

**CAR JAUNE**

**IL NOUS RAPPROCHE**

**DEPUIS**

**20**  
**ANS**

**1996-2016**



Département de La Réunion • Septembre 2016

Directeur de la publication : Isabelle Sévagamy • Service des Transports • Direction des Déplacements, Transports et Routes

Textes : Bernard Grollier et Olivier Soufflet

Photos : Bibliothèque Départementale de La Réunion • Le Quotidien de La Réunion • Sébastien Fraysse • Bruno Bamba

Maquette : Erland De Vienne • Direction de la Communication du Département de La Réunion

# ÉDITOS

## Pour une politique globale du transport



Lors de sa création, en 1996, le Département de La Réunion avait pour ambition que le réseau Car Jaune soit un outil de mise en œuvre de la politique départementale du transport. L'objectif était de mettre en place un véritable service public sur un territoire où les problématiques du tout-auto et de l'engorgement des réseaux routiers étaient naissantes.

Outre la mise en place d'une flotte de bus moderne desservant l'ensemble du territoire, le Département a développé le réseau, à tous les niveaux, afin d'améliorer la qualité du service rendu. C'est tout ce travail accompli durant ces 20 dernières années que retrace cette exposition, nous plongeant dans l'histoire d'une des plus formidables aventures réunionnaises.

La démographie, les besoins et les infrastructures évoluant, la stratégie fixée il y a 20 ans ne correspond plus aux attentes actuelles. Elle doit s'adapter aux contraintes d'aujourd'hui et de demain, le développement de l'attractivité du transport en commun, la connexion équitable et durable des hauts et des bas, la mise en place d'un service public moderne, et de qualité.

C'est cette ambition que porte le Conseil Départemental, en lien avec l'ensemble de ses partenaires, réunis au sein du Syndicat Mixte de Transports, à savoir passer d'une politique départementale du transport à une politique globale du transport, en portant une vision et un projet de développement clair et partagé, en optimisant les stratégies à tous les échelons, et en étudiant tous les outils et les moyens pouvant faire évoluer les modes de déplacement, à l'aube où La Réunion atteindra le million d'habitants.

Il s'agit de voir comment décideurs publics et acteurs privés peuvent, ensemble, élaborer une politique de déplacement cohérente et efficiente dans l'intérêt des usagers. C'est là tout l'enjeu de cette politique globale du transport, pour que dans 20 ans, nous puissions dire à nos enfants que cet anniversaire a aussi été le véritable point de départ d'une ambition politique renouvelée, avec et pour les Réunionnais.

**Nassimah Dindar**

Présidente du Conseil Départemental

## Vers un système de transport intelligent



Le Syndicat Mixte de Transports de La Réunion a été créé il y a trois ans pour porter une ambition commune à l'ensemble des collectivités : développer et promouvoir une offre de transport en commun performante, confortable et adaptée aux besoins de la population.

L'extension continue du parc automobile et l'encombrement routier nous place face à nos responsabilités : il est impératif de structurer une alternative au « tout-voiture ».

La création de la carte Réuni Pass, donnant accès au réseau départemental Car Jaune comme aux réseaux urbains des intercommunalités, est un premier pas vers le « système de transport intelligent de La Réunion ».

Le SMTR, qui regroupe toutes les Autorités Organisatrices de Transport, œuvre à la concrétisation de ce vaste projet à plusieurs composantes, mutualisées entre les différents réseaux de transport : une billettique sans contact, un système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur pour une meilleure gestion des réseaux et une information aux voyageurs plus pertinente, ainsi qu'un système d'information multimodal permettant à chacun de rechercher les solutions de déplacement d'un endroit à l'autre de l'île, de connaître l'heure exacte de passage du bus, et de réserver le cas échéant un transport à la demande.

Ces services devraient être disponibles à l'horizon 2018. Malgré les contraintes budgétaires, les collectivités se mobilisent pour que les transports en commun deviennent réellement attractifs et ne soient plus seulement un mode de déplacement par défaut, réservé aux Réunionnais qui ne possèdent pas d'automobile.

Telle est notre ambition : vous faire aimer les transports en commun !

Telle est notre unique préoccupation : le bien-être des usagers !

**Alix Galbois**

Président du Syndicat Mixte de Transports  
de La Réunion

Vice président du Conseil Départemental  
délégué aux transports

# LE TRANSPORT EN COMMUN DE VOYAGEURS



Passage de la Rivière des Pluies, estampe d'Antoine Roussin (1867).

Bibliothèque départementale de La Réunion.

FRAD974\_03FE23.TIF

## La diligence, une aventure

Du temps des diligences, la grande figure restée dans l'histoire n'est pas celle d'un cocher bravant les rampes des reliefs montagneux. Mais celle de Célimène, la chanteuse poétesse qui, dans l'auberge qu'elle tenait avec son mari dans le quartier actuel de La Saline, agrémentait les déjeuners des voyageurs épuisés de la diligence...

Dans ces temps épiques, seule une petite minorité a les moyens de se payer la diligence et, chacun vivant dans son quartier, les déplacements sont peu nombreux. Mais l'expansion de la colonie dans les années 1850-1860 voit l'achèvement de la route de ceinture et le lancement d'un second axe, qui prendra le nom du gouverneur Hubert-Delisle, afin de désenclaver les hauts.

Dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, des services de diligence relient Saint-Denis à Saint-Benoît, à Saint-Paul, à Saint-Leu et Saint-Pierre. Une ligne emprunte la route Hubert-Delisle. Dans cet embryon de réseau, la zone de Trois-Bassins, où chante Célimène, devient un nœud de communication.

Le petit peuple, quant à lui, s'en va à pied ou en charrettes...

## La révolution du chemin de fer

Le discours du gouverneur lors de l'inauguration du chemin de fer, à Saint-Denis le 11 février 1882, donne la mesure du bond en avant :

« Comment et dans quelles conditions se rendait-on jusqu'à présent du centre de la colonie à l'une de ses extrémités, Saint-Pierre par exemple ? On gravissait péniblement les pentes de la montagne qui sépare l'arrondissement au vent de l'arrondissement sous le vent, ou on prenait la voie de mer, condamnés (...) aux secousses, aux mauvaises odeurs du bateau de La Possession, à moins qu'on ne préférât affronter quatre heures de fauteur, par la route du littoral, suspendu entre ciel et terre. Et cela fait, on n'était encore qu'à La Possession, on avait devant soi une longue journée de diligence à travers le soleil et la poussière dont chacun a fait l'expérience, et que beaucoup avaient l'habitude de renvoyer au lendemain, profitant de l'hospitalité de Saint-Paul pour couper en deux ce parcours de plus de 80 kilomètres. »

Courant sur 126 km le long du littoral de Saint-Benoît jusqu'à Saint-Pierre, le chemin de fer unifie le territoire en facilitant les échanges entre les bourgs. Jusque dans les années 50, les déplacements s'effectuèrent encore beaucoup par le petit train. Cependant, sa lenteur (20 km/h en moyenne),



D.R.

ses retards, ses pannes, son matériel vieillissant, entraînent une désaffection croissante, alors que, dans le même temps, le transport routier progresse. L'ouverture de la route du littoral le 1<sup>er</sup> juin 1963 sonne le glas du chemin de fer qui s'arrête à la fin de la même année. Seul le tronçon en tunnel entre La Possession et Saint-Denis est conservée comme alternative les jours où la route du littoral est fermée. Ce train de secours disparaîtra en 1976 avec l'ouverture de la route à quatre voies.



D.R.

# À LA RÉUNION : PREMIERS TOURS DE ROUES

## Les cars courant d'air, rois de la route

Le train ne permettait que les déplacements côtiers. Un champ s'ouvre pour les véhicules à moteur en dépit d'un réseau routier déplorable : celui du transport de proximité. Les premiers autocars omnibus prennent du service dans les années 1910, prenant la suite des voitures à cheval qui transportaient le courrier aux gares ferroviaires en prenant des passagers.

Mais c'est Émile Carpin Marimoutou qui fait entrer le transport dans une nouvelle ère en proposant le premier car courant d'air en 1929. Ce véhicule deviendra le symbole du transport en commun réunionnais.

Le premier car courant d'air avait 12 places. Il fera rapidement des émules, générant une activité de fabrication locale. Ces premiers cars se composent en effet d'une base livrée par le constructeur américain Studebaker : un essieu, le moteur et les roues. Les carrossiers locaux installent le toit et les banquettes. Il n'y a pas d'organisation, pas d'arrêts fixes, les passagers attendent en bord de route et font signe au premier car qui passe. Plus tard, le demande devient telle qu'on transforme des camions en cars courant d'air. Les véhicules s'agrandissent. Après-guerre, les plus volumineux et puissants accueilleront 40 passagers et atteindront 100 km/h.

Dans les années 30 arrive aussi le premier car fermé, le véritable aïeul des autocars actuels : un Citroën assurant la liaison entre Saint-Denis et Saint-Pierre par les Plaines. Peu à peu, les cars Citroën et Berliet remplaceront les cars courant d'air qui se heurtent aux exigences croissantes de confort et de sécurité.

## Le temps des patentes

La remise en état progressive du réseau routier va permettre au transport routier de gagner en importance. Toutefois, au lendemain de la guerre et jusque dans les années 50, les quelque 350 km de routes nationales sont encore principalement des



D.R.



FRAD074\_03F1E3.TIF

*Car courant d'air dans les années 1950.*

Photographe : G. P. Lagnaux ? Archives départementales de La Réunion

Les derniers cars courant d'air disparaîtront définitivement de la circulation au début des années 70.

voies empierrées. Seuls 150 km sont bitumés. Dans ces années-là (1957) survient le seul accident dramatique de toute l'histoire du transport en commun réunionnais : la chute d'un car dans les rampes de Saint-Paul fait 26 morts.

Dans les années 60 et 70, tout le réseau routier est bitumé. L'organisation du transport de passagers se trouve alors sous la responsabilité de l'Équipement, à l'époque service de l'État. Une Régie du Transport Routier délivre des licences d'exploitations de lignes contre paiement d'une patente. Ces licences sont accordées pour des plages horaires : plusieurs transporteurs se partagent une même ligne à des horaires différents.

L'exploitation s'effectuant aux « risques et périls » du transporteur, les patentes donnent aux lignes la valeur d'un patrimoine. Ce système alimente une vive concurrence entre transporteurs, certains n'hésitant pas à empiéter sur les horaires des autres. C'est dans ce contexte que le Département reçoit la compétence du transport public en 1982...

*Un des premiers cars fermés de La Réunion.*

# ALIZÉ, LE SOUFFLE

## Le grand tournant de 1982

Dans le cadre de la décentralisation, la loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) confie aux Départements, à partir de 1982, la responsabilité du transport non-urbain de voyageurs. Le Département se voit érigé en Autorité Organisatrice de Transport (AOT). Il s'agit pour lui d'organiser les services réguliers de transport et de réaliser des infrastructures correspondantes (gares routières, abris-bus, arrêts).

Un service public de transports est alors une idée neuve pour tout le monde. Tout semble à reconstruire dans ce domaine pour être à la hauteur des besoins de déplacement générés par la nouvelle phase de développement du territoire (infrastructures, équipements scolaires et hospitaliers, zones d'activité, etc.). Le Département se dote d'une cellule Transport. Les patentes sont remplacées par un nouveau système de conventionnement des transporteurs, qui ont désormais l'obligation de respecter des rotations et une ponctualité.

Cette phase de transition se déroule dans une certaine continuité. Les conventions sont passées de gré à gré. L'activité reste « aux risques et périls » des 24 sociétés de transport existantes. La signature des conventions individuelles s'échelonne de 1982 à 1988.

## 1988, Alizé de ville en ville

Mais chacun a conscience que cette formule doit évoluer vers un véritable réseau. Via sa cellule Transport, le Département fait appel au savoir-faire métropolitain en la matière. En 1986-87, deux sociétés privées se voient confier des missions opérationnelles afin d'améliorer le service et d'anticiper les besoins.

La Société de Programmation de l'Organisation des Transports (SPOT) assure les missions d'études et de planification des lignes interurbaines. L'année suivante, la Société d'Etudes des Gares Routières (SEGAR) voit le jour. Ces sociétés étudient avec les transporteurs la mise en place du premier réseau structurant réunionnais, le réseau Alizé.

Alizé démarre en 1988 sous le régime d'une mise en concurrence des entreprises dans le cadre d'un nouveau conventionnement



Le transport en commun avant 1982.



portant sur une durée de huit ans, afin de donner aux entreprises une visibilité de l'avenir. En terme de visibilité, les voyageurs découvrent aussi pour la première fois leurs cars habituels sous une robe unique bleu et verte, couleurs emblématiques de La Réunion.

« Alizé de ville en ville » fut la première campagne de communication des transports en commun réunionnais. Le réseau Alizé propose quatre lignes littorales avec arrêts balisés aux nouvelles couleurs : Saint-Denis - Saint-Benoît, Saint-Benoît - Saint-Pierre par Saint-Philippe, Saint-Denis - Saint-Pierre, Saint-Benoît - Saint-Pierre par le Tampon. Le réseau inclut aussi des lignes secondaires vers les Hauts. Les anciennes gares ferroviaires sont aménagées en gares routières à partir de cette époque. Les premiers agents de trafic y informent les voyageurs et délivrent des titres de transport.



Minibus Alizé des liaisons secondaires.

Archive du Quotidien de La Réunion.



Point d'arrêt du réseau Alizé à Saint-Benoît.

# DU CHANGEMENT

## Les transporteurs, moteur de changement

La logique de réseau encourage le regroupement des transporteurs. En effet, la dynamique de modernisation enclenchée incite très vite à revoir la politique tarifaire et le mode d'encaissement et de gestion des recettes.



Les transporteurs font valoir l'intérêt d'adopter un système tarifaire plus diversifié, notamment avec des cartes à prix réduit fidélisant la clientèle. Mais, pour pouvoir être généralisé, ce type d'offre commerciale implique d'unifier la gestion des recettes et donc d'unifier les transporteurs. Après une période de désaccord, l'ensemble des entreprises adopte le principe de l'unité et constitue le GIE Alizé, tandis que le Conseil Général lance l'étude d'un système de billetterie unique.

Dans la première approche de la billetterie unique, un marché est passé avec une société privée spécialisée qui doit œuvrer pour le compte des transporteurs. Sur le plan technique, c'est un progrès : au sol et à bord des véhicules, le matériel de billetterie délivre les titres de transport et enregistre les recettes qui peuvent ensuite être réparties plus facilement entre les transporteurs. Le matériel fournit par la même occasion des données continues sur la fréquentation du réseau.

Mais les suites judiciaires du marché passé mettent en évidence un manque de maîtrise juridique et d'expérience, tant du côté de l'AOT que de celui des transporteurs. Cette crise amène à développer un modèle d'organisation nouveau, plus cohérent, sûr et efficace.

## La SOTRADER, un outil de modernisation

En 1995, le Département décide de muscler sa cellule Transport. Il en fait un service à part entière doté notamment d'un bureau des études. La même année, une SEM, la Société des Transports Départementaux de la Réunion (SOTRADER) est créée pour fournir toutes les compétences nécessaires à la gestion d'un service public moderne. Mandatée par le Département, la SOTRADER est à la fois au service de la Collectivité, dont elle met en œuvre les orientations, et à celui des entreprises de transport pour lesquelles elle assure plusieurs fonctions opérationnelles.

La SOTRADER absorbe ainsi les missions auparavant réparties entre SPOT et la SEGAR, qui disparaissent. La gestion des infrastructures (gares routières, abribus, poteaux d'arrêt) et les études et analyses sur l'adaptation du réseau passent sous sa responsabilité. Elle assure aussi l'information des voyageurs et la promotion réseau auprès du public, ainsi que le contrôle de qualité du service de transport (respect des horaires, etc.). De leur côté, les transporteurs font appel à elle pour développer la vente au sol des titres de transport, le contrôle de billetterie dans les véhicules et la gestion des recettes.

Cependant cette concentration des fonctions opérationnelles et cette position d'interface entre Département et entreprises de transport n'est pas sans inconvénient. Elle va évoluer rapidement avec le nouveau Plan départemental des transports à l'origine de Car Jaune.



# LE SERVICE PUBLIC DU TRANSPORT,

## Le service public du transport, une idée nouvelle

À partir de 1994, reprenant le dossier, la nouvelle assemblée départementale est guidée par une orientation directrice : la vocation sociale du transport. Avec le réseau Alizé, le Département n'assumait pas encore pleinement un rôle organisateur et planificateur du transport en commun. Le transport collectif restait une affaire commerciale. Les transporteurs, se rémunérant sur les seules recettes, cherchaient avant tout à rentabiliser leur activité.

« Le système en place conduisait à avoir beaucoup de cars sur les lignes lucratives et des fréquences moindres sur les lignes naturellement déficitaires, touchant les endroits les plus reculés et les publics les moins favorisés », témoigne Jean-Claude Fruteau, deuxième vice-président du Conseil Général de 1994 à 1998, en charge notamment des transports, qui porta en grande partie au plan politique la genèse du projet Car Jaune.

« Il s'est agi de passer d'une activité commerciale, souvent perçue comme un patrimoine, à un service public avec des objectifs. Or, qui dit service public, dit organisation par la puissance publique de ce service. La délégation de service public, c'était cela la révolution. » Certains transporteurs étant réticents face au changement, de longues discussions seront nécessaires pour les convaincre d'adhérer au nouveau système de fonctionnement. « Il fallait une volonté politique forte pour faire aboutir ce dossier. Nous l'avons eue ».

## Le rôle social du transport



Archive du Quotidien de La Réunion

Objectif : créer un transport pour tous.

L'égalité de traitement entre tous les publics devient l'objectif central du nouveau réseau en gestation. De plus, la conjoncture économique étant déjà difficile ces années-là, la mobilité est considérée comme un facteur essentiel pour trouver un emploi : le transport est aussi un facilitateur social.

L'enjeu est donc triple : économique, social et d'organisation. Le nouveau réseau doit aller au plus près des populations, d'où le choix d'un maillage plus dense, avec une augmentation du nombre de lignes et du nombre d'arrêts. C'est aussi dans cette optique que le Département projette de développer parallèlement des réseaux locaux : les futurs Ti'Car Jaune qui auront pour vocation de desservir les Hauts en les reliant au réseau interurbain.

## Pourquoi Car Jaune ?

Le nom a découlé de la couleur. Sur la couleur, la proposition initiale est venue de Transdev. Cette filiale spécialisée dans le transport public de la Caisse des Dépôts était un actionnaire important de la SOTRADER. Elle apportait son savoir-faire, son conseil et son appui à la conception du réseau. Transdev fait valoir que l'important est que les cars soient visibles de loin, qu'on ne puisse pas les confondre avec d'autres. Car Jaune fait aujourd'hui partie de l'identité réunionnaise. « Moi-même, comme d'autres, j'étais sceptique, avoue Jean-Claude Fruteau. Ils ont eu raison et ce jaune est devenu une des couleurs emblématiques de La Réunion. »



# UNE IDÉE NOUVELLE

## Car Jaune, une identité pour le transport



Le réseau Car Jaune ouvre de nouvelles lignes.

Archive du Quotidien de La Réunion

Le 1<sup>er</sup> janvier 1996, le lancement de Car Jaune, soutenu par une campagne de publicité, fait sensation sur les routes. Le jaune a été choisi pour que les cars soient visibles de loin.

Soixante-douze cars jaunes prennent la route à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1996. Dans ces premières semaines, le nouveau réseau débute avec les anciens véhicules du réseau Alizé repeints en jaune. Mais très vite des autocars neufs, modernes, plus confortables, font leur apparition, conformément aux spécifications de la délégation de service public (DSP) qui régit désormais la gestion des transports en commun. Le jaune devient le signe de ralliement du transport en commun : il fait son apparition dans les gares routières, sur les abri-bus et les poteaux d'arrêts.

Avec Car Jaune, le plan départemental des transports prend une nouvelle ampleur. Il poursuit deux dynamiques. La plus importante, car la plus conforme aux responsabilités du Département, concerne les lignes régulières intercommunales, qui prennent le nom de réseau Armature, en lieu et place du réseau Alizé. L'objectif est clairement affiché d'assurer un transport en commun unifié, accessible à tous partout dans l'île.

## Le réseau Armature : plus dense, plus structuré

Ce que remarque avant tout le public, c'est la nouvelle offre de lignes. Plus élaborée, avec une desserte de proximité renforcée qui fait le lien avec les réseaux locaux. Ce tout premier réseau Armature comprend 13 lignes pour mieux répondre aux besoins identifiés de déplacement.



D'autre part, avec Car Jaune, les premiers points de vente de tickets sont ouverts dans les gares routières. Une offre de tarification commerciale accompagne le lancement du réseau avec des cartes mensuelles à prix réduit. La vocation sociale du transport en commun est également affirmée : un « chèque transport » est proposé dès 1998, donnant droit à des réductions aux jeunes en insertion professionnelle. En 2001 apparaît la première carte Carambole offrant le demi-tarif aux demandeurs d'emploi.

## Express et cabotage

Plus de quatre millions de passagers sont au rendez-vous. Car Jaune joue sur une offre de transport combinant des dessertes « express » et des dessertes « cabotage ». Grâce à sa nouvelle organisation, le réseau Armature est en mesure d'adapter chaque année son offre pour s'ajuster aux besoins : en 2000, par exemple, il comprend 11 lignes dont deux express qui s'articulent entre les gares routières, 161 abri-bus et 821 points d'arrêt intermédiaires.

En vitesse de croisière dans ce début des années 2000, Car Jaune verra une moyenne de 80 autocars sillonner ses lignes régulières couvrant 702 km. Le nombre d'arrêts augmentera jusqu'à dépasser les mille et celui des abribus les deux cents.

Archive du Quotidien de La Réunion



Ligne 1 A express entre Saint-Denis et Saint-Pierre.

# TI' CAR JAUNE, LES HAUTS PLUS PROCHES DES BAS

L'histoire des réseaux secondaires Ti'Car Jaune, qui s'étale de 1997 à 2010, traduit la coopération qui s'établit entre le Département et les communes durant la période intermédiaire qui voit la constitution des premières communautés de communes.

Pendant plus de dix ans, Ti'Car Jaune a contribué à désenclaver les écarts d'un certain nombre de communes en attendant que les réseaux intercommunaux prennent le relais. Durant cette période, le Département a organisé des réseaux locaux de transport là où les territoires n'étaient pas encore érigés en périmètre de transport urbain (PTU).

Des territoires ruraux ont pu profiter des avantages de lignes régulières, avec arrêts et horaires de passage.

*Un service régulier de transport public dans les écarts.*

## L'intercommunalité du transport public

Les communautés de communes ont été créées par une loi de 1992 pour exercer en lieu et place des communes un certain nombre de compétences définies par la loi et leurs statuts. En 1999, le renforcement de la coopération intercommunale leur permet de se muer en communautés d'agglomération. C'est ce que font quatre des intercommunalités réunionnaises en 2001 et

## La vie en Ti'Car Jaune

Auparavant, les transports locaux étaient assurés par des taxiteurs. Avec les réseaux Ti'Car Jaune, les quartiers deviennent reliés entre eux et au centre-ville. Le samedi en particulier, on prend le Ti'Car Jaune pour se rendre au marché forain. Autre



*Un service régulier de transport public dans les écarts.*



D.R.

2002 et la cinquième, la CASUD, en 2010. Elles deviendront alors de plein droit autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). À mesure qu'elles se structurent, des périmètres de transport urbain sont définis, englobant les territoires de leurs communes membres. Le temps qu'elles développent leurs réseaux de transport, Ti'Car Jaune entre en action. C'est pourquoi le nombre de réseaux Ti'Car Jaune va beaucoup varier d'une année sur l'autre.

avantage, le prix est unique pour tous. Des minibus assurent le service quotidien du matin au soir.

Les premiers Ti' Car Jaune circulent à partir de septembre 1997 sur les routes de Saint-Leu, L'Entre-Deux, puis Saint-Benoît. Avant l'installation de panneaux, l'arrêt est indiqué par une marque sur la chaussée. Au plus fort du dispositif, les Ti'Car Jaune circuleront dans huit communes : en plus des trois précitées, Trois-Bassins, Salazie, La Plaine des Palmistes, Sainte-Rose, Saint-Benoît, Petit-Ile, Étang-Salé et Saint-Joseph. Connecté au réseau Armature, ils transportent des centaines de milliers de passagers par an.

En 2005, Ti'Car Jaune ne persiste plus que dans trois communes : les Aviron, L'Entre-Deux et Saint-Joseph. Les derniers Ti'Car Jaune, ceux de l'Entre-Deux et Saint-Joseph, passeront sous l'emblème de la CASUD, dernière communauté d'agglomération à voir le jour, en 2010.

## Une organisation calquée sur Car Jaune

L'exploitation des lignes secondaires faisait l'objet également d'une délégation de service public. Elle associait entreprises de transports et taxiteurs réunis en GIE. Les coûts de gestion étaient partagés entre Département et communes.

*Le Département nous rapproche*

# CAR JAUNE FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT

L'autre grande nouveauté de Car Jaune se situe dans le système de la délégation de service public (DSP). En application de la loi dite « Sapin » du 29 janvier 1993, le Département confie la gestion des transports en commun à des délégataires choisis après mise en concurrence. Cette première DSP couvre 10 ans. Désormais les recettes commerciales sont complétées par une aide forfaitaire du Département qui sécurise financièrement les entreprises. Une nouvelle étape est franchie dans la structuration des transporteurs avec quatre délégataires aux commandes : GIE Evotrans, STOI, E. Moutoussamy et Transport Carpaye. Ils

s'appuient sur la SOTRADER pour la gestion du réseau et de ses infrastructures.

Mais, malgré un lancement réussi, tout ne se passe pas comme prévu. Une procédure a été engagée contre la DSP par des transporteurs non retenus. La justice l'annule pour vice de forme en 2003. Le Département lance alors un marché public pour assurer la continuité du service public. Pour les passagers, rien ne change. Mais de 2004 à 2007 les transporteurs exploitant le réseau ne se rémunèrent plus sur les recettes. Ils sont rétribués directement par le Département.

## Innovations commerciales

L'année 2004 voit le lancement des premières lignes Z'éclair vers Saint-Pierre et Saint-Benoît, une offre de transport rapide dans des minibus de neuf places, avec très peu d'arrêts intermédiaires. Le besoin de déplacement des étudiants est pris en compte avec l'ouverture de deux lignes desservant les universités de Saint-Denis et du Tampon. 2004 voit aussi une première baisse des tarifs sur l'ensemble du réseau et la vente des premiers carnets de tickets. La gratuité est offerte aux anciens combattants et, en 2005, aux personnes à mobilité réduite.



D.R.

## Nouvelle priorité : la sécurité

Rançon du succès, dans les premières années 2000, les actes d'incivilité augmentent. La fraude s'accroît. Un sentiment d'insécurité s'installe dans les transports en commun. Au point que la fréquentation du réseau s'en ressent. Cette montée des incidents dans les transports en commun est un phénomène nouveau à La Réunion.

Elle appelle une réponse globale qui va viser à améliorer la qualité du réseau en améliorant sa sécurité. En 2001, le service contrôle de la SOTRADER obtient la certification NF Service, garante de la professionnalisation de ses 15 contrôleurs. À partir de 2003 débute l'installation d'un système d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (SAEIV). Les véhicules du réseau Car Jaune, ainsi que les gares, seront progressivement équipés de caméras de vidéosurveillance.

Enfin, de nouveaux acteurs font leur apparition dans les gares routières et sur le réseau : les agents d'accompagnement et les agents de sécurité. Grâce aux emplois-jeunes, une centaine d'agents se voient confier une mission d'orientation et d'assistance des voyageurs en gares routières, pendant que des agents de prévention et de sécurité circulent sur le réseau. Le résultat est spectaculaire : en 2005, le nombre d'infractions a diminué de moitié par rapport à 2003.



# CAR JAUNE FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT

## La modernité en action

Dans une Réunion en plein boom économique, la demande de mobilité de la population ne cesse de croître alors que, dans



Archive du Quotidien de La Réunion

le même temps, les conditions de circulation se dégradent. D'autre part, les communautés d'agglomération développant leurs réseaux urbains, le réseau Armature absorbe des flux de passagers toujours plus importants.

Dans ce contexte, la seconde délégation de service public de 2007 se doit d'élaborer une nouvelle stratégie. Après l'intermède des marchés publics, la seconde DSP fait progresser l'organisation : de quatre, on passe à deux délégataires. Veolia Transport Service Réunion prend en charge la gestion générale du réseau et de ses infrastructures. Le GIE ACTIV regroupant les transporteurs prend la responsabilité de l'exploitation. La SOTRADER se sépare d'une partie de ses missions.

Au plan opérationnel, l'offre de transport s'étoffe de 20 %. Au 1<sup>er</sup> janvier 2007, 16 lignes Car Jaune desservent les cités du littoral et les Hauts de l'Ouest. L'ouverture de la route des Tamarins en 2009 rend les liaisons Nord-Sud plus rapides. Les lignes du bassin Ouest sont aménagées en conséquence. La ligne Zéclair Saint-Denis-Saint-Pierre devient directe (80 % des voyages Zéclair se font entre le Nord et le Sud). L'offre évolue chaque année.

## Des cartes qui dopent le trafic

Une nouvelle offre commerciale fait son apparition. Une Carte Libre Circulation pour les étudiants et un nouvel abonnement Car'Ambole donnent droit à un nombre illimité de voyages.

Les résultats ne se font pas attendre : le nombre quotidien de voyageurs passe de 14 700 fin 2005 à 18 000 fin 2007.



## Transports à la demande

En complément du réseau classique, Car Jaune mettra en place jusqu'en 2014 des transports à la demande sur réservation. Les autocars à plancher haut ne permettant pas la montée des fauteuils roulants, deux véhicules Car Jaune adaptés sont dédiés aux déplacements des personnes à mobilité réduite. Un service spécial dessert les universités de Saint-Denis et du Tampon après les derniers cours du soir. Le week-end, un service nocturne est proposé aux jeunes. Les transports à la demande disparaîtront dans le cadre du nouveau Plan départemental des Transports de 2014, avec l'entrée en service de nouveaux bus à plancher bas et l'allongement des horaires des lignes, les services nocturnes du week-end étant pris en charge par les réseaux locaux.



# LES TEMPS CHANGENT, LES CARS AUSSI

Plus de sécurité et de confort pour les passagers et pour les chauffeurs, une consommation en carburant diminuée et une pollution maîtrisée pour les moteurs : en 20 ans, le matériel roulant du réseau Car Jaune a été renouvelé à trois reprises. L'époque où un autocar pouvait transporter 130 passagers assis et debout appartient à l'histoire du transport en commun. Les strapontins ont disparu. La ceinture de sécurité pour les passagers a fait son apparition. Tous les éléments d'un car répondent aujourd'hui à des normes. En 2014, le Département a

fait le choix d'homogénéiser le parc en équipant toutes les lignes d'un modèle unique, de marque Iveco.

Auparavant, sous la couleur jaune, ont circulé des modèles variés ayant pour caractéristiques communes leur capacité (autocars de 50 à 55 places) et une limite d'âge imposée (moins de 12 ans). Lancé dès la première DSP, le mouvement de renouvellement s'est amplifié à partir de 2007. En 2013, la totalité des véhicules avait une moyenne d'âge de cinq ans et demi.

## Petit voyage dans le temps en autocar



Setra  
315H441,  
1999.

D.R.

*Premier plan : PR 100, Berliet  
(produit de 1970 à 1980,  
repris par Renault après le  
rachat de cette marque).  
Second plan : microbus OM  
(années 60).*



Mercedes-Benz 0345  
conecto, 2000.



Man Lions Classic, 2005.



Setra 313UL457, 2003.



Mercedes-Benz Intouro E, 2011.



Véhicule  
Zéclair  
Peugeot  
Expert II,  
2011.

**PLUSIEURS DIZAINES DE MILLIERS DE PERSONNES EMPRUNTENT CHAQUE JOUR LE RÉSEAU CAR JAUNE. ALLONS À LA RENCONTRE DE QUELQUES-UNS DE CES VOYAGEURS FIDÈLES.**

## **Soralia Gonthier, étudiante**

### *Pour le paysage en mouvement*

« J'ai pris un logement en centre-ville pour avoir accès facilement aux transports en commun et aux commerces », explique Soralia Gonthier, étudiante en géographie à l'université de Saint-Denis. Son mémoire de Master 1 porte sur le thème du « paysage en mouvement ». Pour cela, elle a effectué un stage chez Car Jaune. Circulant sur la liaison Nord-Sud par le littoral, elle interrogeait les passagers sur leur vision du paysage et leur perception du mouvement.

« Nous parlions de leur usage des cars. Tout le monde apprécie les nouveaux véhicules, climatisés et plus confortables. Plusieurs m'ont dit qu'ils avaient abandonné la voiture en les découvrant. Le car leur donnait une autre vision des embouteillages et ils se sentaient beaucoup mieux qu'en voiture. Les gens apprécient aussi la convivialité qui règne pendant les trajets. On peut



B. Bamba

facilement se parler. Dès qu'il y a un événement extérieur, il est commenté ! »

## **Jean-Philippe Sévagamy, déficient visuel**

### *Nous avons besoin de nous sentir en sécurité*

Car Jaune s'attache à faciliter les déplacements des personnes porteuses de handicap, d'une part sur le plan du service, d'autre part sur celui de la tarification avec la gratuité. Dionysiens, M. et Mme Sévagamy, non voyants, sont des habitués du réseau.

« Souvent, nous voyageons seuls, moi ou ma femme. C'est dans ce cas que le déplacement pose problème. Pour ma part, je préviens toujours Car Jaune de mes déplacements. Ils ont un service pour

cela, destiné aux personnes à mobilité réduite. Je leur indique ma présence le lendemain en gare routière à telle heure, au départ de telle ligne. Un accompagnateur est là pour m'accueillir. Il m'aide à m'installer. Un second accompagnateur m'attend à l'arrivée. C'est bien organisé. Les cars sont confortables aujourd'hui, avec des annonces sonores bien audibles. J'apprécie encore plus la présence de l'accompagnateur sur le trajet, quand elle est possible. Je me sens alors pleinement en sécurité, nous en avons besoin. Nous nous installons toujours derrière le chauffeur, ma femme et moi. »



B. Bamba



B. Bamba

*Le Département nous rapproche*

# AUX VOYAGEURS

## Marie-Ange Dassachetty, retraitée

### Le car, c'est mon choix

À la retraite depuis peu, Marie-Ange Dassachetty reste fidèle aux transports en commun pour ses déplacements. « *Je n'ai jamais voulu passer mon permis de conduire, c'est mon choix, explique-t-elle. J'ai toujours utilisé les transports en commun : les vieux cars d'autrefois, qui desservait mon quartier de Stella, le métro quand je suis partie travailler en région parisienne. Et le car depuis quand j'ai été recrutée comme aide de pharmacie à l'hôpital de Saint-Pierre, en 1983. Peu à peu, j'ai vu toutes mes collègues acheter des voitures, j'étais la dernière à ne pas en avoir.* »

En 1996, Marie-Ange a vu avec plaisir un arrêt Car Jaune se dresser à deux pas de sa case. Puis l'arrêt a été supprimé fin 2014 : elle a décidé d'emprunter le Kar'Ouest vers Saint-Leu, pour y prendre la ligne S3 de Car Jaune, qui la déposait juste devant l'hôpital. Impliquée, n'hésitant jamais à prendre sa



B. Bamba

plume pour signaler un problème à bord, la jeune retraitée fait aujourd'hui partie du comité des usagers de Car Jaune.

## Richard Barib, salarié

### J'aime le transport en commun

Résidant à la Rivière Saint-Louis et travaillant à Saint-Pierre, Richard Barib emprunte quotidiennement le réseau Car Jaune entre les gares routières de Saint-Louis et Saint-Pierre. Adepte du transport en commun, il en a découvert l'efficacité en Métropole dans les grandes agglomérations urbaines où il a vécu de 1996 à 2001. Il apprécie de retrouver aujourd'hui à La Réunion un niveau de service quasiment équivalent.

« *Je n'ai pas le permis voiture. Je ne me déplace qu'en transport en commun. C'est un choix. J'aime le transport en commun. Je le prends chaque jour. C'est une habitude qui me paraît naturelle. Entre les lignes Alternéo et Car Jaune, le trajet me prend une heure. Niveau fiabilité, pas de souci. Le confort des cars s'est amélioré, il y a eu des évolutions de service importantes. La faiblesse aujourd'hui, à mon avis, c'est la connexion entre le réseau Car Jaune et le réseau local. L'idéal serait de faire correspondre les horaires pour passer d'un véhicule à l'autre sans attendre.* »



B. Bamba

## Patrick Barthet, touriste

### En car, j'ai redécouvert La Réunion !

Patrick Barthet vit dans le sud de la France mais connaît bien La Réunion, d'où est originaire son épouse. Retraité, il vient d'y passer un séjour de plusieurs mois. « *Cette fois, dit-il, j'ai décidé de ne pas louer de voiture et je ne le regrette pas. J'ai pris une carte Réuni Pass, qui m'a donné accès à tous les réseaux de l'île, et j'ai redécouvert l'île !* ». Issu d'une famille de cheminot, passionné de chemin de fer, il a mis à profit son séjour pour

arpenter le tracé du « ti'train lontan », après des reconnaissances en Car Jaune, dont il a apprécié la propreté, le confort mais aussi les annonces sonores des prochains arrêts, qui lui ont permis de se repérer.

Il énumère les avantages des déplacements en bus et en car : « *On prend son temps au lieu de s'énerver au volant, on peut s'assoupir ou parler avec ses voisins, surfer sur son smartphone.* »

« *En métropole, je ne suis pas un usager habituel des transports en commun, avoue Patrick. Mais en rentrant, je vais revoir ma copie.* »

# ILS FONT LE

**PLUS DE 300 PERSONNES TRAVAILLENT AU QUOTIDIEN POUR LE RÉSEAU CAR JAUNE. ILS SONT CHAUFFEURS, CONTRÔLEURS, ACCOMPAGNATEURS, AGENTS DE VENTE. MAIS AUSSI, MOINS CONNUS DU GRAND PUBLIC, MÉCANICIEN, CHARGÉS DE L'ENTRETIEN DES ARRÊTS, LOGISTIENS... FAISONS CONNAISSANCE AVEC QUELQUES-UNS D'ENTRE EUX !**

## Émile Moutoussamy

### Entrepreneur de transport

Doyen du transport en commun réunionnais, Émile Moutoussamy, 86 ans, a débuté avec son père, à l'âge de 14 ans, à l'époque des premiers cars courant d'air. Passionné de mécanique, il crée sa propre entreprise en 1953. À l'affût des évolutions techniques, il a développé une activité qui fait circuler de nos jours 100 véhicules et emploie plus de 100 personnes.

« Ce sont les transporteurs qui ont créé le service en ouvrant des lignes. En 53, au volant d'un car courant d'air, j'ai commencé par relier Rivière-des-Pluies, Sainte-Clotilde et Saint-Denis. Ensuite, j'ai créé la « ligne des docks », Dos d'âne - Sainte-Thérèse - le Port. J'ai fait venir sur l'île le premier autocar Berliet en 1958. Étant mécanicien, je faisais tout moi-même. La DSP a changé notre manière de travailler. Elle a permis de réduire la concurrence. C'est un autre monde aujourd'hui. Il faut aller vite, on ne regarde plus en arrière. J'ai pris beaucoup de risques pour avancer, mais je me disais que je devais aller jusqu'au bout. J'ai



B. Bamba

réussi ce que je voulais construire. Je remercie le Seigneur. Je suis fier de mon métier. »

## Richard Mada

### Chef d'atelier

Passionné de mécanique automobile depuis toujours, Richard Mada est aujourd'hui le chef d'atelier du centre Setcor – un des transporteurs du groupement assurant le service Car Jaune – à Cambaie.

« Les nouveaux modèles sont des Crossway Iveco arrivés il y a peu, explique-t-il. Ils sont encore sous garantie, les révisions

sont assurées par le concessionnaire. Pour l'instant, nous faisons beaucoup de maintenance préventive et sommes chargés de vérifier et changer les pièces d'usure : les freins, les pneus... Nous avons également une flotte de Wing Iveco de 20 places, pour le service Z'éclair, sur lesquels nous intervenons davantage ».

Richard est à la tête d'une équipe de six mécaniciens. « Les véhicules évoluent à grande vitesse, notamment pour s'adapter aux normes anti-pollution, poursuit-il. Ils sont également de plus en plus sécurisés, avec des technologies parfois plus sophistiquées sur les voitures. Nous devons nous former en permanence. Et avant toute intervention, ce sont des appareils électroniques de diagnostic qui identifient les problèmes ».



B. Bamba



B. Bamba

# RÉSEAU CAR JAUNE

## Jean-René Ethève

### Responsable des infrastructures

Assurer la propreté et le bon état des équipements dans les gares de Saint-Denis, Saint-Pierre, Saint-Benoît et Saint-Joseph et sur chacun des 269 arrêts du réseau Car Jaune : telle est la mission du service Infrastructures de Transdev Services Réunion. À sa tête depuis 2000, Jean-René Ethève est un vieux routier des transports en commun : il a été successivement chauffeur, contrôleur, chef du mouvement, agent de trafic... « Une vingtaine de personnes composent nos équipes, basées dans les gares ou qui interviennent sur les arrêts, explique-t-il. Nous faisons de l'entretien courant et nous effectuons les réparations deux jours par semaine, le plus souvent suite à des dégradations volontaires. Nos équipes sont également chargées de poser une signalétique spécifique quand une desserte est modifiée, par exemple en cas de travaux routiers sur un itinéraire ».

Le service Infrastructures est également force de proposition : « Nous sommes sur le terrain en permanence, nous voyons ce qui se passe et nous pouvons contribuer à améliorer le confort des usagers », souligne Jean-René.



B. Bamba

## André Cossin

### Chauffeur vétérán

André Cossin poursuit au volant des cars jaunes une carrière professionnelle bien remplie et très diversifiée ! « Je voulais m'en sortir et je m'en suis sorti », résume ce Saint-Paulois qui a quitté son île à l'âge de 18 ans pour la métropole. Pendant près de vingt ans, il travaille chez Renault, à Maubeuge. Il décide de rentrer, ouvre un restaurant, mais prépare aussi un CAP d'électricien et passe son permis D. En 2002, il est recruté comme chauffeur par le groupe Mooland, « d'abord dans le transport scolaire, puis une place s'est libérée à Setcor. J'ai pris le volant des cars jaunes. J'apprécie les roulements qui nous permettent de conduire sur toutes les lignes et d'éviter la routine. De plus, le confort des véhicules a beaucoup progressé ces dernières années, pour les passagers mais aussi pour les chauffeurs ».

André aura bientôt soixante ans. « J'aime mon travail, je ne suis jamais arrivé une seule fois en retard, poursuit-il. Je vais continuer encore un peu... »



B. Bamba

## Éva Martin

### Accompagnatrice

Une main de fer dans un gant de velours : Éva Martin mise avant tout sur son sourire et son sens de la persuasion pour lutter contre les incivilités à bord des cars jaunes. Elle a été recrutée par Transdev Services Réunion, dans le cadre d'un contrat d'avenir de trois ans et suit en même temps qu'elle travaille une formation d'agent de médiation. Ils sont une trentaine comme elle, à effectuer quotidiennement au moins dix voyages de 20

minute à bord d'un car. « Nous vérifions si tout va bien, s'il n'y a pas de bagage mal placé, de passagers qui se conduisent ou se sentent mal. Si tout va bien, nous descendons au prochain arrêt pour attendre un autre car. Sinon, nous restons à bord et nous tentons de trouver une solution. Si nous n'y arrivons pas, nous appelons les contrôleurs, qui interviennent en groupe ».

Éva aime aussi aller au devant des gens, les écouter, les guider quand ils lui font part de leurs problèmes.

« Notre présence rassure à la fois les passagers et les chauffeurs », résume-t-elle.

# ILS FONT LE RÉSEAU CAR JAUNE

## Guy-André Démary



B. Bamba

### Chef de gare

Le sens de l'accueil n'est pas un vain mot pour Guy-André Démary, responsable des gares routières Car Jaune de l'Est (Saint-Benoît et Saint-André). Son sourire n'a pas changé depuis le temps où il chantait et dansait dans les troupes folkloriques les plus fameuses des années 70 et 80 : Kalou Pilé, Mascareignas, Créolie...

« J'ai commencé comme agent de trafic, se souvient-il, posté sous un arbre du centre-ville de Saint-Benoît. À l'époque notre rôle consistait aussi à pointer l'heure de départ et d'arrivée de chaque car, se souvient-il. Maintenant, ils sont géolocalisés et nous pouvons nous concentrer à la clientèle, à la vente des titres de transport, au conseil, à l'information... ». Dans chaque gare, un agent est également chargé d'encaisser les recettes déposées par les chauffeurs du réseau Car Jaune, mais aussi d'Estival, le réseau urbain de l'Est.

« J'organise le travail mais je reste sur le terrain, souligne Guy-André. J'aime le contact avec les clients : c'est sans doute pour cela que je suis ici depuis bientôt trente ans ! »

## Luc Petillot et Joachim Leroux



### Selliers garnisseurs

Être formé par Luc Petillot, 51 ans, un ancien Compagnon du Devoir, c'est la chance de Joachim Leroux, 25 ans, étudiant au CFA de Saint-Gilles-les-Hauts.

Voitures anciennes,  
marine, aéronautique,

autocars : sellier garnisseur chez STAR OI, Luc Petillot capitalise tous les savoir-faire de la spécialité. « C'est la passion qui m'a attiré vers ce métier quand j'avais 18 ans. Nous réparons l'habillage intérieur des véhicules : housses des sièges, accoudoirs, tableau de bord, moquette, rideaux, etc. Nous dessinons les gabarits à partir de modèles, comme pour un patron dans la confection de vêtements. Nous procédons à la coupe et à la couture des tissus. Nous remontons les housses. L'enjeu est important : c'est le confort des passagers. Le client doit apprécier la qualité de son siège. »

Joachim Leroux : « J'ai démarré en 2013 en ne sachant rien de la sellerie. J'ai tout découvert avec Luc Petillot. Le métier me plaît. Il demande de la patience. Il faut être pointilleux, avoir le souci du détail. Chaque sellier a son tour de main. Luc m'aide à trouver le mien. »



B. Bamba



# CAR JAUNE, 20 ANS DE COM'

LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION POUR LE RÉSEAU CAR JAUNE ONT SOUVENT MARQUÉ LES ESPRITS. VOUS EN SOUVENEZ-VOUS ? EN VOICI QUELQUES-UNES, POUR MÉMOIRE.

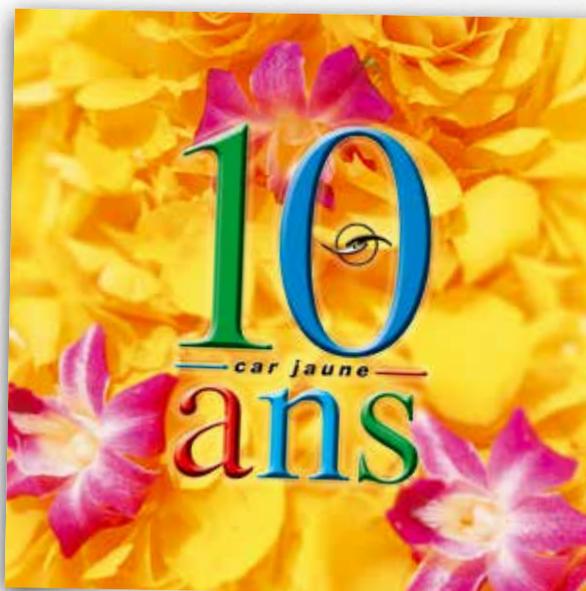


## 1996 : « C'est clair, c'est jaune »

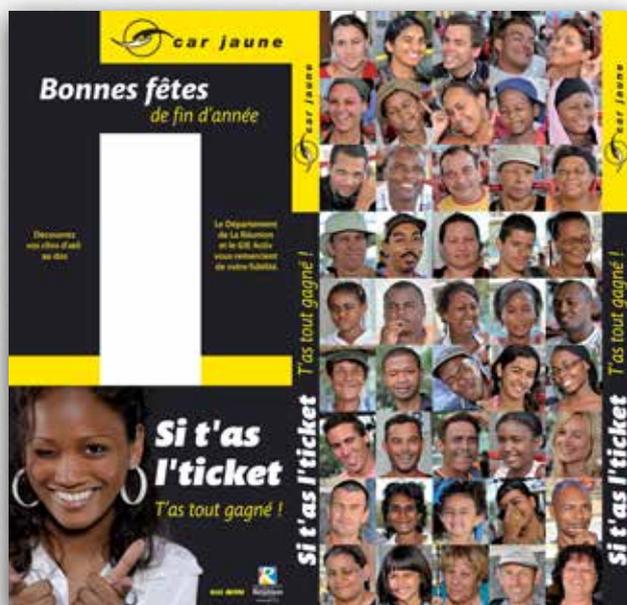
Un slogan : « Demain ? Jaune ! Le nouveau plan départemental des transports, c'est clair, c'est jaune ». Un logo : en noir et blanc, il évoque le lien social (main dans la main) : une première campagne de communication accompagne le lancement du réseau Car Jaune.

## 2006 : dix ans déjà

Le réseau Car Jaune fête son dixième anniversaire en 2006. Les cars jaunes ont déjà parcouru près de 60 millions de kilomètres. Le Département remercie les Réunionnais de leur fidélité avec un visuel couvert de pétales de rose.



## 2008 : « Si t'as le ticket, t'as tout gagné »



Un cadeau en échange de 15 tickets utilisés, déposés aux gares routières : 5 000 voyageurs jouent le jeu, en 2008. Le réseau acquiert à cette occasion une meilleure connaissance des clients réguliers et leur propose une formule d'abonnement.

Cette campagne a remporté le 3<sup>e</sup> prix au Challenge marketing international Transdev 2008 (100 campagnes étaient en compétition).



# CAR JAUNE, 20 ANS DE COM'

LES CAMPAGNES DE COMMUNICATION POUR LE RÉSEAU CAR JAUNE ONT SOUVENT MARQUÉ LES ESPRITS. VOUS EN SOUVENEZ-VOUS ? EN VOICI QUELQUES-UNES, POUR MÉMOIRE.



## 2009 : la route des Tamarins

La route des Tamarins est mise en service fin juin 2009 entre Saint-Paul et l'Étang-Salé. Une véritable bouffée d'oxygène pour les automobilistes, mais aussi la possibilité de trajets express entre le Nord et le Sud pour les transports en commun. La ligne Z1 (Z'éclair route tamar'1), directe entre Saint-Denis et Saint-Pierre, est ouverte le 1<sup>er</sup> octobre.

## 2013 : « Alon pran lo bus kontan »

Afin de lutter contre les incivilités et la fraude dans les cars, le réseau lance une campagne de communication sur le respect, au ton décalé et humoristique. Le Téat La Kour est mis à contribution : Éric et Lino sillonnent l'île, du 15 au 29 mai 2013, en improvisant des sketches dans les gares et à bord des cars. Leurs prestations,



filmées par des complices, ont un franc succès sur les réseaux sociaux !



## 2016 : les cars connectés

L'accès à l'Internet se généralise à bord des cars jaunes, grâce à un équipement wi-fi performant. Les possesseurs de smartphone, de tablette ou d'ordinateur portable apprécient !

*Le Département nous rapproche*

# 2014 : CAR JAUNE SE RECENTRE SUR L'INTERURBAIN

**LE 11 DÉCEMBRE 2014, LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL A PROFONDÉMENT MODIFIÉ SON OFFRE DE SERVICE POUR RETROUVER SA VOCATION DE RÉSEAU ARMATURE AUQUEL SE CONNECTENT LES RÉSEAUX URBAINS.**

En décembre 2012, le plan départemental des transports est adopté à l'unanimité par le Conseil Général. Il a une principale ligne directrice : recentrer le réseau Car Jaune sur sa vocation interurbaine, les dessertes locales étant assumées par les réseaux des intercommunalités.

Historiquement, le réseau départemental s'est développé pour structurer l'offre de transport dans toute l'île, en ouvrant des lignes dites « de cabotage », aux arrêts très nombreux. Trop longs, les temps de trajets sont devenus inadaptés à un service interurbain. De plus, de nombreux arrêts sont très peu fréquentés. Près de la moitié des voyageurs montent dans un car jaune ou en descendent dans une des dix gares routières de l'île. 40 arrêts captent à eux seuls les trois quarts du flux des usagers. Alors que l'offre des réseaux intercommunaux (Citalis dans le Nord, Estival

dans l'Est, Kar'Ouest dans l'Ouest, Alternéo et CarSud dans le Sud) se développe, l'heure de la réorganisation est venue pour Car Jaune.



S. Frayssse



## Fin 2014, une petite révolution

Au terme d'une longue préparation, le nouveau réseau Car Jaune devient opérationnel le 11 décembre 2014. La plupart des lignes sont maintenues, mais le nombre de points d'arrêts passe de 799 à 220. Dans la quasi-totalité des cas, les arrêts ne sont pas supprimés : ils continuent d'être desservis par les réseaux locaux.

Le réseau Car Jaune retrouve sa vocation initiale, celle d'une colonne vertébrale à laquelle viennent se connecter les réseaux locaux. Dans le même temps, la flotte d'autocars est entièrement renouvelée.



S. Frayssse

## Tarif unique

L'objectif de la réorganisation est aussi de rendre les lignes Car Jaunes plus attractives, grâce à une nouvelle politique tarifaire. La tarification par zone est

abandonnée, le trajet coûte désormais 2 euros, quel que soit le trajet. Les usagers réguliers sont plus que jamais incités à opter pour l'abonnement, au mois, au trimestre ou à l'année. La tarification sociale en faveur de différents publics sensibles est maintenue : gratuité pour les seniors et les personnes dont le taux de handicap est supérieur à 50 %, tarif réduit pour les demandeurs d'emploi ou pour les jeunes de moins de 26 ans, par exemple.

## Z'éclair à 5 euros

Le nouveau service Car Jaune répond également à la demande croissante sur les lignes Z'éclair, avec l'arrivée dans la flotte des minibus de 20 places, qui remplacent les véhicules de 9 places. Le prix d'un trajet sur une ligne Z'éclair est d'autre part revu à la baisse : il passe de 7 à 5 euros.



S. Frayssse

# CAR JAUNE : QUI FAIT QUOI ?

LE RÉSEAU CAR JAUNE EST EXPLOITÉ DANS LE CADRE D'UNE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC, ATTRIBUÉE LE 8 JUILLET 2014 AU GROUPEMENT CAP'RUN POUR DIX ANS. L'ORGANISATION ACTUELLE RESTERA DONC EN VIGUEUR JUSQU'EN 2024.



S. Frayssé

À ce jour, le réseau Car Jaune propose 17 lignes, desservant 139 arrêts.

## Cap'Run, le délégataire

Le groupement Cap'Run est constitué du GIE ACTIV, groupement d'entreprises de transport en charge de l'exploitation, et de Transdev Services Réunion, société de gestion du réseau. Il est présidé par Bruno Fontaine, transporteur (Charles Express). En 2016, Cap'Run a absorbé la SEM SOTRADER.

## TSR, le gestionnaire

Transdev Services Réunion assure pour le compte du Département le suivi du réseau départemental sur le terrain (gares routières, abris, poteaux d'arrêt, accompagnement au sol). TSR est une filiale de Transdev, entreprise française ayant pour actionnaire la Caisse des Dépôts et Véolia, et faisant partie des premiers opérateurs de transport en commun dans le monde.



TSR, filiale de Transdev, un des majors mondiaux du transport en commun.

## Le Département, chef d'orchestre

Le Département est l'autorité compétente pour l'organisation et la mise en œuvre des services réguliers de transport de personnes pour les déplacements non urbains (de ville à ville). Sa politique en la matière est définie dans un document stratégique : le Plan Départemental des Transports. La communication institutionnelle sur Car Jaune traduit ses orientations. Au plan opérationnel, pour la conduite de sa politique, le Conseil départemental dispose d'un Service des Transports. La dizaine d'agents de ce service élaborent les contrats liant le Département et ses différents partenaires, et en assurent le suivi et le pilotage.

## Le GIE Activ réunit neuf transporteurs

- Transport Charles Express
- Transport L'Oiseau Bleu
- Société de Transport de l'Océan Indien (STOI)
- Transport Mooland Osmani SA (TMO)
- Société de Transports de la Réunion (STR)
- Société anonyme des entrepreneurs de transports en commun de la Réunion (SETCOR)
- Société de transport Ah Niave
- Sarl Moutoussamy Émile
- Société Moutoussamy & Fils

S. Frayssé



Les transporteurs du GIE Activ exploitent au total 90 véhicules sur le réseau.

# CAR JAUNE, LA MODERNISATION PERMANENTE

L'OFFRE DE TRANSPORT DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL N'A CESSÉ D'ÉVOLUER ET DE SE MODERNISER. LE MOUVEMENT S'EST ACCÉLÉRÉ AU COURS DES DERNIÈRES ANNÉES.



## Réuni'Pass

Pour simplifier les déplacements nécessitant une ou plusieurs correspondances, le Département a mis en place dès

le 11 décembre 2014, avec l'accord des intercommunalités et le soutien du Syndicat Mixte de Transports de La Réunion, une tarification inter opérable : la carte Réuni'Pass.

Celle-ci permet à l'usager de voyager avec le même titre de transport, quel que soit le réseau et à un coût avantageux. Limité dans un premier temps aux abonnements mensuels, trimestriels et annuels, ainsi qu'aux étudiants, ce titre a été étendu gratuitement aux personnes âgées et aux personnes handicapées en 2016.

## Des arrêts et des véhicules toujours plus accessibles

L'accès des personnes à mobilité réduite aux véhicules et aux infrastructures de Car Jaune est une des priorités du plan départemental des transports. Chaque autorité organisatrice de transport a en effet l'obligation légale de mettre son réseau en accessibilité et cet effort de longue haleine a commencé depuis plusieurs années sur le réseau départemental.

Il consiste notamment à aménager les quais des gares et des arrêts. 85% des points d'arrêt Car Jaune étant déjà partagés avec un réseau urbain, cet investissement nécessite d'être programmé en concertation avec chacune des autorités organisatrices.

Les transporteurs délégataires de l'exploitation du réseau Car Jaune depuis fin 2014 ont également l'obligation de se doter d'autocars accessibles, à plancher bas avec passerelles d'accès automatiques ou hayons élévateurs. Les nouveaux cars jaunes proposent des places réservées aux utilisateurs de fauteuils roulant et des aménagements répondant aux besoins de l'ensemble des personnes à mobilité réduite (mal voyants,

mal entendants...). Les évolutions répondant à l'exigence d'accessibilité profitent, pour beaucoup, à l'ensemble des voyageurs. Les annonces sonores à l'approche de chaque arrêt permettent ainsi à tous les passagers d'un car de se repérer et apportent une information précieuse aux touristes.

*Un accès facilité aux fauteuils roulants.*



## Les voyageurs informés en temps réel

L'information des usagers du réseau Car Jaune a connu de multiples avancées au cours des dernières années. Dans les gares, les écrans indiquent par exemple les horaires actualisés en temps réel. Dans chaque car jaune de nouvelle génération, deux écrans embarqués informent les voyageurs de l'endroit où se trouve le véhicule.

Depuis 2015, les voyageurs peuvent également se connecter au site internet [www.carjaune.re](http://www.carjaune.re) pour s'informer et calculer leur itinéraire.

*Un système d'information des voyageurs toujours plus performant grâce aux outils numériques.*



# CAR JAUNE, LA MODERNISATION PERMANENTE



Les premiers abris en bois de goyavier fleurissent au bord des routes.

## Cars connectés

Prévu par la délégation de service public de 2014, le déploiement d'un accès wi-fi dans les véhicules du réseau Car Jaune est effectif depuis le mois de mai 2016, via [Zotspot.re](http://Zotspot.re).

Il s'agit quasiment d'une première au niveau national : jusqu'alors, seuls les réseaux urbains de Grenoble et de Nice offraient ce service, dans une partie de leur flotte de bus.

## Sécurité et prévention renforcées

La sécurité à bord des véhicules est une des priorités du réseau Car Jaune. Récemment recrutés et formés, 32 accompagnateurs circulent à bord des véhicules, 7 jours sur 7 sur l'ensemble des lignes, pour prévenir les actes d'incivilité et les conduites dangereuses, tout en répondant aux demandes d'information des voyageurs.

Les accompagnateurs sont en contact permanent avec les contrôleurs qui circulent en voiture sur le réseau et peuvent faire appel aux forces de l'ordre en cas de nécessité.

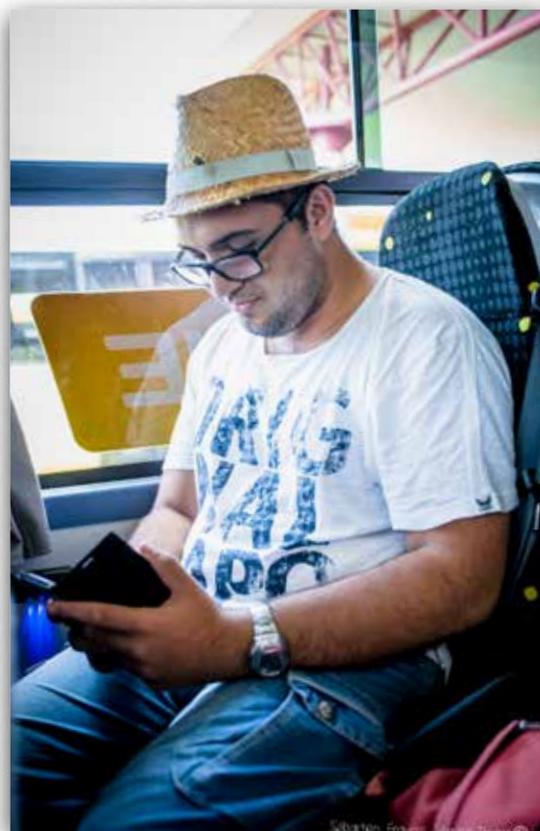
D'autre part, la vidéo-protection est déployée dans l'ensemble des gares gérées par le Département (Saint-Denis, Saint-Pierre, Saint-Joseph et Saint-Benoît) et dans tous les nouveaux véhicules.

## Le bois de goyavier s'invite dans le décor

De nouveaux abris de voyageurs font progressivement leur apparition sur les lignes exploitées par Car Jaune. Ils attirent les regards en raison du matériau original mis en œuvre : le bois de goyavier, dont le Conseil Départemental souhaite faire reconnaître les qualités en soutenant la structuration d'une filière.

Le premier abri en bois de goyavier a été créé mi-2013, 26 existent aujourd'hui, ils seront plus de 170 à terme. Plusieurs modèles ont été conçus (4 mètres sur 2, 3 mètres sur 1,5, abri « casquette ») et des abris préexistants pourront recevoir un habillage en bois de goyavier.

Tous les nouveaux abris respectent les normes de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.



## Une nouvelle ligne pour le Sud

Le réseau départemental n'est pas figé. Il peut répondre à l'évolution de la demande, et à la lumière de l'expérience acquise depuis la réorganisation de décembre 2014.

Le 17 août 2016, une nouvelle ligne (S 6) a ainsi été ouverte entre Saint-Joseph et Le Tampon, via La Petite-Île. Elle propose deux rotations par jour dans chaque sens, en desservant dix arrêts sur l'ensemble de la ligne.

*Le Département nous rapproche*

# DEMAIN, LES TRANSPORTS EN COMMUN...

LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN EST LA PRINCIPALE RÉPONSE À LA SATURATION CROISSANTE DU RÉSEAU ROUTIER RÉUNIONNAIS. LE RÉSEAU CAR JAUNE A UN RÔLE MAJEUR À JOUER DANS CETTE ÉVOLUTION.

## Une alternative indispensable au « tout-voiture »

Seulement 6 % des déplacements quotidiens s'effectuent aujourd'hui en transport en commun à La Réunion. Ce chiffre est beaucoup trop bas, alors que le réseau routier souffre d'un encombrement croissant et que le parc automobile poursuit sa progression. Le développement de l'offre de transport en commun, et de son attractivité, est indispensable pour inverser la tendance.

*Bientôt un million d'habitants, toujours plus d'automobiles : l'avenir des déplacements à La Réunion passe par les transports en commun.*

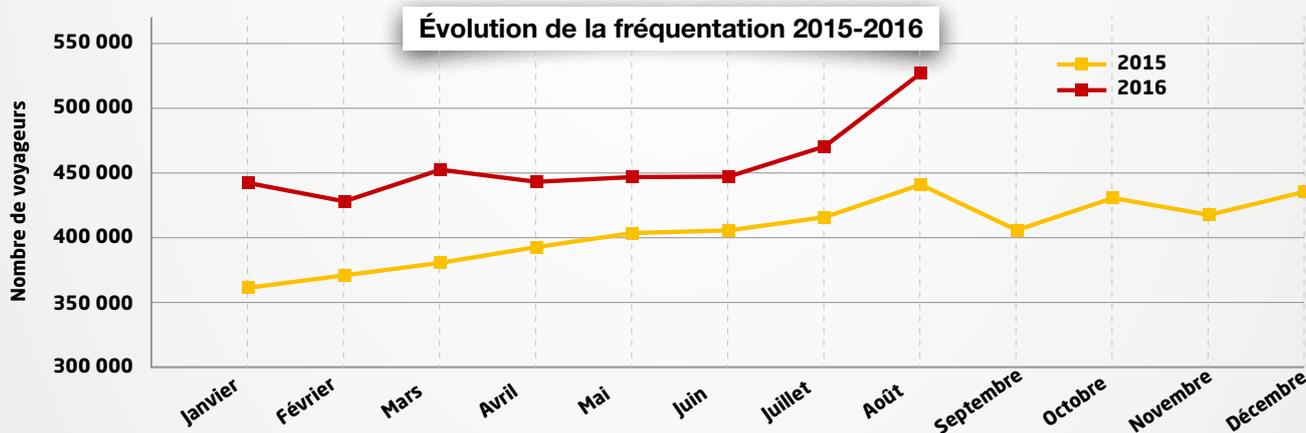
B. Bamba



## Car Jaune montre la voie

Le réseau Car Jaune « nouvelle formule », tel qu'il a été lancé en

décembre 2014, a rencontré rapidement le succès, malgré les changements d'habitude qu'il a imposé à certains usagers. En 2015, sa hausse se confirme en 2016.



## SMTR : pour agir ensemble

Créé en juin 2013, le Syndicat Mixte de Transports de La Réunion regroupe toutes les autorités organisatrices de transport de l'île. Ses missions : coordonner les offres de transport interurbain et urbains, développer un système unique d'information des

voyageurs, coordonner et unifier la tarification.

Faciliter le déplacement des voyageurs sur l'ensemble des réseaux de transport est son principal objectif.



# DEMAIN, LES TRANSPORTS EN COMMUN...

## D'abord, mieux connaître les besoins de déplacements

Le SMTR analyse actuellement les résultats de la plus vaste enquête jamais organisée sur les déplacements à La Réunion. 17 000 personnes ont été interrogées de février à juin 2016, dans toute l'île, au sujet des déplacements qu'elles ont effectué la veille. Elles ont détaillé chacun de leur trajet, à pied, en voiture,

en transport en commun ou tout autre mode de déplacement. Plus de 400 personnes porteuses de handicap ont également été interrogées. Les résultats de cette enquête seront connus en novembre : ils apporteront des informations précieuses pour définir les futures politiques publiques en matière de mobilité.

## Demain, les cars à « étage »

Une des solutions pour augmenter l'offre de transport en commun sans augmenter le nombre de véhicules, notamment aux heures de pointe et sur les itinéraires les plus fréquentés, est d'augmenter la capacité de ces derniers. Fin août 2016, un car jaune d'un nouveau genre a ainsi fait son apparition sur les routes de l'île, pour une période de test : un autocar « à étage » de 73 sièges et pouvant accueillir 2 fauteuils roulants, également doté d'un espace pour les vélos et d'une vaste soute à bagages. Si les essais sont probants, trois de ces véhicules entreront dans la flotte de Car Jaune mi-2017.

*Le premier car à double plancher, testé en septembre 2016.*



## Système de transport intelligent

Pour toujours mieux répondre aux attentes des voyageurs, et en attirer de nouveau, les transports en commun doivent leur fournir une information fiable et précise sur les itinéraires et les horaires, y compris en temps réel.

Demain, la géolocalisation des cars jaunes et des bus urbains permettra aux voyageurs d'organiser leurs déplacements et de calculer leurs itinéraires.



## La Région, futur chef de file

Le 1<sup>er</sup> janvier 2017, les conseils régionaux de toute la France seront dotés d'une nouvelle compétence : organiser, sur leur territoire, les transports en commun routiers interurbains et l'action commune des collectivités pour développer l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transport. Jusqu'à présent, les transports interurbains sont une compétence du Département – dont le territoire est le même que celui de la Région – engagé

pour le réseau Car Jaune dans une délégation de service public qui court jusqu'en 2024. Le Syndicat Mixte de Transports de La Réunion assume pour sa part la coordination de l'offre de transports.

Une réflexion est donc engagée entre tous les partenaires pour mettre en œuvre cette réforme dans l'intérêt de La Réunion et des usagers, et dans le respect de l'expérience et du savoir faire de chacun.

*Le Département nous rapproche*





*Le Département nous rapproche*