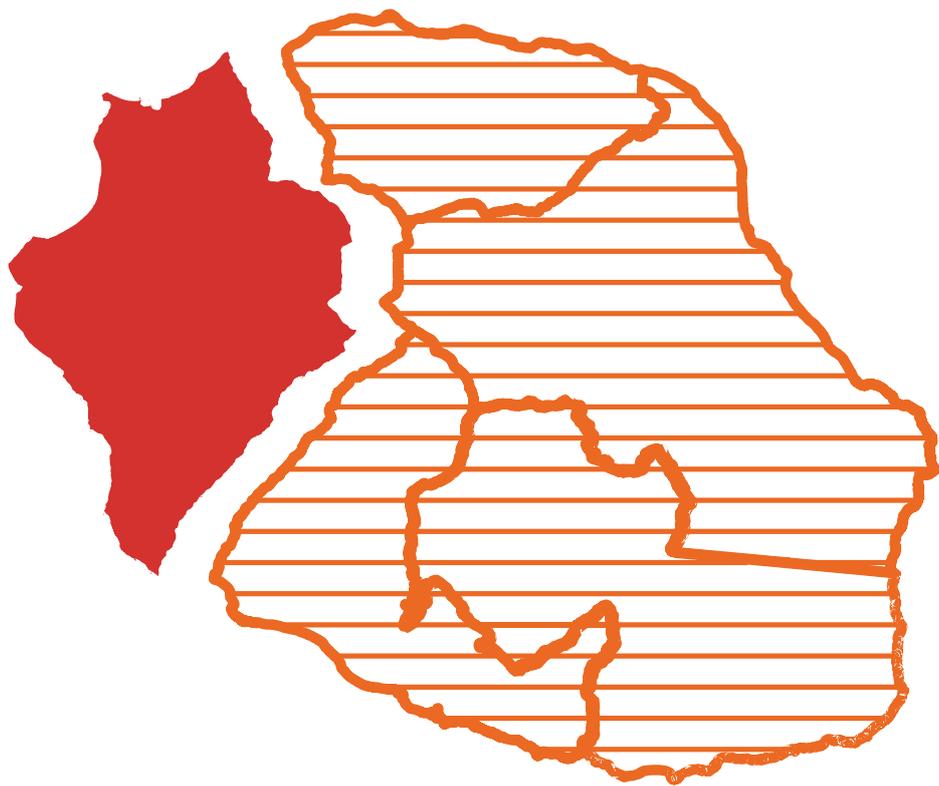
➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilité (dépose-minute, station autopartage, ...).





# POLES D'ÉCHANGES DU TCO

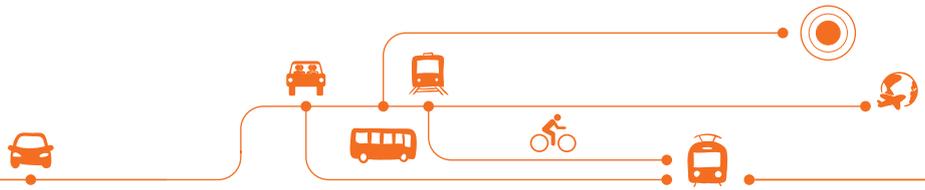


## Classification des pôles d'échanges

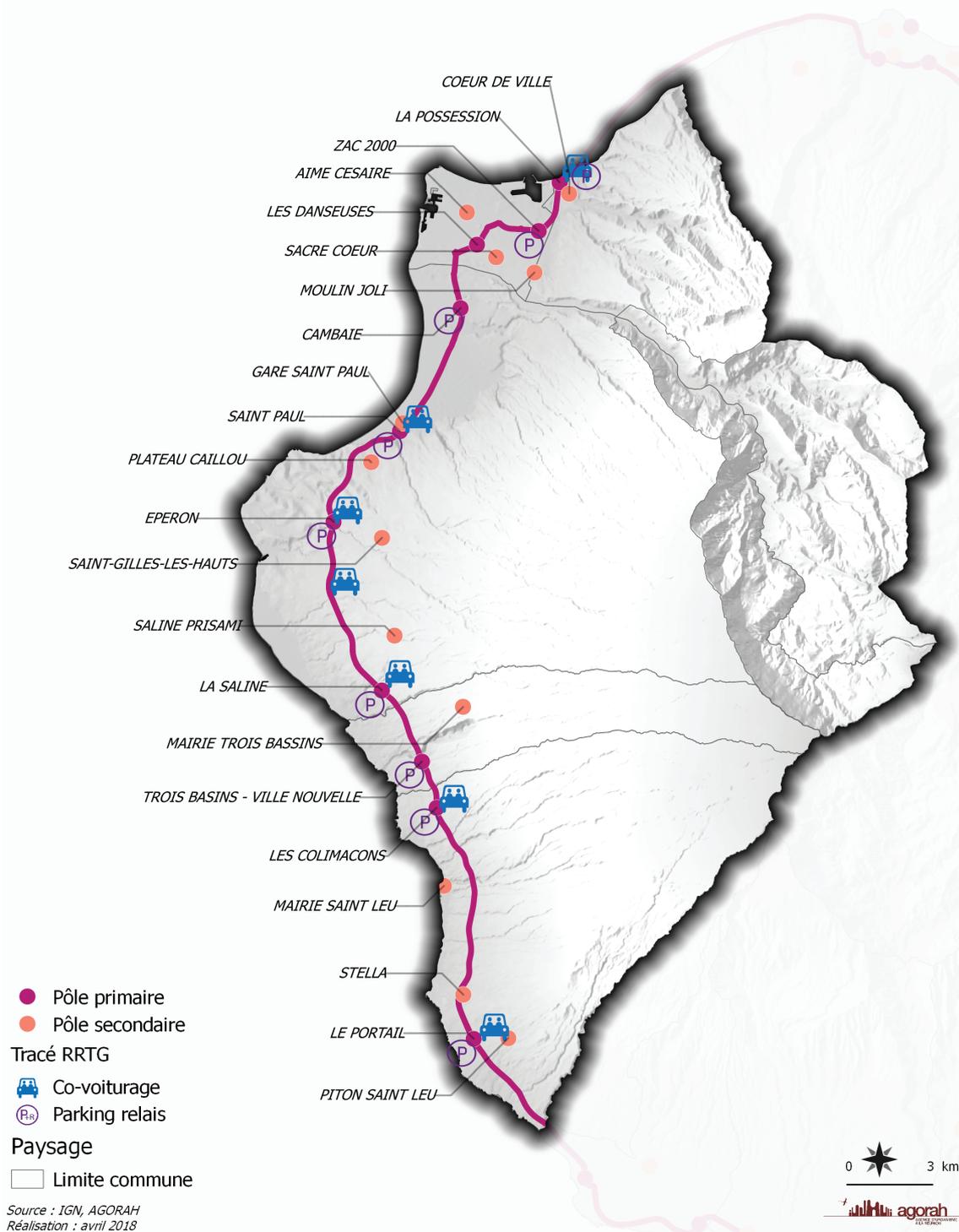
	Articulation Mode Lourd (RRTG) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Mode Fer Leger (Tram Tco) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Transports Interurbains / Transports Urbains	Parking Aires de Covoi-turage	Relais de Covoi-turage	Synthèse
Mairie de La Possession	■	■	■	■	■	■
Cœur de ville	■	■	■	■	■	■
Moulin Joli	■	■	■	■	■	■
Aimé Césaire	■	■	■	■	■	■
ZAC 2000	■	■	■	■	■	■
Danseuses	■	■	■	■	■	■
Sacré cœur	■	■	■	■	■	■
Cambaie	■	■	■	■	■	■
Saint Paul	■	■	■	■	■	■
Gare de Saint-Paul	■	■	■	■	■	■
Renaissance	■	■	■	■	■	■
Les Colimaçons	■	■	■	■	■	■
Saint-Gilles les hauts	■	■	■	■	■	■
L'Eperon	■	■	■	■	■	■
La Saline	■	■	■	■	■	■
Prisami	■	■	■	■	■	■
Trois-Bassins centre bourg	■	■	■	■	■	■
Ville nouvelle de Trois Bassins	■	■	■	■	■	■
Le Portail	■	■	■	■	■	■
Mairie de Saint-Leu	■	■	■	■	■	■
Stella	■	■	■	■	■	■
Piton Saint-Leu	■	■	■	■	■	■

- PEM Principal
- PEM Secondaire



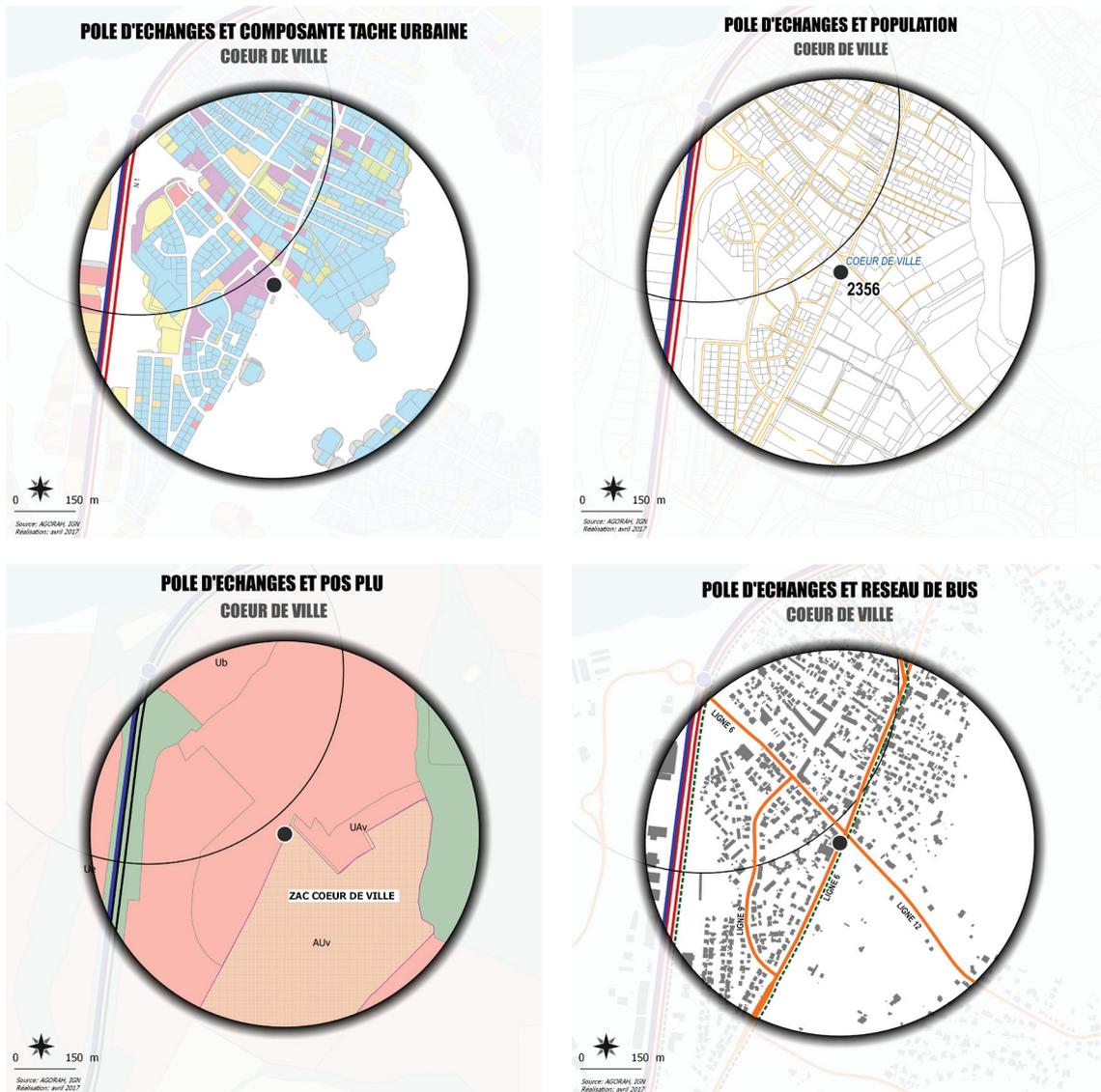


## Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE





# Pôle d'échanges



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Cœur de Ville

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
12 décembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2349  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques. La proximité du centre urbain de La Possession explique cette mixité de fonctions urbaines. Il est également à noter la présence d'une zone d'activités économiques, la ZAC Ravine à Marquet, à l'Ouest de la zone ainsi que la zone industrialoportuaire à proximité, sur la commune du Port. On notera au Sud-Est du futur PEM et dans la continuité du centre-urbain, l'aménagement de la ZAC Cœur de Ville de La Possession. Ce projet urbain d'envergure se veut le nouveau centre-ville de la commune avec la construction de plus de 1 500 logements mais également des équipements et commerces. De plus, le projet est en cours de labellisation Eco-quartier et donne une place importante aux transports en commun mais également aux modes doux, avec des cheminements qui devraient être créés au sein du projet et reliés au pôle d'échanges. Le positionnement du futur PEM tel que localisé sur la cartographie semble donc cohérent. Sur le secteur, on note un maillage de transports en commun particulièrement important. Ainsi, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

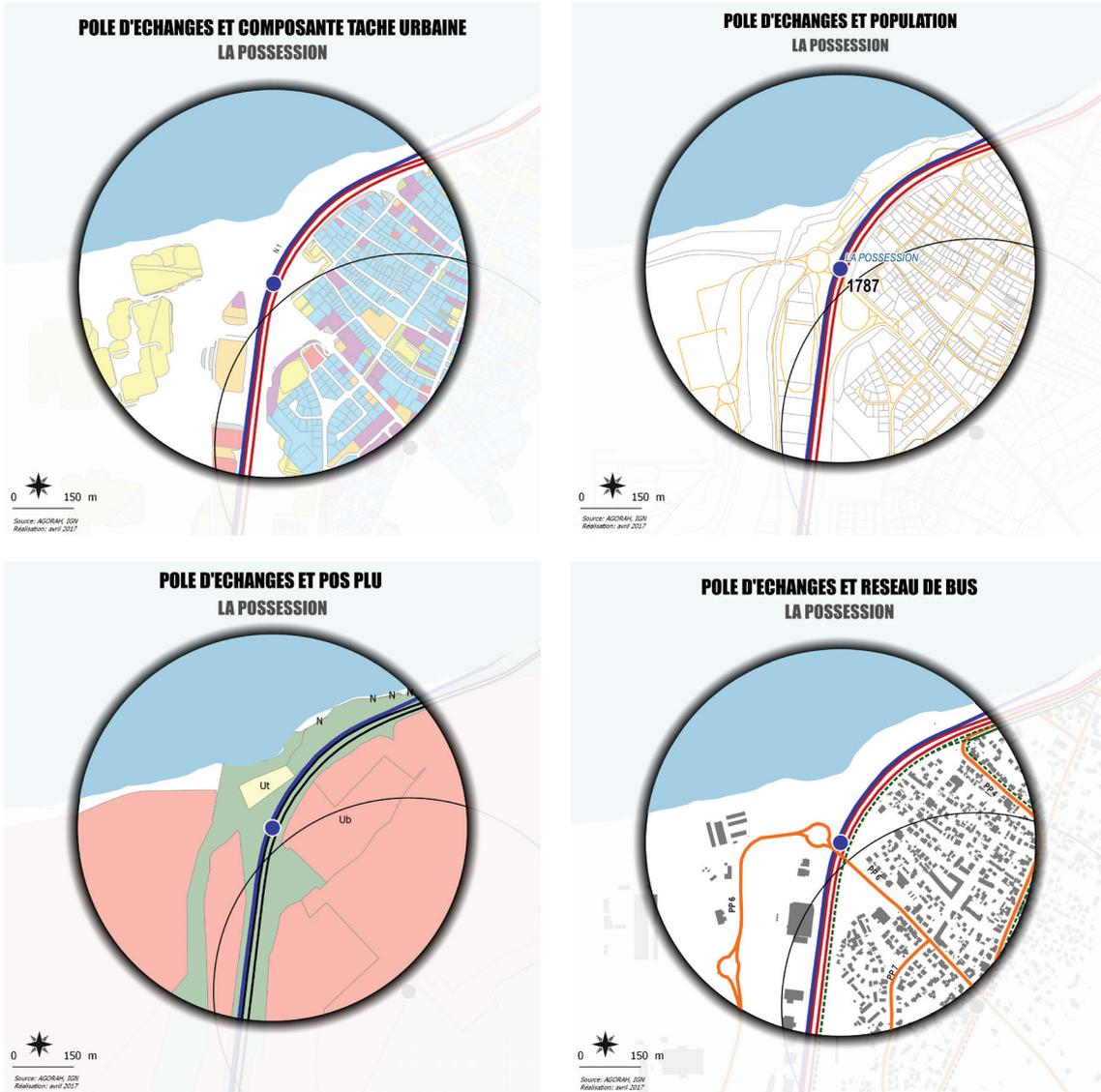
Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants. Cela sera d'autant plus vrai lorsque la ZAC Cœur de Ville sera entièrement livrée avec une population qui devrait augmenter de manière significative.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'opération urbaine d'envergure à proximité le pôle d'échanges devra être prise en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM.
- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en plus de la population résidente. L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'usager (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).
  - d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# La Possession

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
12 décembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 784  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte.

En ce sens, le futur pôle d'échanges se trouve au carrefour d'un nombre significatif de points générateurs de flux, avec notamment la zone d'activités économiques de la Ravine à Marquet, la zone industrialo-portuaire de la commune du Port, et le centre urbain de La Possession qui tend à s'agrandir au travers de la ZAC Cœur de Ville.

De même, on notera à proximité du futur PEM, la construction de la Nouvelle Route du Littoral (NRL). La construction de cette infrastructure permettant de relier la région Ouest au Nord de l'île, constitue un projet d'envergure qui facilitera les liaisons, tant en voiture qu'en transports en commun, entre ces deux secteurs et renforcera ainsi l'attractivité de la commune de La Possession.

On constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 1 et à proximité de la NRL, constituant des axes routiers majeurs de La Réunion. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne. En ce sens, l'existence de l'échangeur à proximité directe du futur PEM devrait permettre de faciliter sa réalisation.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Les opérations urbaines d'envergure à proximité du pôle d'échanges devront être prises en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, et à l'augmentation de la population résidente à proximité dans les prochaines années.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Moulin Joli

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
12 décembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2 146  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain mixte. En effet, on observe de nombreux logements, ce qui explique une population recensée de 2 146 habitants sur le secteur. On trouve également plusieurs équipements publics et de nombreux commerces et activités économiques.

Plusieurs opérations d'aménagement peuvent être recensées à proximité du futur pôle d'échanges. On observe ainsi une opération RHI, Rivière des Galets Village, qui est en cours actuellement. Deux ZAC sont également visibles, à savoir la ZAC Moulin Joli et la ZAC Rivière des Galets. Ces dernières sont en cours et auront pour conséquence la livraison d'un nombre particulièrement important de nouveaux logements (près de 3 200) mais également d'activités économiques et commerciales (dont une zone d'activités économique et un centre commerciale) et d'équipements publics. Ainsi, avec l'ensemble de ces opérations, la population recensée autour du futur PEM, d'ores et déjà importante, devrait s'accroître de manière significative dans les prochaines années.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants avec une zone de chalandise dans laquelle se concentrent une population significative et qui devrait d'ailleurs augmenter avec les ZAC

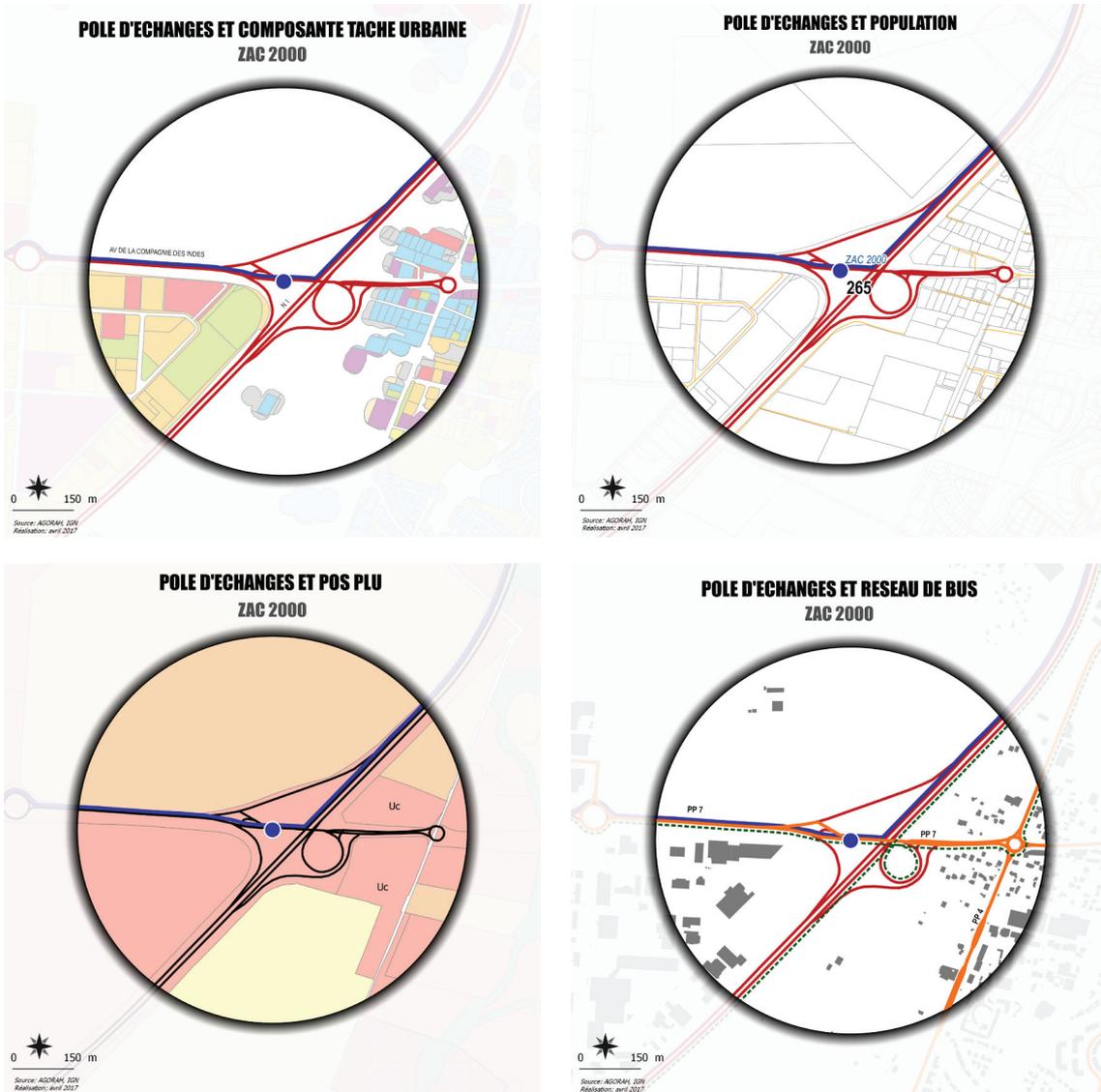
en cours de construction à proximité directe. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne et nécessite une sécurisation.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité.
- Les différentes opérations urbaines qui entourent le pôle d'échanges devront être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM. L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).
  - d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# ZAC 2000

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
29 juillet 2004 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 236  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation économique, bien qu'il est possible d'apercevoir, notamment à l'Est du futur PEM quelques habitations. En effet, le pôle d'échanges se situera à l'extrémité Sud-Est de la ZIC 2000, qui constitue l'une des ZAE les plus importantes, en superficie, de la région Ouest. Aussi, autour du futur PEM ce ne sont pas moins de 9 ZAE qui sont recensées à moins d'un kilomètre de celui-ci.

On notera également, au Nord du futur pôle d'échanges, un secteur à urbaniser de taille importante, la zone arrière portuaire, qui devrait se développer avec l'aménagement d'une ZAE, renforçant ainsi le poids économique du secteur.

L'intérêt du pôle d'échanges est donc davantage lié aux zones économiques, qui constituent des générateurs de flux particulièrement importants.

On constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route Nationale 1 et à proximité de la NRL, constituant des axes routiers majeurs de La Réunion. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, et à l'augmentation de la population résidente à proximité dans les prochaines années.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

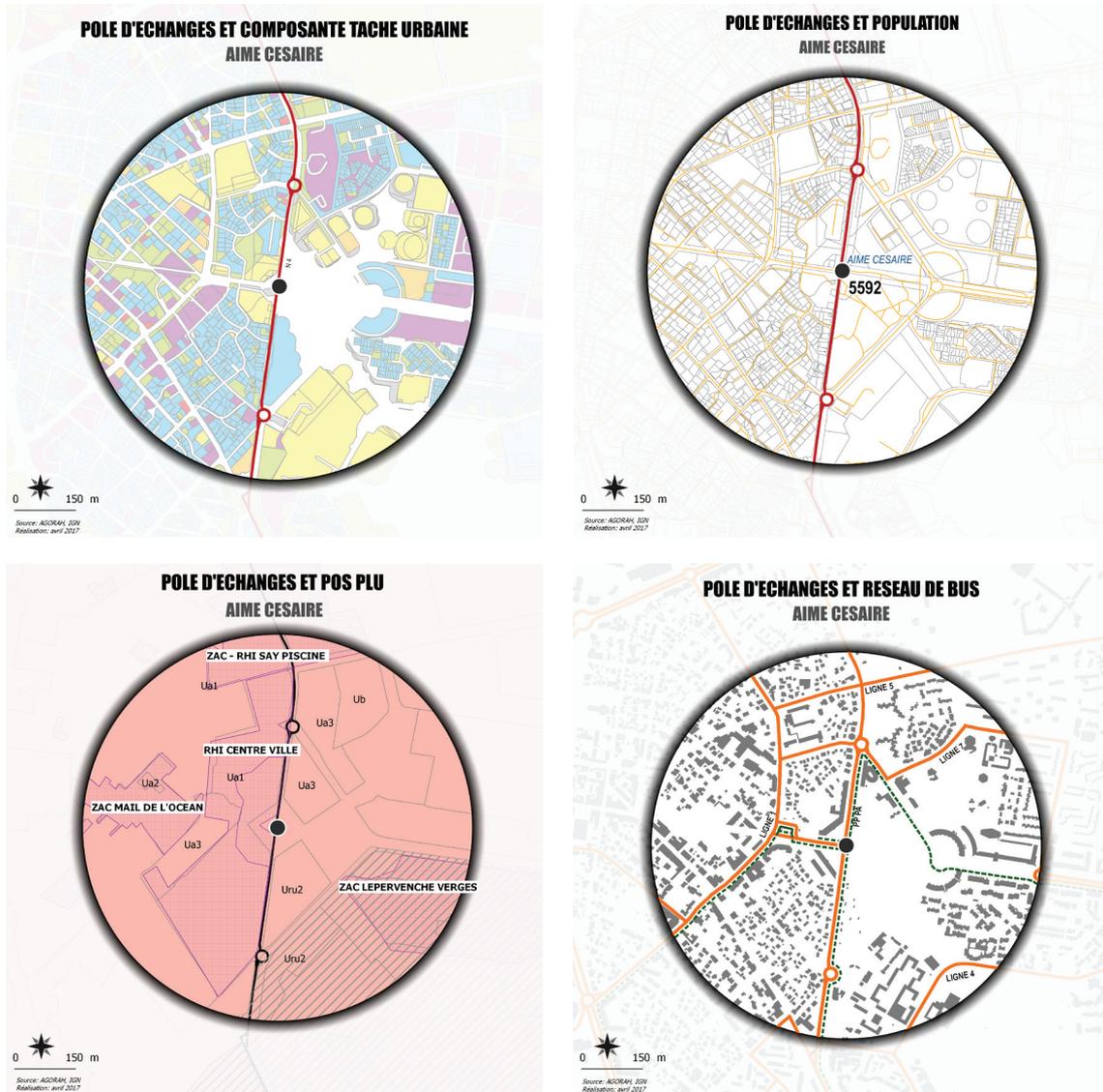
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Aimé Césaire

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
29 juillet 2004 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 5488  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte, en raison du positionnement de ce dernier à proximité directe du centre urbain de la commune du Port. En effet, on note un nombre d'équipements particulièrement important, mais également des commerces et des habitations. Ces dernières sont majoritairement constituées de logements sociaux collectifs, concentrant ainsi une population souvent captive des transports en commun.

Plusieurs opérations d'aménagement peuvent être recensées à proximité du futur pôle d'échanges. On observe ainsi deux opérations RHI dont l'une d'elle, RHI Centre-Ville, est aujourd'hui terminée. La seconde est en cours et devrait résulter à la construction de nouveaux logements. Deux ZAC sont également visibles, à savoir la ZAC Mail de l'Océan et ZAC Lepervenche-Vergès. Ces dernières sont en cours et auront également pour conséquence la livraison de nouveaux logements. Ainsi, avec l'ensemble de ces opérations, la population recensée autour du futur PEM, d'ores et déjà importante, devrait s'accroître de manière significative dans les prochaines années.

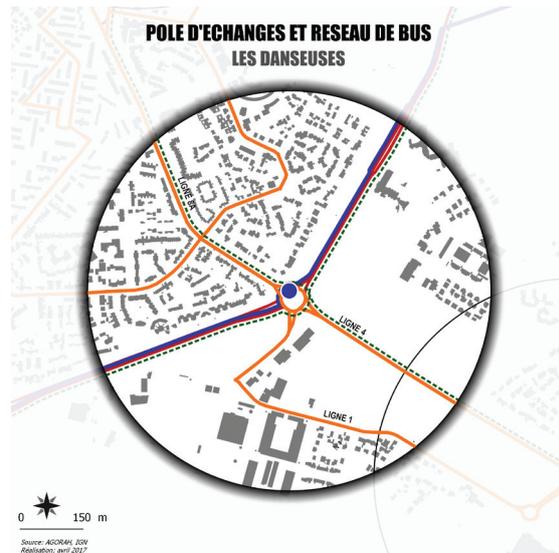
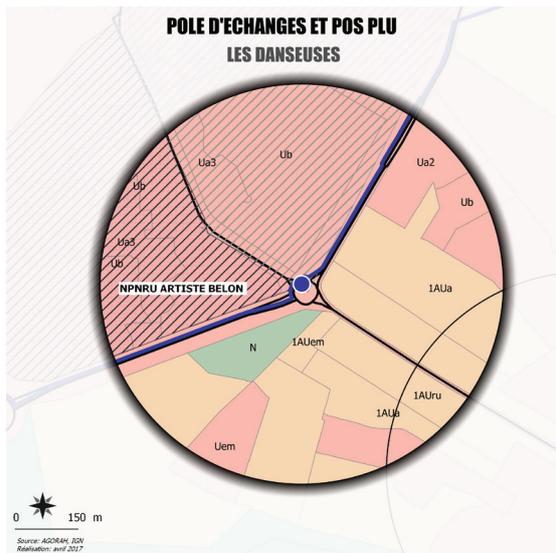
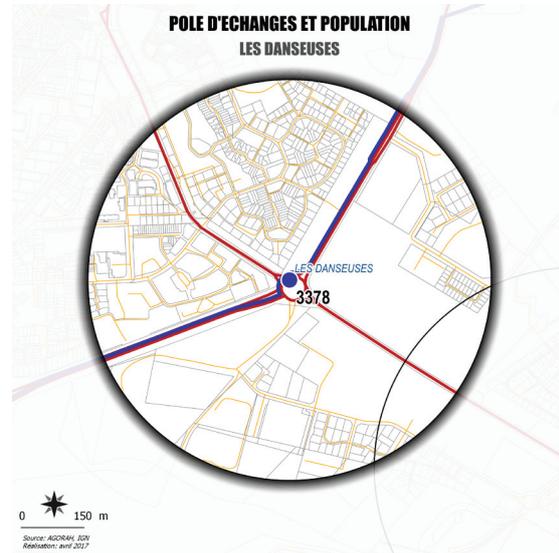
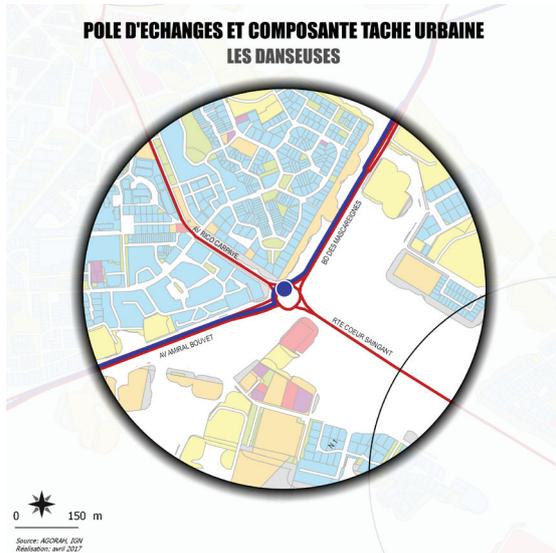
On constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, et à l'augmentation de la population résidente à proximité dans les prochaines années.
- Les différentes opérations urbaines qui entourent le pôle d'échanges devront être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM. L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].
  - d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].
  - d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].
  - d'assurer un rabattement à voiture facilitée [parking-relais, dépose-minute, station auto-partage, ...].



# Pôle d'échanges



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Les Danseuses

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
29 juillet 2004 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3368  
**Lignes de bus interurbain** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, on observe au Nord de celui-ci, une concentration d'habitations composées majoritairement de logements sociaux collectifs, abritant ainsi une population souvent captive des transports en commun. Au total, ce sont donc 3 368 habitants qui sont recensés à proximité du pôle d'échanges et qui seront potentiellement desservis par ce dernier. Au Sud du PEM, ce sont les activités économiques qui dominent avec la présence de trois ZAE, à savoir la ZAE Pierre Brossolette et le Village Artisanal 1 et 2, qui constituent ainsi des générateurs de flux significatifs.

On notera également à proximité du pôle d'échanges plusieurs parcelles aujourd'hui en friche qui pourraient accueillir des constructions dans les prochaines années venant ainsi, soit augmenter la population à proximité, soit créer des générateurs de flux supplémentaires. Il s'agira donc de prendre en compte ces différentes possibilités dans l'aménagement et le positionnement du pôle d'échanges.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants avec une zone de chalandise concentrant une population significative mais également des zones d'emplois [ZAE]. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle

d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne et nécessite une sécurisation.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité, en sus de la population résidente à proximité.

➤ Un nombre significatif de parcelles autour du pôle d'échanges sont encore non construites. Il s'agira donc de prendre en compte leur possible urbanisation dans les années à venir afin d'assurer une cohérence tant dans l'aménagement que dans le positionnement du PEM.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges du



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Sacré Cœur

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
29 juillet 2004 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 786  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace relativement peu urbanisé. En effet, on observe deux poches résidentielles de petite taille au Nord et au Sud-Ouest du futur PEM, abritant ainsi une population restreinte. Au total, ce ne sont donc que 786 habitants qui sont recensés à proximité du pôle d'échanges et qui seront potentiellement desservis par ce dernier. Au Sud du PEM, ce sont les activités commerciales qui dominent avec la présence du centre commercial de Sacré-Cœur et du Chemin des Anglais, qui constituent des générateurs de flux significatifs.

On notera également à proximité du pôle d'échanges, plusieurs parcelles en friche qui pourraient ainsi accueillir des constructions dans les prochaines années venant ainsi, soit augmenter la population à proximité, soit créer des générateurs de flux supplémentaires. Il s'agira donc de prendre en compte ces différentes possibilités dans l'aménagement et le positionnement du pôle d'échanges. De même, un projet d'extension du centre commercial devrait voir le jour.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants avec une zone de chalandise dans laquelle se concentrent des points commerciaux attractifs qui représentent également une zone d'emplois non négligeable. Toutefois, la distance entre les

différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne et nécessite une sécurisation.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le nombre particulièrement important de passagers induit par les points générateurs de flux à proximité.

➤ Un nombre significatif de parcelles autour du pôle d'échanges sont encore non construites. Il s'agira donc de prendre en compte leur possible urbanisation dans les années à venir afin d'assurer une cohérence tant dans l'aménagement que dans le positionnement du PEM.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos,...).

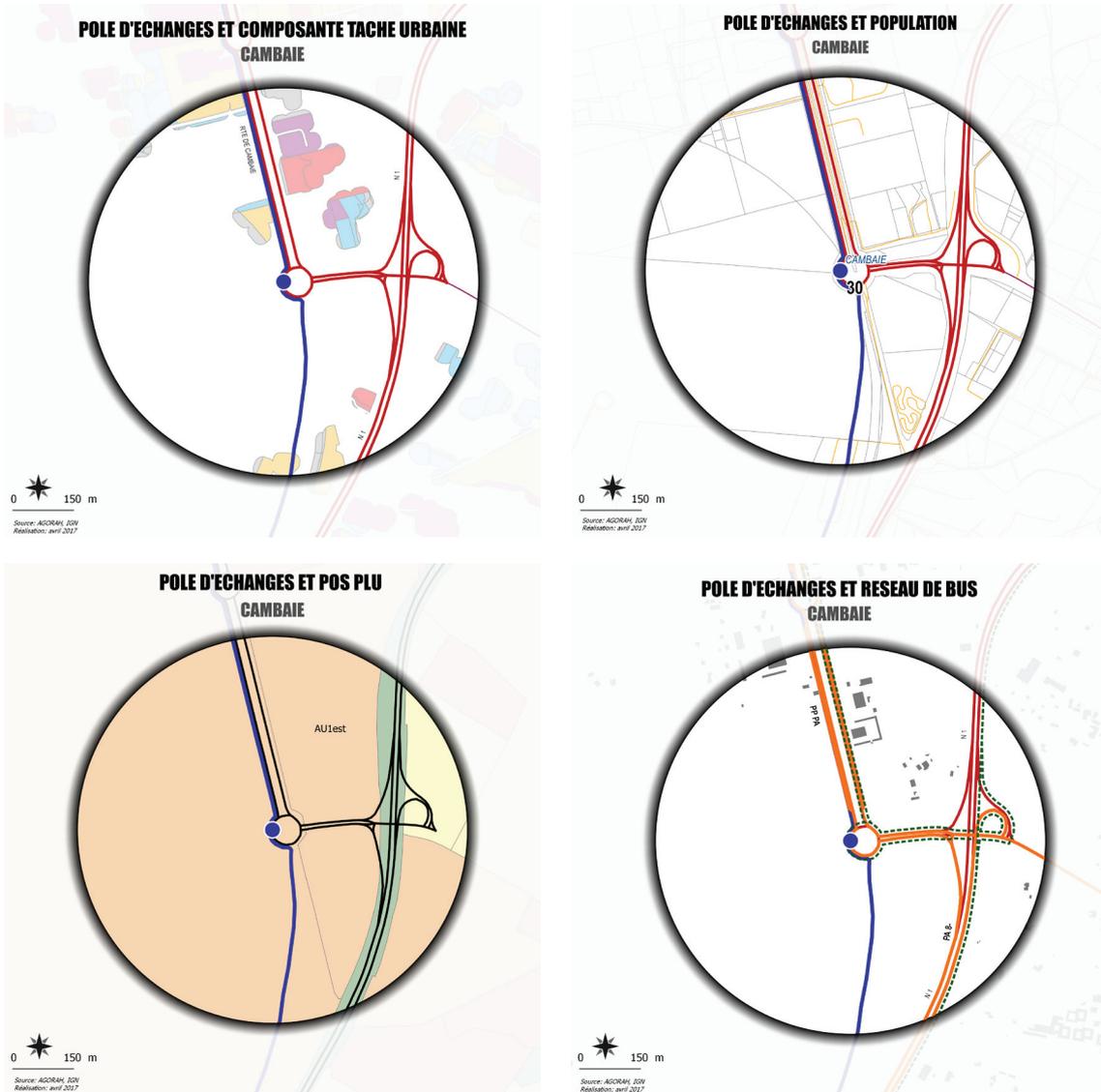
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilité (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Cambaie

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 30  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace peu construit, principalement à vocation économique. En effet, le pôle d'échanges se situera au milieu de la zone de Cambaie, qui constitue l'un des points stratégiques du projet de l'Eco-Cité du TCO. La Plaine de Cambaie devrait ainsi accueillir la construction d'une ville nouvelle, permettant notamment la livraison de plusieurs milliers de logements mais également des activités économiques et commerciales, des équipements publics, etc.

Aujourd'hui, le secteur reste toutefois relativement peu construit et est principalement occupé par des activités économiques. En ce sens, on recense une zone d'activités, la ZAE de Cambaie, et une zone de fait d'une superficie particulièrement importante (plus de 100 hectares). Ces deux zones économiques constituent ainsi les principaux générateurs de flux sur ce secteur actuellement.

L'intérêt du pôle d'échanges est donc davantage lié aux zones économiques. Cette analyse ne sera toutefois pas la même une fois la construction de la ville nouvelle de la Plaine de Cambaie, qui devrait alors permettre une véritable diversité des fonctions urbaines.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux générés essentiellement par les activités économiques présentes sur le secteur. Ce dernier prendra toutefois une importance de premier ordre avec l'urbanisation de la Plaine de Cambaie et desservira alors un flux particulièrement important. En ce sens,

le positionnement et l'aménagement du pôle d'échanges de Cambaie est stratégique afin de capter les flux actuels mais également et surtout les flux à venir.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte l'augmentation particulièrement importante de la population résidente à proximité dans les prochaines années avec la réalisation de l'Eco-Cité du TCO.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

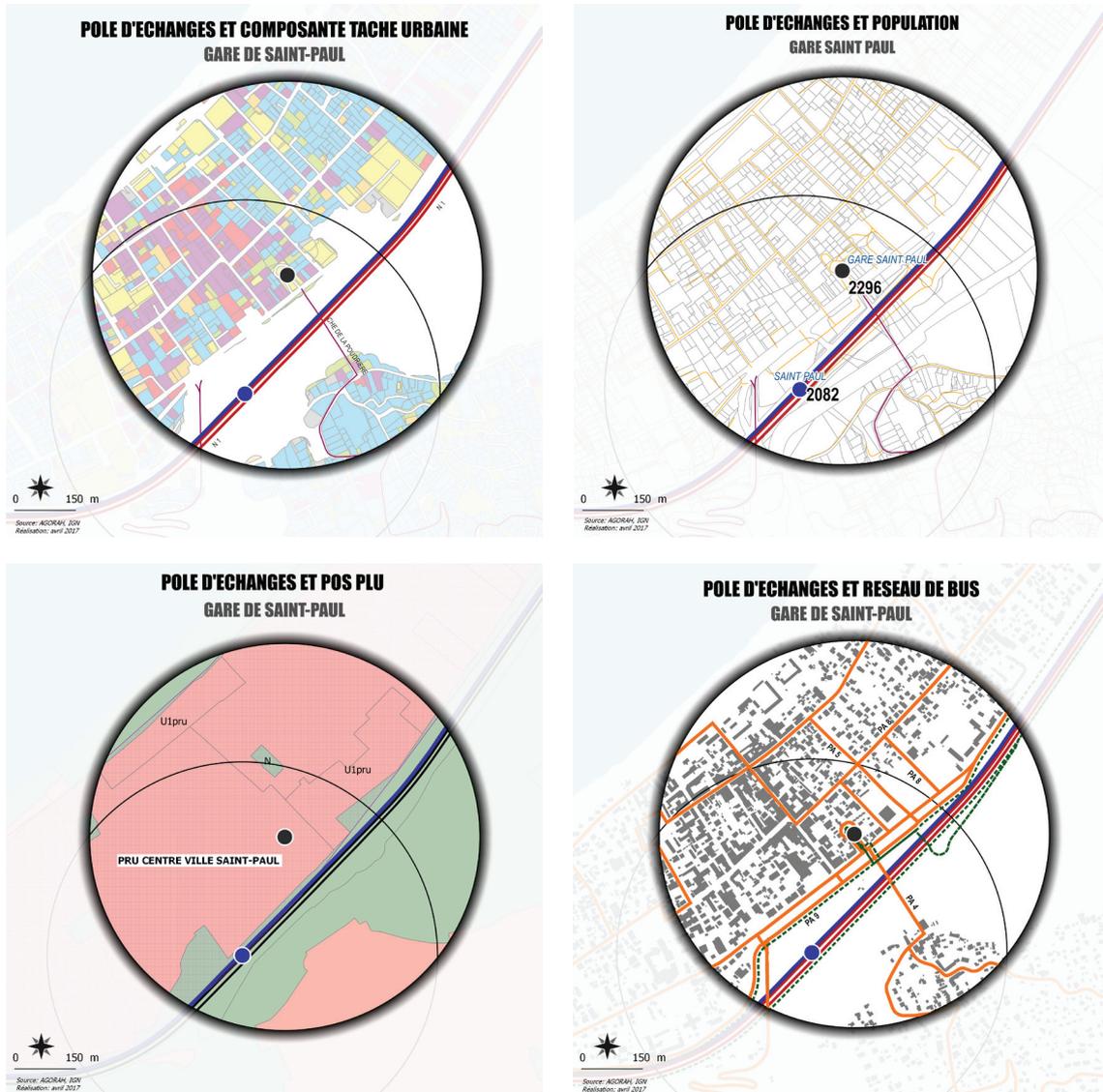
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Gare Saint-Paul

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2290  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense, notamment au Nord de ce dernier. En effet, le pôle d'échanges se situera en contrebas du centre urbain de Saint-Paul, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville, mais également au Sud du pôle d'échanges. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'une bonne localisation et facilement accessible depuis le centre-ville de Saint-Paul, mais sous-dimensionné par rapport au trafic. En effet, on observe un nombre de lignes de transports en commun particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges.

Il est également à noter que le centre-ville de Saint-Paul fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine sur une large partie de son périmètre. Cela se devrait ainsi se traduire par une reconfiguration et un réaménagement important du secteur.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par forte attractivité du centre-ville de Saint-Paul en sus de la population résidente à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

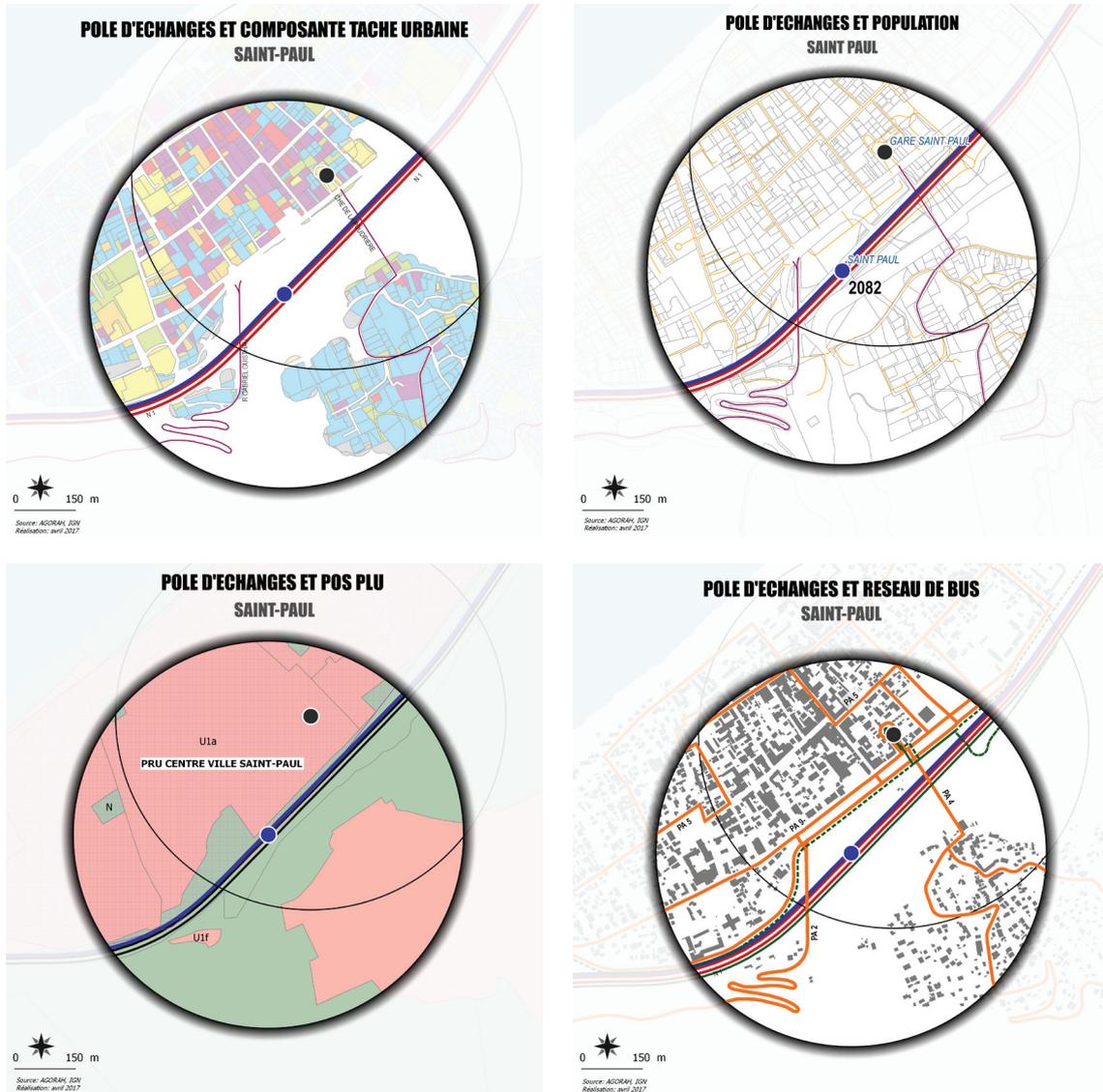
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- // NPNRU
- // ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saint Paul

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2 071  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense, notamment au Nord et au Sud de ce dernier. En effet, le pôle d'échanges se situera entre le centre-urbain de Saint-Paul et le quartier plus résidentiel de Grande Fontaine. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines, avec un nombre relativement important de logements. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Il est également à noter que le centre-ville de Saint-Paul fait l'objet d'un projet de rénovation urbaine sur une large partie de son périmètre. Cela devrait ainsi se traduire par une reconfiguration et un réaménagement important du secteur.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs de lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. Toutefois, on remarque que la majorité des lignes de possèdent pas de connexion avec la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De même, on observe la présence du pôle d'échanges secondaire de la gare routière de Saint-Paul, à proximité de PEM principal de Saint-Paul. Il s'agira ainsi de s'assurer de la cohérence et de la complémentarité de ces deux infrastructures, qui ne permettront pas la même vitesse commerciale mais dont les liaisons devront être pensées.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus

importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, mais également avec le pôle d'échanges secondaire de la gare routière de Saint-Paul, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par forte attractivité du centre-ville de Saint-Paul en sus de la population résidente à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

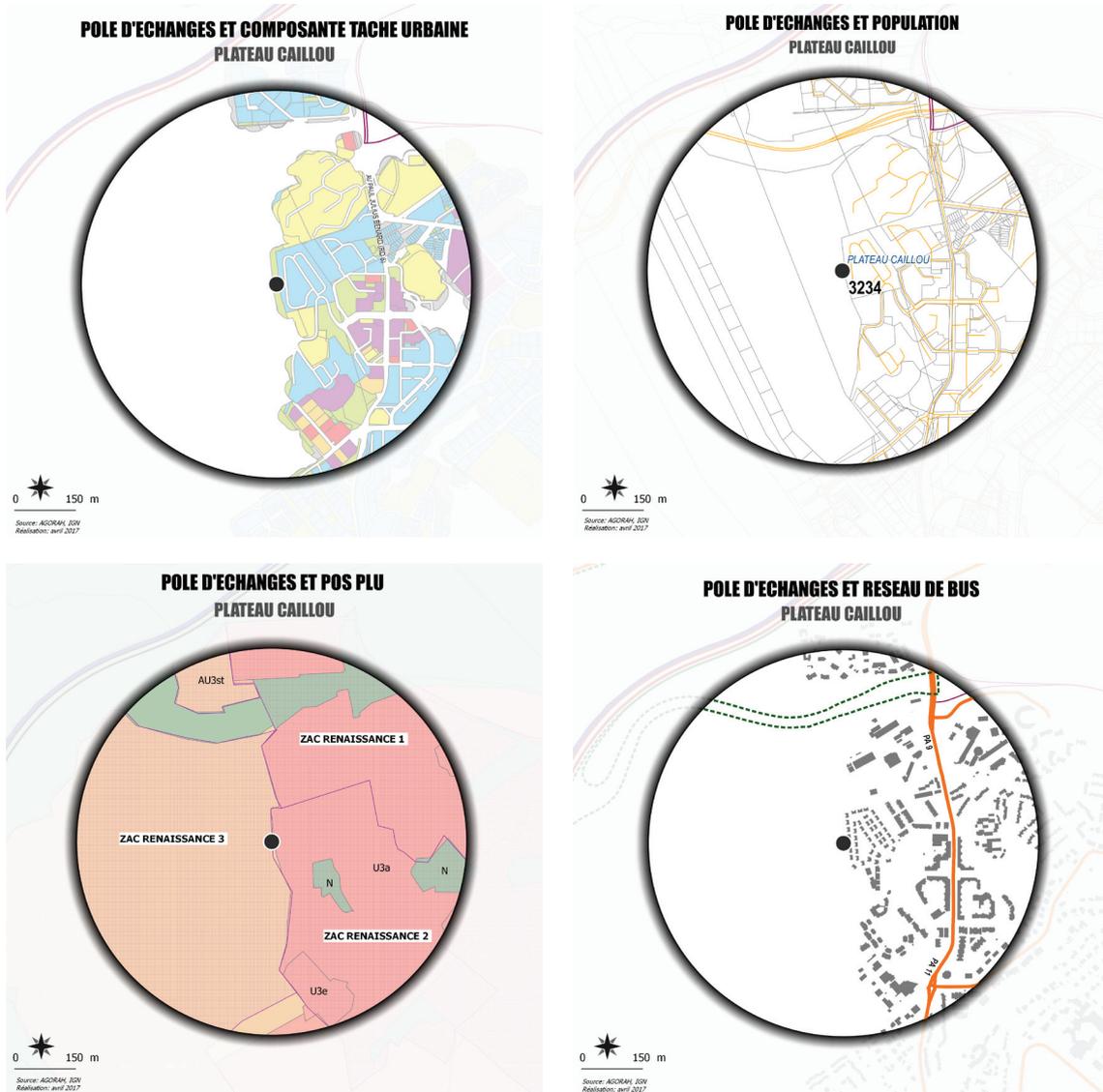
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- // NPNRU
- // ANRU

## Réseaux de transports en commun

- - - Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Plateau Caillou

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3 231  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense, notamment au à l'Est de ce dernier. En effet, le pôle d'échanges se situera au cœur du centre urbain de Plateau-Caillou. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Il est également à noter qu'il existe, à l'Ouest du pôle d'échanges, un espace de taille importante aujourd'hui non construit. Celui-ci fait l'objet d'un projet d'aménagement, la ZAC Renaissance 3, de taille importante qui s'étendra ainsi sur 90 ha, avec la création d'un nombre élevé de logements, d'une zone d'activités économiques mais également de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. Toutefois, on remarque que la majorité des lignes de possèdent pas de connexion avec la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que localisé, le pôle d'échanges se situera donc à terme au milieu de deux espaces urbains denses avec une population résidente et potentiellement desservie qui devrait donc connaître une augmentation significative.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte le projet de ZAC Renaissance 3 qui devrait générer des flux importants de par la création de nouveaux logements et des activités économiques et commerciales qui devraient s'y installer, et ce en plus de la population résidente actuelle.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

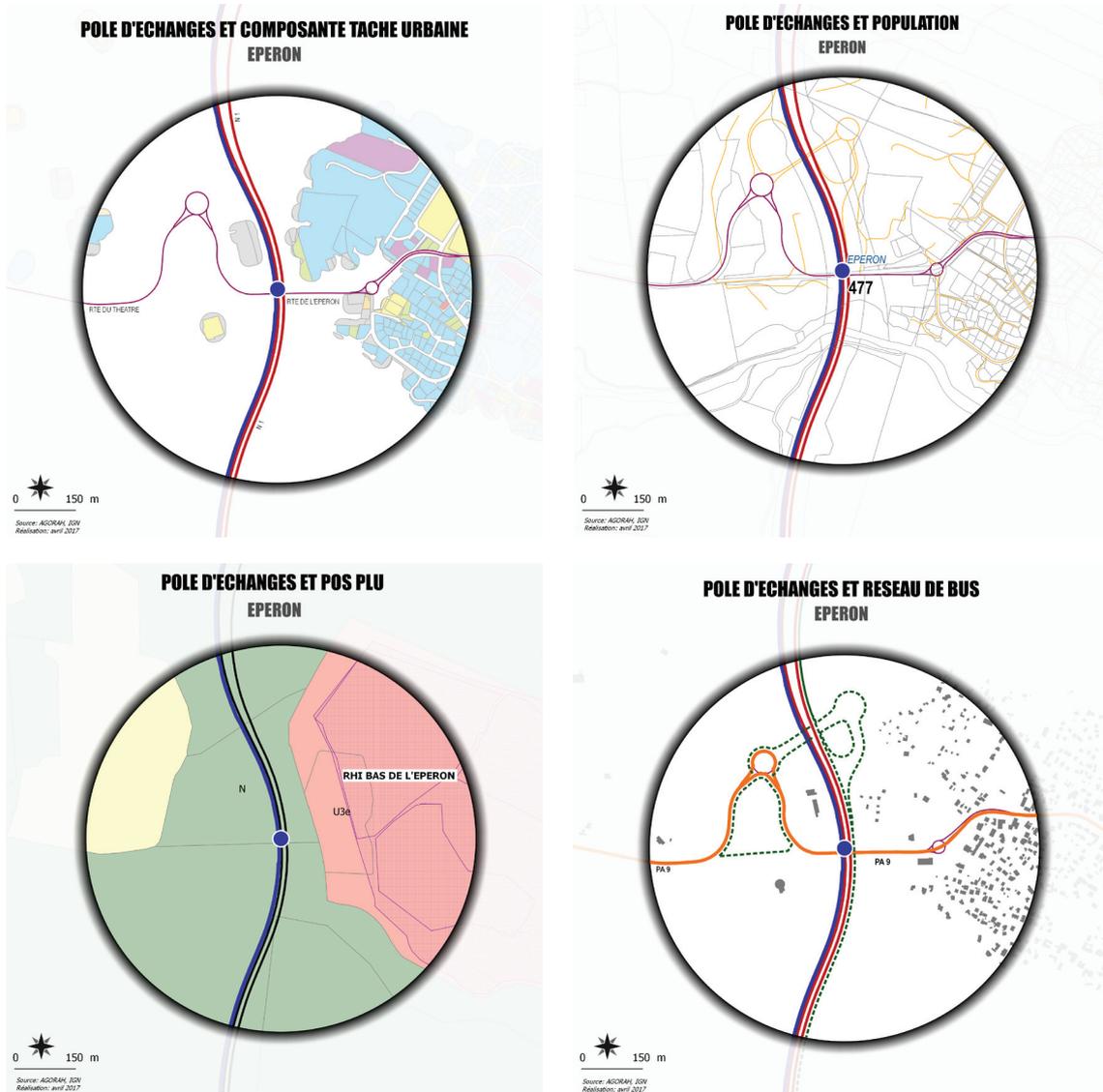
➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 472  
**Lignes de bus interurbain:** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace naturel, avec toutefois un espace en cours d'urbanisation à l'Est du pôle d'échanges. En effet, ce dernier se situera en contrebas du quartier de l'Éperon. On observe ainsi un nombre faible de logements. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe de la récente zone d'activités économiques de l'Éperon, qui, au fil de son remplissage pourrait constituer un générateur de flux significatif.

Il est également à noter que le bas du quartier de l'Éperon fait aujourd'hui l'objet d'une opération de RHI.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux importants d'autant que ce dernier se localise sur le passage de la Route des Tamarins, constituant un des axes routiers majeurs de La Réunion permettant de relier l'Ouest au Sud du territoire. Toutefois, la distance entre les différents points générateurs de flux et le pôle d'échanges reste relativement importante, notamment à l'échelle piétonne. En ce sens, l'existence de l'échangeur à proximité directe du futur PEM devrait permettre de faciliter sa réalisation.

De par sa localisation et en tant que pôle principal, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en com-

mun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :
  - de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
  - d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
  - d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
  - De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
  - D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
  - d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Saint Gilles les hauts

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2206  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain à vocation majoritairement résidentielle. En effet, ce dernier se situera au cœur du quartier de Saint-Gilles-Les-Hauts. On observe ainsi un nombre non négligeable de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements, qui peuvent être des générateurs de flux importants.

On peut également observer une opération de RHI en cours, Champs de Merles, au Sud-Ouest du futur PEM. La population résidente pourrait ainsi augmenter légèrement dans les prochaines années.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. Il est également à noter l'absence de lignes du réseau interurbain Car Jaune.

On remarque toutefois que certaines lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de la

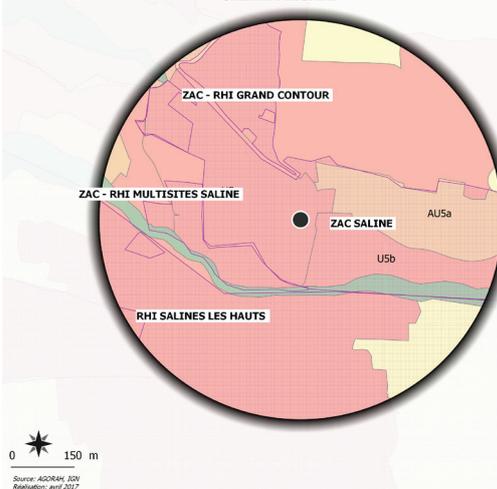
**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE  
SALINE PRISAMI**



**POLE D'ECHANGES ET POPULATION  
SALINE PRISAMI**



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU  
SALINE PRISAMI**



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS  
SALINE PRISAMI**



**Pôle d'échanges**

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

**Le tracé du réseau**

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

**Périmètre de Résorption d'Habitat**

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

**Réseaux de transports en commun**

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

**Composante Tache urbaine (2016)**

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

**Zonage POS PLU**

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier**
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saline Prisami

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1389  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du quartier de la Saline-Les-Hauts. On observe ainsi un nombre non négligeable de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

On peut également observer un nombre important d'opérations d'aménagement à proximité directe du futur PEM. Ainsi, on dénombre trois RHI et une ZAC. Cependant, seule la RHI de Grand Contour est en cours. La ZAC de la Saline constitue également un projet d'envergure et devrait à terme permettre la requalification et le réaménagement de la centralité. Il y est également prévu la livraison de plus de 1 300 logements, ce qui impactera directement la population desservie par le futur pôle d'échanges.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. Il est également à noter l'absence de lignes du réseau interurbain Car Jaune.

On remarque toutefois que certaines lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Les différentes opérations urbaines, et notamment la ZAC de la Saline, qui entourent le pôle d'échanges devront être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement et le positionnement du PEM.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

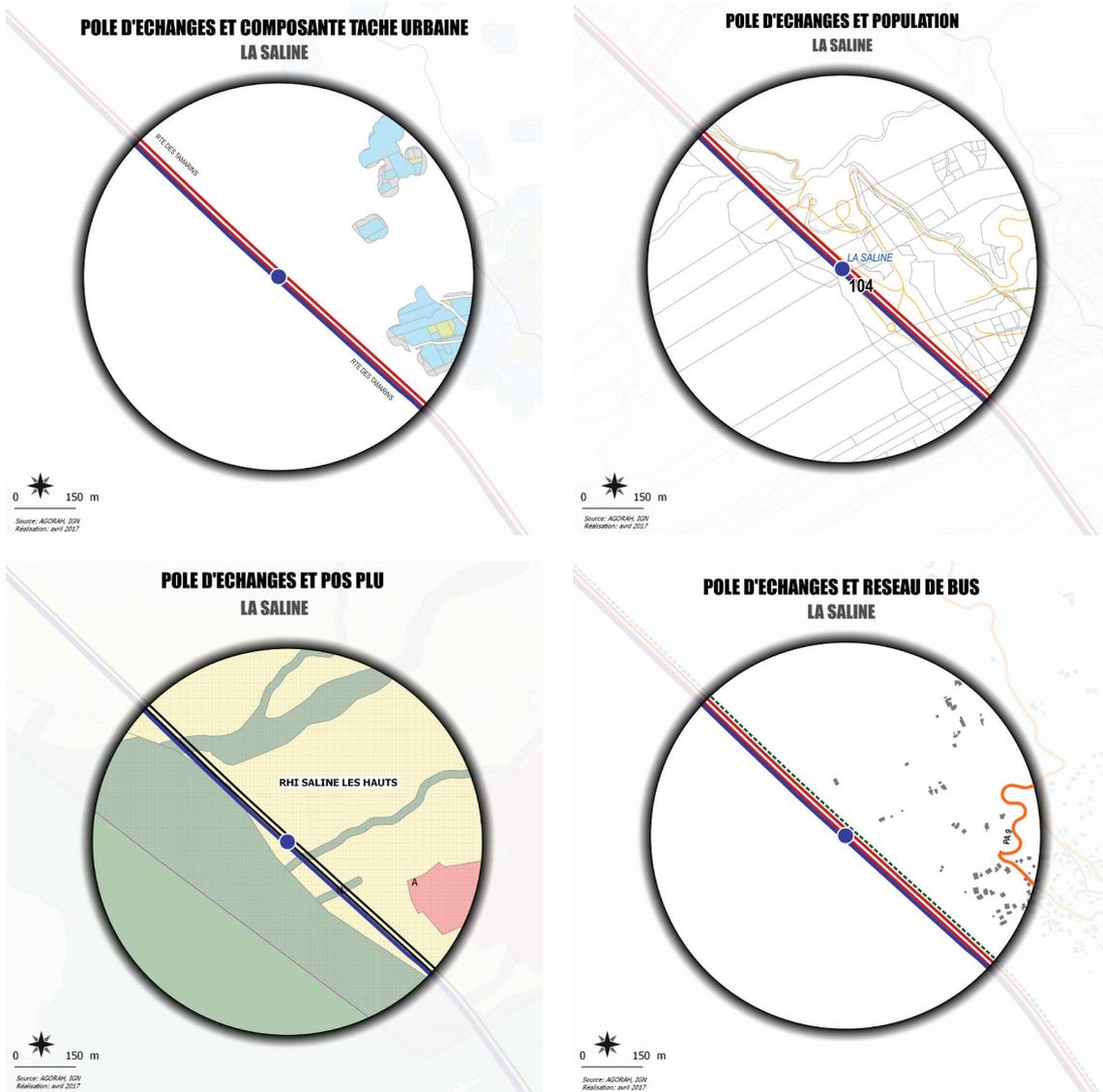
➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# La Saline

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 104  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace naturel et agricole.

Le PEM de la Saline, en tant que pôle principal, aura donc vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains, situés à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord ou le Sud de l'île.

## Points de vigilance

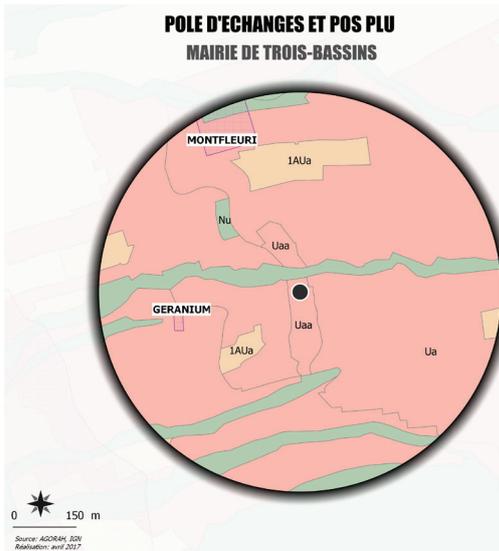
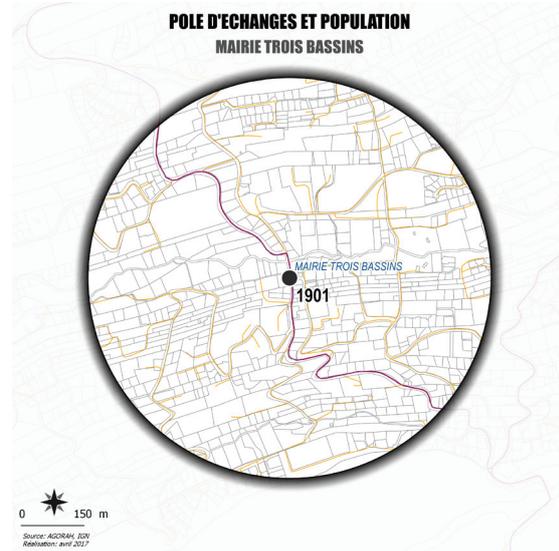
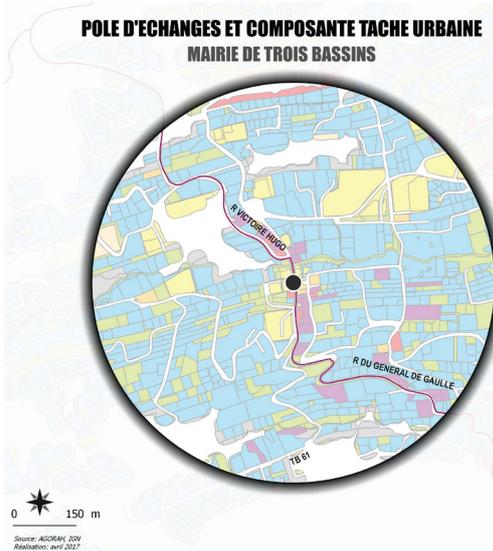
➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
- d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
- d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).
- De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
- D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
- d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Mairie Trois-Bassins

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
21 février 2017 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 895  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de Trois-Bassins. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces, dans une moindre mesure.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. Il est également à noter l'absence de lignes du réseau interurbain Car Jaune.

On remarque toutefois que certaines lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

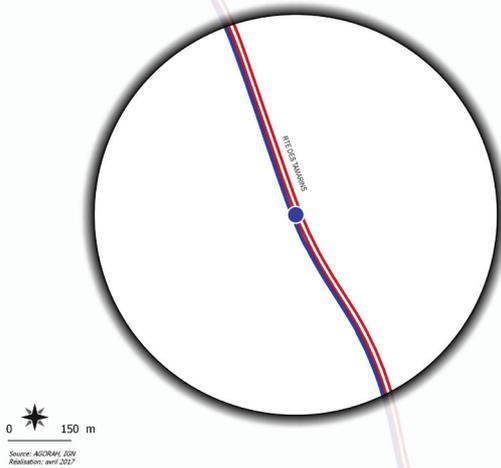
➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de

**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
TROIS BASSINS VILLE NOUVELLE



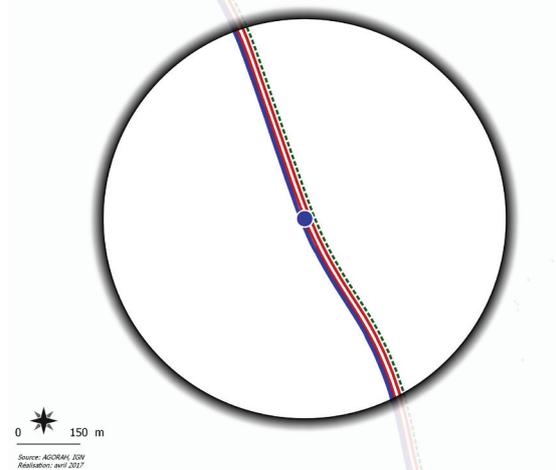
**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
TROIS BASSINS - VILLE NOUVELLE



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
TROIS BASSINS - VILLE NOUVELLE



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
TROIS BASSINS VILLE NOUVELLE



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Inalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Trois Bassins

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
27 septembre 2012 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 0  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace naturel et agricole. On observe ainsi une absence d'habitants à proximité du PEM. En effet, ce dernier se localise sur la Route des Tamarins, axe routier majeur qui permet de relier le Sud à l'Ouest de La Réunion.

Il est également à noter que le pôle d'échanges se situe à proximité d'un échangeur. Un parking-relais, actuellement en projet, devrait être construit à proximité de l'échangeur et du pôle d'échanges. En ce sens, le report modal de la voiture vers les transports en commun constitue également un enjeu important du pôle d'échanges tel que localisé aujourd'hui.

Le PEM de Trois-Bassins, en tant que pôle principal, aura donc vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord ou le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...].

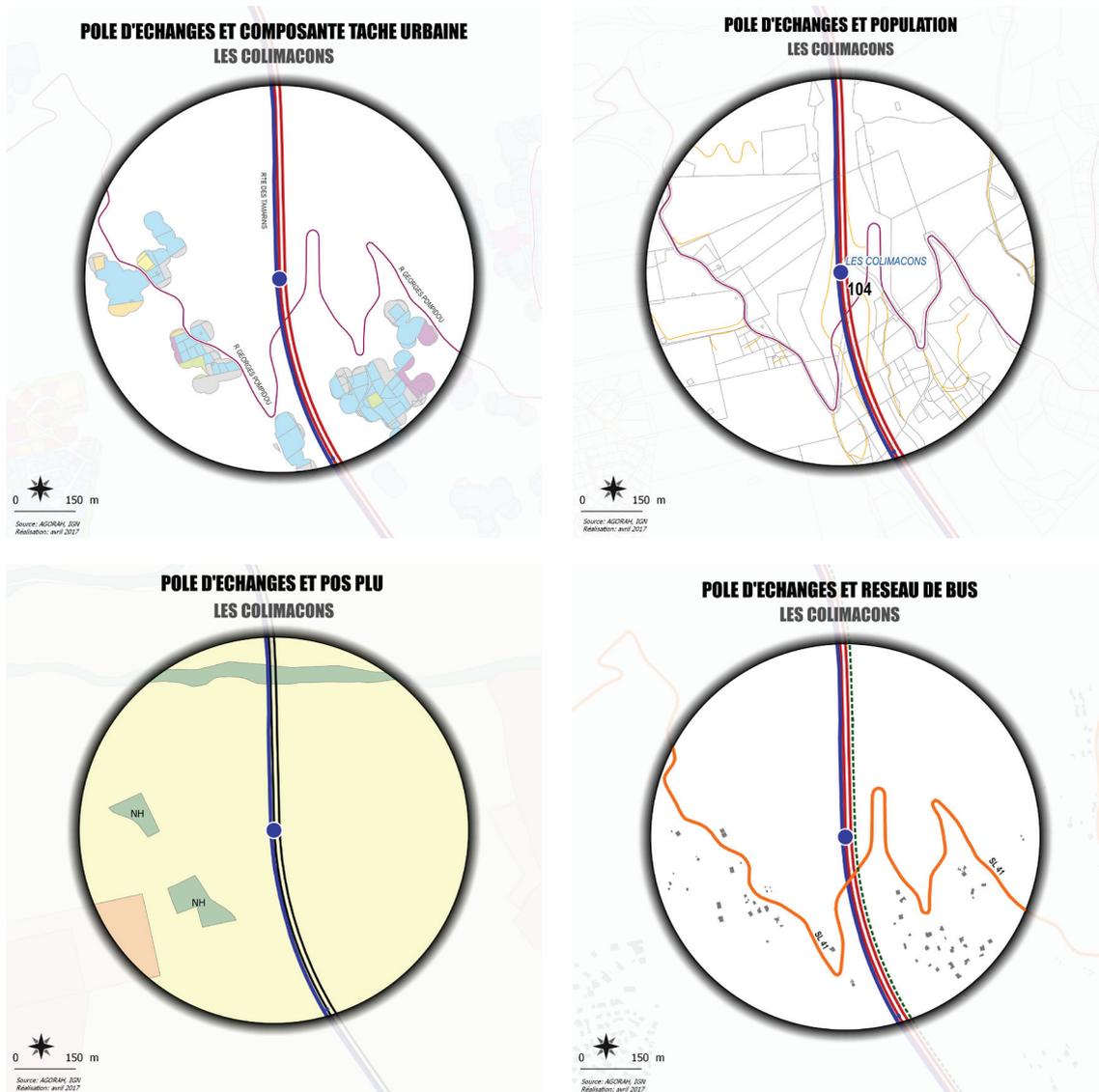
➤ De faciliter le report modal [parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...].

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente [point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU
- Réseaux de transports en commun
- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Colimaçons

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 104  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace agricole. Aussi, la population résidente à proximité directe du PEM est particulièrement faible, avec 104 habitants recensés. En effet, ce dernier se localise sur la Route des Tamarins, axe routier majeur qui permet de relier le Sud à l'Ouest de La Réunion.

Il est également à noter que le pôle d'échanges se situe à proximité d'un échangeur qui bénéficie de la présence d'une aire de covoiturage. Un parking-relais, actuellement en projet, devrait également être construit à proximité de l'échangeur et du pôle d'échanges. En ce sens, le report modal de la voiture vers les transports en commun constitue également un enjeu important du pôle d'échanges tel que localisé aujourd'hui.

Le PEM des Colimaçons, en tant que pôle principal, aura donc vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord ou le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

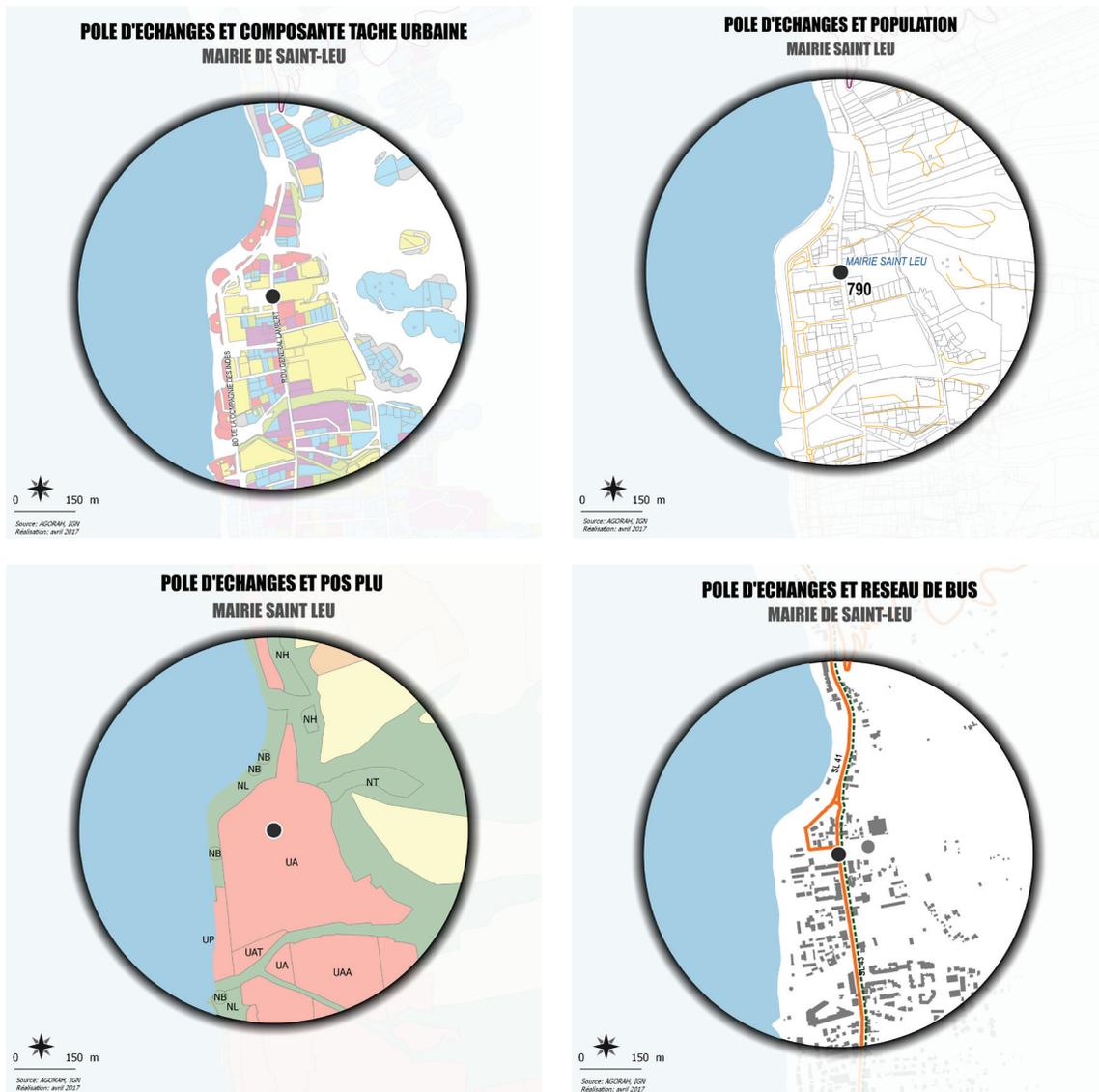
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Mairie de Saint-Leu

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 788  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain mixte. En effet, le pôle d'échanges se situera au cœur du centre urbain de Saint-Leu, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'une bonne localisation et facilement accessible depuis le centre-ville de Saint-Leu, mais sous-dimensionné par rapport au trafic. En effet, on observe un nombre de lignes de transports en commun particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par forte attractivité du centre-ville de Saint-Leu, en sus de la population résidente à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

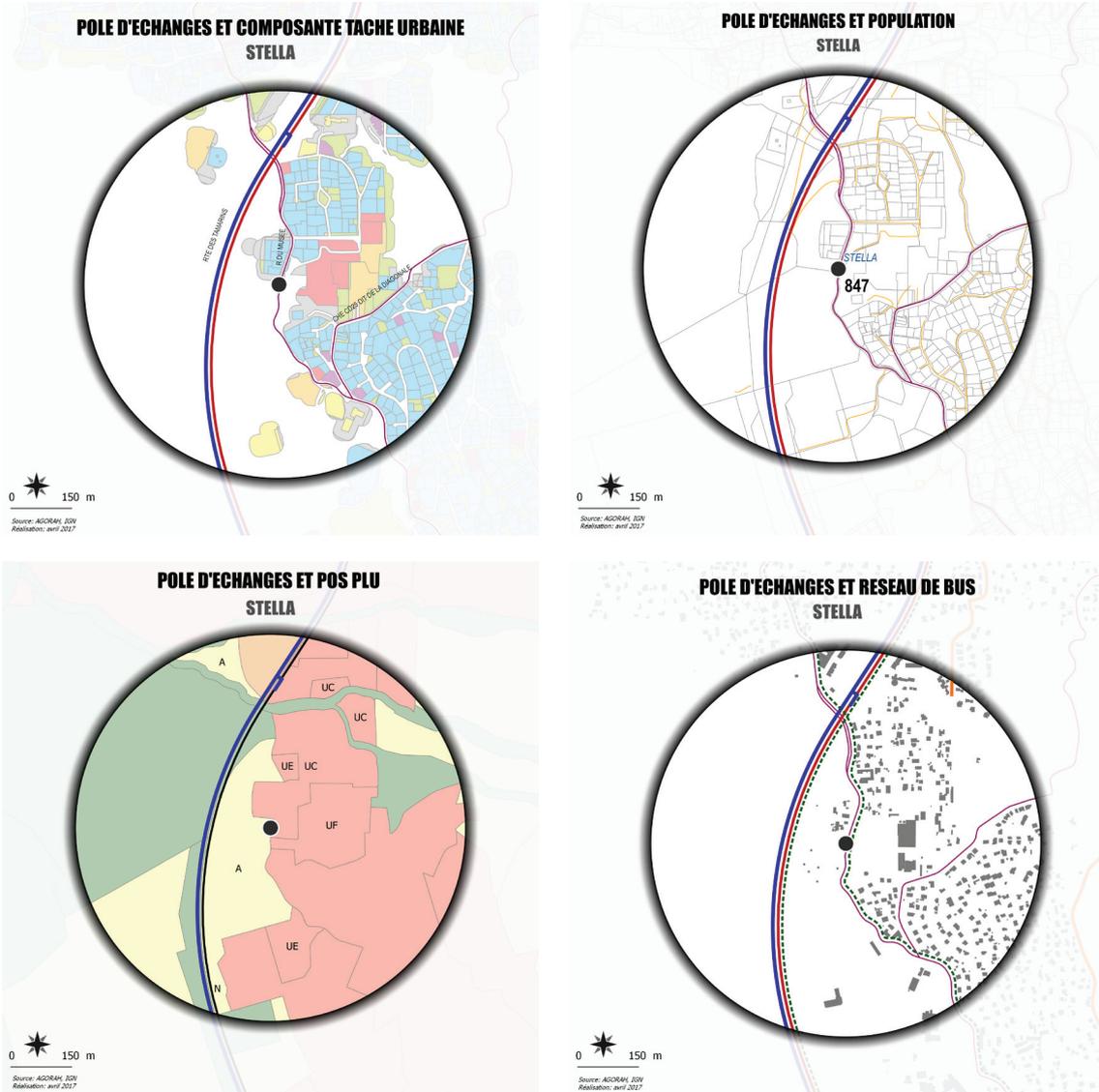
➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 835  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate, à l'Ouest une dominance des espaces agricoles et naturels tandis qu'à l'Est c'est l'espace urbain qui prédomine. En effet, le pôle d'échanges se situera à l'entrée Est du quartier de Stella, en aval de Musée de Stella Matoutina et à proximité directe de l'aire de repos. On observe ainsi une certaine mixité de fonctions urbaines, avec plusieurs logements à proximité. Outre les logements, on note également la présence de commerces et d'équipements.

Il est à noter que la présence de l'aire de repos de Stella à proximité directe du futur pôle d'échanges mais également d'un parking, facilitera l'aménagement du PEM. Ce dernier bénéficiera ainsi d'une localisation avantageuse par rapport à la Route des Tamarins.

En matière de transports en commun, on constate l'absence de lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer.

On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

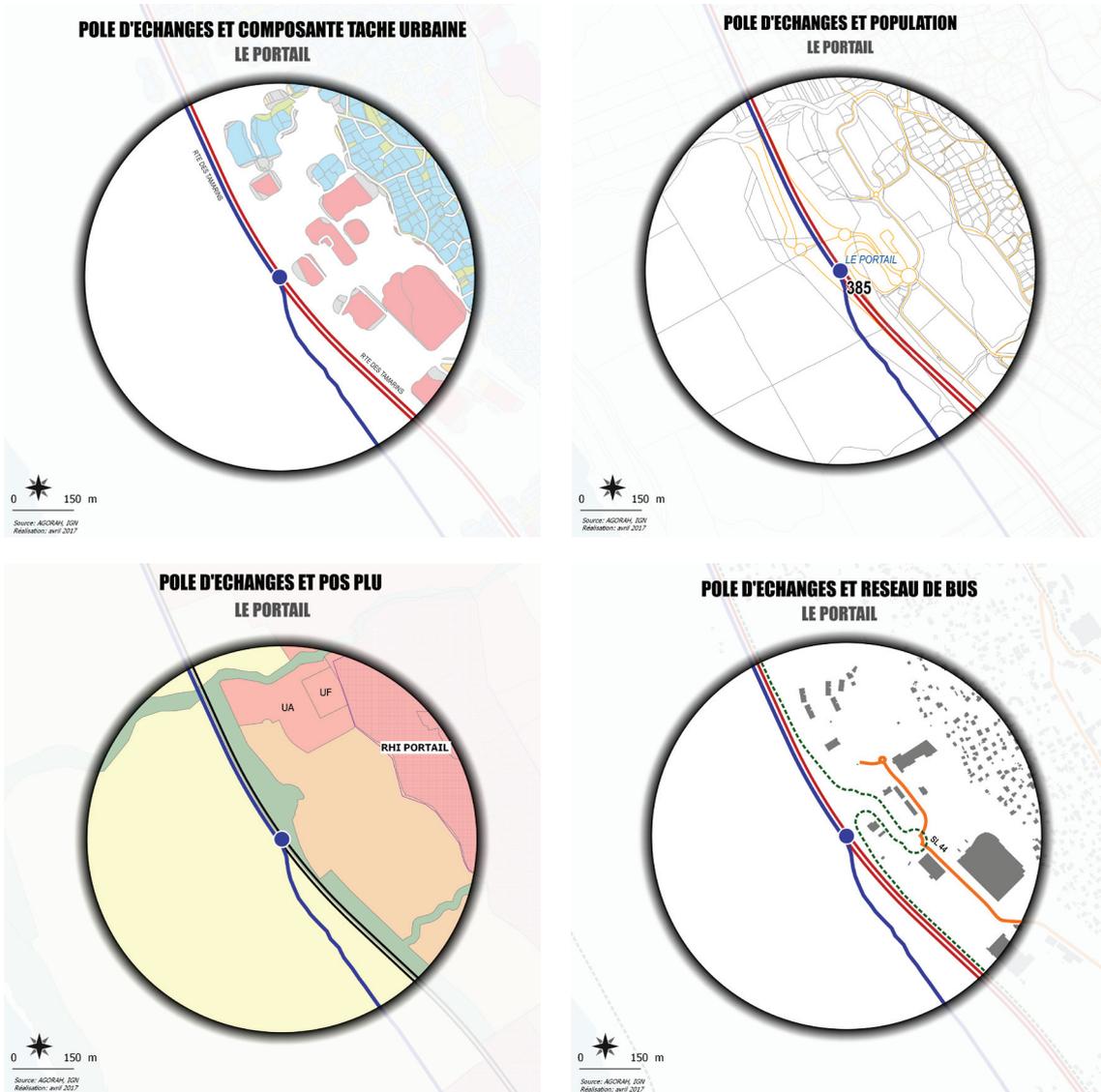
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges du



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Inalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Portail

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 373  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe au Sud une dominance de l'espace agricole, tandis qu'au Nord l'espace urbain domine. En effet, si les cultures agricoles restent bien présentes en aval de la Route des Tamarins, le secteur du Portail, en amont a connu un développement particulièrement important ces dernières années à travers la ZAC. Cette opération a ainsi permis la construction d'une zone commerciale de taille importante qui accueille une diversité d'activités économiques et commerciales et dont la zone de chalandise rayonne sur une grande partie de l'Ouest de La Réunion. La ZAC a également permis la construction d'un nombre non négligeable de logements pour partie d'ores et déjà livrés.

Ce chiffre devrait toutefois évoluer au fur et à mesure de la livraison des nouveaux logements au sein de la ZAC Portail.

De par sa localisation sur le Route des Tamarins, en tant que pôle principale et outre le potentiel du secteur du Portail, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord ou le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Le développement de la ZAC du Portail, tant en termes de logements que d'activités économiques et commerciales, devra être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans l'aménagement du pôle d'échanges.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

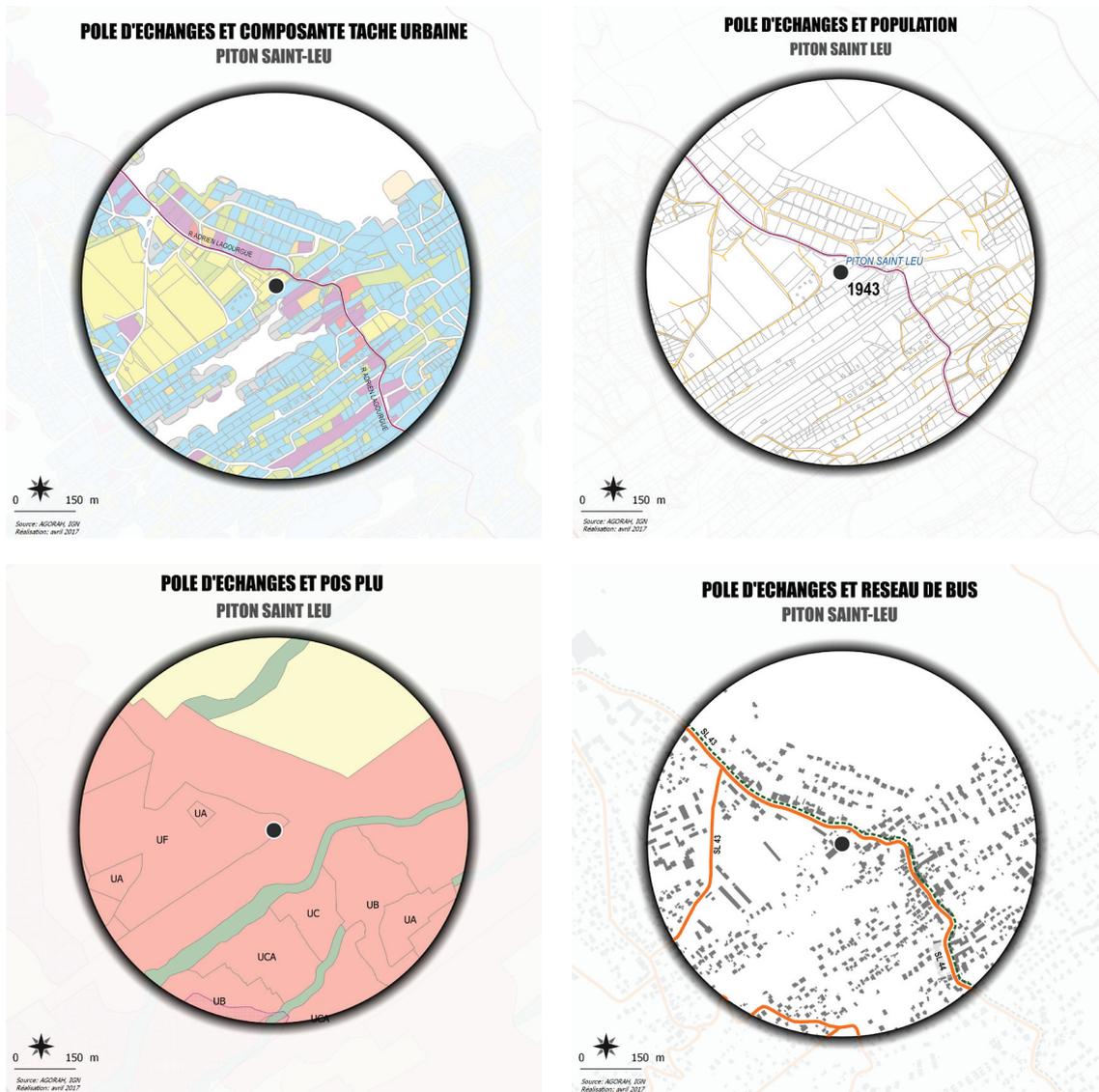
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Piton Saint-Leu

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 février 2007 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle Secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 930  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de Piton Saint-Leu. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de Piton Saint-Leu. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de quelques lignes de transports en commun du réseau Kar'Ouest. Il est toutefois à noter que ce réseau fait l'objet d'une révision à l'heure actuelle, les horaires et lignes pourront donc sensiblement évoluer. On

note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

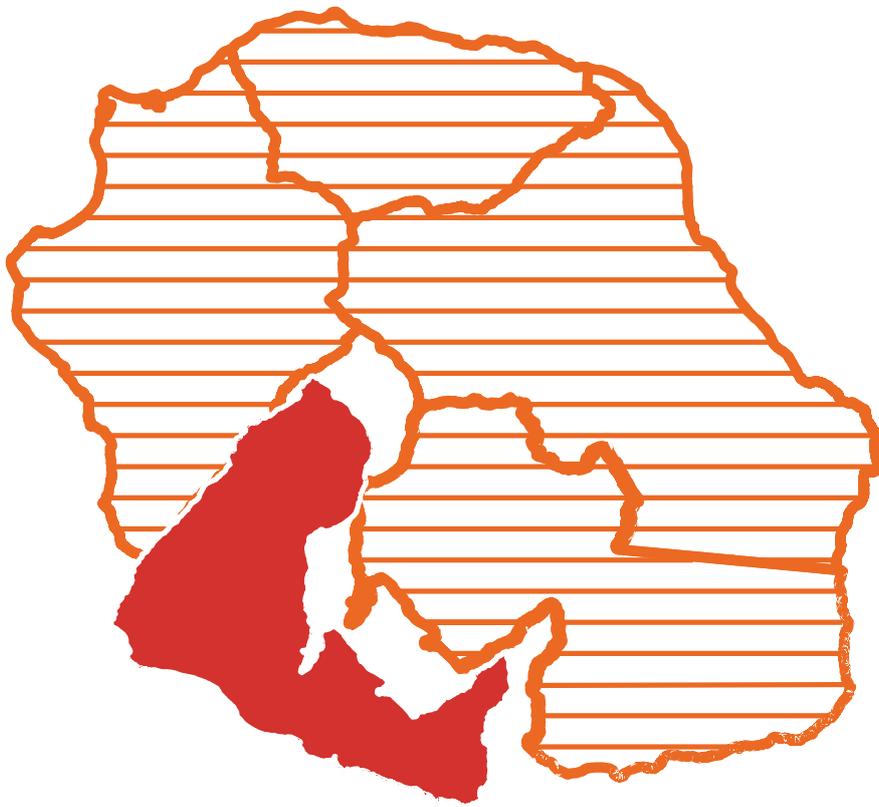
➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).





# POLES D'ÉCHANGE DE LA CMIS

---



## Classification des pôles d'échanges

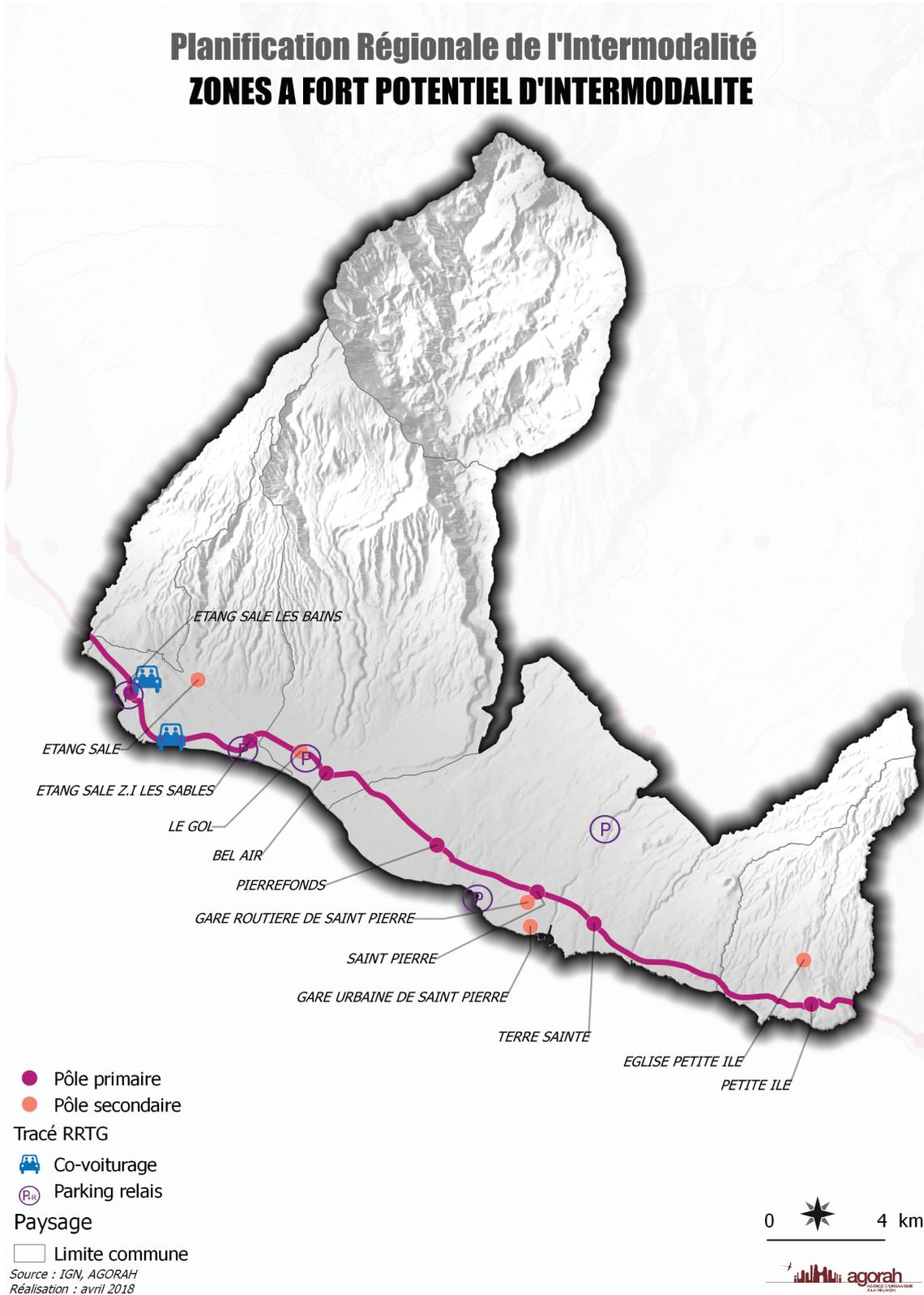
	Articulation Mode Lourd (RRTG) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Mode Fer Léger (Tram Tco) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Transports Interurbains / Transports Urbains	Parking Aires de Relais de Covoi-turage	Synthèse
Terre Sainte	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Petite Ile	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Pierrefonds	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Etang-Salé les bains	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
ZI Les Sables	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Etang-Salé les hauts	Primary	Primary	Secondary	Primary	Primary
Saint-Louis le Gol	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Saint-Louis Bel Air	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Gare urbaine de Saint Pierre	Primary	Primary	Secondary	Primary	Primary
Gare routière Saint-Pierre	Primary	Primary	Secondary	Primary	Primary
Saint-Pierre	Secondary	Primary	Secondary	Primary	Secondary
Hôpital de Terre Sainte	Primary	Primary	Secondary	Primary	Primary

- PEM Principal
- PEM Secondaire



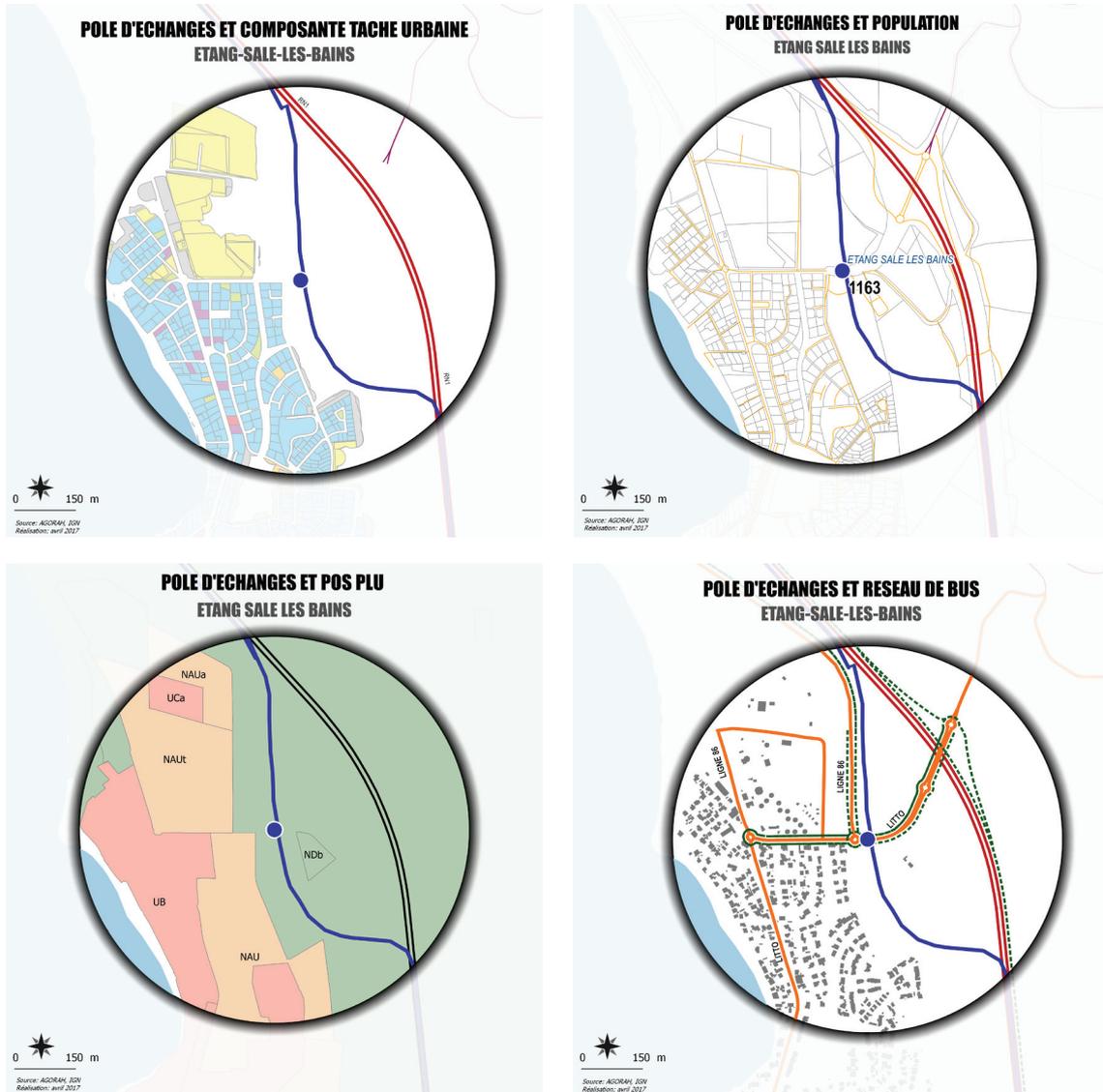


## Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE





# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# L'Étang-Salé-les-Bains

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision :** 1 septembre 2016 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Bourg de proximité  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 161  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe en amont une dominance de l'espace naturelle, tandis qu'en aval l'espace urbain domine. En effet, si aucune construction n'est recensée au Nord du pôle d'échanges, au Sud on peut observer la présence de nombreux logements. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En effet, le secteur de L'Étang-Salé-Les-Bains de par sa proximité avec le littoral et la plage, accueille une zone touristique à proximité directe du pôle d'échanges. On retrouve ainsi plusieurs points générateurs de flux, tous à vocation touristique. Il est à noter que cette zone touristique devrait poursuivre son développement dans les prochaines années.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, liés à la population résidente à proximité, mais également liés à la zone touristique et aux différents générateurs de flux qui s'y trouvent.

De plus, de par sa localisation et en tant que pôle principal Le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord ou le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'usager (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

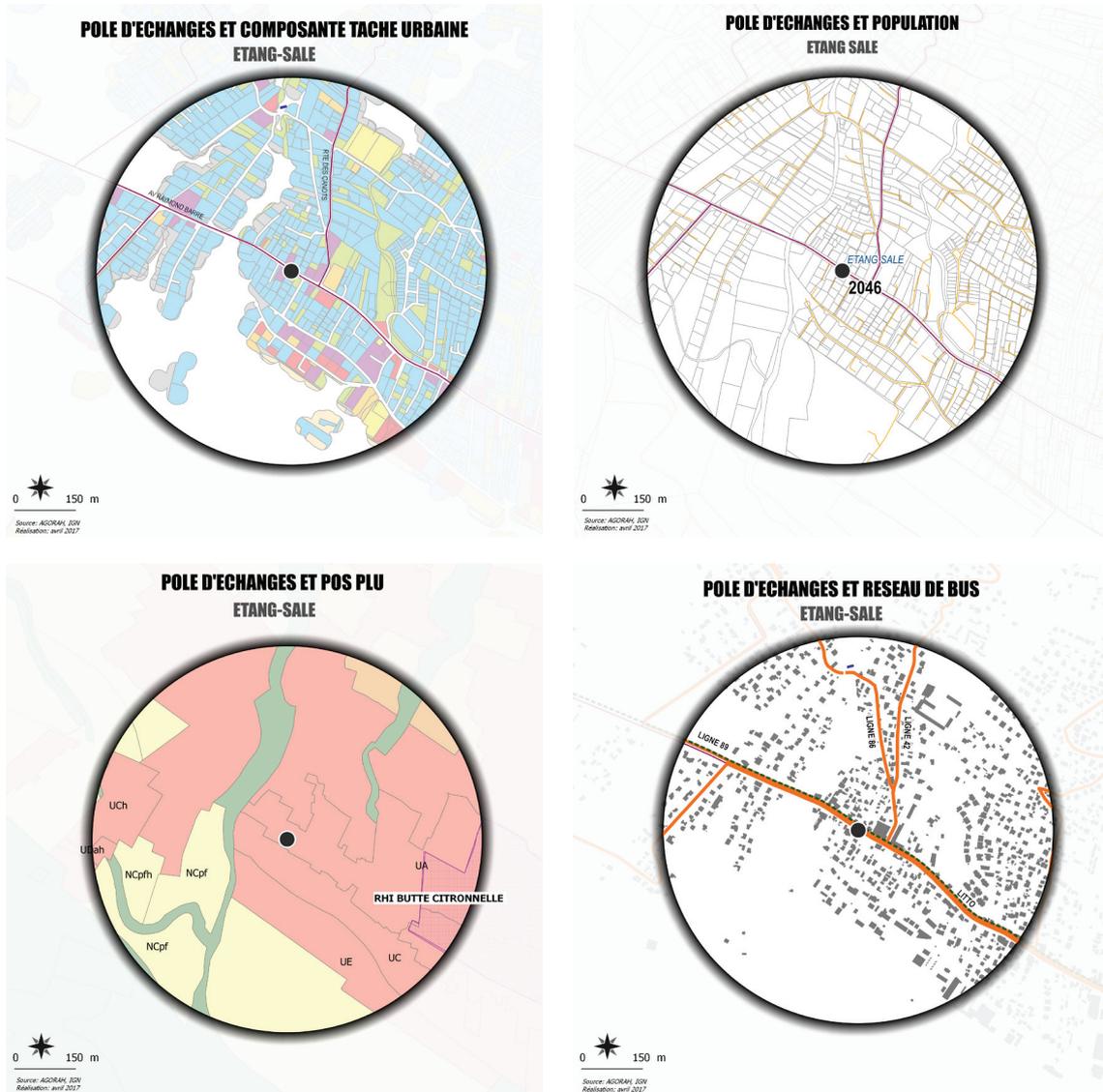
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# L'Étang-Salé-les-Hauts

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone N  
**Date d'approbation & Document en révision :** 1 septembre 2016 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2040  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de L'Étang-Salé-Les-Hauts. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

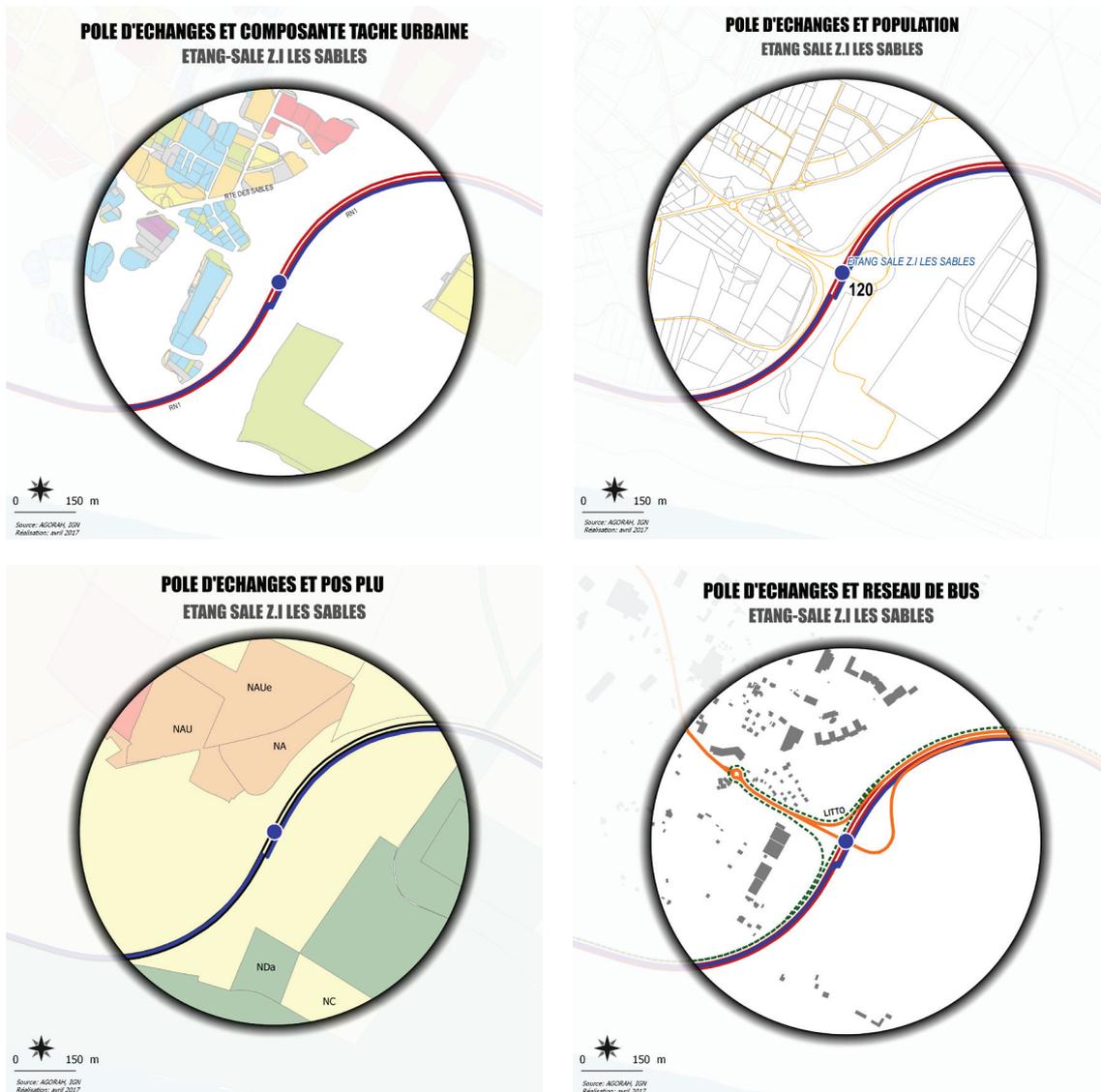
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# L'Étang-Salé / ZI Les Sables

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
1 septembre 2016 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 120  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe au Sud une dominance des espaces agricoles et naturels, bien qu'au Nord on note un espace urbain à dominante économiques. En effet, si les cultures agricoles restent bien présentes de part et d'autre du pôle d'échanges qui se localise au niveau de l'échangeur des Sables de la Route Nationale 1, le secteur des Sables constitue, quant à lui, le poumon économique de la commune de L'Étang-Salé.

Aussi, bien que la population recensée soit faible (120) à proximité du pôle d'échanges, en raison de la présence de peu de logements, le pôle économique des Sables, qui regroupe aujourd'hui 5 zones d'activités économiques, constitue un générateur de flux importants de par la zone d'emplois non négligeable qu'il représente.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De plus, par sa localisation sur la RN1, en tant que pôle principal et outre le potentiel du secteur des Sables, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et ainsi de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

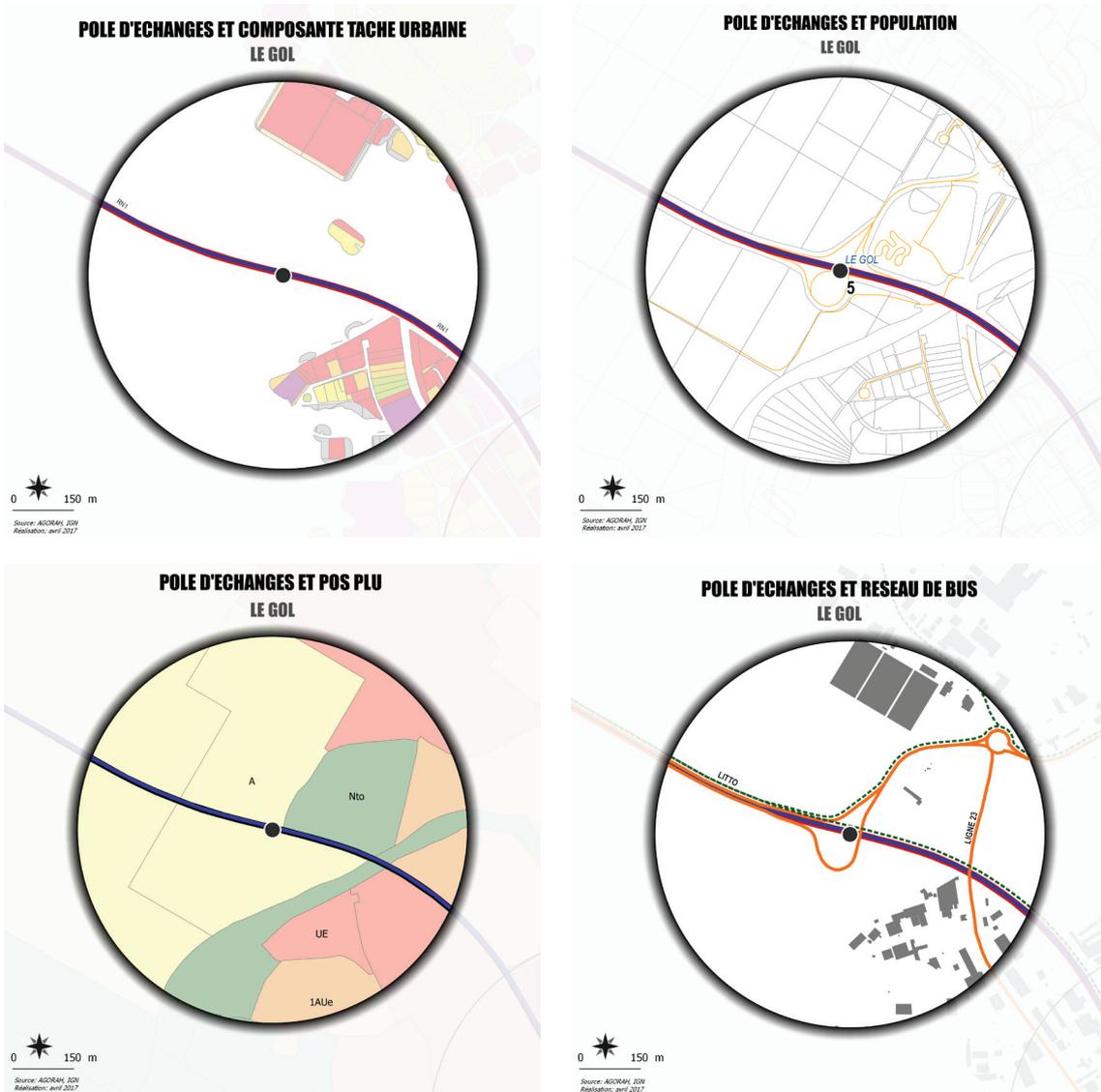
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges du



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
 11 mars 2014 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 4  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe une dominance des espaces agricoles et naturels, bien qu'à l'Est on note un espace urbain à dominante économique. En effet, si les cultures agricoles restent bien présentes de part et d'autre du pôle d'échanges qui se localise au niveau de l'échangeur du Gol de la Route Nationale 1, les secteurs du Gol et de Bel-Air constituent, quant à eux, les poumons économiques de la commune de Saint-Louis. En ce sens, on peut questionner la réelle nécessité de prévoir un pôle d'échange au niveau du Gol et un autre au niveau de Bel-Air.

Aussi, bien que la population recensée soit faible [4] à proximité du pôle d'échanges, en raison de la présence de peu de logements, les pôles économiques, qui regroupent aujourd'hui 5 zones d'activités économiques et 1 zone commerciale, constituent des générateurs de flux importants de par la zone d'emplois non négligeable qu'ils représentent.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De plus, par sa localisation sur la RN1 et outre le potentiel des secteurs du Gol et de Bel-Air, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de relier le Nord de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ La distance particulièrement courte entre le secteur du Gol et celui de Bel-Air peut faire perdre en efficacité les deux pôles d'échanges.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

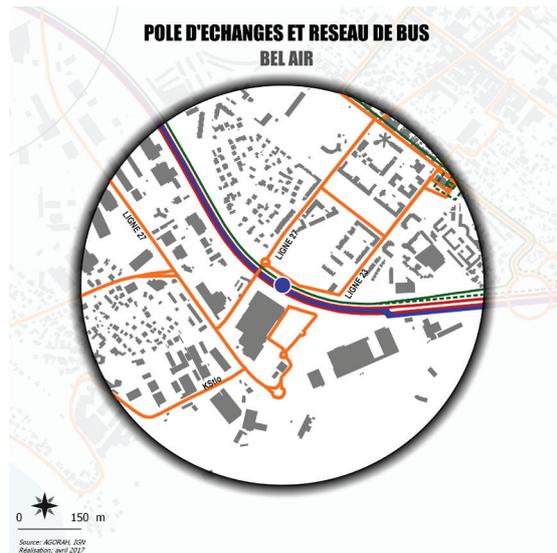
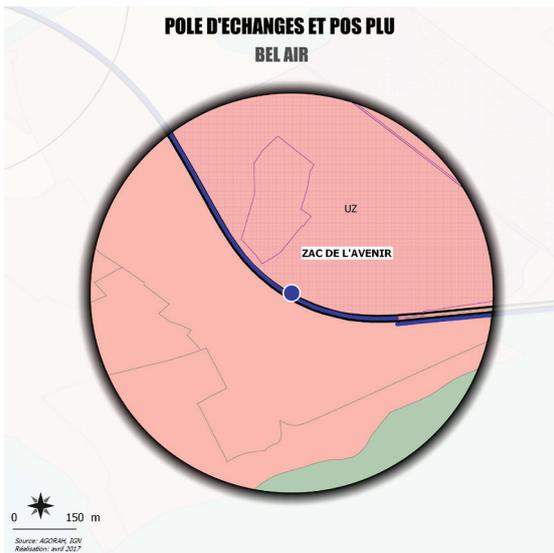
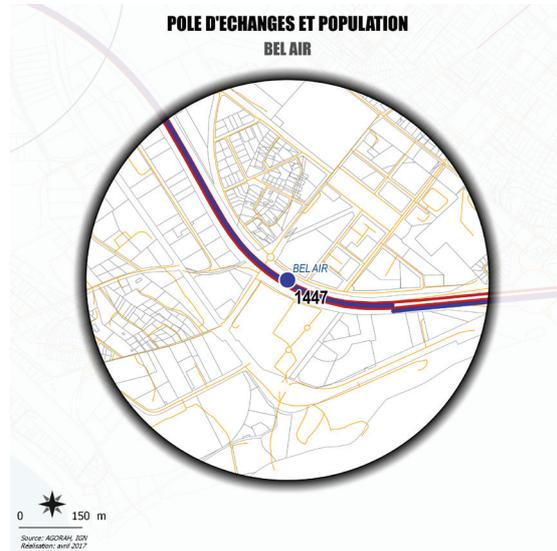
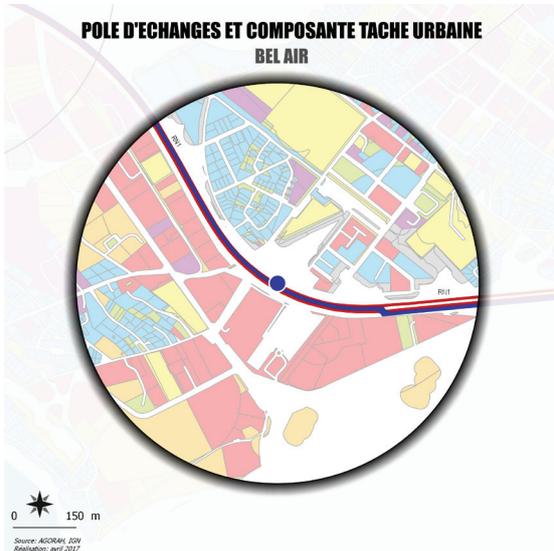
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
11 mars 2014 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle Secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 429  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Oui

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe une dominance de l'espace urbain, notamment à vocation économique sur la partie Sud. En effet, le pôle d'échanges se localise au niveau de l'échangeur de Bel-Air de la Route Nationale 1, permettant ainsi d'accéder au secteur Bel-Air qui constitue, avec le Gol, le poumon économique de la commune de Saint-Louis. En ce sens, on peut questionner la réelle nécessité de prévoir un pôle d'échange au niveau du Gol et un autre au niveau de Bel-Air.

Il est à noter qu'outre cette vocation économique, l'espace urbain autour du pôle d'échanges accueille également des logements, des commerces et des équipements, notamment en raison de la proximité du centre urbain de Saint-Louis.

Ainsi, entre la population recensée et le pôle économique de Bel Air, qui regroupe aujourd'hui 4 zones d'activités économiques et 1 zone commerciale, le PEM aura vocation à accueillir de flux importants.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De plus, par sa localisation sur la RN1, en tant que pôle principal et outre le potentiel du secteur de Bel-Air, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ La distance particulièrement courte entre le secteur du Gol et celui de Bel-Air peut faire perdre en efficacité les deux pôles d'échanges.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

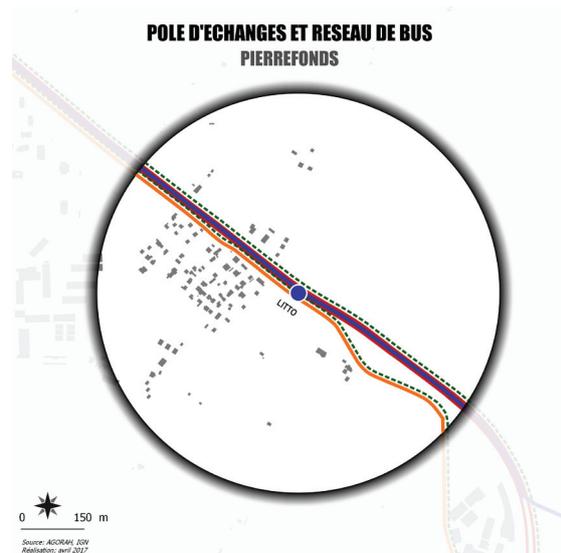
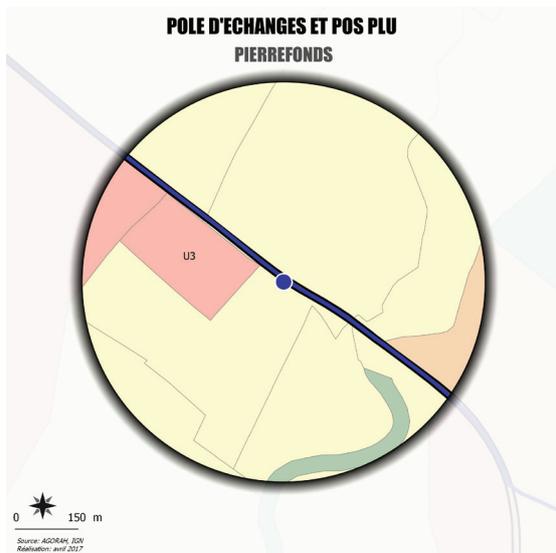
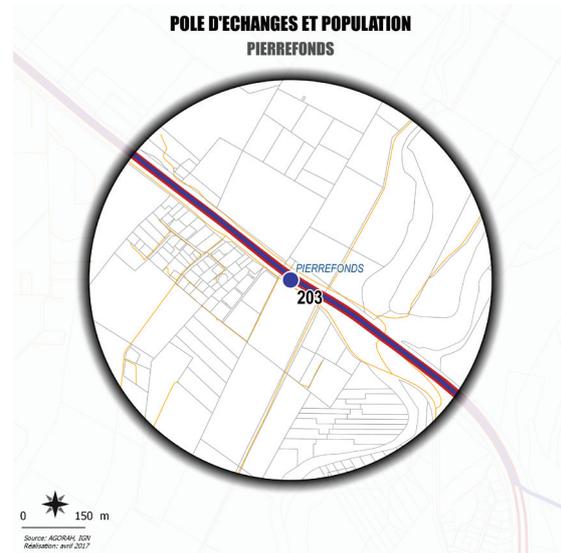
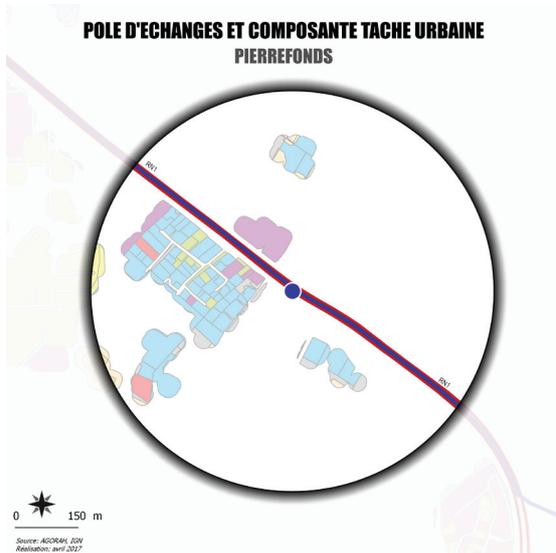
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Inalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Pierrefonds

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone A  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2015 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 203  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on observe une dominance de l'espace agricole, bien qu'on puisse observer un espace urbain de taille restreinte à l'Ouest. Aussi, le nombre de logements à proximité du PEM est particulièrement faible.

On peut noter un projet d'aménagement d'envergure un peu plus à l'Ouest du PEM, à savoir la ZAC Roland Hoarau (anciennement Pierrefonds Aéroport), qui devrait constituer un pôle économique de premier ordre pour la région Sud de l'île. Ce projet devrait d'ailleurs s'accompagner du développement d'un pôle résidentiel, à savoir Pierrefonds Village. Toutefois, la localisation actuelle du pôle d'échanges est trop éloignée afin de favoriser leur connexion.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

De par sa localisation sur la RN1 et en tant que pôle principal, le futur PEM aura vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun urbains afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ La distance trop importante entre la localisation du pôle d'échanges et la ZAC Roland Hoarau et Pierrefonds Village implique la mise en œuvre de système de rabattements efficaces et optimisés.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'usager (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saint-Pierre

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2015 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 6573  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au sein du centre urbain de Saint-Pierre, sur le passage du Boulevard Bank. On observe ainsi un nombre particulièrement important de logements à proximité directe du futur PEM. Au total, ce sont 6 753 habitants qui sont recensés et qui seront potentiellement desservis par ce dernier. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, à la fois liés à la population résidente à proximité mais également en raison de la forte attractivité du centre urbain de Saint-Pierre.

De par sa localisation sur le Boulevard Bank et en tant que pôle principal, le futur PEM aura vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

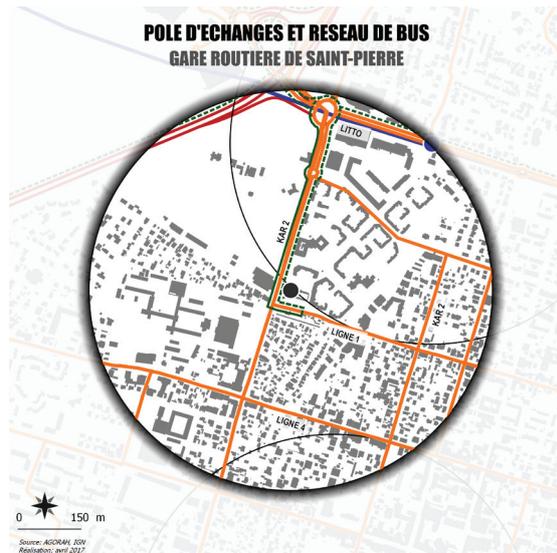
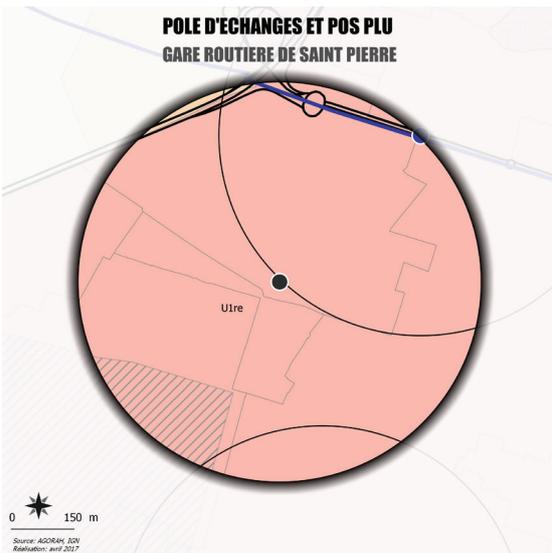
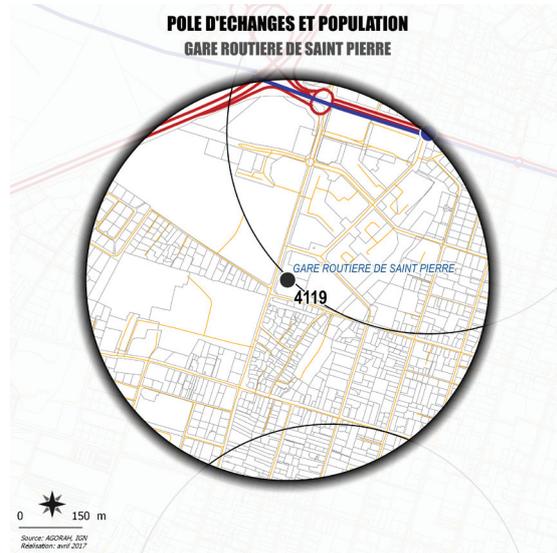
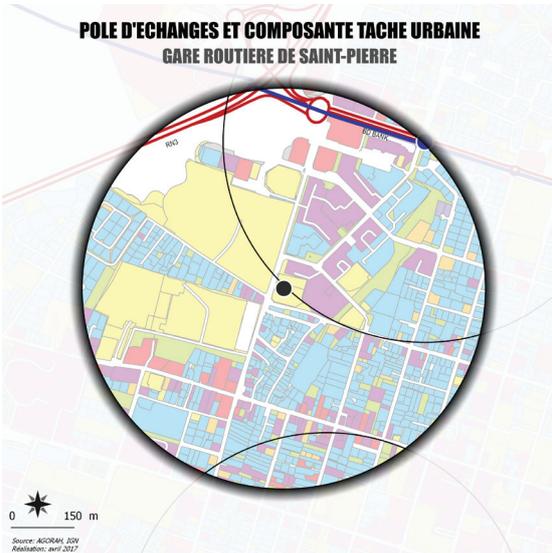
➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Gare Routière de Saint-Pierre

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
26 octobre 2015 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 4100  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense. En effet, le pôle d'échanges se situera en cœur du centre urbain de Saint-Pierre, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'une bonne localisation et facilement accessible depuis le centre-ville de Saint-Pierre. En effet, on observe un nombre de lignes de transports en commun interurbains particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges. Par cette analyse et la proximité du pôle d'échange principal de Saint-Pierre, il pourrait être intéressant de s'interroger sur une possible mutualisation de ces deux pôles.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par la forte attractivité du centre-ville de Saint-Pierre, en sus de la population résidente à proximité.

➤ La proximité entre le pôle d'échanges principal de Saint-Pierre et le pôle d'échanges secondaire de la Gare Routière pourrait faire doublon.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilité (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Gare Urbaine de Saint-Pierre

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2015 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3500  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense. En effet, le pôle d'échanges se situera en cœur du centre urbain de Saint-Pierre, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'une bonne localisation et facilement accessible depuis le centre-ville de Saint-Pierre. En effet, on observe un nombre de lignes de transports en commun urbains particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par la forte attractivité du centre-ville de Saint-Pierre, en sus de la population résidente à proximité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

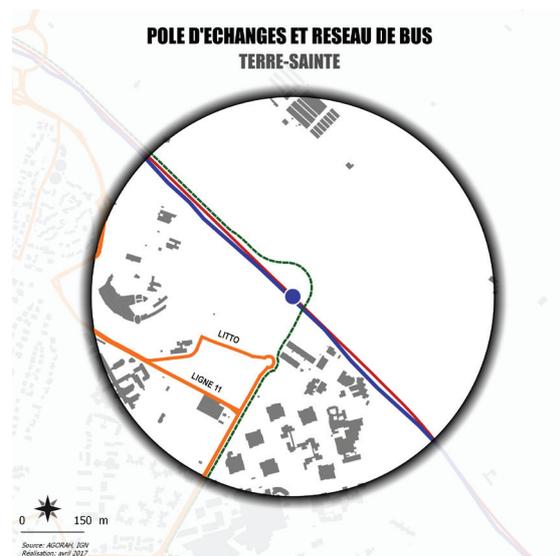
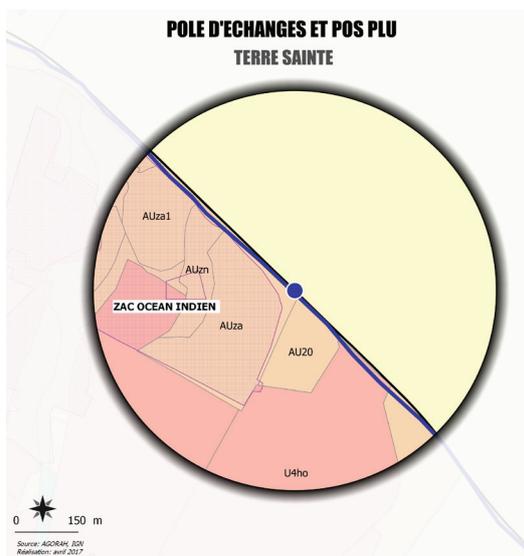
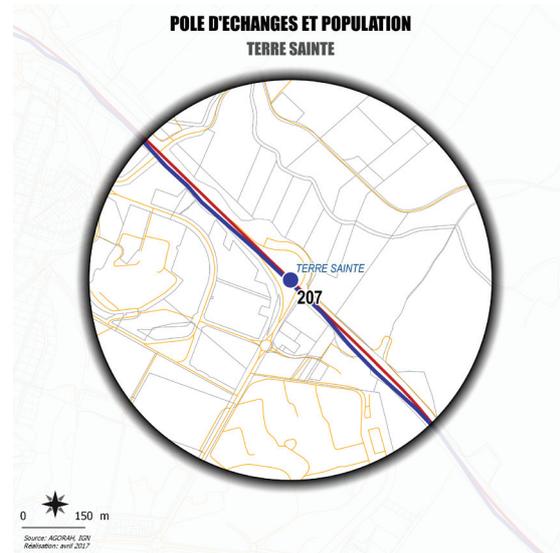
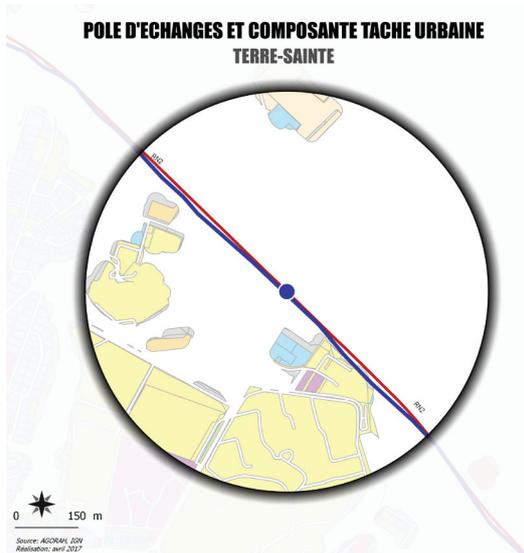
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Terre-Sainte

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
26 octobre 2015 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle principal  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 207  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace agricole au Nord tandis qu'au Sud l'espace urbain à vocation économique domine. En effet, ce dernier se situera en amont du quartier de Terre Sainte, sur le passage de la Route Nationale 2. On observe, en contrebas du PEM, la présence du Parc Technologique Sud qui abrite ainsi un nombre important d'activités économiques significatif. Le CHU de Saint-Pierre est également situé à proximité du futur pôle d'échanges, et constitue un générateur de flux important.

Toutefois, il est à noter que le Parc Technologique Sud, et de manière plus globale, le haut du quartier de Terre-Sainte devrait se développer dans les prochaines années. Cela aura alors pour conséquence l'augmentation des activités économiques présentes à proximité directe du pôle d'échanges. Des logements devraient également voir le jour sur ce secteur avec notamment des résidences étudiantes, en lien avec l'antenne universitaire située au sein de la TechSud.

En ce sens, la forte population étudiante est une donnée importante dans le positionnement du pôle d'échanges, celle-ci étant souvent une population captive des transports en commun. En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. On remarque toutefois que seules certaines lignes du réseau Car Jaune transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie au niveau de l'échangeur de Terre-Sainte et en tant que pôle principal, le PEM aura vocation à capter des flux relativement importants, liés notamment aux

activités économiques à proximité et aux équipements structurants présents sur le secteur.

De par sa localisation sur la RN 2, le futur PEM aura également vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

- Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.
- Le développement économique et résidentiel du secteur sur lequel se positionne le pôle d'échange devra être pris en compte afin d'assurer une cohérence dans son positionnement et dans son aménagement.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

- de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).
- d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).
- d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).
- De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).
- D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.
- d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).



# Pôle d'échanges de l'

**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
EGLISE PETITE-ILE



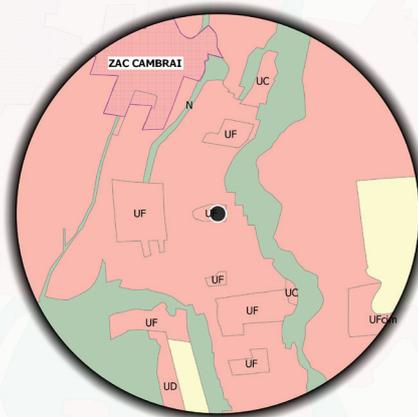
0 150 m  
Source: ACOIRAH, 2016  
Réalisation: avril 2017

**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
EGLISE PETITE-ILE



0 150 m  
Source: ACOIRAH, 2016  
Réalisation: avril 2017

**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
EGLISE PETITE-ILE



0 150 m  
Source: ACOIRAH, 2016  
Réalisation: avril 2017

**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
EGLISE PETITE-ILE



0 150 m  
Source: ACOIRAH, 2016  
Réalisation: avril 2017

## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Église de la Petite-île

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
23 février 2017 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Ville relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 425  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de Petite-île. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. On note toutefois l'absence de lignes du réseau interurbain Car Jaune.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement significatifs, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés [cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...].

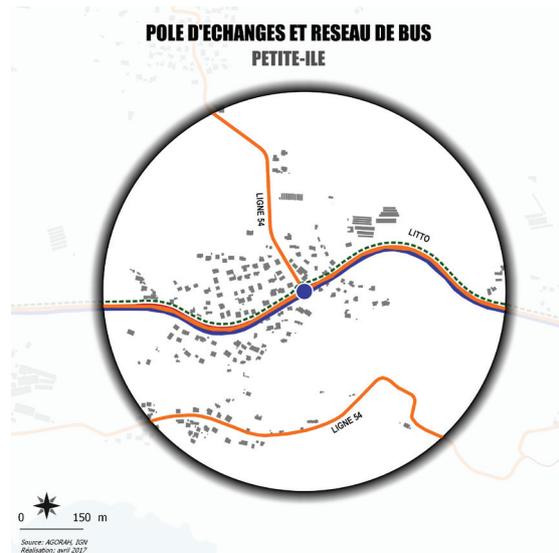
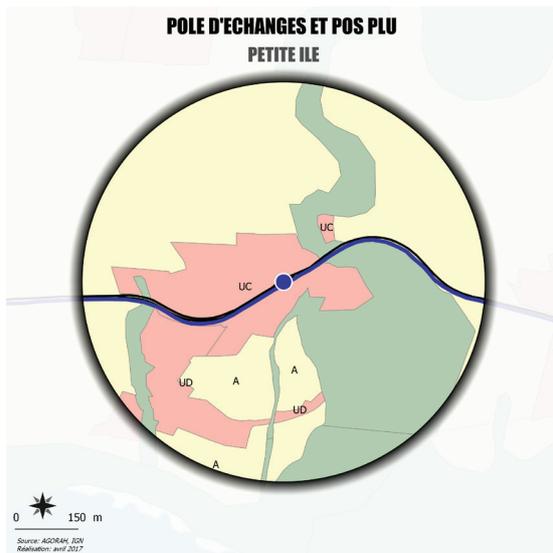
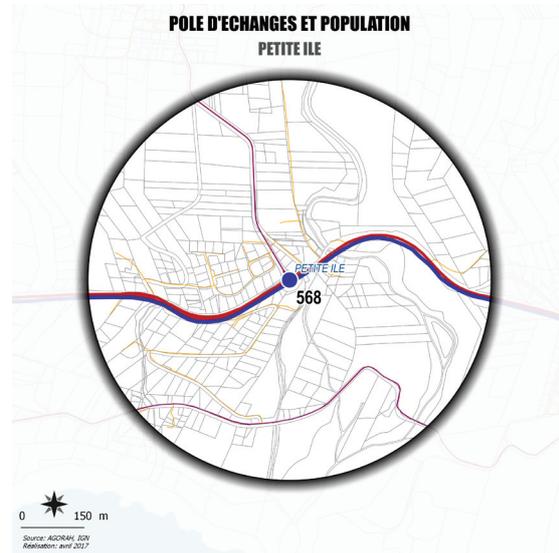
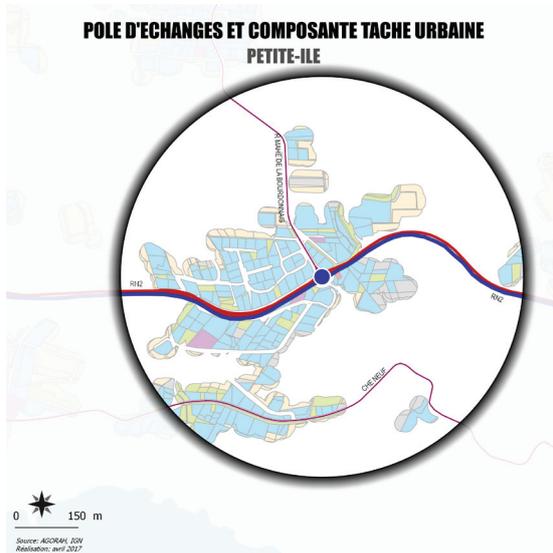
➤ d'assurer une bonne lisibilité [signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...].

➤ d'informer l'utilisateur [horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...].

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée [dépose-minute, station autopartage, ...].



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Petite-île

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
23 février 2017 / Non  
**Type d'armature urbaine:** Hors ZPU  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 568  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace agricole et naturel, bien que celui-ci doive s'implanter au sein d'un espace urbain relativement restreint. En effet, ce dernier se situera sur la partie basse de la commune, sur le passage de la Route Nationale 2.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie au niveau de la croisée de Petite-Ile, le PEM bénéficiera d'un parking de petite taille d'ores et déjà présent à cet endroit.

Outre la population résidente à proximité, de par sa localisation sur la RN 2 et en tant que pôle principal, le futur PEM aura davantage vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord et le Sud de l'île.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

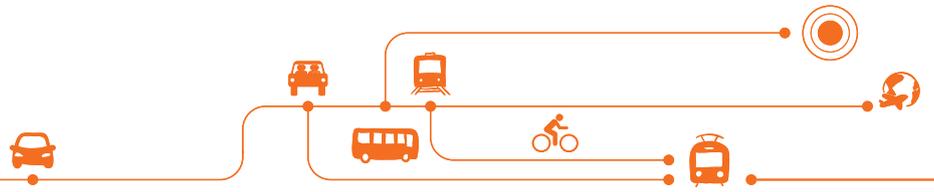
➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement, ...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage, ...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

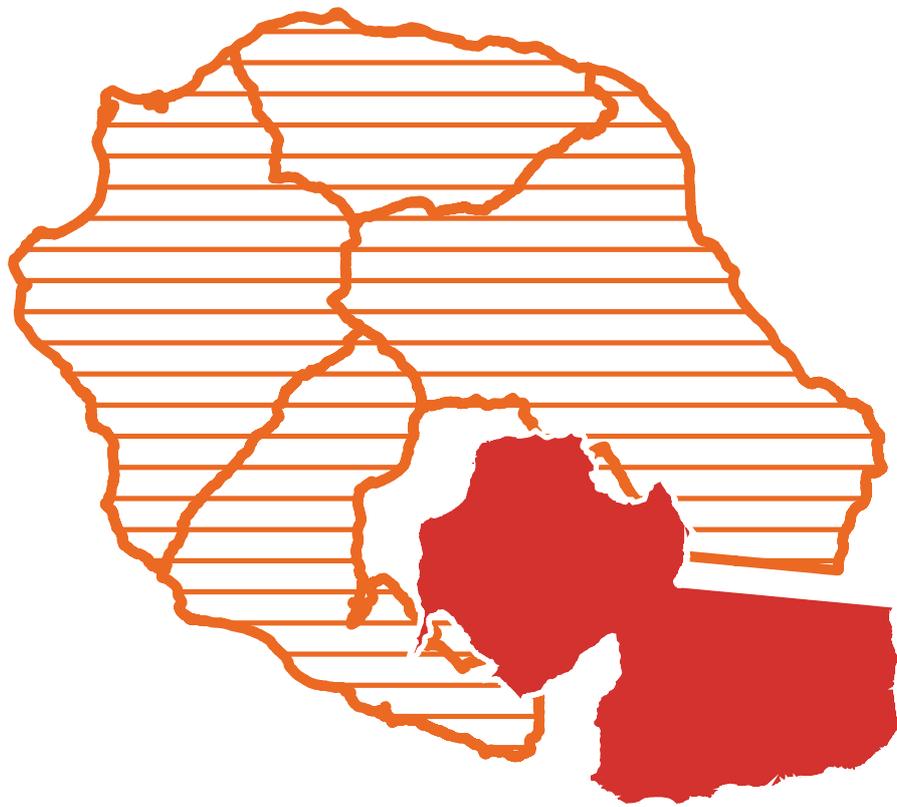
➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).





# PÔLES D'ÉCHANGES DE LA CASUD

---

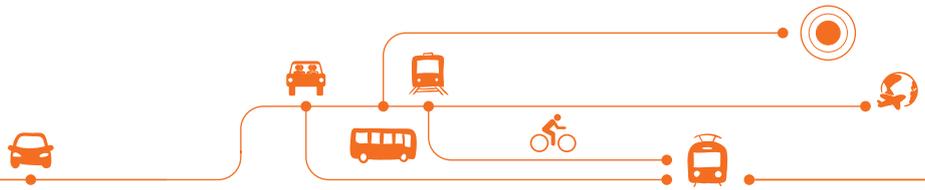


# La CASUD

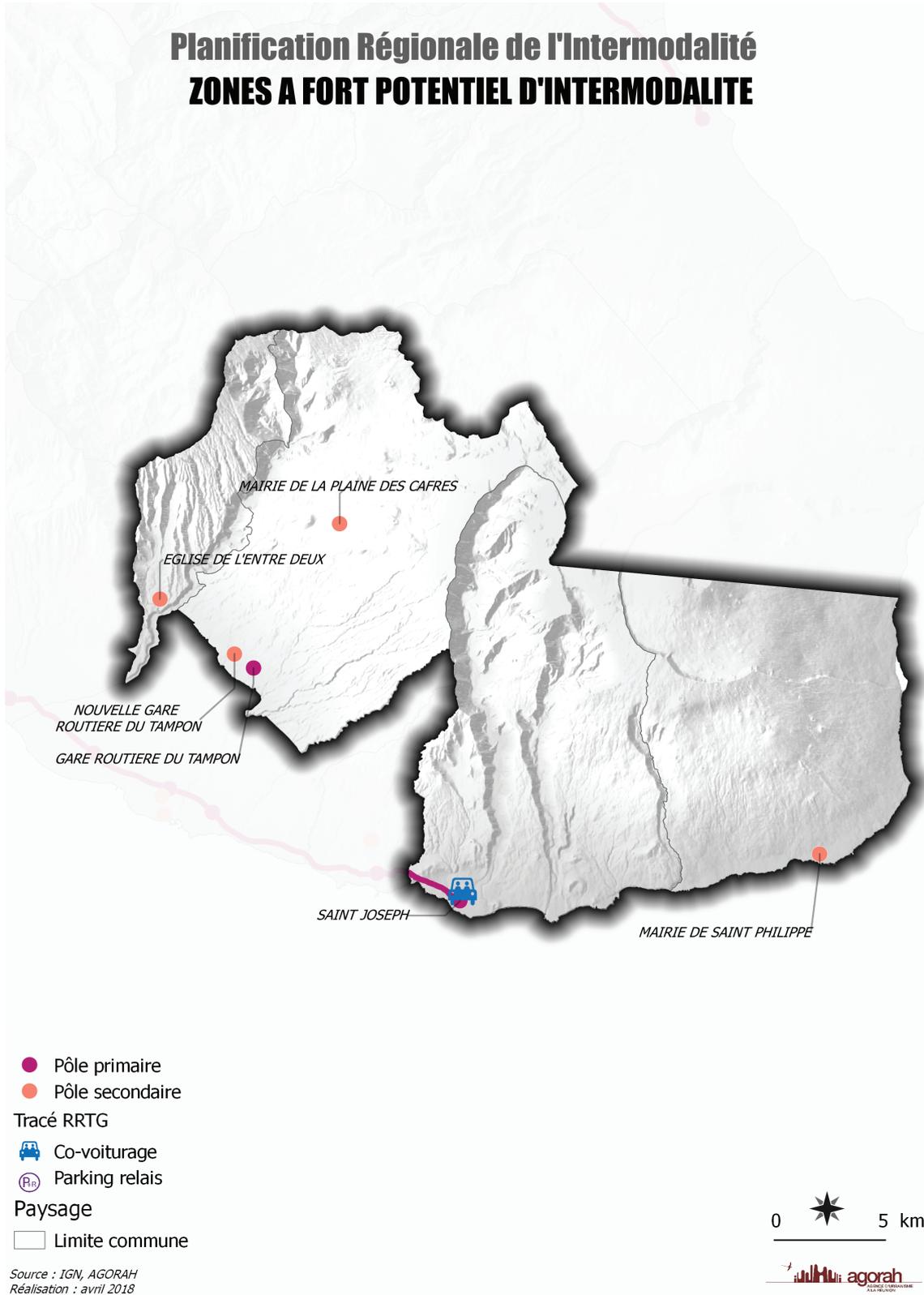
	Articulation Mode Lourd (RRTG) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Mode Fer Leger (Tram Tco) / Transports Interurbains – Urbains Ou TPC	Articulation Transports Interurbains / Transports Urbains	Parking Aires de Relais de Covoi-turage	Synthèse
Nouvelle gare routière du Tampon	Principal	Principal	Secondaire	Principal	Principal
Gare routière du Tampon	Principal	Principal	Secondaire	Principal	Principal
Mairie de la Plaine des Cafres	Principal	Principal	Secondaire		Principal
Gare routière de Saint-Joseph	Secondaire	Principal	Secondaire		
Mairie de Saint-Philippe	Principal	Principal	Secondaire	Principal	Principal
Église de l'Entre-Deux	Principal	Principal	Secondaire	Principal	Principal

- PEM Principal
- PEM Secondaire





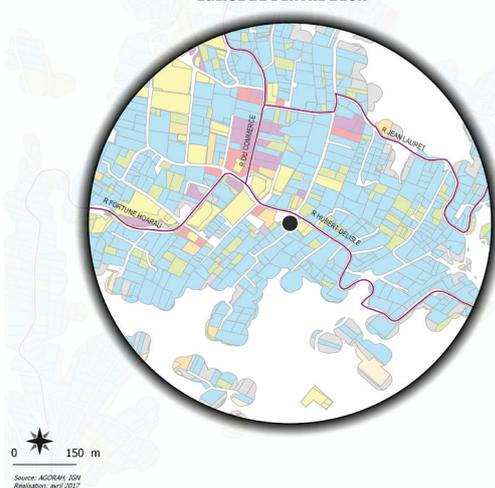
## Planification Régionale de l'Intermodalité ZONES A FORT POTENTIEL D'INTERMODALITE





# Pôle d'échanges de

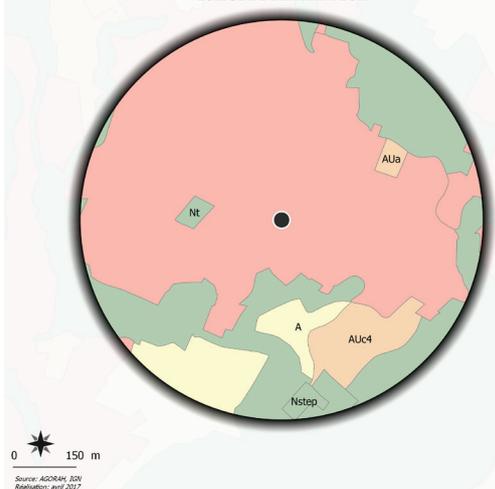
**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
EGLISE DE L'ENTRE DEUX



**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
EGLISE DE L'ENTRE DEUX



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
EGLISE DE L'ENTRE DEUX



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
EGLISE DE L'ENTRE DEUX



## Pôle d'échanges

-  Pôle d'échanges RRTG
-  Pôle d'échanges secondaire
-  Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

-  Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
-  ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
-  NPNRU
-  ANRU

## Réseaux de transports en commun

-  Ligne CAR JAUNE
-  Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

-  Autre activité
-  Autre propriété public bati
-  Commerce
-  Equipement
-  Foncier mixte
-  Habitation
-  Lisière urbaine non qualifié
-  Terrain en friche, espace divers non bati
-  Agricole
-  Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

-  A
-  AU
-  N
-  NB
-  U
-  ZAC
- Réseaux routier
-  Voirie communale
-  Départementale
-  Route nationale
-  Parcelle (2016)

# L'Église de l'Entre-Deux

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
21 septembre 2011 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Bourg de proximité  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 573  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain mixte. En effet, ce dernier se situera au cœur du centre urbain de l'Entre-Deux. On observe ainsi un nombre important de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Carsud. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges. On note toutefois l'absence de lignes du réseau interurbain Car Jaune.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement significatifs, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de la



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Gare routière du Tampon

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
27 mars 2002 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 2524  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain dense. En effet, le pôle d'échanges se situera en cœur du centre urbain du Tampon, en la place de l'actuelle gare routière. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements au sein du centre-ville. Outre les logements, on note une part importante de commerces et d'équipements.

Avec la présence de l'actuelle gare routière, il s'agira donc davantage de réaménager le pôle existant, bénéficiant d'une bonne localisation et facilement accessible depuis le centre-ville du Tampon. En effet, on observe un nombre de lignes de transports en commun interurbains particulièrement important qui transitent par ce pôle d'échanges.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ L'aménagement du pôle d'échanges devra prendre en compte les flux importants générés par la forte attractivité du centre-ville du Tampon, en sus de la population résidente à proximité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

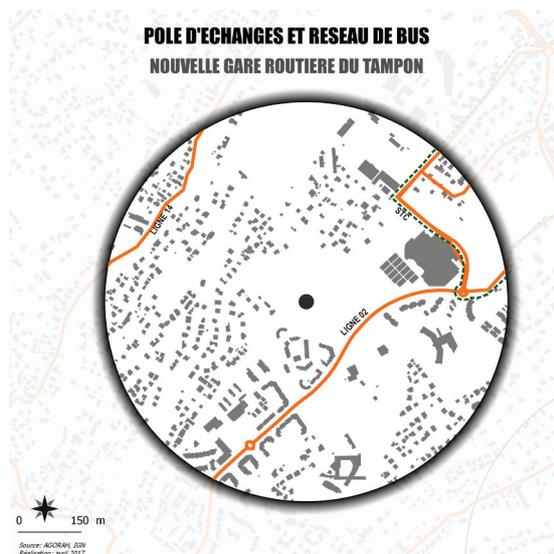
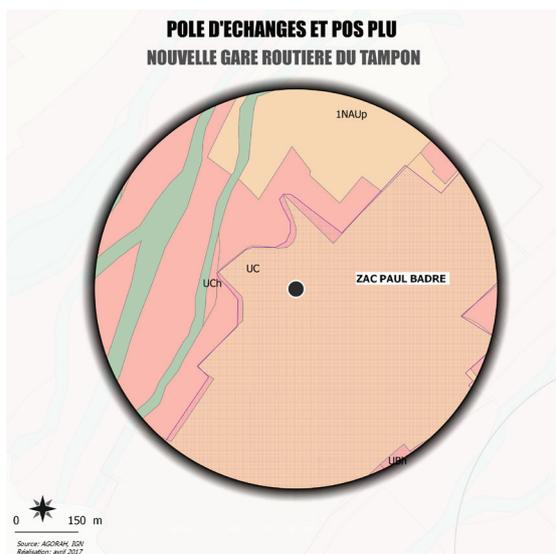
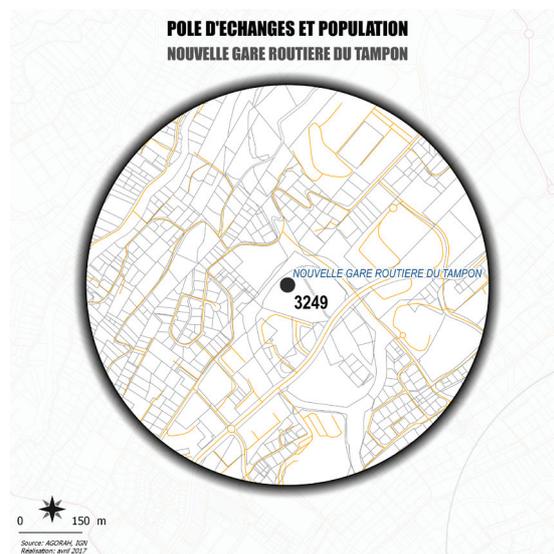
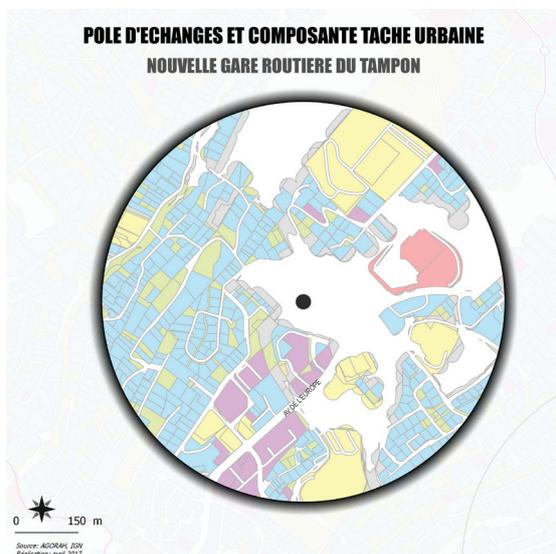
➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# la nouvelle gare routière du Tampon

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision:**  
27 mars 2002 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 3240  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate un espace urbain mixte. On observe ainsi une mixité de fonctions urbaines à proximité directe du pôle d'échanges, avec un nombre relativement important de logements. Outre les logements, on note une part non négligeable de commerces et d'équipements.

Le pôle d'échanges se situera sur le quartier de la Chatoire, en place de la future gare routière dédiée au réseau de transports en commun interurbains de la commune, permettant ainsi de transformer la gare actuelle en une gare urbaine, dédiée au réseau urbain.

Une attention particulière devra alors être portée quant aux connexions entre les deux gares routières de la commune.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

➤ Une réflexion quant aux connexions entre la gare urbaine et la gare routière du Tampon devra être réalisée afin d'assurer une cohérence entre ces deux infrastructures.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilité (dépose-minute, station autopartage, ...).

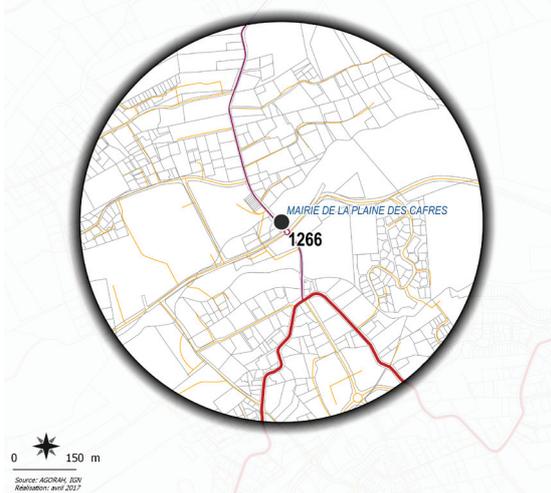


# Pôle d'échanges de la

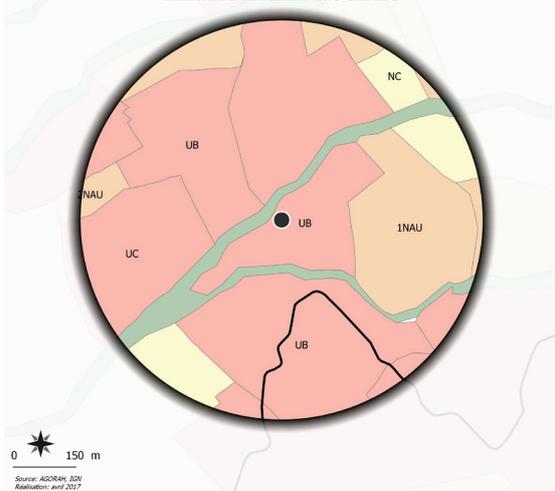
**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
MAIRIE DE LA PLAINE DES CAFRES



**Pôle d'échanges**

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

**Le tracé du réseau**

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

**Périmètre de Résorption d'Habitat**

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

**Réseaux de transports en commun**

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

**Composante Tache urbaine (2016)**

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

**Zonage POS PLU**

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier**
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Mairie de la Plaine des Cafres

**Typologie du PEM:** PEM secondaire  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
27 mars 2002 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Ville Relais  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 245  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace. En effet, ce dernier se situera au cœur du village de la Plaine des Cafres. On observe ainsi un nombre significatifs de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Carsud. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement significatifs, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



# Pôle d'échanges de



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
- Voirie communale
- Départementale
- Route nationale
- Parcelle (2016)

# Saint-Joseph

**Typologie du PEM:** PEM principal  
**Classement POS/PLU:** Zone U  
**Date d'approbation & Document en révision :**  
14 décembre 2001 / Oui  
**Type d'armature urbaine:** Pôle secondaire  
**Population dans un rayon de 500 mètres:** 809  
**Lignes de bus interurbain :** Oui  
**Lignes de bus urbain:** Oui  
**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain, bien que les espaces naturels soient également importants. Le PEM se situera à l'entrée du centre urbain de Saint-Joseph. Aussi, l'espace urbain est composé majoritairement de logements et d'équipements (avec notamment le lycée agricole à proximité directe) permettant ainsi de dénombrier 809 habitants, qui seront ainsi potentiellement desservis par de ce dernier.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Alternéo. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. Toutefois, il est à noter qu'aucune de ces lignes ne transitent à l'heure actuelle par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Outre la population résidente à proximité, de par sa localisation sur la RN 2 et en tant que pôle principal, le futur PEM aura davantage vocation à favoriser le rabattement des transports en commun urbains et interurbains à proximité, permettant ainsi aux populations d'emprunter le RRTG et de bénéficier d'une vitesse commerciale plus importante afin de rallier le Nord de l'île.

Le pôle d'échanges de Saint-Joseph constituera le terminal Sud du futur RRTG.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables, en transports en commun et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie permettant de multiples modes de paiement,...).

➤ De faciliter le report modal (parking-relais, dépose-minute, station autopartage,...).

➤ D'assurer le rabattement des transports en commun urbains.

➤ d'offrir des services complémentaires et réduisant la pénibilité de l'attente (point de retrait de colis, distributeur de billets, kiosque à journaux, ...).

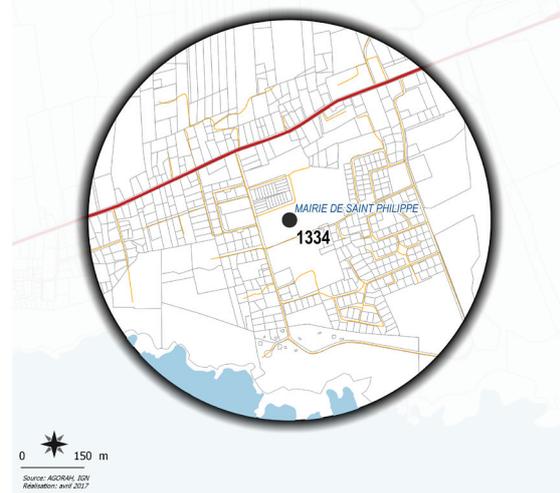


# Pôle d'échanges de la

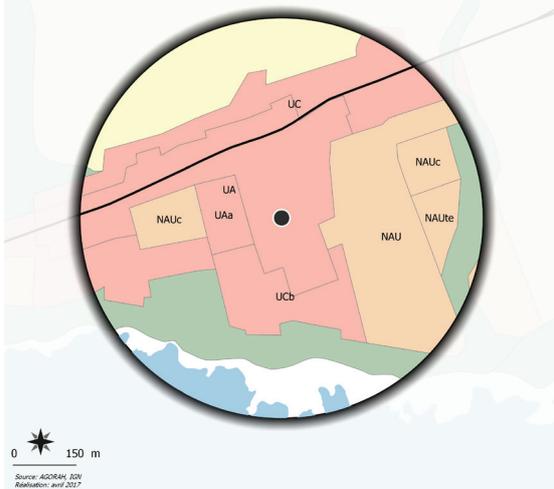
**POLE D'ECHANGES ET COMPOSANTE TACHE URBAINE**  
MAIRIE DE SAINT-PHILIPPE



**POLE D'ECHANGES ET POPULATION**  
MAIRIE DE SAINT PHILIPPE



**POLE D'ECHANGES ET POS PLU**  
MAIRIE DE SAINT PHILIPPE



**POLE D'ECHANGES ET RESEAU DE BUS**  
MAIRIE DE SAINT-PHILIPPE



## Pôle d'échanges

- Pôle d'échanges RRTG
- Pôle d'échanges secondaire
- Périmètre de 500 m
- 151 Population estimée dans le périmètre d'étude

## Le tracé du réseau

- Le Réseau Régional de Transport Guidé

## Périmètre de Résorption d'Habitat

- Insalubre
- ZAC RHI
- Périmètre de rénovation urbaine
- NPNRU
- ANRU

## Réseaux de transports en commun

- Ligne CAR JAUNE
- Ligne de bus intercommunaux
- 1 N° de ligne intercommunaux

## Composante Tache urbaine (2016)

- Autre activité
- Autre propriété public bati
- Commerce
- Equipement
- Foncier mixte
- Habitation
- Lisière urbaine non qualifié
- Terrain en friche, espace divers non bati
- Agricole
- Foncier bati non renseigné

## Zonage POS PLU

- A
- AU
- N
- NB
- U
- ZAC
- Réseaux routier
  - Voirie communale
  - Départementale
  - Route nationale
  - Parcelle (2016)

# Mairie de Saint-Philippe

**Typologie du PEM:** PEM secondaire

**Classement POS/PLU:** Zone U

**Date d'approbation & Document en révision:**

25 juillet 1995 / Oui

**Type d'armature urbaine:** Bourg de proximité

**Population dans un rayon de 500 mètres:** 1 333

**Lignes de bus interurbain :** Oui

**Lignes de bus urbain:** Oui

**Projet de P+R:** Non

Dans un rayon de 500 mètres autour du pôle d'échanges, on constate une dominance de l'espace urbain. En effet, ce dernier se situera au cœur du village de Saint-Philippe à proximité directe de la mairie. On observe ainsi un nombre significatif de logements à proximité directe du futur PEM. Outre les logements, il est à noter que le pôle d'échanges se situera à proximité directe d'un nombre significatif d'équipements et de commerces.

En matière de transports en commun, on constate la présence de plusieurs lignes de transports en commun du réseau Carsud. On note également le passage d'une ou plusieurs lignes du réseau interurbain Car Jaune. D'ailleurs, on remarque que plusieurs de ces lignes transitent d'ores et déjà par la localisation prévue pour le futur pôle d'échanges.

Tel que positionné sur la cartographie, le PEM aura vocation à capter des flux relativement significatifs, principalement liés à la population résidente à proximité.

## Points de vigilance

➤ Le positionnement du PEM devra se faire en cohérence avec le passage des différentes lignes de transports en commun à proximité, afin que ce dernier puisse capter l'ensemble des flux et ainsi maximiser son efficacité.

L'aménagement du pôle d'échanges et des liaisons piétonnes, cyclables et à voiture devront donc faire l'objet d'une attention toute particulière, afin :

➤ de rendre les déplacements piétons et cyclables confortables et sécurisés (cheminement piétons dédié, plan d'éclairage favorisant un sentiment de sécurité, stationnement vélos, vélos en libre-service, ...).

➤ d'assurer une bonne lisibilité (signalétique de localisation, informations sur les destinations, ...).

➤ d'informer l'utilisateur (horaires, temps d'attente en temps réel, fréquences, billetterie automatique, ...).

➤ d'assurer un rabattement à voiture facilitée (dépose-minute, station autopartage, ...).



#RÉGIONRÉUNION

Direction de publication : AGORAH

Conception : AGORAH

Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) sont réservés sous toutes formes.

© 2018



**agorah**

agence d'urbanisme à La Réunion

140, rue Juliette Dodu - CS 91092  
97404 Saint-Denis CEDEX

0262 213 500

[www.agorah.com](http://www.agorah.com)

