



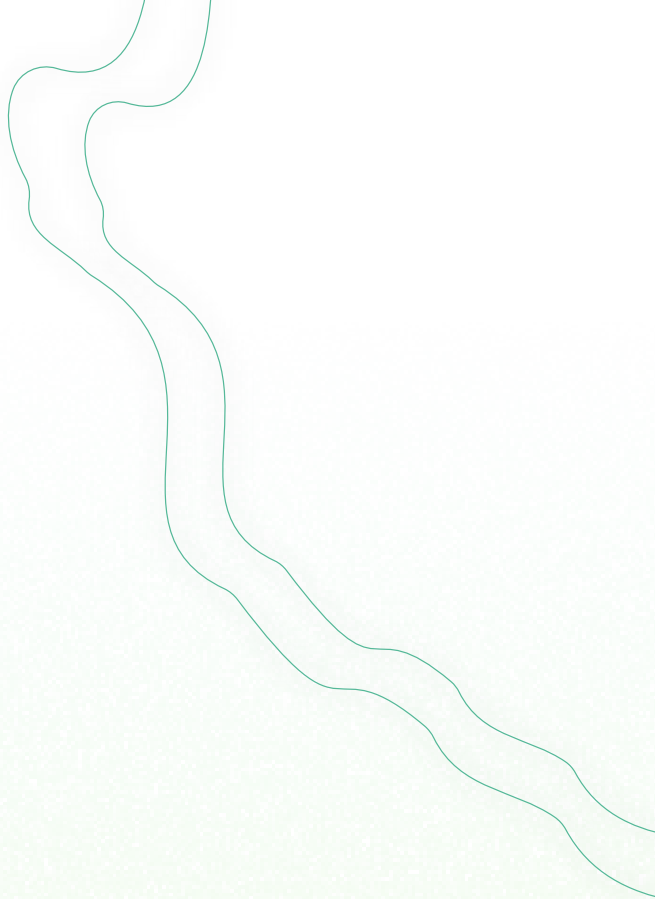
Bilan

des États Généraux des Mobilités



Intégrant le rapport et les propositions
de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités





Ce rapport permet de revenir sur l'ensemble de la démarche des États Généraux des Mobilités. Menée par la Région Réunion en partenariat avec l'ensemble des Autorités Organisatrices des Mobilités de l'île cette vaste concertation a offert un débat large et complet sur les mobilités à La Réunion. Ce document retrace la genèse, les objectifs et les constats de cet exercice de participation citoyenne. Il présente également l'organisation du travail et les principales conclusions et propositions de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités. Cette instance inédite à La Réunion était en charge de faire des propositions concrètes pour mieux se déplacer avec des temps de travail en groupe et en plénière. Le rapport détaille ainsi le mode de constitution de cette Assemblée et les différentes phases qui ont rythmé le travail des membres.



Les États Généraux des Mobilités

Koman nou sa déplas a nou domin a la rényon ?	6
Pourquoi des États Généraux des Mobilités ?	7
Les objectifs des États Généraux des Mobilités.....	8
Une démarche conduite sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)	10

Les conclusions de la phase 1

Les grands enseignements du rapport de la phase 1 des garants.....	11
Les résultats du questionnaire de la consultation.....	12
Une forte mobilisation pour la phase 1	18

Place à l'Assemblée Citoyenne des Mobilités

La composition de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités.....	21
Des rendez-vous variés	22
Retour en images sur l'Assemblée.....	28
Les 5 priorités retenues par l'Assemblée Citoyenne des Mobilités...	40

Le rapport final de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités 41

Annexes

Les comptes rendus des commissions	65
Résultat des votes des propositions lors de la plénière 3	171
Résultat des amendements votés en plénière 4.....	181

LES ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS

**KOMAN NOU SA DÉPLAS A NOU
DOMIN A LA RÉNYON ?**



Les États Généraux des Mobilités sont une vaste consultation organisée et pilotée par la Région Réunion durant toute l'année 2023.

Cette démarche inédite s'est appuyée sur 3 points clés :

1. La prise en compte de tous les modes de déplacement au sein du territoire (voiture, train, bus, vélo, marche, ...). Toutes les mobilités sont au cœur des réflexions.
2. L'association de l'ensemble des acteurs du territoire compétents en matière de mobilités, soit les intercommunalités (CASUD, CINOR, CIREST, CIVIS,

Territoire de l'Ouest) et le Département, ainsi que Île de La Réunion Mobilités et l'État.

3. L'association large des citoyens, à travers une grande consultation sur tout le territoire puis l'organisation de la première Assemblée Citoyenne des Mobilités de La Réunion.

L'objectif : aboutir à une feuille de route collective, à des décisions et surtout, à des réalisations à court, moyen et long terme !

Étape 1

Du 9 mai au 23 juillet 2023 :

Une grande consultation régionale pour réaliser un état des lieux des besoins, attentes et priorités.
Près de 11 000 contributions ont été recueillies partout dans l'île !

- Rapport d'étape des garants de la concertation présenté en septembre 2023
- Constitution de l'Assemblée citoyenne des Mobilités

Étape 2

14 octobre 2023 ▶ 9 décembre 2023

L'Assemblée Citoyenne des Mobilités travaillera sur des propositions qui seront soumises aux collectivités compétentes

Décembre 2023 :

Restitution finale

Début 2024 :

Avis de la Région et de ses partenaires sur les propositions de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités



POURQUOI DES ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS ?



À La Réunion, **65%** des déplacements se font en voiture et souvent par des conducteurs seuls dans leur véhicule. En parallèle, le recours aux transports en commun stagne à un niveau très bas (**7%** des déplacements en 2016) et **51%** des Réunionnais jugent l'offre en transports en commun insuffisante. Le nombre de véhicules en circulation augmente et a même doublé en 20 ans. Aujourd'hui, **475 000 véhicules** sont sur les routes réunionnaises et ils pourraient même atteindre **580 000 d'ici 2035** ! Alors que la congestion représente chaque jour environ **30 kilomètres** et plus de **3 heures d'embouteillage**, l'augmentation du nombre de véhicules fait craindre le **coma circulatoire**.

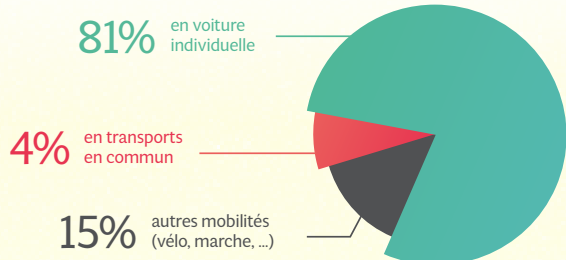
La démarche des États Généraux des Mobilités fait suite à une série de débats publics menés ces dernières années et qui n'ont pas été suivis de mises en œuvre concrètes (la route des Géraniums en 2018, les projets RUNRAIL et TAO en 2019, ou la Nouvelle Entrée Ouest

de Saint-Denis en 2020). Cette démarche répond donc à une demande citoyenne exprimée clairement lors de ces débats : associer les Réunionnais à une réflexion globale à l'échelle de l'île sur la question des mobilités.

La Région Réunion, en tant que collectivité « chef de file » en matière de mobilités et d'aménagement du territoire, a ainsi engagé une nouvelle méthode de travail en associant les diverses autorités compétentes des mobilités sur le territoire et l'ensemble des Réunionnais pour construire une stratégie à long terme.

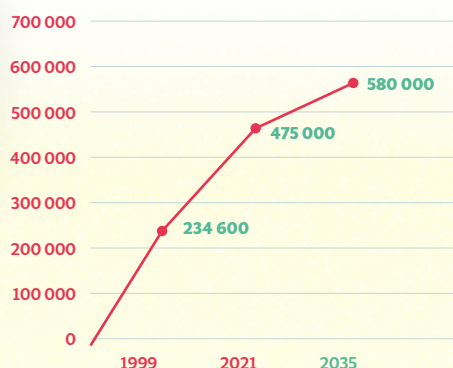
Cette consultation volontaire ne visait donc pas à concerter autour d'un projet spécifique de mobilité comme ce fut le cas pour les concertations précédentes. Elle prenait en compte tout le territoire, toutes les mobilités, tous les déplacements.

RÉPARTITION DES MODES DE DÉPLACEMENT SUR LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL



Source : Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT), 2016.

UN PARC AUTOMOBILE À LA HAUSSE



LES OBJECTIFS DES ÉTATS GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS

Informer les Réunionnais

Les enjeux de mobilités sont multiples, à la croisée des chemins entre aménagement du territoire, politique environnementale ou sociale notamment. Cette consultation devait donc offrir à chacun une vision précise des problématiques des mobilités à l'échelle du territoire.

Tout au long de la consultation, via les différents outils disponibles, la Région a souhaité délivrer toutes les informations nécessaires permettant une compréhension du sujet dans son ensemble. Un site spécifique, ouvert dès le début de consultation, concentrait toute l'information nécessaire pour bien comprendre le sujet et des moyens de participation variés (questionnaire, carte interactive, cahiers

d'acteurs, mur de contributions, informations sur les événements physiques...).

En plus de cela, un document socle, **l'Atlas des Mobilités**, a été élaboré pour recenser les principaux chiffres, détailler l'historique des mobilités à La Réunion, présenter les projets en cours sur les différents bassins de vie et approfondir la connaissance du public grâce à des fiches thématiques. Chacun a ainsi pu prendre part au débat avec les informations essentielles sur les déplacements à La Réunion.

Scannez pour découvrir l'Atlas des mobilités, le document de référence de la consultation.



Créer de l'engagement et favoriser la participation citoyenne

L'objectif des États Généraux des Mobilités était de **faire émerger des propositions concrètes** qui vont permettre de définir et de hiérarchiser des actions pour mieux se déplacer sur l'île. Par une large diversité de moyens de contributions en ligne et physique, les Réunionnaises et Réunionnais étaient invités à donner leur avis et faire leurs propositions.

Du 9 mai au 23 juillet, la consultation était accessible sur tout le territoire, en ligne, mais aussi par de nombreux rendez-vous physiques permettant à chacun et à chacune de s'exprimer (ateliers, événements festifs,

réunions publiques et Ron Kozé des Mobilités...). Durant toute la durée de la consultation la Caravane des Mobilités a également sillonné l'île en se rendant à la rencontre des Réunionnaises et des Réunionnais, **chaque citoyen a pu trouver, à proximité de son domicile, un moyen de participation**. Cette première phase a permis de récolter plus de **11000 contributions** !





Faire émerger des propositions concrètes

Après le foisonnement d'idées, une seconde phase a permis de faire émerger des priorités d'actions et des propositions concrètes. C'était le rôle de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités, une instance temporaire composée de 100 membres chargés de travailler des scénarios pour mieux se déplacer demain. Deux formations ont offert aux membres les principales clés de compréhension des enjeux et de l'organisation des

mobilités à La Réunion. Des groupes de travail étaient ensuite constitués pour réfléchir à des propositions concrètes et les acter collectivement lors de plénières. Cet exercice inédit à La Réunion permet de placer le citoyen au cœur de l'élaboration de la décision.

Décider via un ensemble d'objectifs partagés

Cette grande consultation avait pour objectif de faciliter la prise de décision. En tirant collectivement les enseignements de la consultation, les acteurs devront élaborer une feuille route commune et surtout engager des réalisations concrètes.



UNE DÉMARCHE CONDUITE SOUS L'ÉGIDE DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)



LA commission nationale du débat public CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public. Bien que soumise à aucune obligation réglementaire et s'inscrivant dans une démarche volontaire, la Région a saisi la CNDP pour l'interroger sur les modalités de mise en œuvre des États Généraux des Mobilités. Elle a souhaité solliciter une mission de conseil méthodologique auprès de la CNDP pour assurer la réussite du processus participatif.

La CNDP a nommé un **collège de 6 garants** en charge du suivi de la démarche.

Indépendants, les garants sont chargés d'assurer la sincérité et le bon déroulement de la consultation organisée par la Région Réunion.

Le collège avait plus précisément pour missions de :

- Garantir la mise en place du dispositif de concertation tel que défini et annoncé, l'adapter si besoin ;
- Être accessible à toute personne qui souhaite contacter les garants pour tout sujet en lien avec la consultation ;
- Assister au dispositif de pilotage mis en place par la Région Réunion ;
- Être présent aux événements de la concertation, notamment conseiller et accompagner l'organisation des Réunions d'Initiatives Locales (Ron Kozé des Mobilités) ;
- Restituer la parole du public à travers l'élaboration d'un rapport d'étape à l'issue de la première phase de concertation, puis d'un rapport final à l'issue de la seconde phase et qui seront rendus publics.



LES CONCLUSIONS DE LA PHASE 1

LES GRANDS ENSEIGNEMENTS DU RAPPORT DE LA PHASE 1 DES GARANTS

Le collège des garants de la CNDP a analysé l'ensemble des contributions recueillies au cours de la première phase de la consultation citoyenne.

Ce travail réalisé en toute indépendance vient ainsi apporter une synthèse des diverses propositions et contributions faites par les citoyens lors de la phase 1 des États Généraux des Mobilités.

Il est rédigé selon le principe, retenu par la CNDP, qui consiste à relever tous les arguments du public considérant que « tous les arguments quelle que soit l'expertise ou la qualité de leur auteur ont la même place dans le débat ».

Après 3 mois de consultation, le bilan des garants de la CNDP met en avant un constat partagé par les Réunionnais concernant les mobilités à la Réunion. Il identifie également 5 enjeux et défis pour la mobilité de demain :



L'enjeu territorial,
pour mettre en cohérence
l'aménagement des territoires
avec les déplacements



L'enjeu économique, pour
réduire l'impact économique
des déplacements sur les
ménages



L'enjeu social, pour
valoriser des transports
accessibles à tous



L'enjeu environnemental,
pour réduire l'impact sur la
santé et le climat.



L'enjeu sociétal,
pour accompagner le
changement

Les propositions du public issues du rapport des garants de la CNDP

7 grands objectifs ressortent des propositions du public :

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun
- Réaliser des projets structurants de transport collectif
- Améliorer les conditions actuelles de circulation
- Promouvoir les déplacements en mode doux
- Limiter les déplacements du quotidien
- Organiser une gouvernance partagée
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions



► Consultez le rapport intermédiaire du collège des garants et sa synthèse en vous rendant sur le site de la consultation :

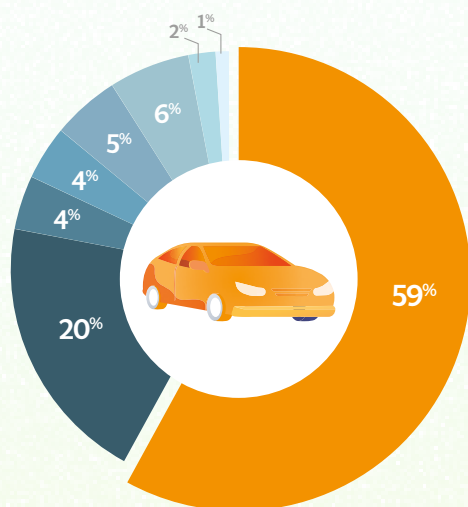
LES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE DE LA CONSULTATION

Tout au long de la consultation, un questionnaire était accessible en ligne sur le site dédié ou administré sur le terrain lors des nombreux rendez-vous de cette première phase. Ce questionnaire, mêlant questions fermées et questions ouvertes, visait à dresser un panorama des mobilités à La Réunion.

Le tout-voiture : un modèle dominant... mais perçu comme dépassé

Aujourd'hui vous vous déplacez principalement...

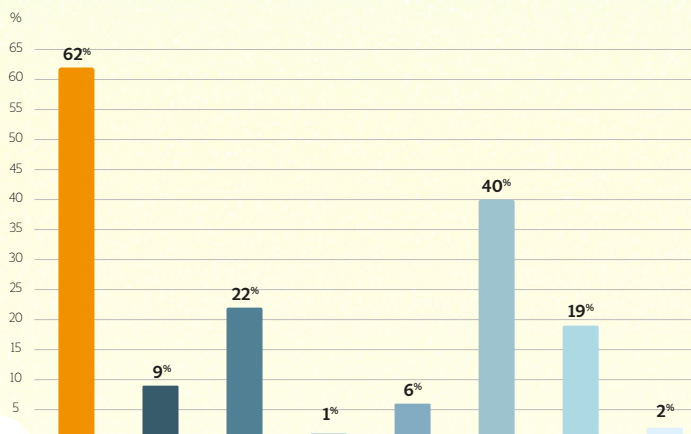
(1 réponse possible)



- En voiture, camionnette ou camion (seul ou avec vos proches)
- En transports en commun
- En voiture ou co-voiturage en tant que passager
- À moto ou en scooter
- À vélo
- À pied
- En co-voiturage
- Par un autre moyen (trottinettes, gyro-roues...)

Pour vous, prendre la voiture c'est...

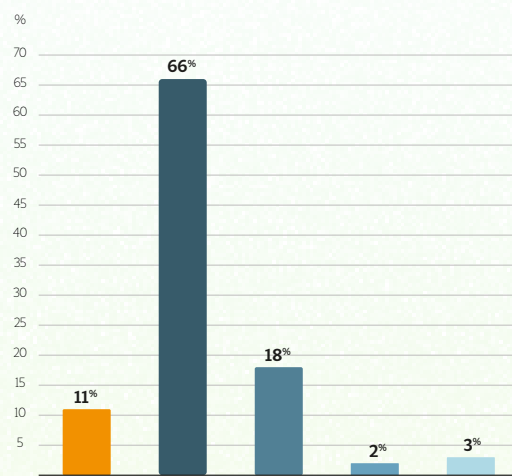
(2 réponses possibles)



- Une obligation
- Un plaisir
- La liberté
- Une fierté
- La sécurité
- Pratique
- Une charge financière
- Non concerné

La voiture vous aimeriez à l'avenir...

(1 réponse possible)



- Ne plus l'utiliser
- D'avantage l'utiliser
- Moins l'utiliser
- Continuer de l'utiliser comme aujourd'hui
- Non concerné

Les répondants, pas si attachés à leur voiture !

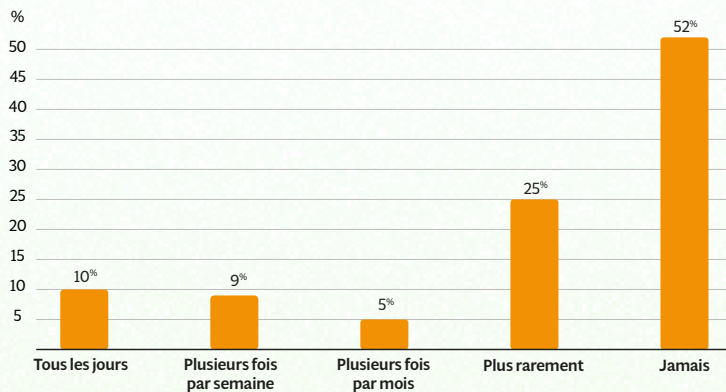
La majorité des répondants indique utiliser la voiture **principalement par obligation** (62%), bien que l'aspect « pratique » (40%) ressorte également dans la justification de son usage. Une importante majorité souhaiterait en tout cas moins l'utiliser.

Des transports en commun jugés peu attractifs mais avec un fort potentiel

Les transports en commun arrivent en seconde position (20%) dans les moyens de transport les plus utilisés par les répondants, avec toutefois une différence importante avec la voiture (59%). 52% des répondants déclarent ne jamais les utiliser. Ils sont en revanche les premiers cités dans les alternatives à la voiture. Il est également intéressant de noter que l'usage des transports en commun n'est pas perçu positivement par les répondants. Lors de la justification sur l'utilisation des transports en commun, ils sont en effet 16% à répondre « c'est pratique » contre 32% à mentionner « je n'ai pas le choix ».

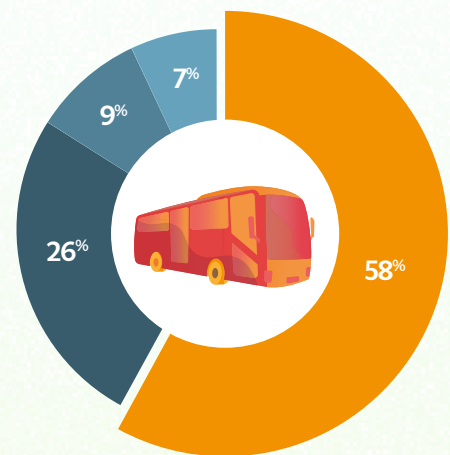
Aujourd'hui à quel rythme empruntez-vous les transports en commun ?

(1 réponse possible)



Quel mode de transport pourriez-vous utiliser à la place de la voiture ?

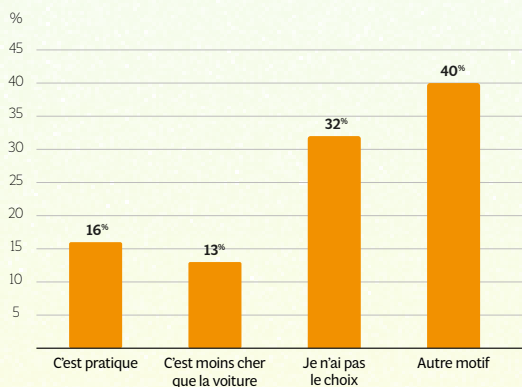
(1 réponse possible)



- Les transports en commun
- Les mobilités actives (vélo, trottinette, marche...)
- Les deux roues motorisés
- Le co-voiturage

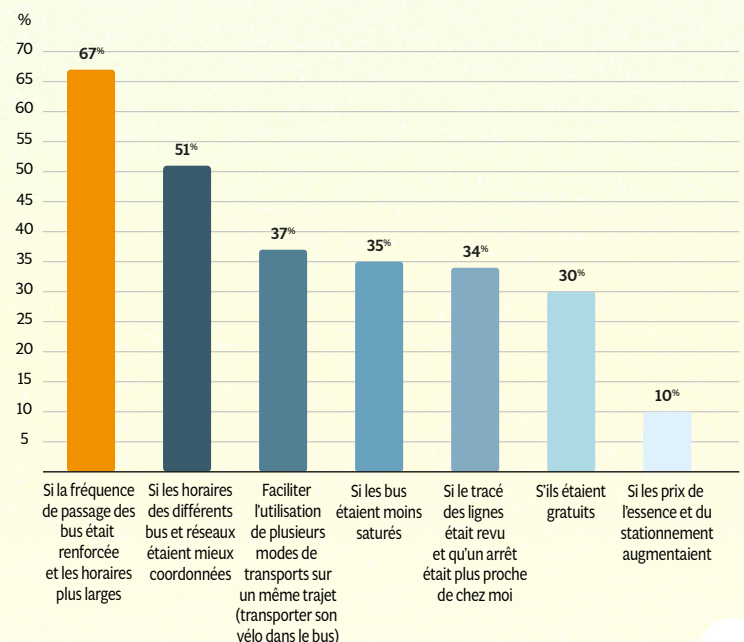
Pour quelle raison principale utilisez-vous les transports en commun ?

(1 réponse possible)



Qu'est-ce qui vous inciterait à prendre davantage les transports en commun à l'avenir ?

(Pas de nombre limité de réponses)



Des efforts à fournir pour changer l'attractivité des transports en communs

Les répondants pointent deux principaux axes d'amélioration qui permettraient de développer l'utilisation des transports en commun : renforcer la fréquence des bus et mieux coordonner les différents réseaux.

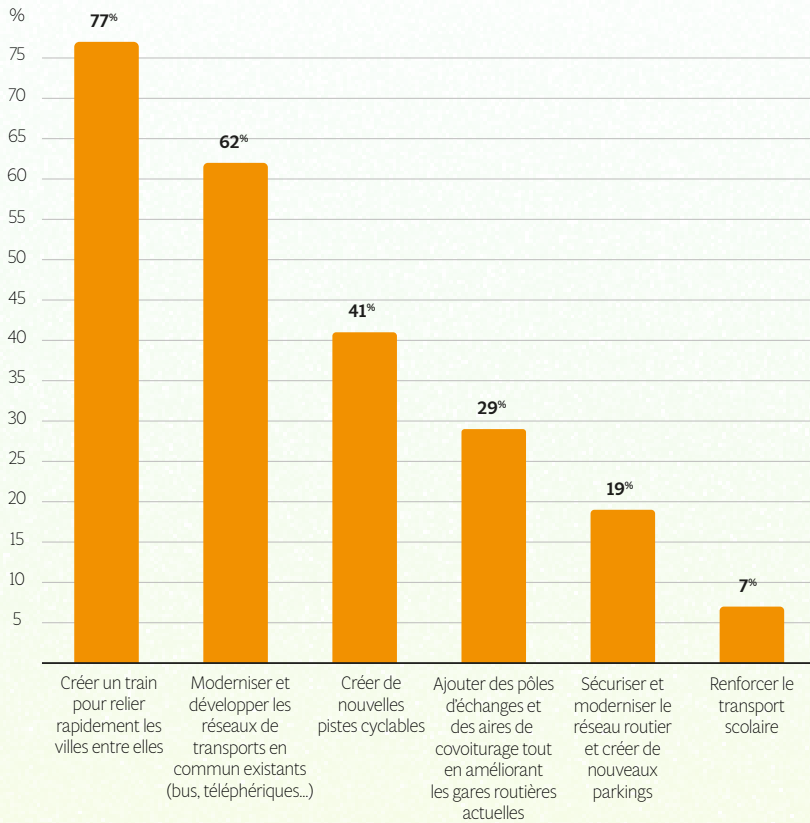
Comment se déplacer demain ?

Transports en commun et mobilités douces : le duo gagnant pour améliorer les conditions de déplacement

Les répondants expriment clairement leur vision des priorités pour l'avenir des mobilités à La Réunion : l'instauration d'un service ferroviaire, le renforcement des réseaux de transports en commun existants, ainsi qu'un développement des aménagements dédiés au vélo.

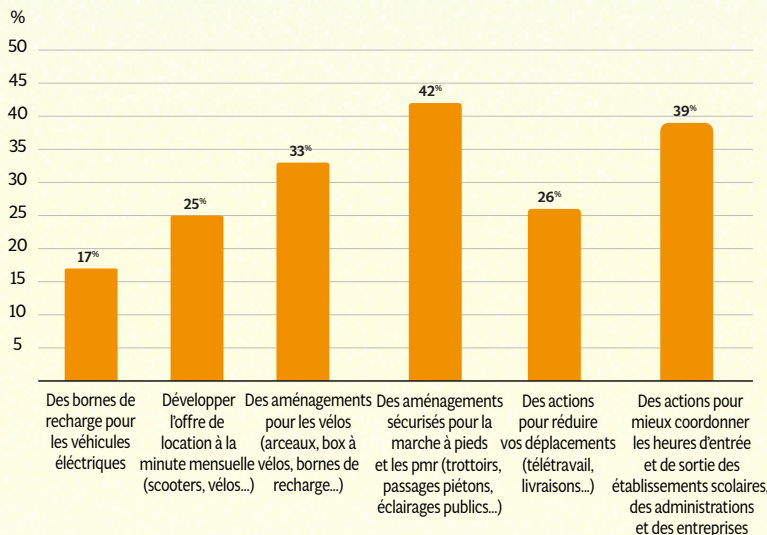
Pour vous, quels sont les investissements à mener en priorité parmi les suivants ?

(3 réponses possibles)



En complément des grands investissements, quelles sont les actions à mener en priorité parmi les suivantes ?

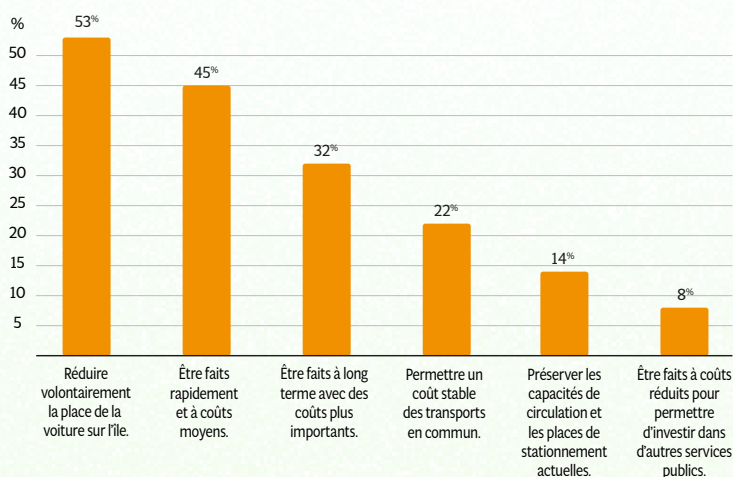
(2 réponses possibles)



Une tendance forte se confirme ici, les répondants souhaitent changer de modèle et trouver des alternatives au tout-voiture. Ils sont ainsi 53% à vouloir réduire volontairement la place de la voiture sur l'île. Le sujet des mobilités semble également être une priorité forte pour les répondants qui souhaitent voir des investissements importants à court et long terme.

Pour vous, ces investissements doivent en priorité...

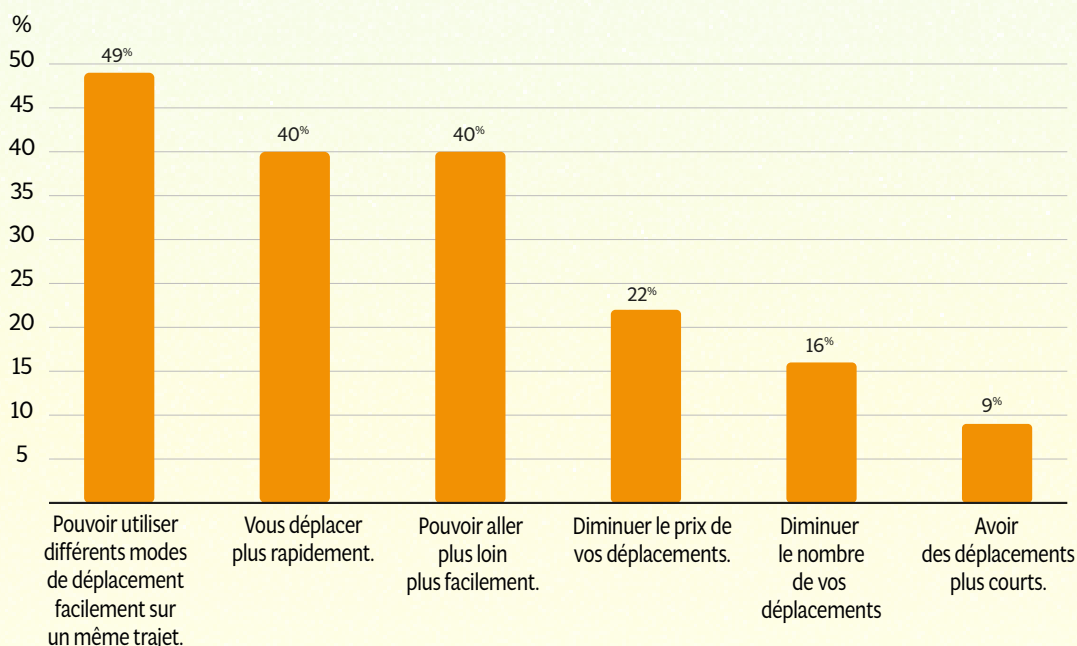
(2 réponses possibles)



L'intermodalité est une priorité des répondants qui souhaitent pouvoir utiliser différents modes de déplacement sur un même trajet. Une réponse à mettre en lien avec la volonté de voir se développer les transports en commun et de mieux coordonner les différents réseaux pour faciliter les déplacements des Réunionnais.

Dans l'avenir, vous souhaiteriez en priorité...

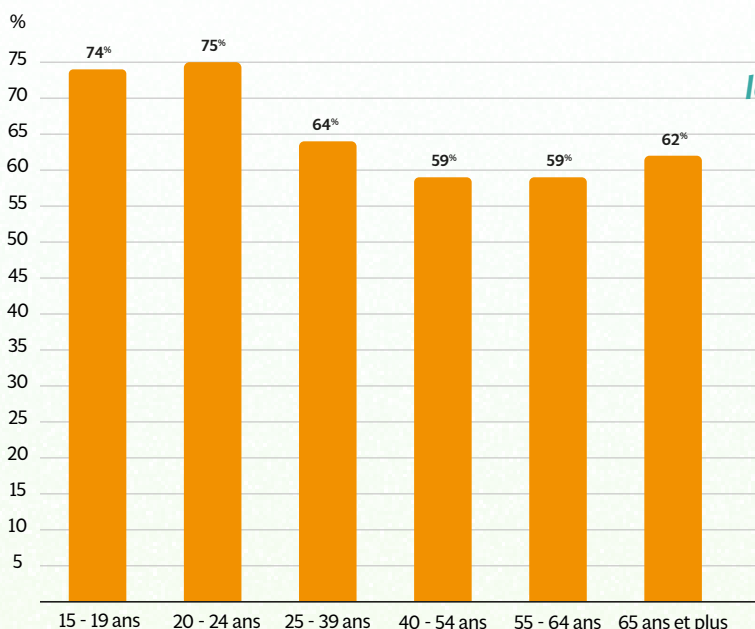
(2 réponses possibles)



Enseignements d'une analyse croisée des données.

Afin d'aller plus loin dans l'analyse, il est intéressant de prendre en compte le profil des répondants dans leurs réponses. Des points de vue différents peuvent ainsi se dessiner en fonction de la zone de résidence, de l'âge des répondants ou encore de leur catégorie socio-professionnelle.

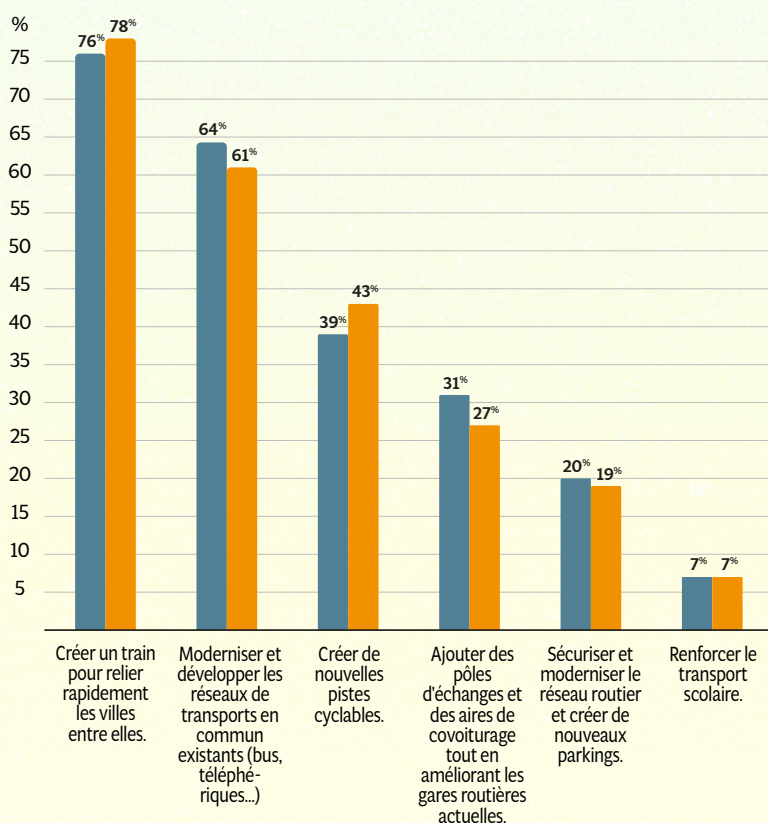
Les jeunes plus sensibles au bus.



Part des répondants se prononçant pour la modernisation et le développement des transports en communs (en %)

Lorsque les répondants doivent indiquer leurs priorités d'investissement, le bus arrive en deuxième position sur la totalité des répondants. Il arrive cependant en première position sur la tranche d'âge 15-24 ans, 75% d'entre eux citent cet investissement comme prioritaire contre 59% pour les 40-64 ans par exemple.

Les habitants du littoral et des hauts partagent les mêmes priorités



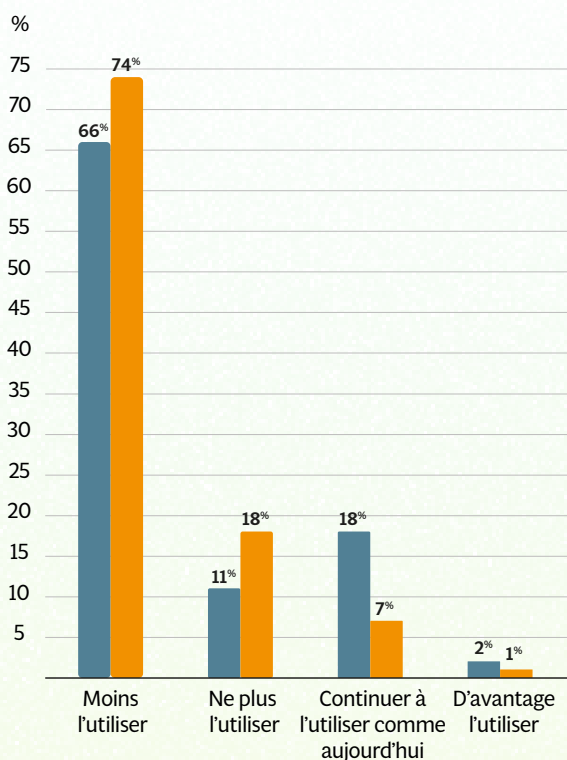
Priorités d'investissement selon la zone de résidence (pourcentage de répondants se prononçant pour chaque réponse - 3 réponses possibles)

Sur chacune des priorités d'investissement proposées, les habitants des hauts et du littoral partagent le même point de vue. Les résultats sont très similaires et l'ordre des priorités ne change pas.

Les CSP+ plus enclins à diminuer l'utilisation de la voiture.

Par rapport à l'ensemble des répondants, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont plus disposés à diminuer l'utilisation de la voiture ou à ne plus l'utiliser. Ils sont 74% à indiquer vouloir réduire l'utilisation de leur voiture contre 66% pour l'ensemble des répondants. Ils sont également à 18% à souhaiter ne plus l'utiliser contre 11% pour tous les répondants.

Cette tendance peut s'expliquer par les habitudes de déplacement. Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont également ceux qui utilisent le moins les transports en commun, 3% seulement de cette population contre 20% sur l'ensemble des répondants. La marge de progression est donc plus forte pour cette catégorie.

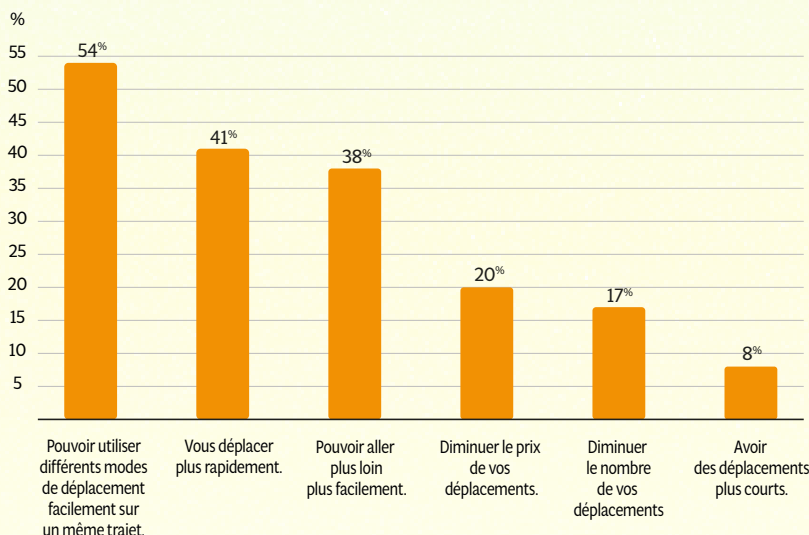


Position des Cadres et Professions intellectuelles supérieures sur l'utilisation future de la voiture (en %)

 Ensemble répondants
  Cadres et professions intellectuelles supérieures

Des répondants qui souhaitent moins utiliser leur voiture mais pas réduire leurs déplacements.

Les chiffres montrent que 66% des répondants souhaitent moins utiliser leur voiture. Toutefois ce chiffre n'est pas synonyme d'une réduction des déplacements, c'est avant tout un report modal qui est souhaité. Les répondants souhaitent pouvoir utiliser différents modes de transports sur un même trajet (54%), se déplacer plus rapidement (41%) et plus loin (38%). Les coûts des déplacements et la diminution ne sont pas des priorités puisque cités respectivement par 20% et 17% des personnes ayant manifesté l'envie de moins utiliser la voiture.



Priorité de déplacement pour les répondants souhaitant moins utiliser la voiture (en %)

UNE FORTE MOBILISATION POUR LA PHASE 1



35

animateurs mobilisés
sur le terrain



20

ateliers thématiques



6 578

visites du site
consultation-mobilites.re



Découvrez les principaux
enseignements de la phase 1 en vidéo. ▶



6 230

questionnaires
remplis sur le terrain



11 000

contributions
recueillies



6 770

participants aux
rendez-vous
(réunions publiques,
ateliers, rencontres de
terrain,...)



130

rendez-vous sur le
terrain, aux 4 coins
de l'île, jusque dans
Mafate !

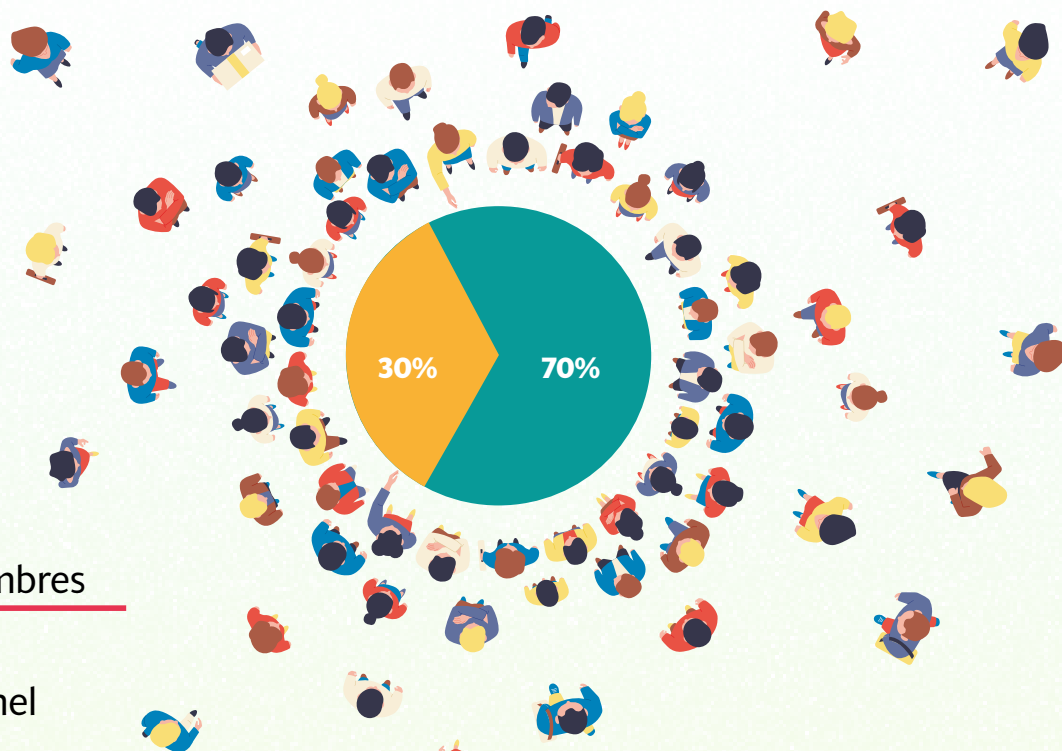
Place à l'Assemblée Citoyenne des Mobilités

La Réunion



LA COMPOSITION DE L'ASSEMBLÉE CITOYENNE DES MOBILITÉS

Après la phase 1 ayant permis de récolter plus de 11 000 contributions, 100 citoyens et représentants d'institution ont collectivement siégé dans l'Assemblée Citoyenne des Mobilités de La Réunion.



30 membres

Collège
institutionnel

- 5 membres Région
- 2 membres Département
- 2 membres par EPCI (soit 10 au total)
- 3 membres pour les chambres consulaires
- 3 membres pour le CESER
- 3 membres pour le CCEE
- 3 membres pour l'association des maires
- 1 membre pour Île de La Réunion Mobilités

Les principes clés de l'Assemblée



Égalité entre
chaque membre



Indépendance de
l'Assemblée



Vote à la majorité
des décisions

70 personnes

Collège citoyen

Le recrutement des membres a été effectué par IPSOS OI à partir de trois sources :

- **Candidats** : lors de la première phase, il était possible de candidater pour être membre de l'Assemblée. Plus de 170 candidatures ont été reçues
- **Intéressés** : certaines personnes se sont déclarées intéressées par la démarche mais n'ont pas finalisé leur candidature
- **Population générale** : pour compléter l'assemblée, IPSOS a procédé à un tirage au sort en population générale

La représentativité a guidé le recrutement de l'Assemblée. Ainsi, l'échantillon de 70 membres était représentatif de la population réunionnaise en termes d'âge, de sexe, de ville de résidence et de catégorie sociale et professionnelle.



Une formation complète

Pour que chaque membre puisse bénéficier d'une vision complète des mobilités à La Réunion, deux sessions de formations étaient proposées.

FORMATION 1

THÈMES

- Quels leviers pour réduire l'impact environnemental des mobilités à La Réunion ?
- Les défis techniques et les financements de la mobilité électrique
- Le financement des politiques publiques des collectivités

LES INTERVENANTS :

Ademe, EDF, AVERE, Mme Béryl Sadoun

FORMATION 2

THÈMES

- Présentation de l'Enquête Déplacement Grand Territoire et des chiffres clés de la mobilité à La Réunion
- Le cadre réglementaire et la gouvernance des mobilités en France et à La Réunion
- L'organisation institutionnelle des réseaux de transports publics à La Réunion
- En pratique, c'est quoi une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ?
- La réalisation des projets, la stratégie et la planification des mobilités

LES INTERVENANTS :

Île de La Réunion Mobilités, Agorah, CEREMA

Des échanges riches

En commission...

Répartis en groupe de travail, les membres ont pu faire connaissance et partager leurs expériences. Ces commissions étaient constituées par territoire afin de faciliter l'organisation des rendez-vous et limiter les déplacements des membres. En revanche, les membres étaient invités à travailler et à réfléchir à des solutions pour l'ensemble de l'île. Après la deuxième plénière, les commissions sont devenues thématiques. Chaque groupe travaillait sur une priorité dégagée par l'Assemblée.

Ces commissions offraient des temps de travail privilégiés qui favorisent le débat d'idées pour aboutir à des propositions concertées et unanimes. Ces propositions étaient ensuite soumises au vote lors des plénières.

... et en ligne

Afin de poursuivre les échanges après les différents rendez-vous, la Région a ouvert un forum accessible uniquement aux membres de l'assemblée. Un espace de dialogue qui a rencontré un fort succès et totalisait lors de sa fermeture 213 contributions et 488 commentaires.

Des forums thématiques ont également été créés pour cibler les échanges sur certains sujets. Grâce à ces espaces de dialogue, chaque membre pouvait faire des propositions sur toutes les thématiques, même celles non traitées par sa commission.





Et la prise de décision collective !

Le travail en plénière

Lors des plénières, l'ensemble des membres était réuni. Chaque commission présentait ses travaux à l'Assemblée puis, au terme des échanges, un vote permettait de valider officiellement la position de l'Assemblée sur les différents sujets discutés.



L'animation de l'assemblée

Afin de guider les échanges, faire respecter les règles de l'Assemblée et encadrer le temps de parole de chacun pour respecter l'ordre du jour, une animatrice était présente à chaque plénière. Liliane Pausé, ancienne cadre de la CAF a assumé ce rôle.

L'animation des commissions était assurée par le groupement en charge de l'organisation et de la communication des États Généraux des Mobilités. 7

animateurs étaient ainsi mobilisés pour proposer des ateliers et des formats de réflexion collective permettant d'aboutir à des propositions concrètes des membres. Les animateurs : Antonin Lafaye, Clément Vaschalde (La suite dans les idées), Laura Crétet, Stéphanie Espach et Hugo Martin (Stratégies et Territoires).

L'Assemblée Citoyenne des Mobilités en chiffres



100
membres



68h
de travail
et d'échange



17
rendez-vous



5
thématiques
prioritaires retenues



182
propositions mises
au vote

Plénière d'installation

14 octobre 2023, Domaine du Moca Saint-Denis

Le lancement de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités s'est fait en présence du Président de la CNDP et de la Présidente de la Région Réunion. Lors de cette première plénière, les grands principes de l'Assemblée sont expliqués aux membres. Organisation, logistique, méthode de travail... de nombreux éléments ont été partagés pour faciliter l'intégration des membres dans cet exercice de participation. Une « fresque des mobilités » par groupe de 10 personnes a également été proposée à l'ensemble des membres comme exercice de découverte des enjeux du sujet.



► Rendez-vous sur la page YouTube des États Généraux des Mobilités pour voir les plénières en vidéos



2 séances de formation

2 novembre 2023 à l'Université de Saint-Denis et accessible en visioconférence & le 3 novembre 2023 au CPOI de Saint-Pierre et accessible en visioconférence

Financement des projets de mobilités, mobilité électrique, impact environnemental des déplacements, organisation actuelle des mobilités à La Réunion organisation institutionnelle des réseaux de transports... De nombreux sujets étaient abordés lors de ces deux sessions de formations pour offrir toutes les clés de compréhension du sujet aux membres de l'assemblée. Des experts étaient disponibles pour répondre à toutes les interrogations de l'Assemblée.



Commission #1

Du 4 novembre au 15 novembre 2023, 5 rendez-vous répartis dans l'île

- Après plusieurs exercices et ateliers, chaque commission a défini les 5 priorités de l'action publique sur les mobilités à La Réunion pour les prochaines années.



Plénière #2

18 novembre 2023, IUT de Saint-Pierre

- Par la voix de rapporteurs, les commissions présentaient leurs travaux. Chaque commission a pu détailler sa réflexion et les arguments qui l'ont poussée à regrouper des thèmes, en exclure d'autres et finalement définir les 5 priorités. Un temps d'échange a permis aux membres d'approfondir le sujet et de tendre vers un consensus. C'est collectivement que l'Assemblée a défini les 5 priorités à retenir qui ont pu guider la suite des travaux.



Commission #2

Du 20 novembre au 25 novembre 2023, 5 rendez-vous répartis dans l'île

Les commissions deviennent thématiques. Chaque groupe travaille ainsi sur une priorité définie lors de la plénière précédente. Les différents groupes de travail sont chargés de faire des propositions concrètes dans cette thématique et de les soumettre ensuite à l'ensemble des membres lors des plénières.



La répartition des thématiques :

Commission Nord-Est A : Gouvernance et participation citoyenne

Commission Nord-Est B : Conditions de circulation et déplacements du quotidien

Commission Sud-Ouest A : Transports collectifs

Commission Sud-Ouest B : Projets structurants de transports collectifs

Commission Sud-Ouest C : Déplacements doux



Session de formation supplémentaire sur les projets structurants de transport collectif

Mercredi 29 novembre 2023, en visio conférence

Pour répondre à la demande des membres, une session de formation supplémentaire a été organisée.



Plénière #3

2 décembre 2023 - Espace culturel et éducatif
Pierre Roselli, Saint-André

À l'instar de la plénière #2, les commissions présentaient le fruit de leurs travaux en introduction. Les 5 priorités sont ainsi abordées dans le détail avec des échanges pour rectifier, amender, ou améliorer les propositions concrètes des commissions. Une fois les échanges clos, l'ensemble des propositions étaient mises au vote. Pour concentrer le temps de travail sur les sujets qui font débats, toutes les propositions acceptées à plus de 60% sont directement intégrées dans le rapport final, les propositions refusées à plus de 60% sont retirées. Toutes les propositions en ballottage étaient mises en discussion lors de la prochaine plénière..



Plénière #4

9 décembre 2023 - Amphithéâtre Bioclimatique,
Université de La Réunion Saint-Denis

Les propositions en ballottage sont débattues puis votées par l'ensemble des membres lors de cette ultime plénière. Entre la plénière #3 et la Plénière #4, les membres avaient la possibilité de proposer des amendements. Chaque amendement est donc exposé par son auteur puis soumis à l'approbation de l'Assemblée.

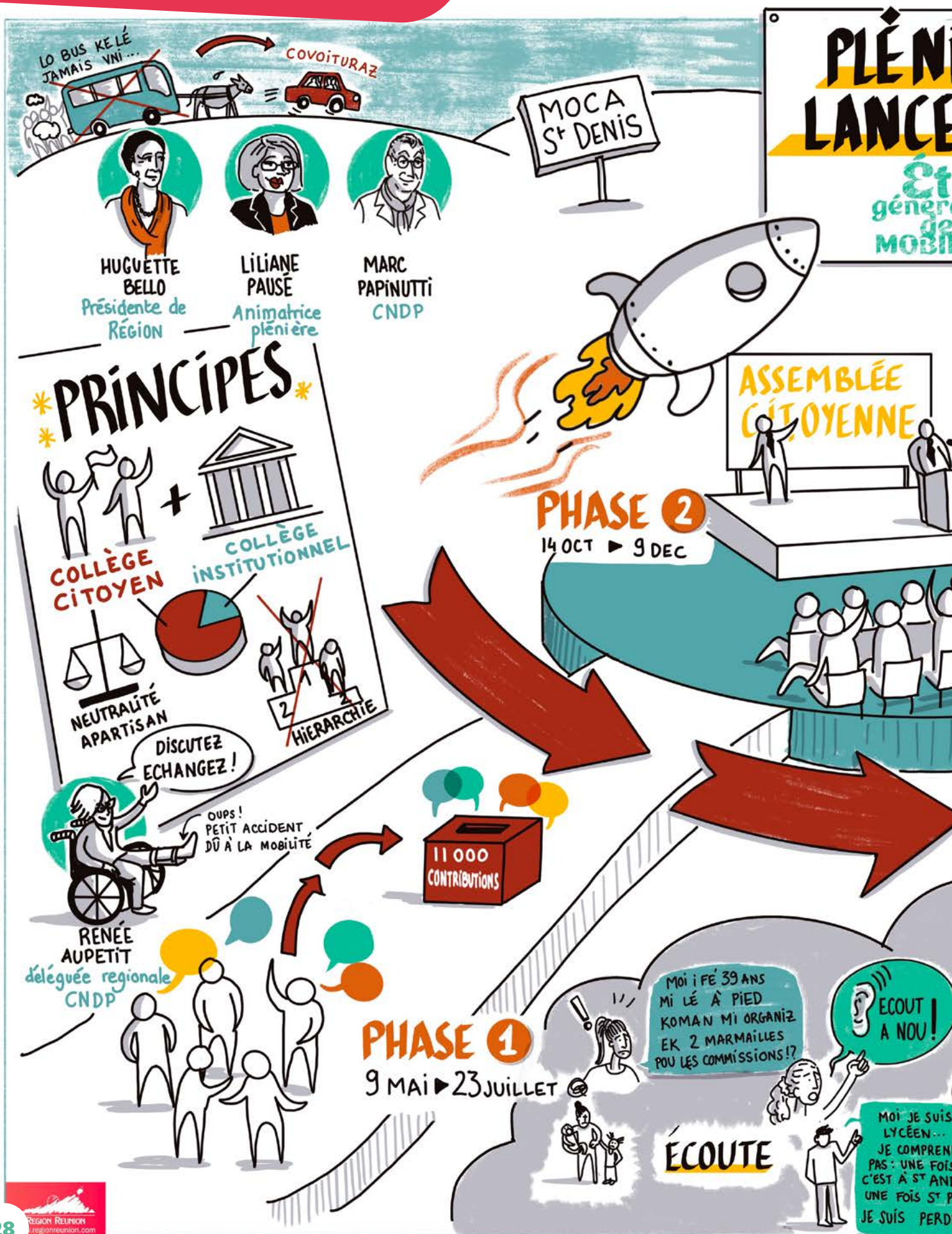
À l'initiative de l'Assemblée, un préambule au rapport final est également présenté et accepté.

Enfin, c'est le rapport dans sa forme finale qui est soumis au vote de l'Assemblée Citoyenne afin de clôturer près de trois mois de travaux. La Présidente de la Région Réunion assiste à ce vote final et remercie les membres pour ce formidable travail.



Le rapport final de l'Assemblée a été voté lors de la plénière #4 et accepté par plus de 80% des membres.

RETOUR EN IMAGES SUR L'ASSEMBLÉE





Crayon en main, Héloïse Fontaine, facilitatrice graphique, était présente sur chacune des plénières de l'Assemblée Citoyenne pour mettre en dessin les débats des membres. En résulte 4 planches qui donnent le ton des échanges, soulignent les nombreux sujets abordés et témoignent du formidable travail engagé lors de cet exercice citoyen inédit à La Réunion.

PLÉNIÈRE DE
ÉLÉMENT
ats
aux
ités

OBJECTIFS

COCONSTRUCTION **INÉDIT**

KOMAN NOU SA DÉPLAS A NOU DOMIN À LA RÉNYON?

FEUILLE DE ROUTE 5 PRIORITÉS

MOBILITÉ DE DEMAIN?

PHASE 3

OCTOBRE 14 2023

2024

QUESTIONS

H. BELLO MOI AUSSI MI ATEND DEPUIS LONGTEMPS PAS DANS 20 ANS!

NOU VÉ SOLUTION DOMIN...

TEMPORALITÉ

A OUTÉ LÀ BAS! KOSSA OU LA FÉ?

CONFIDENTIALITÉ

J'AI CONNU LES CARS COURANT D'AIR. JE NE PEUX PAS ÊTRE NEUTRE

NEUTRALITÉ

LE SUPPLÉANT EST-IL SUBSTITUTIF?

ORGANISATION

KOMAN NOU ORGANIZ A NOU?

AGENDA

Héloïse FONTAINE

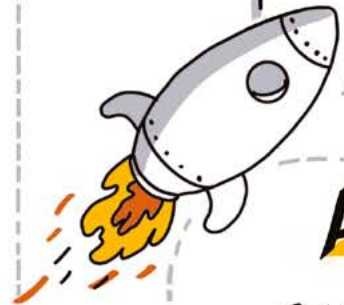
BILAN PHASE 1



RON KOZÉ



QUESTIONNAIRES



PLÉN LANCÉ

Et
général
de
MOBIL

ANALY QUALITA



LAURENT
BOUVIER

11 000
CONTRIBUTIONS



- ★ ENVIRONNEMENT
- ★ ENJEU SOCIAL
- ★ ÉCONOMIQUE
- ★ TERRITORIAL
- ★ SOCIÉTAL

PHASE 2



ASSEMBLÉE
CITOYENNE

QUIZZ
BOX

VOTE



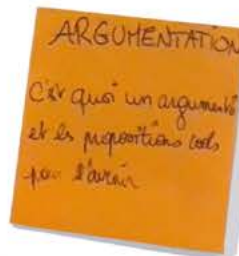
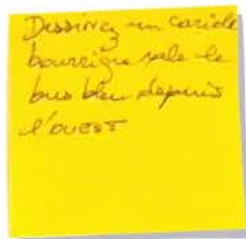
ÇA PEUT REDONNER
CONFIANCE!

LIÈRE DE
EMENT

ats
aux
Lités

OCTOBRE
14
2023

LIBRE EXPRESSION



ISE
TIVE



DANY GICQUIAU

ENTAL



? QUESTIONS ?



?
SANTÉ & MOBILITÉ



OUTILS POUR:
INTELLIGENCE COLLECTIVE



FAIRE APPEL À DES **SPECIALISTES**
• NEUROLOGUE?
• TOPOGRAPHES?

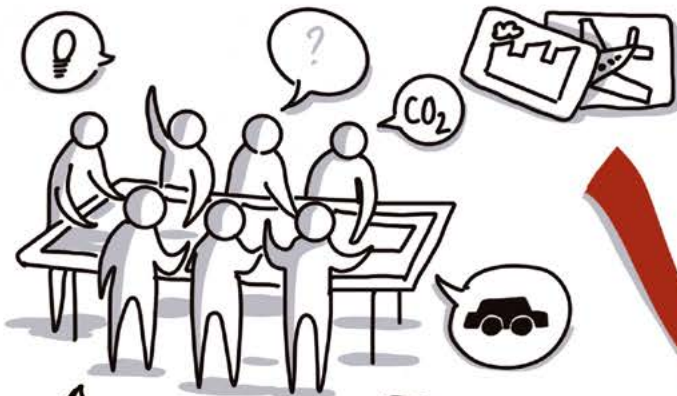


Héloïse FONTAINE

PANORAMA DE LA MOBILITÉ DES FRANÇAIS.ES



1^{er} JEU



ATELIER

et génération de MOBILITÉ



ANCRAGE

• QU'EST CE QU'ON A APPRIS / RETENU

• QU'EST CE QUI NOUS A IMPACTÉ?



LES SUPPORTS CA A DONNÉ DES IDÉES AUX ENSEIGNANTS



PANORAMA TROP HYPOTHÉTIQUE

CERTAINES PARTICIPANTES PENSAIENT CONNAÎTRE LES CHIFFRES ALORS QU'ILS ÉTAIENT LOIN DES COMPTES

142,4 %



ANIMATRICE ATELIERS

AVIS



ENGAGEMENT

6000€/AN POUR UNE VOITURE
MAIS JE NE CHANGERAÏ PAS POUR UN LOTO ÉLECTRIQUE, C'EST PAS ECOLO



JE SUIS OBLIGÉE D'AVOIR UN SUV... J'AI 2 GROS CHIENS!



PREND 2 PETITS CHIENS!



ON STIGMATISE TOUJOURS LES CITOYENS!
ALORS QUE SI ON EST LÀ C'EST QU'ON EST DÉJÀ ENGAGÉS

ATELIERS ★★★★★

LES GENS ONT ENVIE DE CALCULER LEUR BILAN CARBONE



LIERS
ats
aux
LITÉS

OCTOBRE
14
2023
13:30

2^{ème} JEU 

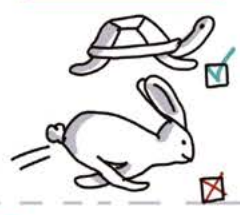
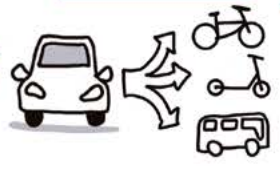
LEVIERS 

CHANGER DE MODE DE TRANSPORT

RÉDUIRE LA FRÉQUENCE

UTILISER LA VOITURE SOBREMENT

RÉDUIRE LA DISTANCE DES TRAJETS



LES PARTICIPANTS ONT ADORÉS! 😊



3^{ème} JEU 

LES PROFILS

PRÉCONISATION

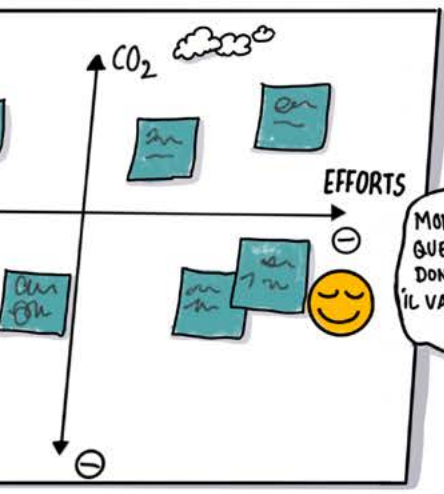


ACTIONS

LES CHIFFRES!



EMENTS



MON FILS IL N'A QUE LE SMIC DONC PAS DE VOITURE. IL VA À VÉLO BOSSER 40 KM/JOUR!



NOU SA DEHOR! LÉ TROP BRUYANT!



Héloïse FONTAINE

PLÉNIÈRE

Et génération de MOBILITÉ

5 PRIORITÉS A DÉGAGER

Bilan 1ère VAGUE

4 → 15 NOV

Des **GROUPES MOTIVÉS** mais limités en nombre!

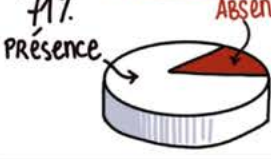


Daniel GUÉRIN
GARANT CNDP

DES CITOYENS TRÈS PRÉSENTS & ENGAGÉS



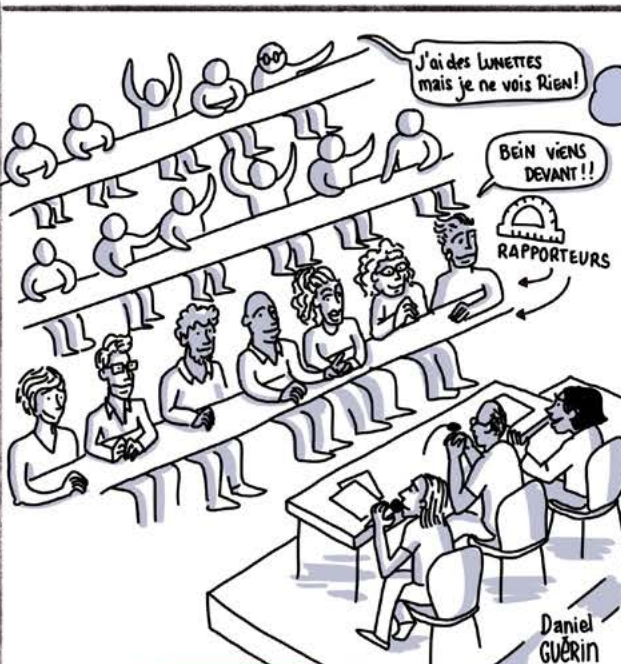
CITOYENS



PRÉSENCE VOLONTAIRE AUX EGM



IL FAUT RES... L'ENGAGEMENT CITOYEN



J'ai des LUNETTES mais je ne vois RIEN!

BEIN VIENS DEVANT!!

RAPPORTEURS

Liliane PAUSÉ

Daniel GUÉRIN

Laura CRÉTET

NOUS AVONS EU DES ÉCHANGES TRÈS CORDIAUX
vne Bonne énergie
5 idées CONSTRUITES
SUD OUEST C



INTÉGRER SYSTÉMATIQUEMENT LES CITOYENS AUX DÉCISIONS STRUCTURANTES

LE RÔLE du CITOYEN



NORD-EST A

décisionnel? Consultatif?

PARTAGÉ ENTRE QUI?

Gouvernance partagée



LIMITER LES DÉPLACEMENTS

SUD OUEST A



NON! MOI ON NE ME LIMITE PAS! MA LIBERTÉ J'Y TIENS...

SUD OUEST C

LIMITER L'UTILISATION DE LA VOITURE À TITRE INDIVIDUEL



ARRÊTER DE CRÉER DE NOUVELLES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES MAIS AMÉLIORER L'EXISTANT

NOUS AVONS MIS AU CENTRE LES @ VULNÉRABLES

VULNÉRABILITÉ



MERCI À LA RÉGION RÉUNION DE NOUS DONNER LA PAROLE



NOUS AVONS... MAIS ÉTAIEN... (même



BRAVO!



BRAVO!

SUD OUEST B

ERE #2

ats aux Sités



IUT
ST PIERRE

VOTE DES THÉMATIQUES



VOTE
À MAINS
LEVÉES



ON DOIT CHOISIR **5 THÈMES**
PARMI **7 COLONNES**

5 GRANDES
FAMILLES



il manque le mot "citoyenne"

GOVERNANCE

PARTICIPATION CITOYENNE



NON

NON ENCORE !

NON !



CONDITION de CIRCULATION



DÉPLACEMENT au QUOTIDIEN



TIRAGE AU SORT
des **5 COMMISSIONS**

SUD
OUEST



ET SI MOI JE
SOUHAINTE CONTRIBUER
À 2 COMMISSIONS ?

NORD
EST



VOUS POUVEZ APPORTER VOS
CONTRIBUTIONS
SUR LE FORUM



LES 5 THÈMES:

★
CONDITIONS
CIRCULATION
&
DÉPLACEMENTS
QUOTIDIEN

★
TRANSPORTS
STRUCTURANTS

★
DÉPLACEMENTS
DOUX

★
TRANSPORTS
COLLECTIFS

★
GOVERNANCE
&
PARTICIPATION
CITOYENNE

ONS EU PEU D'ÉLUS
CEUX PRÉSENTS
NT INVESTIS
si ... en retard)

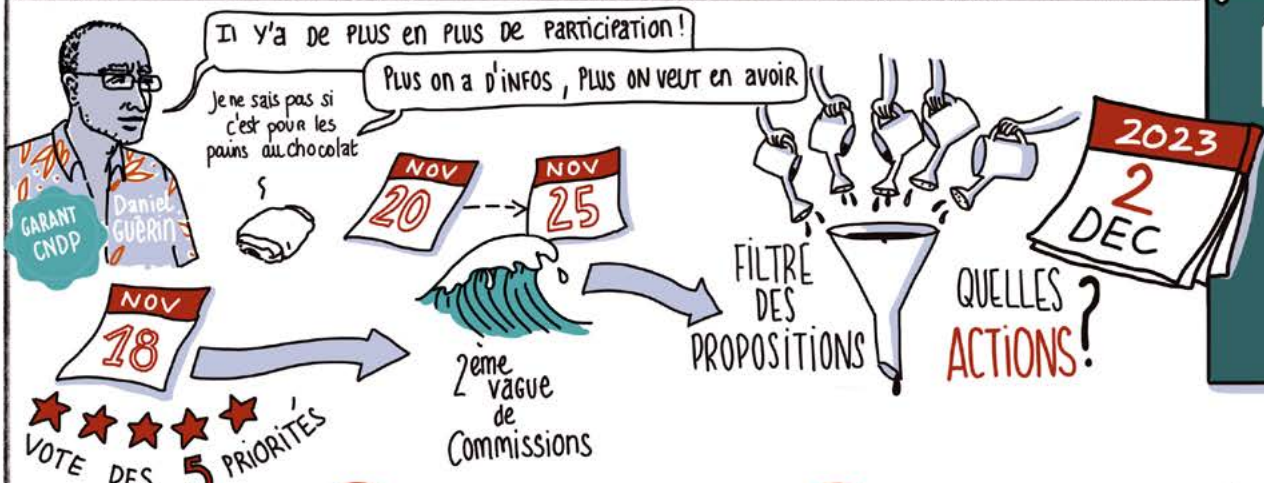


Héloïse FONTAINE

PLÉNIÈRE

Et génération de MOBILITÉ

• Quelques points sur les AXES

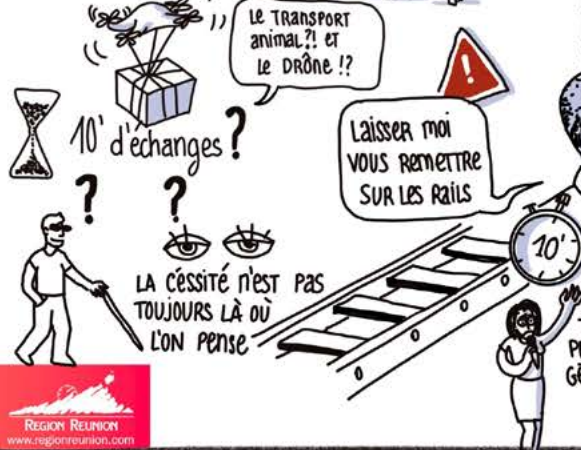


1 DÉPLACEMENTS DOUX

DÉVELOPPER & SÉCURISER

- CRÉER DES VOIES CYCLABLES SÉCURISÉES ET CONTINUES
- CRÉER DES SERVICES UTILISATEURS
 - où?
 - GARRE ROUTIÈRE
 - PARKING
 - ENTREPRISES
 - ESPACE NUMÉRIQUE
 - comment?
 - PLACES ASSISES
 - POINTS D'OMBRES
 - TOILETTES
 - PLAN VÉLO
 - PARKINGS VÉLOS SÉCURISÉS
 - MATÉRIEL RÉPARATION
 - POINT D'EAU

UTILISER & REVALORISER L'ÉNERGIE ANIMALE



2 GOUVERNANCE & PARTICIPATION CITOYENNE

GOUVERNANCE UNIQUE VS GOUVERNANCE PARTAGÉE

- LONG À METTRE EN PLACE
 - ex: Île de France
 - 71 ANS
- DÉSÉQUILIBRE DU POUVOIR
 - ex: MARTINIQUE
- VALORISER LES CITOYENS ENGAGÉS
- CITOYEN CODÉCISIONNAIRE CONSULTATIF?

PARTICIPATION CITOYENNE



SUD-OUEST B

- LIER L...
- TRAVE...
- DÉS...
- CRÉER UN TR...
- POUR VOYAGE...
- Réseau FERRÉ RÉGION...
- INTER & INTRA UR...
- TCSP
- RELIANT LES VILLES
- Désengorg...

AMÉLIORER L'EX

*émotion

ERE #3

ats
aux
ités

NTS IMPORTANTS
PHARES

ST ANDRÉ

DÉVELOPPER LE TRANSPORT PAR VOIE MARITIME?

PERSONNE
N'A PENSÉ À
L'ÉCOLOGIE!?

ET TOUS LES
ANIMAUX
MARINS!



AVEC
L'AÉROGISEUR
AUCUN ANIMAL
N'EST IMPACTÉ!

QUELS
ENGAGEMENTS?
QUELS DÉLAIS
APRÈS LES EGM?

3 PROJETS STRUCTURANTS TRANSPORTS COLLECTIFS



GENERALISER LE TRANSPORT PAR CÂBLE

ES BAS/LES HAUTS
RSER LES RAVINES
CLAVER

URGENT

TRANSPORT COLLECTIF EURS & MARCHANDISES



Desengorger les routes
des CAMIONS



URGENT

À COURT TERME:
MAILLAGE
INTER-AGGLO
DES TRANSPORTS

LES ROUTES ENTRE ELLES
ER LES CONTRES-VILLES
ENTREES DES VILLES

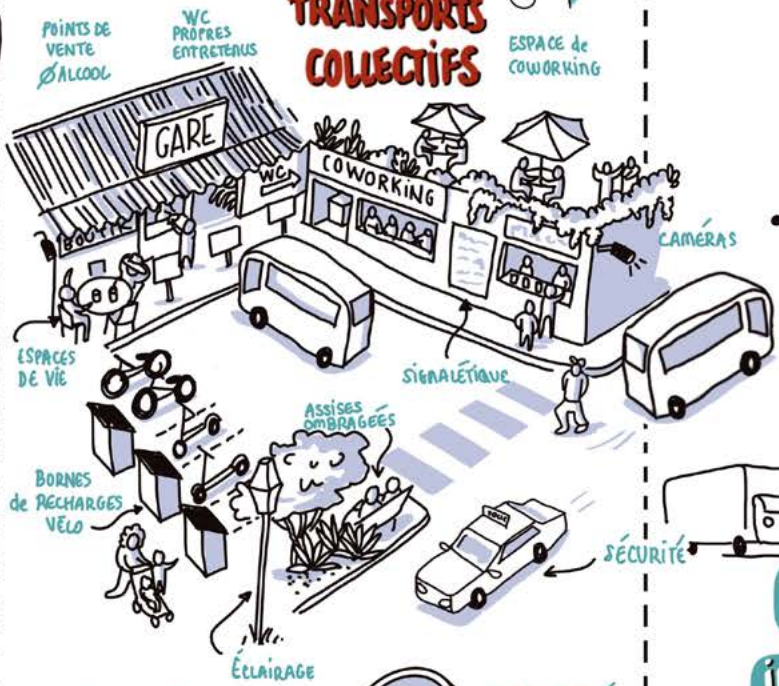
LIERER INSTANT

"motion" = mouvement

4 TRANSPORTS COLLECTIFS



ESPACE de
COWORKING



POINTS DE VENTE
ALCOOL
WC PROPRES
ENTRETEUS

ESPACE DE VIE

BORNES
de RECHARGES
VÉLO

ASSISES
OMBRAGÉES

ÉCLAIRAGE

SIGNALÉTIQUE

CAMÉRAS

SÉCURITÉ

~~GRATUIT~~



TARIF UNIFIÉ
SUR TOUS LES
RESEAUX

METTRE EN PLACE DES TRANSPORTS NOCTURNES

POURQUOI
22:00?

QUALITÉ ATTRACTIVITÉ EFFICACITÉ des TRANSPORTS en COMMUN

MERCI DE
METTRE LES GENS
AU CŒUR DE VOTRE
APPROCHE



VOUS N'AVEZ
PAS UNE APPROCHE
TECHNIQUE MAIS
HUMAINE

VOUS PARTEZ
DU CHAUFFEUR

5 CIRCULATION & DÉPLACEMENTS QUOTIDIEN

NORD-EST B

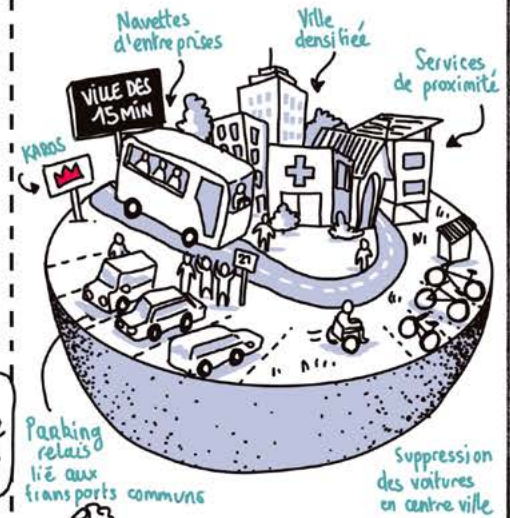


Repenser l'aménagement
DU TERRITOIRE POUR DES
SERVICES ACCESSIBLES À 75'

FORMER & SENSIBILISER

Repenser LE TRANSPORT
des MARCHANDISES

PROXIMITÉ & INTERMODALITÉ



Navettes
d'entre prises

Ville
densifiée

Services
de proximité

VILLE DES
15 MIN

KAROS

Parking
relais
lié aux
transports communs

Suppression
des voitures
en centre ville

Héloïse FONTAINE

PHASE FINALE

OBJECTIF: ABOUTIR À UN RAPPORT



PROPOSITIONS D'actions

- 172 validées ✓
- <20 Baudage ✗
- 6 Refusées ✗



séquence 1

PRÉSENTATION & VOTE DE LA NOUVELLE VERSION DU RAPPORT

OUI 80% ✓



séquence 2

PRÉSENTATION & VOTE des amendements

- ~~REPENSER L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE POUR RENDRE ACCESSIBLE LES SERVICES DE BASE À 0 DE 15 ASSOCIÉS À DES PÔLES D'ACCÈS MULTIMODAUX~~

↳ LIMITER LES DÉPLACEMENTS AU QUOTIDIEN **NON ✗**

↳ ÉTOFFER LA NOTION DES PÔLES DE CENTRALITÉ & DE LA NATURE DES SERVICES

↳ Associer à ces centralités des rôles d'échanges

OUI 75% ✓

• METTRE FIN À L'étalement urbain & le mitage

- Limitation de l'artificialisation des sols (Création de Rues et Routes)
- Création d'écoquartiers
- Optimisation du Foncier Urbain
- Préservation des espaces agricoles et forêts

OUI 64% ✓

Avez-vous BIEN COMPRIS CE QUE VOUS VENEZ D'APPROUVER !!

EN TERME DE CONSTRUCTION DE ROUTES... ?

OUI OUI

• DÉVELOPPER DES ESPACES DE COWORKING au sein des PÔLES DE CENTRALITÉ SUR UNE LARGE PLAGE HORAIRE



Patrice BOULEVARD

OUI 79% ✓

• CRÉER UN PLAN D'INTER-ENTREPRISE PAR ZONE D'ACTIVITÉS & inciter la mise en place de transport en commun dans ces zones d'activités

OUI 74% ✓



• GRATUITÉ DES TRANSPORTS POUR BAS REVENUS **NON 81% ✗**

LA GRATUITÉ N'EXISTE PAS ! ON A DÉJÀ VOTÉ ! IL Y'A TOUJOURS QUELQU'UN QUI PAYE ! ON REVIENT EN ARRÈRE.

• DÉCARBONER LES TRANSPORTS COMMUNS L'ensemble du processus

OUI 47% 2ème vote ✗
NON 46% 1er vote



• MENER UNE ÉTUDE AFIN DE CONNAÎTRE LES BESOINS DES TRAVAILLEURS SUR LES HORAIRES NOTAMMENT DE NUIT

OUI 76% ✓



• METTRE EN PLACE UNE LIGNE DE BUS DE NUIT **OUI 81% ✓**



• ENGAGER UNE ÉTUDE SUR LES NUISANCES POSSIBLES SUR LES ANIMAUX MARINS ET CÉTACÉS

OUI 73% ✓



• AIDE FINANCIÈRE POUR L'ACHAT D'UN 2 ROUES (SCOOTER OU MOTO ÉLECTRIQUE)



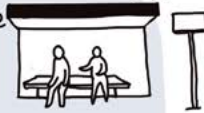
• inciter les entreprises à une prise en charge financière de 50% des moyens de transports, modes doux

OUI 71% ✓



SELON MOI ON VOTE TROP VITE ! ÇA AFFAIBLIT LE RAPPORT FINAL

• MULTIPLIER LE NOMBRE D'ABRIS BUS **OUI 71% ✓**



• Harmoniser la qualité de service des transports en commun à l'échelle de la Réunion

OUI 91% ✓

• Étendre la notion de PMR à toute forme d'handicap



OUI PEUT LE PEUT LE



J'ai BEAUCOUP DE PROPOSITIONS "VELO" dans mon FOND DE TIROIR

• METTRE EN PLACE UN schéma directeur vélo à l'échelle des micro-régions et toutes les collectivités en suivant les préconisations du CEREMA

OUI 79% ✓

• Rendre les outils de planification opérationnels en prévoyant les organes de suivi des projets, moyens humains et financiers

OUI 75% ✓

• HOMOGENÉISER LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR TOUTES LES COMMUNES

OUI 73% ✓



• AIDE À L'ACHAT DE TROTINETTES SANS CONDITIONS DE RESSOURCES

OUI 54% ✓



• ÉNERGIE ANIMALE LES MAFATAIS DOIVENT EUX MÊME DÉCIDER

IL N'Y'A PAS QU'EUX ! **NON**

Moi j'enviens de Béryle Et il y'a toujours la charrette Boeufs



séquence 3
PRÉSENTATION & PROPOSITIONS en



• Rééquilibrer les aéroports **NON ✗**

• inciter les piétons & cyclistes à être plus visible en offrant des gilets jaunes **NON ✗**

• commande sonore pour personnes malvoyantes **OUI ✓**

• Privilégier le fret maritime & ferroviaire pour retirer les camions des routes **OUI ✓**

• Avoir obligatoirement 2 personnes dans les bus pour aider les PMR **OUI ✓**

• Évaluation de l'énergie animale là où l'hélicoptère est utilisé **NON ✗**



HUGUETTE BELLO Présidente Région



Sequence 4
Gouvernance & Participation Citoyenne

- COORDINATION **ÉCHEC**
ex: études des coordinations des réseaux
- CRÉATION DE TARIFICATION UNIFIÉE
ex: REUNI, PASS
- SYSTÈME D'INFORMATION MULTIMODALE



AMÉLIORER



en charge de la Mobilité CÎNOR

Je ne pense pas que ce soit un sujet qui puisse être porté par l'Assemblée Citoyenne

DEBAT COMPLEXE

SUPPRESSION SYNDICAT ACTUEL → NOUVEAU SYNDICAT UNIQUE?



COMMENT PROLONGER LA SYNERGIE



Sequence 6
PRÉAMBULE

Proposé par MARTINE NOURRY

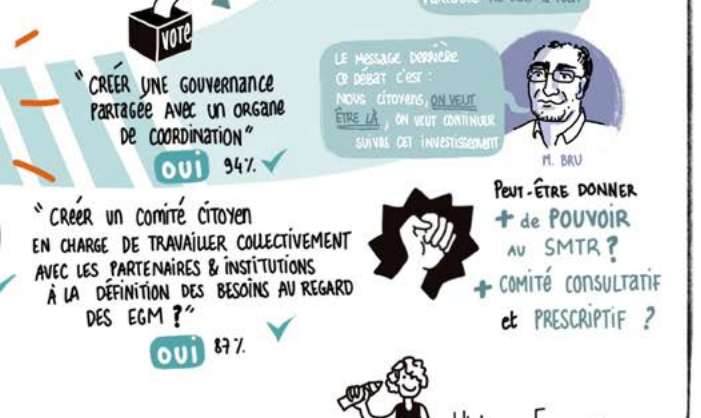


Je vous aime
merci merci

Sequence 5
RAPPORT FINAL



OBJECTIF: utiliser les TRAVAUX DES EGM de manière EFFICIENTE



LES 5 PRIORITÉS RETENUES PAR L'ASSEMBLÉE CITOYENNE DES MOBILITÉS



Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles tous les services de base à moins de 15 minutes, associés à des pôles d'accès multimodaux.

Réaliser des projets structurants et innovants de transports collectifs et de marchandises

Améliorer l'efficacité, la qualité et l'attractivité des réseaux de transports en commun tout en développant l'intermodalité

Développer et sécuriser les déplacements en modes doux ou actifs

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne



Assemblée Citoyenne des Mobilités

La Réunion



RAPPORT FINAL
APPROUVÉ LE 9 DÉCEMBRE 2023

L'Assemblée Citoyenne des Mobilités a approuvé le présent rapport dans son intégralité lors de la plénière de clôture du 9 décembre 2023 avec 80% d'avis favorables.

À noter que l'ordre des priorités et des propositions est aléatoire et ne répond à aucune hiérarchie.



PRÉAMBULE

Nous, membres de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités, avons travaillé ensemble pour identifier les priorités qui guideront les décisions en matière de mobilité à La Réunion.

Nos travaux se sont basés sur les 11 000 propositions formulées par les Réunionnais-e-s lors de la phase 1 des États Généraux des Mobilités.

À travers nos débats et nos réflexions, nous avons fait émerger plusieurs principes fondamentaux qui doivent être pris en compte pour créer les conditions d'une mobilité durable et inclusive pour tous et toutes.

Tout d'abord, nous croyons en l'inclusivité et en la prise en compte des différentes vulnérabilités. Nous insistons sur l'importance de concevoir des systèmes de mobilité qui répondent aux besoins de tous, en tenant compte des différentes réalités et contraintes auxquelles les citoyens sont confrontés.

Ensuite, nous privilégions la durabilité et la soutenabilité environnementale.

Il est crucial de repenser nos modes de déplacement et d'infrastructures afin de réduire notre impact sur l'environnement et de préserver notre île unique et précieuse.

De plus, nous soutenons la recherche de l'efficacité et de la sobriété en matière de mobilité, par la mise en oeuvre de politiques publiques ambitieuses

Nous encourageons les décideurs à prendre des mesures éclairées qui utilisent de manière responsable les ressources disponibles, en évitant le gaspillage et en recherchant des solutions optimales.

Nous les invitons également à se pencher sur une nécessaire simplification de la gouvernance des politiques de mobilités aux différentes échelles territoriales.

Nous insistons également sur l'ancrage des décisions dans la proximité et le concernement.

Les choix en matière de mobilité doivent être façonnés par les besoins et les aspirations des citoyens réunionnais, en impliquant les acteurs locaux et les communautés dans la prise de décision. Rien sans nous.

À ce titre, les membres de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités plaident en faveur d'une intégration des citoyen-ne-s dans le processus décisionnel.

Nous encourageons en outre l'optimisation de l'existant avant de créer de nouvelles infrastructures.

En réévaluant et en améliorant les solutions de mobilité existantes, nous pouvons minimiser les coûts et les impacts environnementaux tout en offrant des alternatives efficaces et abordables.

Enfin, nous soulignons qu'il ne faut pas faire peser sur les individus la charge des changements de comportements.

Il s'agit plutôt de structurer les mobilités de manière à rendre attrayants et évidents ces changements de comportement. Cela ne peut être réalisé qu'en proposant des options de transport conviviales, accessibles et adaptées aux besoins des citoyens.

En tant que membres de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités, nous considérons également qu'il est essentiel de tenir compte de certains invariants dans les futures politiques publiques de mobilité.

Aussi, une vision systémique et intégrative est primordiale pour replacer la question des mobilités dans un projet global de société, en lien avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et la Nouvelle Économie par exemple.

De plus, nous encourageons les décideurs à imaginer un futur désirable à court, moyen et long termes, afin de pouvoir définir les dispositifs et les politiques publiques nécessaires pour l'atteindre.

Enfin, nous rappelons l'importance d'adapter les mobilités et leurs infrastructures dès maintenant aux effets du dérèglement climatique.

Nous avons rédigé ce préambule dans l'objectif de garantir que nos travaux soient utilisés de manière efficiente par les décideurs et les autorités organisatrices de mobilité, dans l'intérêt de notre belle île de La Réunion et de tous ses habitant-e-s.

Aussi, dans cette logique, nous affirmons notre souhait d'être associé-e-s, sous une forme à définir, au suivi de l'intégration des propositions de l'Assemblée Citoyenne des Mobilités aux futures politiques publiques de mobilité.

Ensemble, nous pouvons œuvrer pour des mobilités plus durables, inclusives et adaptées à notre réalité réunionnaise.

Cordialement,
L'Assemblée Citoyenne des Mobilités de La Réunion



CONDITION DE CIRCULATION ET DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN	38
TRANSPORTS STRUCTURANTS	42
TRANSPORTS COLLECTIFS	46
DÉPLACEMENTS DOUX	51
GOUVERNANCE ET PARTICIPATION CITOYENNE	56

L'Assemblée Citoyenne des Mobilités approuve **la priorité suivante** :

Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles tous les services de base à moins de 15 minutes, associés à des pôles d'accès multimodaux.

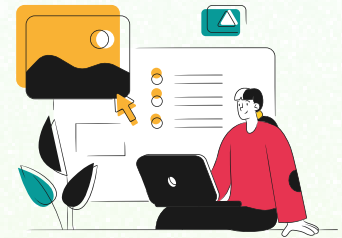
Pour la mise en œuvre de cette priorité, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités retient **les propositions suivantes** :



Développer des services de proximité



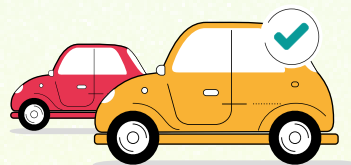
Mettre fin à l'étalement urbain



Développer le télétravail et le coworking



Mobiliser les entreprises



Améliorer les conditions de circulation



Développer le covoiturage



Créer des alternatives à la voiture

Pour chacune de ces propositions, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités précise ses recommandations selon les termes suivants :

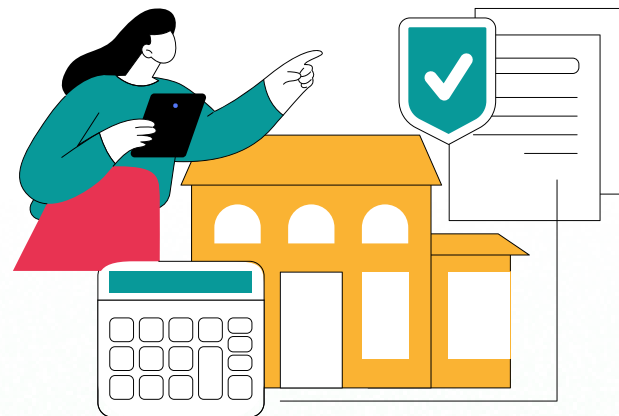


Développer des services de proximité

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Développer différentes centralités au sein d'une ville et y développer des pôles intermodaux.
- ❑ Développer différents Pôles de Centralité avec « l'esprit village » au sein des villes, des quartiers et des bourgs des Hauts, disposant d'une large gamme de services et d'intérêts, avec, à titre d'exemples : petits commerces de proximité, boutiques éphémères, primeurs, café, espace de coworking, salle de réunion accessible à des associations ou aux usagers de l'espace de Coworking sur réservation, un food-court qualitatif sans mal-bouffe et avec des sanitaires propres, un espace d'expressions culturelles, des locaux pour les professionnels de santé, une crèche, un espace de détente confortable « chill », une maison France Service, un Tiers-lieux avec un Fab-Lab, etc...
Dans ces espaces, il y aura de la musique, de la bonne humeur et de l'éclairage naturel de jour et un éclairage adapté la nuit. L'ensemble serait ouvert et surveillé par des caméras et un service de sécurité, sur une large plage horaire (5h00-23h00).

- ❑ Relier systématiquement ces pôles de centralités à un Pôle d'Intermodalité :
 - des parkings relais permettant ensuite d'emprunter les transports en commun et relier d'autres Pôles de Centralité présents sur le territoire,
 - une gare permettant d'accéder à tous les moyens de transports en commun en modes doux,
 - une station de transport par câble,
 - des arrêts de bus à haut niveau de service et/ou navettes selon l'échelle du territoire,
 - un arrêt de tram permettant de relier à grande vitesse les différents centres urbains (dans les bas),
 - une connexion vers une navette maritime sur le littoral,
 - des stations de location et de recharge de vélo électriques, vélo cargo et trottinettes en Free floating,
 - des stations de véhicules en autopartage avec les



services d'assistance et d'entretien associés,
- des taxis,
- des sanitaires propres
- des fontaines d'eau potable en libre service.

- ❑ Adapter ces pôles doubles aux différentes échelles rencontrées sur le territoire :
 - Dans les quartiers.
 - Dans les bourgs des Hauts.
 - Dans les centres-villes bénéficiant déjà d'un grand nombre de ces services, mais qui de fait sont plus étalés, il est important de piétonner les espaces et rendre accessible ces centres par des modes doux et navettes électriques.
- ❑ Adapter les horaires des commerces, écoles et administrations pour inciter les citoyens à se déplacer en mode doux pour les services à proximité directe.
- ❑ Étendre les horaires de la garde périscolaire et des devoirs après l'école.

Mettre fin à l'étalement urbain

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

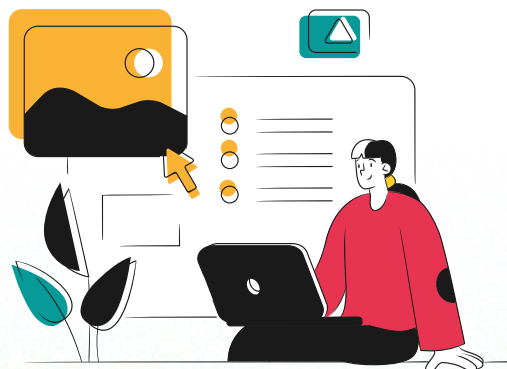
- ❑ Créer des éco-quartiers.
- ❑ Optimiser le foncier urbain.
- ❑ Limiter l'artificialisation des sols pour la construction de rues et de routes.
- ❑ Préserver des espaces agricoles et des forêts.



Développer le télétravail et le coworking

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

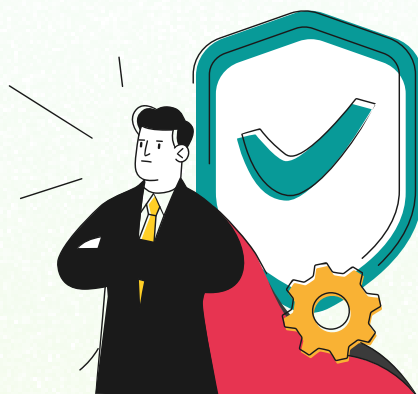
- ❑ Développer le télétravail notamment par l'engagement des chefs d'entreprises (campagne de communication, formations, pédagogie, simulations, ...).
- ❑ Développer des espaces de coworking "esprit village" au sein de pôles de centralité et accessible sur une large plage horaire.
- ❑ Décaler les horaires de travail pour toutes les sociétés où le télétravail est impossible.



Mobiliser les entreprises

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

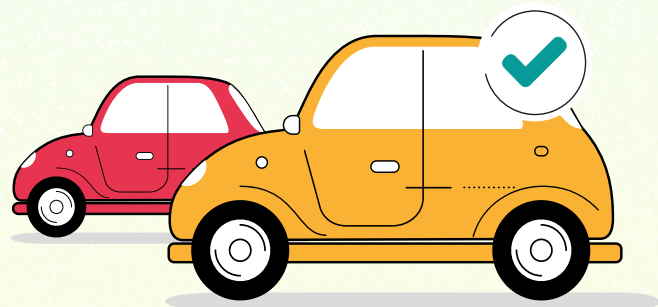
- ❑ Créer un plan de mobilités inter-entreprises par zone d'activité et inciter à la mise en place de transports en commun mutualisés.
- ❑ Créer une prise en charge financière des modes doux ou actifs par les entreprises (à hauteur de 50 % par exemple).
- ❑ Inciter les entreprises à une prise en charge financière de 50% des moyens de transport "mode doux".



Améliorer les conditions de circulation

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Réduire l'espace dédié à la circulation automobile sur les routes existantes et récupérer l'espace résiduel pour implanter des voies dédiées aux transports en commun et mobilités douces ou actives.
- ❑ Réutiliser des routes qui ne sont pas utilisées actuellement.
- ❑ Former le personnel communal chargé de la sécurité des élèves aux abords des écoles à la fluidification de la circulation.
- ❑ Mettre aux normes les ralentisseurs.
- ❑ Inciter les collectivités à plus de vigilance dans la signalisation et dans la répression quant aux stationnements : voitures ventouses, stationnement gênant, stationnement anarchique, ...
- ❑ Mener une réflexion sur les embouteillages causés par les accidents de la route.
- ❑ Créer des couloirs de circulation et les matérialiser en signalisation horizontale.
- ❑ Penser tous les futurs projets et tracés avec 3 voies de circulation : voiture, bus et vélo.
- ❑ Définir des plans de circulation et des plans "quartiers apaisés" pour favoriser les modes doux.
- ❑ Développer des solutions innovantes de gestion de la circulation (feu intelligent, synchronisation des feux tricolores, régulation dynamique de la vitesse, ...).



Développer le covoiturage

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Poursuivre les mesures financières incitatives pour le covoiturage.
- ❑ Faire évoluer l'assurance des prestataires de covoiturage pour une meilleure prise en charge des accidents.
- ❑ Optimiser et mieux cibler la communication éducative, notamment auprès des jeunes et des étudiants.
- ❑ Développer la location de voiture pour les trajets en autopartage, mais avec une prise en charge et un retour dans des zones dédiées avec présence de personnel qui vérifie l'état des voitures.



Créer des alternatives à la voiture

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Supprimer progressivement la voiture en centre-ville au bénéfice des modes doux et des transports en commun (sauf riverains) en créant les aménagements nécessaires (parkings intermodaux, aménagements piétons et cyclables, végétalisation, ombrage, ...).



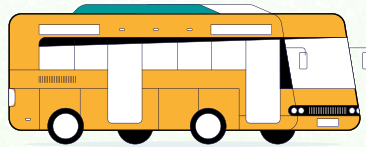
L'Assemblée Citoyenne des Mobilités approuve **la priorité suivante** :

Réaliser des projets structurants et innovants de transports collectifs et de marchandises

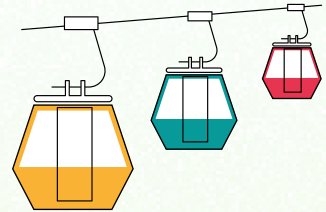
Pour la mise en œuvre de cette priorité, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités retient **les propositions suivantes** :



Réaliser un transport collectif de grande capacité permettant de transporter les personnes et les marchandises entre les villes.



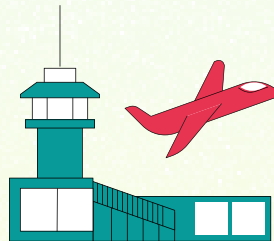
Développer et fiabiliser les TCSP équipés de BHNS.



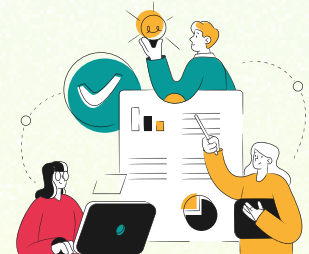
Développer le transport par câble à La Réunion.



Développer l'usage du transport maritime pour le transport de personnes et/ou de marchandises.



Valoriser l'aéroport de Pierrefonds.



Créer un cahier des charges des transports structurants.



Mieux structurer le transport de marchandises.

Pour chacune de ces propositions, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités précise ses recommandations selon les termes suivants :



Réaliser un transport collectif de grande capacité permettant de transporter les personnes et les marchandises entre les villes

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

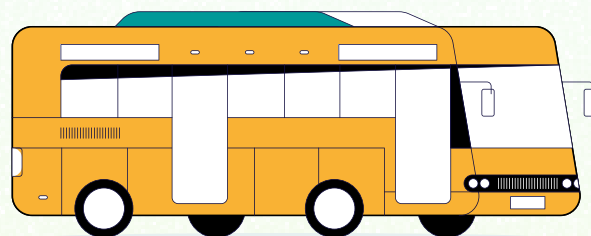
- Mettre en œuvre, à moyen/long terme, un réseau ferré régional inter et intra urbain.
- Mettre en œuvre, à court/moyen terme des infrastructures de type Transport en Commun en Site Propre à destination des réseaux de bus et de cars actuels, valorisant les infrastructures existantes et réversibles.
- Doter ces infrastructures de pôles d'échanges multimodaux.



Développer et fiabiliser les TCSP équipés de BHNS

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Améliorer l'efficacité des Transports en Commun en agissant de façon concomitante sur l'organisation, les aménagements, les infrastructures et le matériel roulant.
- Augmenter le nombre de voies réservées à des TCSP et de bus à étages à court terme (2 à 3 ans).
- Aménager des parkings à étages en entrée de ville conditionnellement à une offre de mode de déplacements doux ou actifs pour désengorger les centres urbains.
- Aménager des séparateurs en béton pour empêcher les voitures de se positionner sur les voies réservées aux bus.

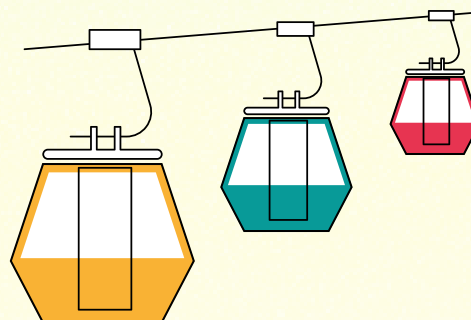


- Mettre en place une signalétique spécifique pour indiquer aux automobilistes contrevenants les sanctions s'ils empruntent une voie réservée pour les bus.
- Offrir des tarifs préférentiels dans les parkings en entrée de ville aux usagers qui font du covoiturage.

Développer le transport par câble à La Réunion

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

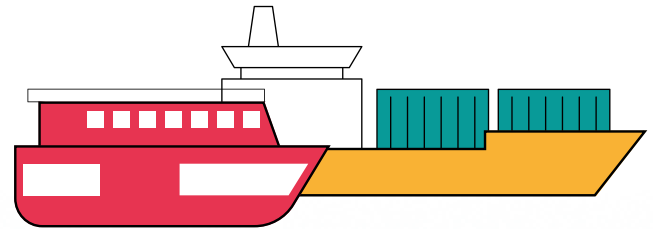
- Développer les transports par câble tant pour relier les hauts et les bas, mais également pour relier entre eux les secteurs des mi-pentes.
- Permettre l'emport de vélo dans ces transports par câble.
- Valoriser activement la réussite des projets existants par un plan de communication adapté.



Développer l'usage du transport maritime pour le transport de personnes et/ou de marchandises

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- Engager une étude de faisabilité sur le transport par voie maritime à La Réunion pour les personnes et les marchandises et pour évaluer notamment :
 - les différentes technologies possibles (hydroglisseurs etc.);
 - les aménagements portuaires complémentaires nécessaires;
 - les montages économiques possibles;

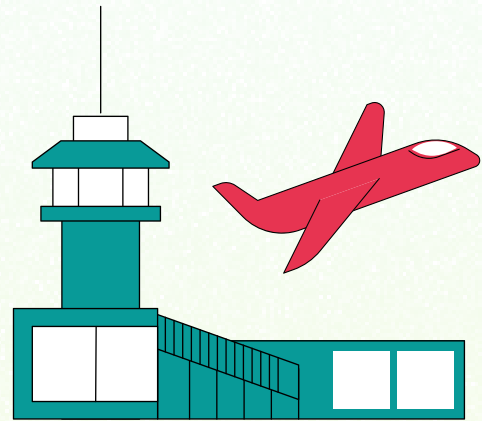


- les impacts possibles des nuisances sur les animaux marins et cétacés et les modalités d'évitement de ces impacts.
- Intégrer dans cette étude l'enjeu de développer et de valoriser les infrastructures portuaires existantes.

Valoriser l'aéroport de Pierrefonds

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- D'une manière générale, faisant le constat de sa sous-utilisation, développer l'aéroport de Pierrefonds.
- Confirmer la vocation de l'aéroport de Pierrefonds en tant qu'aéroport accueillant des lignes de desserte de la zone océan Indien.
- Ne pas retenir les solutions aériennes comme des solutions viables pour du transport du quotidien interne à La Réunion compte tenu des enjeux environnementaux.



Créer un cahier des charges des transports structurants

Cette proposition vise à donner un cadre commun à tous les projets structurants

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- Établir un cahier des charges des transports structurants fondé sur le besoin des usagers. Ce cahier des charges pourra, entre autres, porter sur :
 - l'intermodalité;
 - la communication/médiation;
 - la coordination des horaires avec les projets existants;
 - l'évaluation d'impact, nuisances sonores et environnementales;
 - etc.



Mieux structurer le transport de marchandises

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Proposer l'élaboration d'un Schéma directeur du transport logistique à La Réunion en concertation avec les acteurs concernés.
- Créer et développer de nouveaux pôles logistiques terrestres, ferroviaires et maritimes pour rééquilibrer le territoire et mieux répartir les flux.
- Mettre en place des mesures incitatives et restrictives pour réguler les flux de marchandises (ex : interdire les poids lourds en ville et aux heures de pointe, incitations fiscales, ...).
- Privilégier le développement du fret maritime et ferroviaire pour retirer les camions de la route :
 - Ceinturer La Réunion par un réseau ferroviaire de fret circulant sur des voies mises en commun avec le tram, disposant de gares de triage dédiées dans les pôles logistiques ;
 - Ceinturer La Réunion par un réseau maritime de cabotage (barges, hovercraft, ...) pour accéder à des ports aménagés en eau peu profonde et raccordés sur les pôles logistiques.
- Limiter l'importation de marchandises et favoriser la production locale pour limiter l'importance des camions.
- Organiser les livraisons des marchandises entre 21h et 5h pour les poids lourds.
- Déployer une navette dans les petits ports pour la livraison des colis (dépôt relais) afin de libérer le trafic de la route.



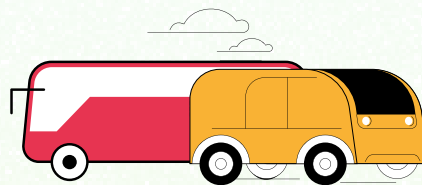
L'Assemblée Citoyenne des Mobilités approuve **la priorité suivante** :

Améliorer l'efficacité, la qualité et l'attractivité des réseaux de transports en commun tout en développant l'intermodalité.

Pour la mise en œuvre de cette priorité, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités retient **les propositions suivantes** :



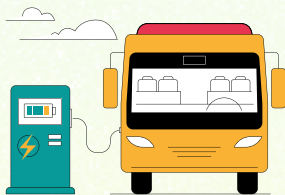
Élargir et densifier les plages horaires des transports en commun



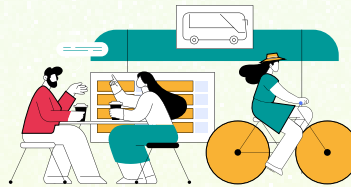
Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels



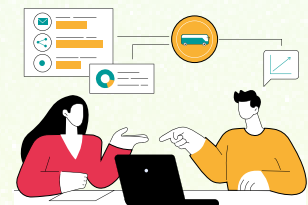
Travailler la performance et la qualité du service



Décarboner les transports en commun



Faire des gares routières des lieux de vie attractifs



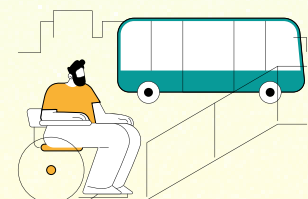
Mettre en place une stratégie de communication visant à inciter et promouvoir l'usage des transports en commun



Mettre à l'abri les usagers en attente



Coconstruire une offre globale et coordonnée pour les usagers

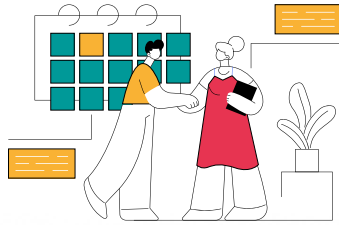


Prendre systématiquement en compte les spécificités des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)





Améliorer la desserte des écarts et des hauts



Améliorer les services spécifiques

Pour chacune de ces propositions, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités précise ses recommandations selon les termes suivants :

Élargir et densifier les plages horaires des transports en commun.

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- Mettre en place des bus jusqu'à au moins 22 h.
- Mettre en place une ligne de bus de nuit qui passe toutes les heures en reprenant le tracé d'une ligne qui existe déjà.
- Mener une étude afin de connaître les besoins des travailleurs qui finissent après 20 h et de mieux quantifier les besoins de transport la nuit.
- Mener une étude afin de connaître les besoins des personnes se déplaçant sur des plages horaires moins fréquentées, notamment de nuit.
- Travailler sur l'offre d'intermodalité à court, moyen et long termes afin de densifier le réseau de transport en commun (ex : court terme : parking relais, aménagements de trottoirs, pistes cyclables, etc. / moyen terme : mise en place de téléphérique et Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) / long terme : développement du train).

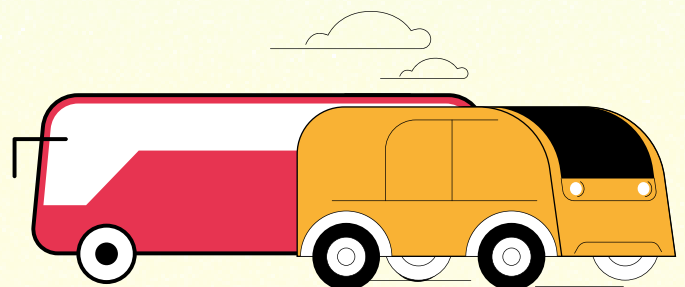


- Ajouter de façon prioritaire des bus aux horaires de pointe, aux entrées de villes et autres secteurs à forte influence.
- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité par la coordination des horaires des différents bus et réseaux.
- Mettre en place un réseau adaptatif géré par une application pour optimiser le trajet et la fréquence des transports en commun.

Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels.

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- Quantifier de façon plus juste les besoins réels, et fixer des objectifs de hausse du service cohérents avec l'évolution de ces besoins.
- Concentrer les moyens (bus) aux heures de pointes et aux endroits saturés sur tous les réseaux.
- Augmenter la fréquence des bus en priorité aux nœuds de congestion sur toute l'île et aux heures de pointe.
- Mieux quantifier les besoins en termes de capacité et de fréquence en donnant la possibilité au chauffeur de signaler lorsque des personnes restent sur le quai (bus plein).



Travailler la performance et la qualité du service

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- ❑ Réajuster le nombre de bus plus régulièrement que lors des renouvellements des Délégations de Service Public (DSP) pour l'exploitation des réseaux de transports.
- ❑ Réaliser un état des lieux annuel de la qualité du service au sein du réseau de transports en commun.
- ❑ Faire de la qualité du service rendu à l'usager un élément central des Délégations de Service Public (DSP) de transports publics urbains avec un contrôle plus rigoureux.
- ❑ Réaliser un suivi technique, qualité hygiène et sécurité régulier du réseau de transport en commun.

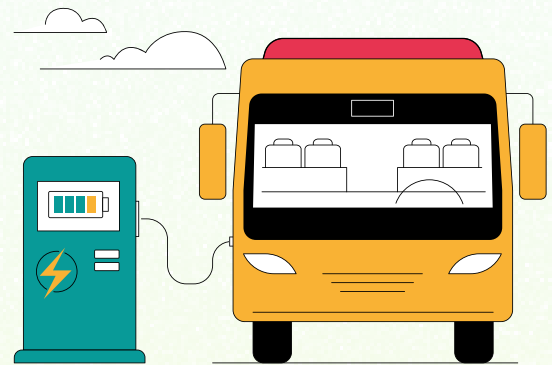


- ❑ Prévoir une clause d'ajustement des matériels et horaires avant la fin des délégations pour être au plus près de la demande des clients.

Décarboner les transports en communs

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande l'action suivante :

- ❑ Refondre l'offre de transport en commun actuelle avec des bus propres (hydrogène, électrique ou hybride) dans l'attente de la mise en place d'un réseau tram/train et transports câblés.



Faire des gares routières des lieux de vie attractifs

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- ❑ Donner accès à une intermodalité complète dans les gares.
- ❑ Améliorer la signalétique pour faciliter le parcours de l'usager.
- ❑ Installer des points de vente (sans alcool) et mettre à disposition des billetteries et un Distributeur Automatique de Billets (DAB) en tout temps.
- ❑ Concevoir des espaces connectés pour le travail nomade.
- ❑ Garantir la propreté des espaces et installer des toilettes et sanitaires entretenues jusqu'à la fin du service de bus.



- ❑ Faire des pôles d'échanges multimodaux des lieux de vie attractifs avec des équipements complets, propres et sûrs.



Mettre en place une stratégie de communication visant à inciter et promouvoir l'usage des transports en commun

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Déployer une campagne publicitaire ciblée pour faire la promotion de l'utilisation du bus comme choix et non plus comme contrainte.
- ❑ Valoriser ce qui est fait en matière d'amélioration des transports en commun.
- ❑ Développer l'affichage en temps réel sur l'ensemble du parcours voyageur (gares, arrêts, abribus, applications, dans les bus..).
- ❑ Proposer un Waze des transports en commun et des mobilités douces grâce à une application unique.
- ❑ Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilités.



- ❑ Instaurer un tarif unique ou unifié (abordable) dans les transports en commun, plutôt que la gratuité.
- ❑ Simplifier la diffusion des horaires de bus à l'aide d'une plateforme téléphonique, pour ceux qui ne maîtrisent pas le numérique.
- ❑ Permettre aux enfants dès leur plus jeune âge d'avoir accès à différents types de mobilités.

Mettre à l'abri les usagers en attente

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Travailler à la sécurisation, au confort, et à l'entretien systématique des abris bus existants (protection contre les intempéries, éclairage, bouton d'appel en cas d'urgence, assises en nombre suffisant, ombrage, annonce numérique des durées d'attente, etc.).
- ❑ Associer les communes pour développer et adapter les abris bus aux arrêts.
- ❑ Multiplier le nombre d'abris-bus sur le territoire.



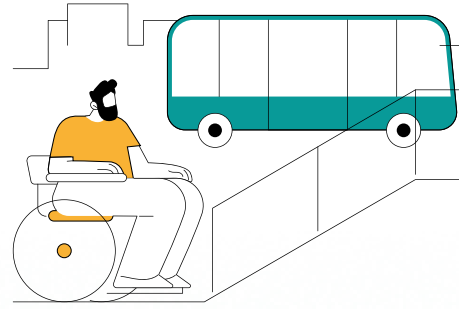
Coconstruire une offre globale coordonnée avec et pour les usagers

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Développer un Plan de mobilités territorial unique.
- ❑ Mieux tenir compte des remontées des comités d'usagers et de partenaires existants pour une offre de service de qualité et cohérente à l'échelle de l'île.
- ❑ Harmoniser la qualité de service des transports en commun à l'échelle de La Réunion.



Prendre systématiquement en compte les spécificités des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des Personnes porteuses d'handicaps



Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Réaliser un état des lieux et une étude de l'existant : places dans les bus, hauteur des marches et des arrêts etc.
- ❑ Mise en œuvre d'une plateforme de signalement des problèmes d'accessibilité qui permettra notamment d'identifier les arrêts problématiques mais aussi ceux aux normes.
- ❑ Faire appliquer les normes progressivement aux arrêts et dans tout le matériel roulant.

- ❑ Mettre en place une signalétique lumineuse, sonore et en braille.
- ❑ Identifier et visibiliser les arrêts accessibles par un logo spécifique.
- ❑ Former les chauffeurs à la mise en place du matériel PMR pour faciliter la prise en charge des personnes.
- ❑ Créer un nouveau service public régional de Transport À la Demande (TAD) pour permettre des déplacements sur l'ensemble du territoire pour les PMR, et toutes les personnes aujourd'hui éloignées de l'offre de transport existante.

Améliorer la desserte des écarts et des hauts

Cette proposition vise à améliorer à la fois les liaisons entre le littoral et les hauts mais également les liaisons au sein des hauts.

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée recommande les actions suivantes :

- ❑ Développer des liaisons entre les hauts et pas seulement Hauts-Littoral.
- ❑ Miser sur un transport de plus petite capacité pour mieux répondre à la demande en zone rurale (ex : système pour récupérer un taxi partagé dans une zone, sans réservation ; système de réservation par un numéro ou une application et des points de rencontres ; mettre en place des minibus / navettes d'une capacité de 20 places...).

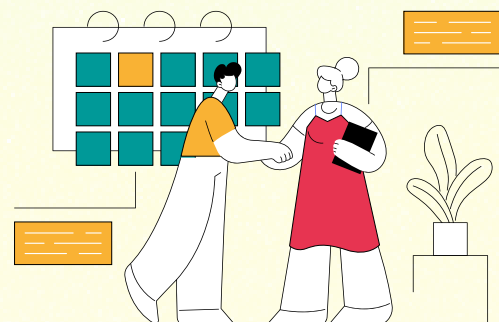


- ❑ Mettre en place un service "entre les arrêts" pour les femmes seules dans les secteurs plus éloignés.
- ❑ Ajouter des bus directs (avec moins d'arrêts) pour desservir les hauts et le littoral.

Améliorer les services spécifiques

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Mieux desservir les lieux touristiques.
- ❑ Améliorer l'accès aux aéroports.
- ❑ Apporter une qualité du service pour les séniors.



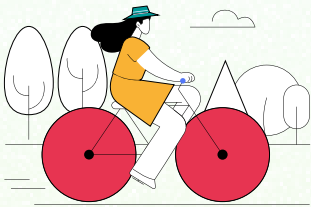
- ❑ Améliorer l'offre de transport à destination des scolaires pour les inciter à prendre le bus.



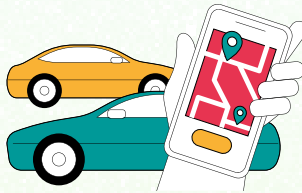
L'Assemblée Citoyenne des Mobilités approuve **la priorité suivante** :

Développer et sécuriser les déplacements en modes doux ou actifs

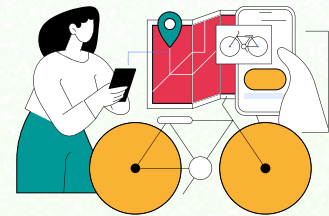
Pour la mise en œuvre de cette priorité, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités retient **les propositions suivantes** :



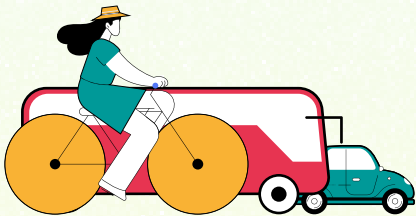
Créer des voies cyclables sécurisées et continues



Créer des services utilisateurs



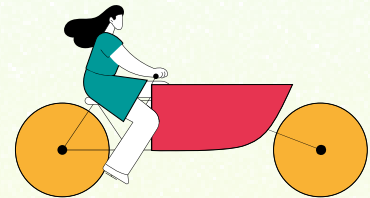
Développer et sensibiliser autour des modes actifs et décarbonés



Mieux partager la route pour plus de sécurité



Créer, aménager, entretenir et faire respecter les voies piétonnes



Développer les navettes de vélos cargo et de transport de personnes



Recourir à l'énergie animale

Pour chacune de ces propositions, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités précise ses recommandations selon les termes suivants :

Créer des voies cyclables sécurisées et continues

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- ❑ Adapter les aménagements urbains pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes (installer des grilles avaloires eaux pluviales avec une fente inférieure à 2 cm, ralentisseurs moins hauts...).
- ❑ Lorsque l'aménagement en site propre n'est pas possible pour les cyclistes, marquer au sol les bandes cyclables de manière systématique pour sécuriser les déplacements à vélo.
- ❑ Afin d'apaiser la circulation en centre ville pour les différents types d'usagers, inciter les collectivités à mettre en place des zones 30 et des zones de rencontres. Ces dispositifs prévus au code de la route dans l'article R110-2 doivent être mis en place en respectant les recommandations du CEREMA.
- ❑ Porter une attention particulière au bon raccordement des voies vélos après des travaux.
- ❑ Implanter une signalisation et un marquage au sol spécifiques aux vélos aux endroits où les conflits d'usages avec les voitures sont particulièrement accidentogènes ou problématiques (comme en sortie de giratoire).
- ❑ Faire respecter les obligations des EPCI, communes, Région, Département, concernant l'aménagement et l'entretien des voies cyclables (ex : réparer les nids de poule, ...).
- ❑ Obliger les AOM à respecter leurs obligations de conformité à la Loi LOM en concevant les Plans de mobilités et vélos.
- ❑ Déployer une campagne pluriannuelle de sensibilisation au partage de la route (respect du Code de la route, etc.), à l'échelle de l'île, en ciblant tous les usagers de la route.
- ❑ Faire financer cette campagne d'envergure (spot radio, TV, dans les autos écoles, ...) par l'État et IDRМ (île de La Réunion Mobilités).
- ❑ Rappeler ce qui est prévu dans la loi pour l'utilisation des trottinettes, à savoir qu'elles sont autorisées sur les pistes cyclables, et qu'à défaut de celles-ci, les trottinettes peuvent circuler sur les routes limitées à 50 km/h.



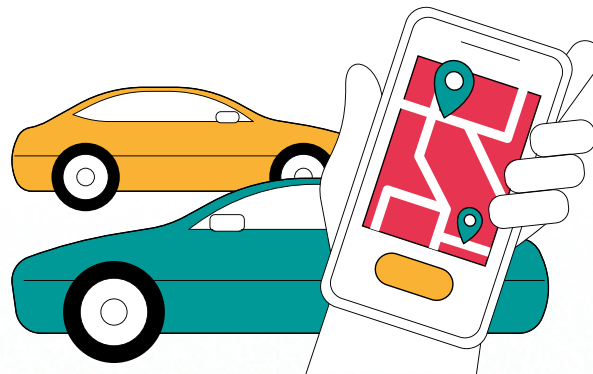
- ❑ Généraliser les signalétiques (sas vélo, ...) et feux qui priorisent les vélos.
- ❑ Équiper les moyens de transport existants ou à venir d'équipements permettant l'import de vélo et de trottinettes afin d'améliorer l'intermodalité.
- ❑ Mettre en place un schéma directeur vélo à l'échelle des micros-régions, de la Région et de toutes les collectivités en suivant les préconisations du CEREMA (avec objectifs, préconisations, suivi et évaluation).
- ❑ Rendre les outils de planification opérationnels en prévoyant les organes de suivi des projets, les moyens humains et financiers nécessaires.
- ❑ Mettre en place un guide technique pour les aménagements cyclables communs à toutes les collectivités de l'île afin d'homogénéiser les réalisations (voir recommandations du CEREMA).
- ❑ Aménager les centres-villes pour favoriser les accès à vélos.
- ❑ Mettre en place des aménagements dédiés aux vélos, comme des rampes dans les escaliers pour pousser les vélos.
- ❑ Évaluer la possibilité de créer des voies bus/vélos.
- ❑ Créer des stationnements pour vélo adaptés et sécurisés (arceaux, box sécurisé, ...) aux emplacements stratégiques (commerces, services publics, installations sportives, culturelles, lieux d'études et de travail, immeubles d'habitation, gares routières).
- ❑ Développer un réseau de location en libre-service à l'échelle du territoire.



Créer des services utilisateurs

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Implanter des équipements / services de base, tous les 5 km et dans les hauts, comprenant un accès à de l'eau potable, de l'ombre avec un kiosque, des toilettes, des places assises, un plan vélo papier ou numérique avec les voies vélos catégorisées (mixtes, pistes cyclables en site propre, bandes cyclables, etc.).
- Implanter des équipements et services, aux nœuds d'intermodalité, dans les gares routières, aux aires de covoiturage, comprenant des parkings sécurisés pour vélos, des douches et vestiaires, des pompes à vélo, et des stations de réparation de vélo, un accès à l'intermodalité douce avec la possibilité de louer un vélo électrique à courte ou longue durée.
- Adapter les applications d'autopartage / parking relais à La Réunion.

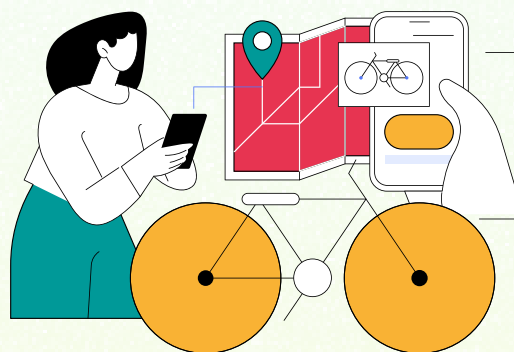


- Étendre à moyen et long termes les aménagements cyclables et piétons dans les hauts et en zones rurales pour assurer une réelle continuité en matière de déplacements alternatifs.

Développer et sensibiliser autour des modes actifs et décarbonés

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Instaurer une journée de sensibilisation aux modes actifs à l'école.
- Organiser des journées sans voiture (comme autrefois sur la route des Tamarins et d'autres routes).
- Ouvrir aux modes actifs les routes qui ne sont plus utilisées comme l'ancienne route du littoral côté mer qui est à conserver.
- Mener des campagnes de sensibilisation régulière dans les médias (Tv et radio).
- Développer la location de vélo en libre-service à prix attractif, comme à Saint-Pierre.
- Octroyer une incitation financière sans plafond de revenus pour l'achat d'un vélo électrique.
- Mettre en avant et utiliser des applications qui font gagner des points grâce à la marche (Macadam et Weward).
- Favoriser des moyens de transports alternatifs pour fluidifier le trafic, réduire la pollution de l'air et sonore.

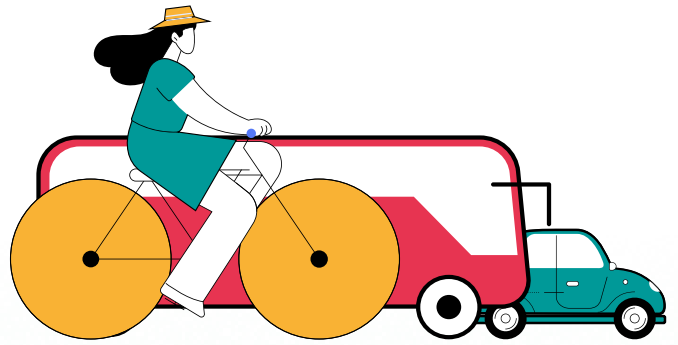


- Construire en périphérie de l'hypercentre des stations de location de vélos électriques et trottinettes électriques en free-floating, proches des gares routières et principales stations de transports en commun.
- Mettre en place des incitations financières / mesures financières contraignantes en faveur des modes doux (ex : aide à la réparation d'un vélo, aide sans condition de ressource pour l'achat d'une trottinette électrique, aide aux entreprises qui incitent concrètement leurs employés à utiliser des modes doux et alternatifs).

Mieux partager la route pour plus de sécurité

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Afin d'apaiser la circulation en centre ville pour les différents types d'usagers, inciter les collectivités à mettre en place des zones 30 et des zones de rencontres. Ces dispositifs prévus au code de la route dans l'article R110-2 doivent être mis en place en respectant les recommandations du CEREMA.
- Mieux entretenir les trottoirs et les voies pour réduire les obstacles pour les modes doux ou actifs.
- Réaliser un diagnostic citoyen pour transmettre les informations concernant les zones dangereuses, via des applications ou des urnes disposées en mairie par exemple.
- Déployer une signalétique horizontale et verticale plus généralisée et dans toutes les zones d'habitation (panneaux « attention randonneurs » « attention vélo » etc.).
- Attirer l'attention en sortant du cadre graphique du code de la route avec une signalétique impactante : mettre



- du mobilier urbain / une signalétique originale qui attire l'attention et prévient le passage de cyclistes ou de piétons.
- Transmettre des spots à la télévision avec des slogans qui choquent.
- Mettre des flyers sur les voitures.
- Déployer la verbalisation automatique avec des voitures qui flashent les véhicules mal stationnés dans les villes et dans les hauts et retirer les véhicules gênants sur trottoir.
- Déployer plus d'agents de police qui verbalisent.

Créer, aménager, entretenir et faire respecter les voies piétonnes

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Faire respecter les obligations des EPCI, des communes, de la Région, du Département, concernant la création, l'aménagement et l'entretien des voies piétonnes.
- Élargir les angles de rues comme à Saint-Pierre.
- Créer systématiquement des trottoirs dans toutes les zones d'habitation, partout où la largeur de la chaussée le permet et où un piéton ne se sent pas en sécurité.
- Lorsque l'espace ne permet pas d'aménager un trottoir, avoir un marquage spécifique au sol. Ce marquage doit être entretenu.
- Concerner les habitants sur les aménagements pour éviter les aménagements qui ne servent pas.
- Créer des Boîtes à idées pour faire remonter les problématiques et les attentes des usagers piétons.
- Avoir un interlocuteur unique auquel le piéton peut se référer pour signaler des problèmes et faire respecter le droit du piéton.
- Redonner aux piétons l'usage des voies de circulation en front de mer sur l'ensemble de l'île, à raison d'un week-end par mois, pour permettre une réappropriation de ces espaces.



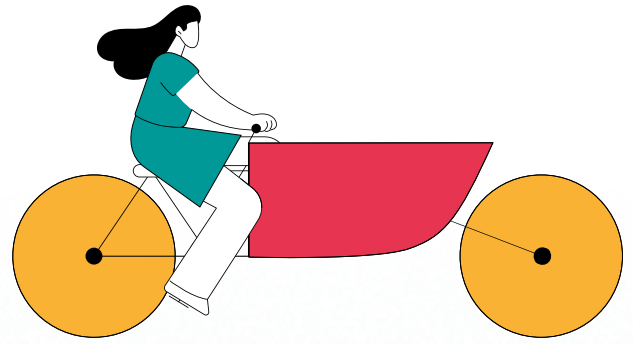
- Bannir le stationnement dans une bande de 5 mètres en amont et en aval des passages piétons afin d'améliorer la visibilité.
- Piétonner certaines rues à proximité des écoles primaires, élémentaires, collèges et lycées, universités ou établissements publics recevant des enfants, sur le modèle des "rues aux écoles" à Paris.
- Végétaliser les trottoirs en plus d'ajouter des assises.
- Piétonner des centres-villes pour améliorer la qualité de l'air.
- Mettre en œuvre une zone à trafic limité (ZTL) dans certains quartiers.
- Améliorer le mobilier urbain et la signalétique des rues.
- Faciliter les cheminements en correspondance entre les arrêts de bus, les gares, les stationnements vélos et les points d'intérêts (mairie, églises, commerces, etc.).
- Multiplier les feux sonores et les chemins de guidage pour les personnes déficientes visuelles.
- Créer au moins une rue piétonne commerciale dans le "carré d'Or" à Saint-Denis (ex : rue Jean Chatel).



Des navettes de vélos cargo et de transport de personnes

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

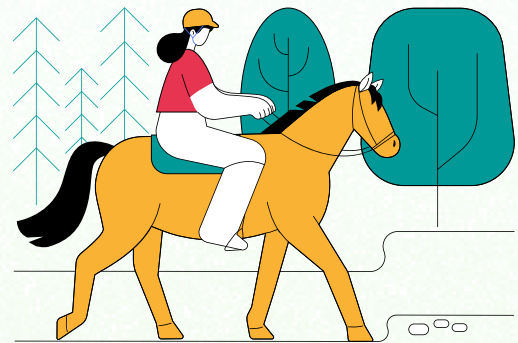
- Mener des études pour évaluer la pertinence et définir les conditions gagnantes pour remplacer et compléter les modes de livraison de repas et des petites marchandises pour les courtes distances avec des vélos cargo.
- Contraindre les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) à réserver des espaces spécifiques pour le développement de services privés de navette à vélo cargo.



Recourir à l'énergie animale

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- S'appuyer sur les associations de bien-être animal comme L214 pour encadrer l'usage de l'énergie animale dans le cadre des déplacements.



L'Assemblée Citoyenne des Mobilités approuve **la priorité suivante** :

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne

Pour la mise en œuvre de cette priorité, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités retient **les propositions suivantes** :

Mettre en place une structure permanente de concertation citoyenne sur le champ des Mobilités

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Créer un comité citoyen afin d'être au plus près des demandes et améliorations à effectuer sur les différents réseaux de transports dont les premières missions seraient *a minima* :
 - d'assurer le suivi des propositions faites dans le présent rapport ;
 - d'accompagner le processus d'amélioration de la gouvernance demandée ci-après.



- Renvoyer à ce comité citoyen la charge de travailler collectivement avec les partenaires et les institutions la définition des besoins au regard des conclusions des États Généraux des Mobilités.
- Rattacher ce comité citoyen à Ile de La Réunion Mobilités.

Améliorer la gouvernance des Mobilités

Pour la réalisation de cette proposition, l'Assemblée Citoyenne des Mobilités recommande les actions suivantes :

- Créer une gouvernance partagée avec un organe de coordination type Ile de La Réunion Mobilités



***LES COMPTES RENDUS
DES COMMISSIONS***

COMMISSION #1 (SUD-OUEST A)

à Piton Saint-Leu

04/11/23 – 8h30 Musée Stella Matutina

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

4 novembre 2023 de 8 h 30 à 12 h 30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Musée Stella (St-Leu)
6 allée des Flamboyants
97424 Piton Saint-Leu

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

12 membres du collège citoyen
1 membre du collège institutionnel
Total des présences : 13 membres

Garants de la CNDP :

Renée AUPETIT Philippe / MASTERNAK Daniel
GUÉRIN

Animation et support logistique :

2 représentants de l'agence Stratégies & Territoires
(animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien
technique et logistique)



INTRODUCTION

Après avoir rappelé les grands objectifs de l'assemblée citoyenne, l'animateur présente le déroulé de la matinée. Il explique que le travail sera séquencé en trois ateliers distincts ponctués de période d'échanges et de mises en commun. Il énonce les règles du débat et invite chaque membre à les respecter. Il cède ensuite la parole aux garants présents afin de rappeler le rôle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le déploiement des États Généraux des Mobilités, ainsi que les grands principes de l'assemblée citoyenne.

La séquence introductive se termine avec la présentation des 7 grands objectifs formulés dans le rapport des garants à l'issue de la première phase des EGM (phase grand public), et qui serviront de point de départ du travail en commission.

Les garants rappellent aux membres qu'ils sont disponibles pour répondre aux questions à l'adresse suivante : contact.egm@garant-cndp.fr

RAPPEL DES 7 OBJECTIFS TIRÉS DU RAPPORT DE LA CNDP

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Limiter les déplacements du quotidien.
- Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif.
- Organiser une gouvernance partagée.
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions.

Les garants soulignent l'importance de préserver le lien à la décision durant l'assemblée citoyenne, en partant du travail déjà réalisé lors de la première phase des EGM. Pour ce faire, ils invitent les membres à préserver l'esprit des objectifs au cours des travaux.

BRISE-GLACE

Les membres sont invités à faire connaissance les uns avec les autres dans le cadre d'une activité brise-glace.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. Damien CHAVRIACOUTY est désigné rapporteur par les membres avec l'appui de M. Omar ISSOP BANIAN.

ATELIER 1 : APPROPRIATION DU CONTENU DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à réfléchir par petits groupes aux propositions jugées les plus importantes pour chacun des objectifs, et pour celles-ci, à identifier une temporalité (court, moyen et long termes).

Rappel des propositions tirées du rapport des garants :

<p>Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers - Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels - Élargir et densifier les plages horaires - Généraliser les voies réservées pour les transports en commun - Faire des transports en commun des véhicules prioritaires - Mettre à disposition des bus à haute qualité de service - Desservir les lieux touristiques - Faire des gares routières des lieux de vie attractifs - Communiquer en temps réel - Mettre à l'abri les usagers en attente - Améliorer la desserte des écarts et des hauts - Améliorer l'accès depuis l'aéroport - Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus - Inciter aux transports collectifs par le prix - Apporter une qualité du service pour les séniors - Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps - Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission - Promouvoir le transport collectif - Mettre en place un comité consultatif des usagers
<p>Améliorer les conditions actuelles de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer les infrastructures existantes - Moderniser la gestion des flux - Optimiser la gestion des accidents de la route - Repenser le transport de marchandises - Créer des mesures contraignantes à la voiture - Développer le covoiturage - Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC) - Promouvoir les taxis collectifs et les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) - Développer une offre de location de véhicules individuels - Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées
<p>Réaliser des projets structurants de transport collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain - Réactiver le transport par voie maritime - Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire - Généraliser le transport par câble - Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais
<p>Limiter les déplacements du quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre alternative innovante au tout voiture - Développer le télétravail - Créer des espaces de coworking - Développer les services de proximité



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies cyclables sécurisées et continues - Créer des services utilisateurs - Faire la promotion des modes actifs - Mieux partager la route pour plus de sécurité - Créer et aménager des voies piétonnes - Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes - Recourir à l'énergie animale
Organiser une gouvernance partagée	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une gestion unique des réseaux de transport - Piloter les mobilités en cohérence - Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire - Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	<ul style="list-style-type: none"> - Réussir l'assemblée citoyenne - Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens - Partir des conclusions des EGM et agir

LES GRANDES TENDANCES PAR OBJECTIF :

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (1/2)					
	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers	X X X X X X X X X		X X X X X X X X X		
Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels	X X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X	X X X X X X X X	
Élargir et densifier les plages horaires	X X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X	X X X X	
Généraliser les voies réservées pour les transports en commun	X X X X X X X X X X X X	X X X X	X X X X X X X X	X X X X	
Faire des transports en commun des véhicules prioritaires	X X X X X X X X	X X X X	X X X X X X X X	X X X X	
Mettre à disposition des bus à haute qualité de service	X X X X X X X X X X X X	X X X X X X X X	X X X X X X X X	X X X X X X X X	
Desservir les lieux touristiques	X	X X X X X X X X X X X X		X	
Faire des gares routières des lieux de vie attractifs	X X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X	X X X X X X X X	X
Communiquer en temps réel	X X X X X X X X X X X X	X X X X	X X X X X X X X		

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (2/2)

	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Mettre à l'abri les usagers en attente	X X X X X		X X X X X	X	
Améliorer la desserte des écarts et des Hauts	X X X X X		X X X X X	X X X	
Améliorer l'accès depuis l'aéroport	X X X	X X X X X		X X X	
Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus	X X X X X	X X X X X	X X X	X X X	
Inciter aux transports collectifs par le prix	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X	
Apporter une qualité du service pour les seniors		X X X X X			
Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps	X X X X X		X X X X X	X X X X X	
Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission	X X X X X	X X X X X		X X X X X	
Promouvoir le transport collectif	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X
Mettre en place un comité consultatif des usagers	X X X	X X X X X	X X X	X	X

Améliorer les conditions actuelles de circulation

	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Faire évoluer les infrastructures existantes	X X X X X	X	X X X X X	X X X X X	
Moderniser la gestion des flux	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X
Optimiser la gestion des accidents de la route	X X X X X		X X X X X	X	
Repenser le transport de marchandises	X X X X X	X	X X X X X	X X X X X	
Créer des mesures contraignantes à la voiture	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X X X
Développer le covoiturage	X X X X X	X X X X X	X X X X X		
Réguler la circulation par les TIC	X X X X X	X X X X X	X X X X X	X X X X X	
Promouvoir les taxis collectifs et les VTC	X X X X X	X X X X X		X X X X X	X X X X X
Développer une offre de location de véhicules individuels	X X X X X	X X X X X	X X X X X		
Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées	X X X X X		X X X X X	X X X X X	



Réaliser des projets structurants de transport collectif					
	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbain	XXXXX XXXXX		XXXXX A	X XXX	
Réactiver le transport par voie maritime	XX	XX XX XX X		X	
Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire	XXXXX XXX	XX XX	XXXXX	XX	XX
Généraliser le transport par câble	XXX XX XX	X	XX	XX XX XX X	
Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais	XX	XXX XXX X	X	XX	

Limiter les déplacements du quotidien					
	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Proposer une offre alternative innovante au tout voiture	XXX XX	XX XX X	XXX XX		
Développer le télétravail	XX XX XX	X X	XX XX		
Créer des espaces de coworking	XXX XX XX	X X	XX XX XX	XX	
Développer les services de proximité	XX XX XX	X X	XX XX X	XX	

Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate...)

	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Créer des voies cyclables sécurisées et continues	XXXXXX XXXX	XXXX	XXXXXX XXXX		
Créer des services utilisateurs	XXXXXX XXXX		XXXXXX XXXX		
Faire la promotion des modes actifs	XXXXX XXXX	XXXX	XXXXX XXXX		
Mieux partager la route pour plus de sécurité	XXXXX XXXX		XXXX	XXXX	
Créer et aménager des voies piétonnes	XXXXX XXXX	X	XXXXX XXXX	X	X
Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes	XXXXX XXXX	XXXXX XXXX	XXXXX XXXX		
Recourir à l'énergie animale		XXXXXX XXXX			

Organiser une gouvernance partagée

	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Construire une gestion unique des réseaux de transport	XXXXX XXXX	X	XXXXX XXXX	X	
Piloter les mobilités en cohérence	XXXXX XXXX		XXXXX XXXX	XXXX	
Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire	XXXXX XXXX		XXXXX XXXX	XXXX	
Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités	XXXXX XXXX	X	XXXXX XXXX		

Intégrer la participation citoyenne aux décisions					
	Prioritaire	Non-prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réussir l'assemblée citoyenne	X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X X X X		
Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens	X + X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X X X X X X X X X	X X X X X X X X X X X X	X
Partir des conclusions des EGM et agir	X X X X X X X X X X X X		X X X X X X X X X X X X X X X X		

ATELIER 2 : REFORMULATION DES OBJECTIFS

Au vu des propositions prioritaires identifiées, les membres sont conviés à réfléchir à la formulation des objectifs pour qu'ils reflètent au mieux les grandes tendances dégagées lors de l'atelier 1.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
Faits saillants des échanges	<p>Les membres ont débattu sur la question de l'intermodalité (ce que ça signifie, ce que ça induit, etc.), et sur la notion d'amélioration et de développement de l'offre de service jugée trop générique pour certains, et pas suffisamment explicite.</p> <p>Au fil des échanges, il est apparu qu'il devenait crucial de préciser le niveau et la qualité de service attendus du système de transport en commun sur l'île.</p> <p>Parmi les éléments retenus figurent la fiabilité du réseau de bus (ex : bus qui passe à l'heure,...), une fréquence et des horaires adaptés pour mieux répondre aux besoins (ex : étendre les horaires des bus, mieux desservir les hauts, plus de passages, ...), et des connexions facilitées entre les différents modes de transport.</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer et développer le réseau de transport en commun sur l'île : qualité, quantité, intermodalité



Formulation initiale de l'objectif	Améliorer les conditions actuelles de circulation
Faits saillants des échanges	Les membres ont rapidement convergé sur l'importance de ne pas créer de nouvelles infrastructures routières pour améliorer la circulation sur l'île. L'amélioration de l'existant a été perçue comme l'avenue à privilégier sur cette question.
Formulation retenue collectivement	Améliorer les conditions actuelles de circulation, sans créer de nouvelles routes

Formulation initiale de l'objectif	Réaliser des projets structurants de transport collectif
Faits saillants des échanges	<p>Les discussions ont porté sur la notion de « projet structurant » et sur la nature des projets à mettre de l'avant.</p> <p>Plusieurs exemples concrets ont été identifiés, comme la réalisation d'un train passagers et marchandises, un téléphérique pour relier les hauts et le littoral, et un réseau de bus à haut niveau de services (BHNS) sur l'ensemble de l'île.</p> <p>Au terme des échanges, les membres ont convenu de maintenir la formulation initiale jugée suffisamment englobante pour permettre la réalisation des projets cités. Il est entendu par tous que ces propositions concrètes devront néanmoins être discutées plus précisément par la commission dans la poursuite des travaux.</p>
Formulation retenue collectivement	Réaliser des projets structurants de transport collectif

Formulation initiale de l'objectif	Limiter les déplacements du quotidien
Faits saillants des échanges	<p>Le terme « limiter » a été longuement débattu, car jugé trop contraignant pour plusieurs, et faisant porter la responsabilité unique aux citoyens utilisateurs qui n'ont d'autres choix que de se déplacer pour le travail et la vie quotidienne.</p> <p>La notion de « responsabilité individuelle » versus la « responsabilité des pouvoirs publics » sur la question des déplacements a fait l'objet d'un débat nourri.</p> <p>Durant les échanges, il a été proposé de préciser l'importance de rapprocher les services, les commerces et l'administration du quotidien pour atteindre l'objectif de « se déplacer mieux et moins ».</p> <p>Il a finalement été convenu de maintenir la formulation initiale puisqu'il a été entendu par tous que des efforts individuels sont nécessaires pour inverser la tendance.</p>
Formulation retenue collectivement	Limiter les déplacements du quotidien

Formulation initiale de l'objectif	Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
Faits saillants des échanges	<p>D'entrée de jeu, le terme « promouvoir » a été mis en débat, car jugé trop connoté « communication publique », trop restrictif, et ne reflétant pas les efforts à réaliser par les institutions pour favoriser les alternatives à la voiture et les modes doux.</p> <p>La création d'un système ou d'une organisation globale pour permettre les déplacements doux et actifs a plutôt été mis de l'avant, avec au cœur la marche et le vélo. L'idée portée par certains membres est qu'il est nécessaire d'agir de façon concomitante sur la qualité des infrastructures, sur les efforts de communication, sur le partage de la rue, l'accompagnement au changement, ... pour faire évoluer les comportements individuels et assurer un report modal.</p> <p>Si les termes « système » et « organisation » n'ont pas fait l'unanimité, les membres se sont entendus sur la nécessité d'élargir et de reformuler l'objectif dans cet esprit.</p>
Formulation retenue collectivement	Développer, adapter et promouvoir les déplacements en modes doux et actifs

Formulation initiale de l'objectif	Organiser une gouvernance partagée
Faits saillants des échanges	<p>La notion de « gouvernance partagée » a été largement discutée. Le morcellement des responsabilités de gestion des mobilités à l'échelle de l'île est jugé pénalisant pour assurer une cohérence des actions en matière de mobilités. La question de l'institutionnalisation a également émergé pour camper la nécessité d'une structure officielle de gestion des mobilités sur l'île.</p> <p>Au terme des échanges, il a été convenu d'ajuster la formulation initiale, en mettant de l'avant la notion de « mobilité pour tous les citoyen.nes » puisque in fine, pour les membres, une meilleure gouvernance (quelque soit la forme retenue) doit en premier lieu bénéficier et servir l'ensemble des Réunionnaises et Réunionnais.</p>
Formulation retenue collectivement	Organiser et institutionnaliser une gouvernance partagée pour une mobilité cohérente pour tous les citoyen.nes

Formulation initiale de l'objectif	Intégrer la participation citoyenne aux décisions
Faits saillants des échanges	<p>Les propositions formulées sous l'objectif dans le rapport des garants ont été perçues comme « allant de soi ». Certains membres ont néanmoins souhaité réitérer l'importance d'intégrer les conclusions citoyennes aux décisions pour redonner confiance aux citoyens. Il a finalement été convenu de maintenir la formulation initiale jugée assez explicite pour répondre à la préoccupation exprimée.</p>
Formulation retenue collectivement	Intégrer la participation citoyenne aux décisions

ATELIER 3 : PRIORISATION DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à voter individuellement pour les propositions qu'ils jugent les plus importantes. Le résultat des votes est compilé ci-après :

	1 ^{er} tour de vote	2 ^e tour de vote	3 ^e tour de vote	4 ^e tour de vote	5 ^e tour de vote
Améliorer et développer le réseau de transport en commun sur l'île : qualité, quantité, intermodalité	7				
Améliorer les conditions actuelles de circulation sans créer de nouvelles routes	2	1	-	2	6
Réaliser des projets structurants de transport collectif	2	3	1	7	
Limiter les déplacements du quotidien	-	-	-	1	1
Développer, adapter et promouvoir les déplacements en modes doux et actifs	-	3	10		
Organiser et institutionnaliser une gouvernance partagée pour une mobilité cohérente pour tous les citoyen.nes	-	4			
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	-	-	-	1	4

À noter : Deux membres ont quitté avant la fin de la commission, et par conséquent, n'ont pas participé au vote.

CONCLUSION : DÉFINITION DES 5 GRANDES PRIORITÉS

A l'issue de 5 tours de votes, les objectifs ci-bas sont retenus comme priorités jugées les plus importantes par la commission.

- Améliorer et développer le réseau de transport en commun sur l'île : qualité, quantité, intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation sans créer de nouvelles routes.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Développer, adapter et promouvoir les déplacements en modes doux et actifs.
- Organiser et institutionnaliser une gouvernance partagée pour une mobilité cohérente pour tous les citoyen.nes.

COMMISSION #1 (SUD-OUEST B)

à Saint-Pierre

06/11/23 - 16h30 - CPOI (St-Pierre)Matutina

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

6 novembre 2023 de 16 h 30 à 20 h 30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

CPOI (St-Pierre)
65 Rue du Père Lafosse
97410 Saint-Pierre

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

11 membres du collège citoyen
0 membre du collège institutionnel
Total des présences : 11 membres

Garants de la CNDP :

Bernard VITRY
Philippe MASTERNAK

Animation et support logistique :

2 représentants de l'agence Stratégies & Territoires (animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien technique et logistique)



INTRODUCTION

Après avoir rappelé les grands objectifs de l'assemblée citoyenne, l'animateur présente le déroulé de la soirée. Il explique que le travail sera séquencé en trois ateliers distincts ponctués de période d'échanges et de mises en commun. Il énonce les règles du débat et invite chaque membre à les respecter. Il cède ensuite la parole aux garants présents afin de rappeler le rôle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le déploiement des États Généraux des Mobilités, ainsi que les grands principes de l'assemblée citoyenne.

La séquence introductive se termine avec la présentation des 7 grands objectifs formulés dans le rapport des garants à l'issue de la première phase des EGM (phase grand public), et qui serviront de point de départ du travail en commission.

Les garants rappellent aux membres qu'ils sont disponibles pour répondre aux questions à l'adresse suivante : contact.egm@garant-cndp.fr

RAPPEL DES 7 OBJECTIFS TIRÉS DU RAPPORT DE LA CNDP

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Limiter les déplacements du quotidien.
- Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif.
- Organiser une gouvernance partagée.
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions.

Les garants soulignent l'importance de préserver le lien à la décision durant l'assemblée citoyenne, en partant du travail déjà réalisé lors de la première phase des EGM. Pour ce faire, ils invitent les membres à préserver l'esprit des objectifs au cours des travaux.

BRISE-GLACE

Les membres sont invités à faire connaissance les uns avec les autres dans le cadre d'une activité brise-glace.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Mme Émeline PLANTE et M. Alix ROUSSEAU sont désignés rapporteurs par les membres.

ATELIER 1 : APPROPRIATION DU CONTENU DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à réfléchir par petits groupes aux propositions jugées les plus importantes pour chacun des objectifs, et pour celles-ci, à identifier une temporalité (court, moyen et long termes).

Rappel des propositions tirées du rapport des garants :

<p>Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers - Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels - Élargir et densifier les plages horaires - Généraliser les voies réservées pour les transports en commun - Faire des transports en commun des véhicules prioritaires - Mettre à disposition des bus à haute qualité de service - Desservir les lieux touristiques - Faire des gares routières des lieux de vie attractifs - Communiquer en temps réel - Mettre à l'abri les usagers en attente - Améliorer la desserte des écarts et des hauts - Améliorer l'accès depuis l'aéroport - Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus - Inciter aux transports collectifs par le prix - Apporter une qualité du service pour les séniors - Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps - Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission - Promouvoir le transport collectif - Mettre en place un comité consultatif des usagers
<p>Améliorer les conditions actuelles de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer les infrastructures existantes - Moderniser la gestion des flux - Optimiser la gestion des accidents de la route - Repenser le transport de marchandises - Créer des mesures contraignantes à la voiture - Développer le covoiturage - Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC) - Promouvoir les taxis collectifs et les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) - Développer une offre de location de véhicules individuels - Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées
<p>Réaliser des projets structurants de transport collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain - Réactiver le transport par voie maritime - Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire - Généraliser le transport par câble - Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais
<p>Limiter les déplacements du quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre alternative innovante au tout voiture - Développer le télétravail - Créer des espaces de coworking - Développer les services de proximité



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies cyclables sécurisées et continues - Créer des services utilisateurs - Faire la promotion des modes actifs - Mieux partager la route pour plus de sécurité - Créer et aménager des voies piétonnes - Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes - Recourir à l'énergie animale
Organiser une gouvernance partagée	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une gestion unique des réseaux de transport - Piloter les mobilités en cohérence - Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire - Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	<ul style="list-style-type: none"> - Réussir l'assemblée citoyenne - Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens - Partir des conclusions des EGM et agir

LES GRANDES TENDANCES PAR OBJECTIF :

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (1/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers	●●	✕		
Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels	●	✕		
Élargir et densifier les plages horaires	●●	✕✕		
Généraliser les voies réservées pour les transports en commun	●		✕	
Faire des transports en commun des véhicules prioritaires	●	✕		
Mettre à disposition des bus à haute qualité de service				
Desservir les lieux touristiques				
Faire des gares routières des lieux de vie attractifs	●●	✕	?	
Communiquer en temps réel	●●●	✕✕		

Réaliser des projets structurants de transport collectif

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbain		X	X X	X X X X X X
Réactiver le transport par voie maritime		X	X X X	X
Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire		X X X X		
Généraliser le transport par câble		X X	X X X X	X
Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais			X	

Limiter les déplacements du quotidien

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Proposer une offre alternative innovante au tout voiture		X X X	X X	
Développer le télétravail		X X X X X X		
Créer des espaces de coworking		X X	X	
Développer les services de proximité		X X X X X	X X	

Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate...)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Créer des voies cyclables sécurisées et continues	13 	X X X X X X	X X X	
Créer des services utilisateurs	5 	X X X		
Faire la promotion des modes actifs	10 	X X X X X X X		
Mieux partager la route pour plus de sécurité	6 	X X X X	X	
Créer et aménager des voies piétonnes	2 	X	X	
Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes	7 	X X X X X	X	
Recourir à l'énergie animale				

Organiser une gouvernance partagée				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Construire une gestion unique des réseaux de transport	5 	X X X X X		
Piloter les mobilités en cohérence	2 	X	X	
Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire	4 	X X X X		
Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités	9 	X X X X X X X		

Intégrer la participation citoyenne aux décisions				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réussir l'assemblée citoyenne	1 ●	X		
Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens	7 ●●●●●●●	X X X X X 8		
Partir des conclusions des EGM et agir	10 ●●●●●●●●●● ●● ●	X X X X X X X X		

ATELIER 2 : REFORMULATION DES OBJECTIFS

Au vu des propositions prioritaires identifiées, les membres sont conviés à réfléchir à la formulation des objectifs pour qu'ils reflètent au mieux les grandes tendances dégagées lors de l'atelier 1.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
Faits saillants des échanges	<p>Les discussions ont porté sur la notion « d'intermodalité » et sur ce qu'elle signifie concrètement pour les usagers. En plus de l'amélioration du réseau de transport collectif, les membres ont souhaité élargir la portée de l'objectif avec la notion de transport « particulier ».</p> <p>Cet ajout traduit la nécessité d'offrir des alternatives viables aux automobilistes pour compléter leur parcours en bus, ou en vélo/ marche, ou se rendre aux aires de covoiturage, par exemple, qui devraient être plus nombreuses et mieux aménagées et/ou mieux situées (en entrée de ville par exemple).</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer et développer le réseau de transport en commun et particulier sur l'ensemble de l'île, en structurant l'intermodalité

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer les conditions actuelles de circulation
Faits saillants des échanges	Au terme d'échange nourris, les membres ont souhaité préciser à qui devrait bénéficier en premier lieu l'amélioration des conditions de circulation. Aussi, il a été proposé de cibler les personnes les plus vulnérables, aussi bien en termes de mobilité physique (PMR, cyclistes, piétons...), que social ou économique (personnes en situation de précarité, ...).
Formulation retenue collectivement	Améliorer les conditions actuelles de circulation et de cohabitation en priorisant les personnes les plus vulnérables sur la route

Formulation initiale de l'objectif	Réaliser des projets structurants de transport collectif
Faits saillants des échanges	<p>Les membres ont débattu sur la notion de « projet structurant » (définition, portée, types de projets,...) et sur le terme « réaliser » (ce qu'il comprend et induit, ...)</p> <p>Certains ont rappelé l'importance de mener les études préalables à l'aboutissement des projets de mobilités, pour qu'ils puissent effectivement voir le jour. Bien que cet aspect ait fait l'objet d'un consensus des membres, il n'a pas été retenu au profit des trois notions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le caractère innovant des projets à déployer, - La nécessité de déployer des projets adaptés au territoire insulaire, et à sa topographie, - L'importance d'améliorer en parallèle l'existant en matière d'infrastructures de mobilités.
Formulation retenue collectivement	Réaliser des projets structurants adaptés à notre territoire tout en améliorant l'existant et promouvoir d'autres transports collectifs innovants

Formulation initiale de l'objectif	Limiter les déplacements du quotidien
Faits saillants des échanges	<p>Le terme « limiter » a été longuement débattu, car jugé trop contraignant pour plusieurs, et faisant porter la responsabilité unique aux citoyens utilisateurs qui n'ont d'autres choix que de se déplacer pour le travail et la vie quotidienne. Tout le monde ne bénéficiant pas de la même marge de manœuvre pour changer ses modes de déplacement. La notion de « sobriété » a également été abordée sans faire consensus, car jugée par certains trop peu compréhensible.</p> <p>La notion d'adaptation et d'évolution des modes de déplacement a été privilégiée, en conservant l'idée de diminuer et de mieux organiser les mobilités.</p>
Formulation retenue collectivement	Adapter les déplacements du quotidien : réduire et réorganiser

Formulation initiale de l'objectif	Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
Faits saillants des échanges	Le terme « promouvoir » a été jugé trop réducteur par les membres qui estiment qu'il y a un besoin de mieux informer sur les bénéfices des déplacements en mode doux, de médiatiser les alternatives existantes (ex : vélo électrique en libre-service), et d'accompagner l'évolution des comportements individuels, en plus de développer les infrastructures dédiées aux piétons et vélos.
Formulation retenue collectivement	Développer et inciter les déplacements en modes doux et actifs

Formulation initiale de l'objectif	Organiser une gouvernance partagée
Faits saillants des échanges	L'implication des citoyens dans la gouvernance des mobilités a été jugée nécessaire par les membres qui estiment essentiel que les usagers soient partie prenante des décisions en matière de mobilités. Après débat, l'ajout des termes « unique » (regroupement des syndicats de transport, la Région Réunion, les citoyens, etc.) et « partagée avec les citoyens usagers » ont fait consensus.
Formulation retenue collectivement	Organiser une gouvernance unique et partagée avec les citoyens usagers

Formulation initiale de l'objectif	Intégrer la participation citoyenne aux décisions
Faits saillants des échanges	Les débats ont porté sur le terme « intégrer » et ce qu'il sous-entend. Il a été jugé nécessaire par les membres de préciser que la participation doit permettre aux Réunionnais et Réunionnaises de contribuer dès les phases d'amont et de définition des projets jusqu'à leur mise en œuvre et suivi.
Formulation retenue collectivement	Intégrer à toutes les étapes la participation citoyenne aux décisions jusqu'à la mise en œuvre et l'aboutissement de chaque projet

ATELIER 3 : PRIORISATION DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à voter individuellement pour les propositions qu'ils jugent les plus importantes. Le résultat des votes est compilé ci-après :

	1 ^{er} tour de vote	2 ^e tour de vote	3 ^e tour de vote	4 ^e tour de vote	5 ^e tour de vote	6 ^e tour de vote
Améliorer et développer le réseau de transport en commun et particulier sur l'ensemble de l'île, en structurant l'intermodalité	4					
Améliorer les conditions actuelles de circulation et de cohabitation en priorisant les personnes les plus vulnérables sur la route	2	5				
Réaliser des projets structurants adaptés à notre territoire tout en améliorant l'existant et promouvoir d'autres transports collectifs innovants	3	3	7			
Adapter les déplacements du quotidien : réduire et réorganiser	-	-	-	-	-	-
Développer et inciter les déplacements en modes doux et actifs	1	1	2	5		
Organiser une gouvernance unique et partagée avec les citoyens usagers		1	1	2	5	4
Intégrer à toutes les étapes la participation citoyenne aux décisions jusqu'à la mise en œuvre et l'aboutissement de chaque projet	-	-	-	3	5	6

À noter : Un membre a quitté avant la fin de la commission, et par conséquent, n'a pas participé au vote.

CONCLUSION : DÉFINITION DES 5 GRANDES PRIORITÉS

A l'issue de 6 tours de votes, les objectifs ci-bas sont retenus comme priorités jugées les plus importantes par la commission.

- Améliorer et développer le réseau de transport en commun et particulier sur l'ensemble de l'île, en structurant l'intermodalité
- Améliorer les conditions actuelles de circulation et de cohabitation en priorisant les personnes les plus vulnérables sur la route
- Réaliser des projets structurants adaptés à notre territoire tout en améliorant l'existant et promouvoir d'autres transports collectifs innovants
- Développer et inciter les déplacements en modes doux et actifs
- Intégrer à toutes les étapes la participation citoyenne aux décisions jusqu'à la mise en œuvre et l'aboutissement de chaque projet

COMMISSION #1 (NORD-EST A)

À Saint-André

09/11/23 - 16h30 - Mairie de Saint-André

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission Nord-Est A, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

6 novembre 2023 de 16 h 30 à 20 h 30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Salle du conseil municipal
Hôtel de ville
97440 Saint-André

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

8 membres du collège citoyen
4 membres du collège institutionnel
Total des présences : 11 membres

Garants de la CNDP :

Bernard Vitry
Daniel GUÉRIN

Animation et support logistique :

2 représentants de l'agence Stratégies & Territoires (animatrice et rédacteur)
1 représentant de la Région Réunion (soutien technique et logistique)



INTRODUCTION

Après avoir rappelé les grands objectifs de l'assemblée citoyenne, l'animatrice présente le déroulé de la soirée. Elle explique que le travail sera séquencé en trois ateliers distincts ponctués de période d'échanges et de mises en commun. Elle énonce les règles du débat et invite chaque membre à les respecter. Elle présente également les garants présents afin de rappeler le rôle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le déploiement des États Généraux des Mobilités.

La séquence introductive se termine avec la présentation des 7 grands objectifs formulés dans le rapport des garants à l'issue de la première phase des EGM (phase grand public), et qui serviront de point de départ du travail en commission.

RAPPEL DES 7 OBJECTIFS TIRÉS DU RAPPORT DE LA CNDP

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Limiter les déplacements du quotidien.
- Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif.
- Organiser une gouvernance partagée.
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions.

BRISE-GLACE

Les membres sont invités à faire connaissance les uns avec les autres dans le cadre d'une activité brise-glace.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Mme Cindy Dijoux est désignée rapporteuse par les membres.

ATELIER 1 : APPROPRIATION DU CONTENU DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à réfléchir par petits groupes aux propositions jugées les plus importantes pour chacun des objectifs, et pour celles-ci, à identifier une temporalité (court, moyen et long termes).

Rappel des propositions tirées du rapport des garants :

<p>Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers - Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels - Élargir et densifier les plages horaires - Généraliser les voies réservées pour les transports en commun - Faire des transports en commun des véhicules prioritaires - Mettre à disposition des bus à haute qualité de service - Desservir les lieux touristiques - Faire des gares routières des lieux de vie attractifs - Communiquer en temps réel - Mettre à l'abri les usagers en attente - Améliorer la desserte des écarts et des hauts - Améliorer l'accès depuis l'aéroport - Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus - Inciter aux transports collectifs par le prix - Apporter une qualité du service pour les séniors - Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps - Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission - Promouvoir le transport collectif - Mettre en place un comité consultatif des usagers
<p>Améliorer les conditions actuelles de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer les infrastructures existantes - Moderniser la gestion des flux - Optimiser la gestion des accidents de la route - Repenser le transport de marchandises - Créer des mesures contraignantes à la voiture - Développer le covoiturage - Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC) - Promouvoir les taxis collectifs et les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) - Développer une offre de location de véhicules individuels - Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées
<p>Réaliser des projets structurants de transport collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain - Réactiver le transport par voie maritime - Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire - Généraliser le transport par câble - Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais
<p>Limiter les déplacements du quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre alternative innovante au tout voiture - Développer le télétravail - Créer des espaces de coworking - Développer les services de proximité



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies cyclables sécurisées et continues - Créer des services utilisateurs - Faire la promotion des modes actifs - Mieux partager la route pour plus de sécurité - Créer et aménager des voies piétonnes - Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes - Recourir à l'énergie animale
Organiser une gouvernance partagée	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une gestion unique des réseaux de transport - Piloter les mobilités en cohérence - Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire - Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	<ul style="list-style-type: none"> - Réussir l'assemblée citoyenne - Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens - Partir des conclusions des EGM et agir

LES GRANDES TENDANCES PAR OBJECTIF :

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (1/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers	●●●●●	X	X	○
Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels	●●●●●	X	X	X
Élargir et densifier les plages horaires	●●●●●	X	X	X
Généraliser les voies réservées pour les transports en commun	●●●●●	X	X	X
Faire des transports en commun des véhicules prioritaires	●	X		
Mettre à disposition des bus à haute qualité de service	●●●●●	X	X	X
Desservir les lieux touristiques	●●●●●	X	X	X
Faire des gares routières des lieux de vie attractifs	●●●●●	X	X	X
Communiquer en temps réel	●	X		

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (2/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Mettre à l'abri les usagers en attente	●●●●●	X	X	X
Améliorer la desserte des écartés et des Hauts	●●●●●	X	X	X
Améliorer l'accès depuis l'aéroport	●●●●●	X	X	
Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus	●●●●●	X	X	
Inciter aux transports collectifs par le prix	●●●●●	X	X	
Apporter une qualité de service pour les seniors	●●●●●	X	X	
Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps	●●●●●	X	X	X
Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission	●●●●●	X	X	X
Promouvoir le transport collectif	●●●●●	X	X	X
Mettre en place un comité consultatif des usagers	●	X		

Intégrer la participation citoyenne aux décisions				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réussir l'assemblée citoyenne	●●●●●	X	X	
Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens	●●●●●	X	X	X
Partir des conclusions des EGM et agir	●●●●●	X	X	X

Limiter les déplacements du quotidien				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Proposer une offre alternative innovante au tout voiture	●●●●●	X	X	X
Développer le télétravail	●	X	X	
Créer des espaces de coworking	●	X	X	
Développer les services de proximité	●●●●●	X	X	X

Organiser une gouvernance partagée

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Construire une gestion unique des réseaux de transport	●●●●●	X X X X X	Y	Δ
Piloter les mobilités en cohérence	●	X		
Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire	●●●●●	X X X X X	Y	
Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités	●●●●●	X X X X X	Y	

Réaliser des projets structurants de transport collectif

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbains	●●●●●	X X X X X	Y	Δ
Réactiver le transport par voie maritime	●●●●●	X X X X X	Y	Δ
Développer l'aéroport du sud pour équilibrer le territoire	●		X X	
Généraliser le transport par câble	●●●●●	X X X X X	Y	Δ
Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Malins	●●	X X		

Améliorer les conditions actuelles de circulation

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Faire évoluer les infrastructures existantes	●●●●●	X X X X X	Y	
Moderniser la gestion des flux	●●●●●	X X X X X	Y	
Optimiser la gestion des accidents de la route	●●●●●	X X X X X	Y	
Repenser le transport de marchandises	●●●●●	X X X X X	Y	
Créer des mesures contraignantes à la voiture	●●●●●	X X X X X	Y	
Développer le covoiturage	●●●●●	X X X X X	Y	
Réguler la circulation par les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)	●			
Promouvoir les taxis collectifs et les VTC (voiture de transport avec chauffeur)	●●●●●	X X X X X	Y	
Développer une offre de location de véhicules individuels	●●●●●	X X X X X	Y	
Développer les plans de mobilité au sein des entreprises publiques et privées	●●●●●	X X X X X	Y	

Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate...)

	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Créer des voies cyclables sécurisées et continues	●●●●●	X X X X X	Y	X
Créer des services utilisateurs	●●●●●	X X X X X	Y	
Faire la promotion des modes actifs	●●●●●	X X X X X	Y	
Mieux partager la route pour plus de sécurité	●●●●●	X X X X X	Y	
Créer et aménager des voies piétonnes	●●●●●	X X X X X	Y	
Des nouvelles de vélos cargos et de transport de personnes	●●●●●	X X X X X	Y	
Recourir à l'énergie animale	●●●●●	X X X X X	Y	

ATELIER 2 : REFORMULATION DES OBJECTIFS

Au vu des propositions prioritaires identifiées, les membres sont conviés à réfléchir à la formulation des objectifs pour qu'ils reflètent au mieux les grandes tendances dégagées lors de l'atelier 1.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
Faits saillants des échanges	<p>Les membres ont jugé pertinente la proposition dans son ensemble. La fiabilité du réseau de bus (ex : bus qui passe à l'heure, ...), une fréquence et des horaires adaptées pour mieux répondre aux besoins (ex : étendre les horaires des bus, mieux desservir les hauts, plus de passages, ...), et des connexions facilitées entre les différents modes de transport sont les principales idées ressorties des débats.</p> <p>Au fil des échanges, les membres ont souligné la nécessité de développer une offre de transport fine qui répond aux besoins des territoires. L'intermodalité est conservée mais elle est traitée en lien avec l'adaptation de l'offre de transports sur les différents territoires. « Nous n'avons pas besoin d'un modèle unique à calquer partout mais de solution individualisée ».</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer et développer le réseau de transport en commun en répondant aux besoins intermodaux des usagers, prioritairement selon leur territoire.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer les conditions actuelles de circulation
Faits saillants des échanges	<p>Pour les membres, les principaux problèmes de circulation sont liés aux déplacements professionnels, en particulier le matin et le soir. C'est donc cette problématique qu'il faut traiter en priorité ici.</p> <p>Les membres souhaitent que l'assemblée puisse proposer des solutions concrètes permettant de mieux gérer ces flux, de limiter ou décaler certains déplacements. Les membres ont également souligné le rôle des entreprises et des collectivités qui doivent développer des plans de mobilité interne permettant de partager cet objectif.</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer les conditions actuelles de circulation en incluant les mobilités du monde du travail.

Formulation initiale de l'objectif	Réaliser des projets structurants de transport collectif
Faits saillants des échanges	<p>Les discussions ont porté sur la notion de « projet structurant » et sur la nature des projets à mettre de l'avant.</p> <p>Un débat a rapidement émergé concernant les différents projets pouvant entrer dans cette catégorie : le train, le téléphérique et le transport maritime. Une convergence est née sur la nécessité de proposer un réseau de transport collectif à grande capacité. Certains participants ne souhaitent pas exclure de cette priorité le transport par câble en particulier pour désenclaver les hauts.</p> <p>Des membres ont souligné que 90% des déplacements se font à l'intérieur des territoires. Un tramway ou un bhns à l'intérieur des bassins d'emploi et d'habitation serait alors plus adapté.</p> <p>Une formulation commune a émergé pour mettre en avant les différentes solutions en gardant l'idée directrice du transport collectif à grande capacité.</p>
Formulation retenue collectivement	Mettre en place un réseau de transport collectif à grande capacité par voie ferrée, par câble et par voie maritime.

Formulation initiale de l'objectif	Limiter les déplacements du quotidien
Faits saillants des échanges	Deux propositions étaient jugées comme prioritaires par les membres dans cet objectif : le développement des services de proximité et le télétravail. Ils ont donc fait le choix collectivement de placer ces propositions dans le titre de la priorité afin de renforcer leur importance.
Formulation retenue collectivement	Limiter les déplacements du quotidien en développant les services de proximité et le télétravail

Formulation initiale de l'objectif	Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
Faits saillants des échanges	<p>Le terme « promouvoir » a été mis en débat, car jugé trop connoté « communication », trop restrictif, et ne reflétant pas les efforts à réaliser par les institutions pour favoriser les alternatives à la voiture et les modes doux.</p> <p>Les participants ont souhaité proposer une formulation plus opérationnelle, qui engage les décideurs vers des actions concrètes et globales sur l'ensemble des déplacements doux.</p> <p>Un questionnement est né sur l'ajout du mot « actif » en plus de « doux » car les deux notions sont similaires pour les membres.</p>
Formulation retenue collectivement	Engager une politique résolue de déplacements en mode doux et sécurisés

Formulation initiale de l'objectif	Organiser une gouvernance partagée
Faits saillants des échanges	<p>La gouvernance actuelle a été discutée. Certains membres souhaitaient la voir remplacée par une gouvernance « unique » aux compétences et pouvoirs élargis. Le mot unique a fait l'objet de nombreux échanges.</p> <p>Pour d'autres, les EPCI n'accepteraient pas de perdre leur autonomie et la solution d'une gouvernance unique n'est donc pas viable. Ils ont également souligné la connaissance du territoire par les EPCI qui pourrait se perdre dans une gestion centralisée.</p> <p>L'exemple de l'île de France et de la Martinique ont été mis en avant pour leurs échecs et leurs réussites.</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer la gouvernance permettant une gestion efficace et opérationnelle des réseaux de transport

Formulation initiale de l'objectif	Intégrer la participation citoyenne aux décisions
Faits saillants des échanges	<p>Les membres ont souligné l'importance de cette priorité qui doit devenir un impératif. Il a été proposé d'ajouter le mot « systématiquement » pour que la participation citoyenne soit intégrée de manière naturelle dans les grands projets structurants. La formulation initiale a donc été précisée. La notion de responsabilisation du citoyen est également beaucoup ressortie pour mieux faire accepter les décisions.</p>
Formulation retenue collectivement	Intégrer systématiquement la participation citoyenne aux décisions des grands projets structurants

ATELIER 3 : PRIORISATION DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à voter individuellement pour les propositions qu'ils jugent les plus importantes. Le résultat des votes est compilé ci-après :

	1 ^{er} tour de vote	2 ^e tour de vote	3 ^e tour de vote	4 ^e tour de vote	5 ^e tour de vote
Améliorer les conditions actuelles de circulation en incluant les mobilités du monde du travail.	-	4			
Améliorer et développer le réseau de transport en commun en répondant aux besoins intermodaux des usagers, prioritairement selon leur territoire.	5				
Améliorer la gouvernance permettant une gestion efficace et opérationnelle des réseaux de transport		1	1	3	
Limiter les déplacements du quotidien en développant les services de proximité et le télétravail	-	1	1	3	
Mettre en place un réseau de transport collectif à grande capacité par voie ferrée, par câble et par voie maritime.	6				
Engager une politique résolue de déplacements en mode doux et sécurisés	-	3	6		
Intégrer systématiquement la participation citoyenne aux décisions des grands projets structurants	-	2	3	5	

CONCLUSION : DÉFINITION DES 5 GRANDES PRIORITÉS

A l'issue de 5 tours de votes, les objectifs ci-bas sont retenus comme priorités jugées les plus importantes par la commission.

- Améliorer les conditions actuelles de circulation en incluant les mobilités du monde du travail.
- Améliorer et développer le réseau de transport en commun en répondant aux besoins intermodaux des usagers, prioritairement selon leur territoire.
- Mettre en place un réseau de transport collectif à grande capacité par voie ferrée, par câble et par voie maritime.
- Engager une politique résolue de déplacements en mode doux et sécurisés
- Intégrer systématiquement la participation citoyenne aux décisions des grands projets structurants

COMMISSION #1 (SUD-OUEST C)

À Saint-Paul

14/11/23 - 16h30 - Centhor Saint-Paul

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission Sud-Ouest C, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

14 novembre 2023 de 16 h 30 à 20 h 30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Centhor Saint-Paul
1 Rte de l'Éperon,
Saint-Paul 97435, La Réunion

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

9 membres du collège citoyen
2 membres du collège institutionnel
Total des présences : 11 membres

Garants de la CNDP :

Bernard Vitry
Laurent Bouvier

Animation et support logistique :

2 représentants de l'agence Stratégies & Territoires (animatrice et rédacteur)
1 représentant de la Région Réunion (soutien technique et logistique)



INTRODUCTION

Après avoir rappelé les grands objectifs de l'assemblée citoyenne, l'animatrice présente le déroulé de la soirée. Elle explique que le travail sera séquencé en trois ateliers distincts ponctués de période d'échanges et de mises en commun. Elle énonce les règles du débat et invite chaque membre à les respecter. Elle présente également les garants présents afin de rappeler le rôle de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le déploiement des États Généraux des Mobilités.

La séquence introductive se termine avec la présentation des 7 grands objectifs formulés dans le rapport des garants à l'issue de la première phase des EGM (phase grand public), et qui serviront de point de départ du travail en commission.

RAPPEL DES 7 OBJECTIFS TIRÉS DU RAPPORT DE LA CNDP

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Limiter les déplacements du quotidien.
- Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif.
- Organiser une gouvernance partagée.
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions.

BRISE-GLACE

Les membres sont invités à faire connaissance les uns avec les autres dans le cadre d'une activité brise-glace.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Mme Marie-Line Wyse et M Jonathan Annibal sont désignés rapporteurs par les membres.

ATELIER 1 : APPROPRIATION DU CONTENU DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à réfléchir par petits groupes aux propositions jugées les plus importantes pour chacun des objectifs, et pour celles-ci, à identifier une temporalité (court, moyen et long termes).

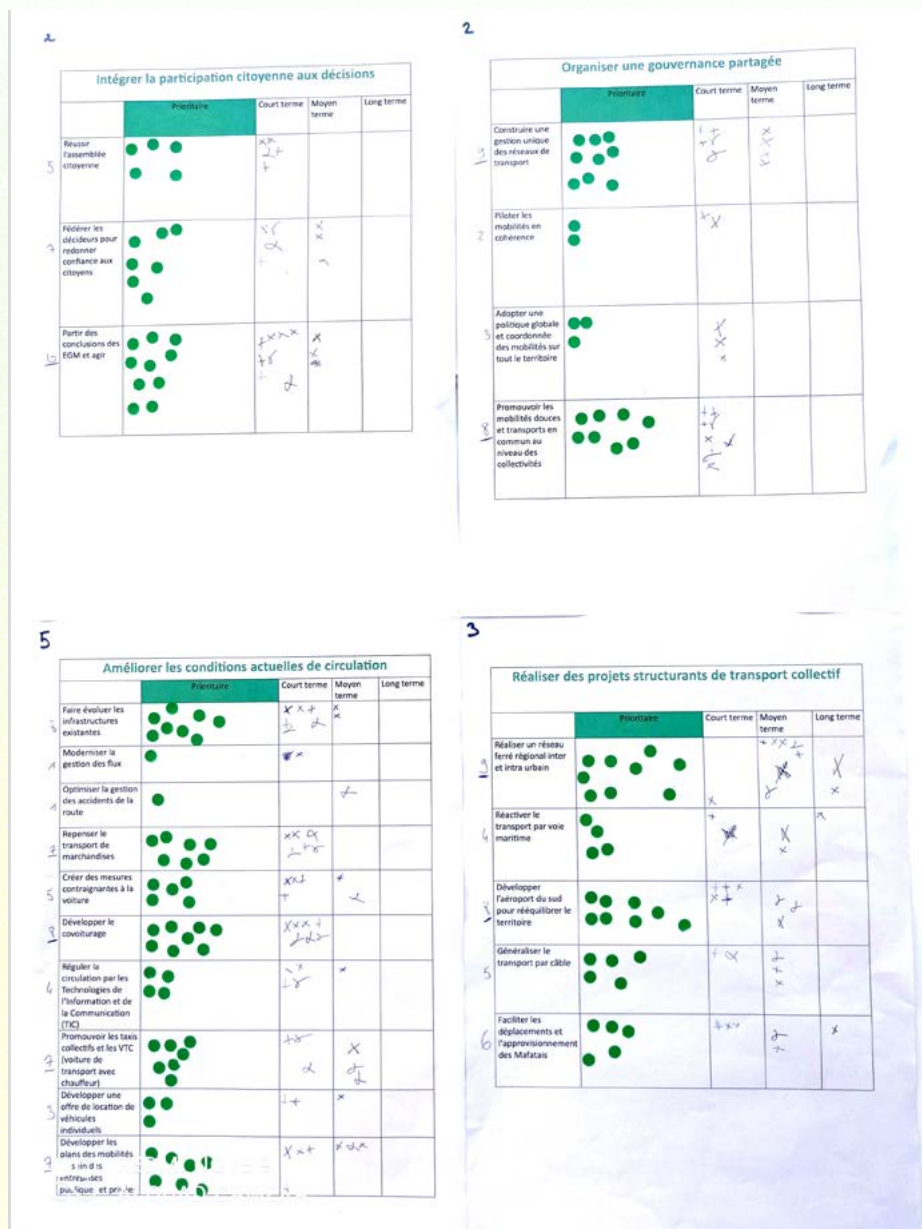
Rappel des propositions tirées du rapport des garants :

<p>Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers - Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels - Élargir et densifier les plages horaires - Généraliser les voies réservées pour les transports en commun - Faire des transports en commun des véhicules prioritaires - Mettre à disposition des bus à haute qualité de service - Desservir les lieux touristiques - Faire des gares routières des lieux de vie attractifs - Communiquer en temps réel - Mettre à l'abri les usagers en attente - Améliorer la desserte des écarts et des hauts - Améliorer l'accès depuis l'aéroport - Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus - Inciter aux transports collectifs par le prix - Apporter une qualité du service pour les séniors - Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps - Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission - Promouvoir le transport collectif - Mettre en place un comité consultatif des usagers
<p>Améliorer les conditions actuelles de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer les infrastructures existantes - Moderniser la gestion des flux - Optimiser la gestion des accidents de la route - Repenser le transport de marchandises - Créer des mesures contraignantes à la voiture - Développer le covoiturage - Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC) - Promouvoir les taxis collectifs et les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) - Développer une offre de location de véhicules individuels - Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées
<p>Réaliser des projets structurants de transport collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain - Réactiver le transport par voie maritime - Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire - Généraliser le transport par câble - Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais
<p>Limiter les déplacements du quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre alternative innovante au tout voiture - Développer le télétravail - Créer des espaces de coworking - Développer les services de proximité



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies cyclables sécurisées et continues - Créer des services utilisateurs - Faire la promotion des modes actifs - Mieux partager la route pour plus de sécurité - Créer et aménager des voies piétonnes - Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes - Recourir à l'énergie animale
Organiser une gouvernance partagée	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une gestion unique des réseaux de transport - Piloter les mobilités en cohérence - Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire - Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	<ul style="list-style-type: none"> - Réussir l'assemblée citoyenne - Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens - Partir des conclusions des EGM et agir

LES GRANDES TENDANCES PAR OBJECTIF :



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate...)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Créer des voies cyclables sécurisées et continues	+	X	
2	Créer des services utilisateurs	+	X	
3	Faire la promotion des modes actifs	+	X	
4	A mieux partager la route pour plus de sécurité	+	X	
5	Créer et aménager des voies piétonnes	+	X	
6	Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes		X	
7	Recourir à l'énergie animale		X	

Limiter les déplacements du quotidien				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
5	Proposer une offre alternative innovante au tout véhicule	X		
5	Développer le télétravail	X		
4	Créer des espaces de coworking	X		
5	Développer les services de proximité	X		

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (1/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers	X	X	
2	Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels	+	X	
3	Élargir et densifier les plages horaires	+	X	
4	Généraliser les voies réservées pour les transports en commun	+	X	
5	Faire des transports en commun des véhicules prioritaires	+	X	
6	Mettre à disposition des bus à haute qualité de service		X	
7	Desservir les lieux touristiques		X	
8	Faire des gares routières des lieux de vie attractifs	+	X	
9	Communiquer en temps réel	+	X	

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (2/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Mettre à l'abri les usagers en attente	X	X	
2	Améliorer la desserte des écarts et des Hauts	X	X	
3	Améliorer l'accès depuis l'aéroport	X	X	
4	Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus	X	X	
5	Inciter aux transports collectifs par le prix	X	X	
6	Apporter une qualité de service pour les seniors	X	X	
7	Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps	X	X	
8	Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission	X	X	
9	Promouvoir le transport collectif	X	X	
10	Mettre en place un comité consultatif des usagers	X	X	

ATELIER 2 : REFORMULATION DES OBJECTIFS

Au vu des propositions prioritaires identifiées, les membres sont conviés à réfléchir à la formulation des objectifs pour qu'ils reflètent au mieux les grandes tendances dégagées lors de l'atelier 1.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
Faits saillants des échanges	<p>Dans l'ensemble les participants ont trouvé cette proposition cohérente, pertinente et en phase avec les propositions prioritaires qui se dégagent de l'atelier numéro 1.</p> <p>Un débat est né sur la nécessité d'intégrer la notion d'intermodalité dans le titre de la priorité car celle-ci est finalement peu présente dans les propositions. Les membres ont finalement fait le choix de la conserver car elle est importante à leurs yeux.</p> <p>La proposition initiale n'est finalement pas modifiée.</p>
Formulation retenue collectivement	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer les conditions actuelles de circulation
Faits saillants des échanges	<p>Le sous-groupe en charge de cette priorité s'est longtemps questionné sur les sujets à mettre en avant dans cette priorité (VTC, taxis collectifs, covoiturage, évolution des infrastructures...). Pour eux, le point commun à ces différentes solutions est de limiter l'utilisation de la voiture individuelle.</p> <p>Ils ont donc fait le choix de mettre en avant cette solution directement dans le titre de la priorité pour en décliner des actions concrètes ensuite sur des sujets variés (covoiturage, 2 roues, parking relais...)</p> <p>Une nouvelle formulation a donc été trouvée permettant de faire ressortir cet objectif essentiel pour les membres.</p>
Formulation retenue collectivement	Limiter les transports individuels en voiture

Formulation initiale de l'objectif	Réaliser des projets structurants de transport collectif
Faits saillants des échanges	<p>Ce sujet a été longtemps débattu par les membres de la commission. 2 propositions ont d'abord émergé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le train inter et intra urbain - Des navettes aériennes St Pierre St Denis <p>Une différence d'interprétation des navettes est ressortie des échanges. Pour certains il s'agit de rétablir les navettes du passé : prendre un avion à Saint-Pierre qui fait un premier arrêt à Saint Denis pour ensuite aller vers une autre destination. Pour d'autres, il s'agit de créer des navettes aller-retour avec comme point de départ et d'arrivée St Pierre ou St Denis. Les membres ont souhaité mettre en avant le développement de l'aéroport du SUD pour limiter les déplacements des touristes qui résident dans le SUD vers l'aéroport Roland Garros.</p> <p>Certains membres se sont opposés à cette solution jugée dépassée et en contradiction avec les objectifs environnementaux que doit se fixer une assemblée citoyenne des mobilités.</p> <p>Le train inter et intra urbain a suscité moins de débat, la solution étant partagée par une majorité des membres.</p> <p>Ils ont donc fait le choix de conserver les deux possibilités dans une proposition unique.</p>
Formulation retenue collectivement	Réaliser des projets structurants de transport collectif ferré et aérien

Formulation initiale de l'objectif	Limiter les déplacements du quotidien
Faits saillants des échanges	<p>Sur cet objectif, les membres ont souhaité travailler en particulier sur les causes des déplacements des citoyens. Ils ont ciblé les grandes zones commerciales à l'extérieur ou à la sortie des villes qui obligent les habitants à utiliser leur voiture.</p> <p>Pour eux, il y a un nécessaire travail à mener sur l'attractivité des centres-villes (également des centralités au sein de différents quartiers dans une même ville), sur le rapprochement de l'activité commerciale et des services de proximité afin de limiter les déplacements.</p> <p>Ils ont souhaité poursuivre la réflexion en précisant que c'est un ensemble qui doit permettre aux habitants de déambuler dans des endroits agréables, conçus pour les piétons et les vélos, abrités du soleil et de la pluie. Une série de proposition et d'aménagements peut découler de cette priorité.</p>
Formulation retenue collectivement	Rapprocher l'activité commerciale et les services de proximité des citoyens en renforçant leur attractivité

Formulation initiale de l'objectif	Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
Faits saillants des échanges	<p>Les membres étaient en accord avec le principe de cet objectif et il était en cohérence avec les propositions prioritaires de l'atelier 1.</p> <p>Ils ont souhaité le préciser et l'orienter sur un sujet en particulier : la sécurité. C'est pour eux un élément essentiel qui permettra le développement des mobilités douces et qui doit figurer dans le titre de la priorité. Le mot promouvoir, trop faible est également remplacé par développer, plus engageant pour la commission.</p> <p>Un point supplémentaire est ajouté : celui de la contrainte sur les déplacements automobiles. Pour les membres de la commission la place de la voiture doit être réduite et ils souhaitent que cela soit pris en compte dans leurs priorités.</p>
Formulation retenue collectivement	Développer et sécuriser les déplacements en mode doux (vélo, marche à pied...) pour inciter à la limitation des déplacements automobiles

Formulation initiale de l'objectif	Organiser une gouvernance partagée
Faits saillants des échanges	<p>Rapidement, les membres de la commission ont souhaité fusionner les deux priorités « Organiser une gouvernance partagée » et « intégrer la participation citoyenne aux décisions ».</p> <p>Pour eux, il ne faut pas tendre vers une gouvernance unique. Ce sujet n'est pas réalisable à La Réunion car les collectivités doivent pouvoir conserver leur pouvoir de décision sur leur territoire.</p> <p>En revanche un point doit être revu dans la gouvernance actuelle : celui de la place des citoyens. Les membres souhaitent intégrer des citoyens dans une gouvernance partagée.</p> <p>Un débat est né sur le rôle des citoyens : consultatif ou décisionnel. Malgré un vote, la commission n'a pas pu trancher ce sujet et livre donc les deux possibilités à l'assemblée pour poursuivre le débat (5 voix contre 5 voix pour lors du vote).</p>
Formulation retenue collectivement	Intégrer des représentants de citoyens dans la gouvernance partagée entre les institutions (deux options non tranchées : rôle décisionnel ou consultatif des citoyens)

Formulation initiale de l'objectif	Intégrer la participation citoyenne aux décisions
Faits saillants des échanges	Sujet fusionné avec le précédent.
Formulation retenue collectivement	Intégrer des représentants de citoyens dans la gouvernance partagée entre les institutions (deux options non tranchées : rôle décisionnel ou consultatif des citoyens)

ATELIER 3 : PRIORISATION DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à voter individuellement pour les propositions qu'ils jugent les plus importantes. Le résultat des votes est compilé ci-après :

Avec 5 voix contre, c'est la priorité « Rapprocher l'activité commerciale et les services de proximité des citoyens en renforçant leur attractivité » qui est écartée.

- ▶ 4 voix contre « Réaliser des projets structurants de transport collectif ferré et aérien »
- ▶ 1 voix contre « Limiter les transports individuels en voiture »

CONCLUSION : DÉFINITION DES 5 GRANDES PRIORITÉS

A l'issue de 5 tours de votes, les objectifs ci-bas sont retenus comme priorités jugées les plus importantes par la commission.

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
- Réaliser des projets structurants de transport collectif ferré et aérien
- Limiter les transports individuels en voiture
- Développer et sécuriser les déplacements en mode doux (vélo, marche à pied...) pour inciter à la limitation des déplacements automobiles
- Intégrer des représentants de citoyens dans la gouvernance partagée entre les institutions

COMMISSION #1 (NORD-EST B)

À Saint-Denis

15/11/23 - 16h30 - Hôtel de Région (St-Denis)

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission Sud-Ouest C, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

15 novembre 2023 de 16 h 30 à 20h00

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Salle 1 de l'annexe - Hôtel de Région
Avenue René Cassin - Moufia BP 67190
Saint-Denis Cédex 9

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

10 membres du collège citoyen
0 membre du collège institutionnel
Total des présences : 10 membres

Garants de la CNDP :

Dany GICQUIAUD
Bernard VITRY

Animation et support logistique :

2 représentants de l'agence Stratégies & Territoires
(animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien
technique et logistique)



INTRODUCTION

Après avoir rappelé les grands objectifs de l'assemblée citoyenne, l'animateur présente le déroulé de la soirée. Il explique que le travail sera séquencé en trois ateliers distincts ponctués de période d'échanges et de mises en commun. Il énonce les règles du débat et invite chaque membre à les respecter.

La séquence introductive se termine avec la présentation des 7 grands objectifs formulés dans le rapport des garants à l'issue de la première phase des EGM (phase grand public), et qui serviront de point de départ du travail en commission.

Les garants sont disponibles pour répondre aux questions à l'adresse suivante : contact.egm@garant-cndp.fr

RAPPEL DES 7 OBJECTIFS TIRÉS DU RAPPORT DE LA CNDP

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- Améliorer les conditions actuelles de circulation.
- Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- Limiter les déplacements du quotidien.
- Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif.
- Organiser une gouvernance partagée.
- Intégrer la participation citoyenne aux décisions.

BRISE-GLACE

Les membres sont invités à faire connaissance les uns avec les autres dans le cadre d'une activité brise-glace.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Martine NOURRY et Marc Antoine BRU sont désignés rapporteurs par les membres.

ATELIER 1 : APPROPRIATION DU CONTENU DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à réfléchir par petits groupes aux propositions jugées les plus importantes pour chacun des objectifs à identifier une temporalité (court, moyen et long termes).

Rappel des propositions tirées du rapport des garants :

<p>Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers - Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels - Élargir et densifier les plages horaires - Généraliser les voies réservées pour les transports en commun - Faire des transports en commun des véhicules prioritaires - Mettre à disposition des bus à haute qualité de service - Desservir les lieux touristiques - Faire des gares routières des lieux de vie attractifs - Communiquer en temps réel - Mettre à l'abri les usagers en attente - Améliorer la desserte des écarts et des hauts - Améliorer l'accès depuis l'aéroport - Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus - Inciter aux transports collectifs par le prix - Apporter une qualité du service pour les seniors - Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps - Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission - Promouvoir le transport collectif - Mettre en place un comité consultatif des usagers
<p>Améliorer les conditions actuelles de circulation</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Faire évoluer les infrastructures existantes - Moderniser la gestion des flux - Optimiser la gestion des accidents de la route - Repenser le transport de marchandises - Créer des mesures contraignantes à la voiture - Développer le covoiturage - Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC) - Promouvoir les taxis collectifs et les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) - Développer une offre de location de véhicules individuels - Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées
<p>Réaliser des projets structurants de transport collectif</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain - Réactiver le transport par voie maritime - Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire - Généraliser le transport par câble - Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais
<p>Limiter les déplacements du quotidien</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Proposer une offre alternative innovante au tout voiture - Développer le télétravail - Créer des espaces de coworking - Développer les services de proximité



Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des voies cyclables sécurisées et continues - Créer des services utilisateurs - Faire la promotion des modes actifs - Mieux partager la route pour plus de sécurité - Créer et aménager des voies piétonnes - Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes - Recourir à l'énergie animale
Organiser une gouvernance partagée	<ul style="list-style-type: none"> - Construire une gestion unique des réseaux de transport - Piloter les mobilités en cohérence - Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire - Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités
Intégrer la participation citoyenne aux décisions	<ul style="list-style-type: none"> - Réussir l'assemblée citoyenne - Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens - Partir des conclusions des EGM et agir

LES GRANDES TENDANCES PAR OBJECTIF :

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (1/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
6	●●●●●●●●	XXXX X	X P	X
7	●●●●●●●●	XX XX P X	X	X
5	●●●●●●●●	XX X P		X
7	●●●●●●●●	XX P X		XX
1	●		X	
5	●●●●●●●●	X	XX X	X
	●●			XX
	●●●●●●●●		XX X X	
	●●●●●●●●	X P X		

Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité (2/2)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	●	X		
7	●●●●●●●●	XXXX P		X
5	●●●●●●●●	X		XX
	●	X		
	●●●●●●●●	XX		
	●●	XX		
	●	X		
	●●●●●●●●	X		
	●●			X X X
	●●	X		X
	●●●●●●●●	XX X		X

Améliorer les conditions actuelles de circulation				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
5 Faire évoluer les infrastructures existantes	●●●●●	X X	X X X	X
4 Moderniser la gestion des flux	●●●●●	X X X	X X	X
1 Optimiser la gestion des accidents de la route	●	X X		
2 Repenser le transport de marchandises	●●●●●●●●	X X X X	X X X	
Créer des mesures contraignantes à la voiture	●●●●●●●	X X X X	X	X
Développer le covoiturage	●●●●●	X X X X		
Réguler la circulation par les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC)	●●●●●		X X X X	
Promouvoir les taxis collectifs et les VTC (voiture de transport avec chauffeur)	●●	X	X	X
Développer une offre de location de véhicules individuels				
Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées	●●●●●●●	X X X	X X	X X

Réaliser des projets structurants de transport collectif				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbain	●●●●●●●●		X X X	X X X
Réactiver le transport par voie maritime	●●●●●	X	X X X	X
Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire	●●●	X	X X	
Généraliser le transport par câble	●●●●●●		X X X X	X
Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais	●●	X	X	

Limiter les déplacements du quotidien				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
5 Proposer une offre alternative innovante au tout voiture (au terme déménagé du Stoukard)	●●●●●	X X	X	X
Développer le télétravail	●●	X	X	
Créer des espaces de coworking	●	X		
Développer les services de proximité	●●●●●	X	X X X	X

⚠ Le 1^{er} item nous semble plus pertinent dans l'objectif 5 (Améliorer les conditions actuelles de circulation).

Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate...)				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
7 Créer des voies cyclables sécurisées et continues	●●●●●	X X X	X	
7 Créer des services utilisateurs	●●●●●	X X X	X X	
4 Faire la promotion des modes actifs	●●●●	X X	X X	
2 Mieux partager la route pour plus de sécurité	●●	X X		
1 Créer et aménager des voies piétonnes	●●●●●	X X X	X	
Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes	●●●●	X X X	X	
Recourir à l'énergie animale	●	X		

Organiser une gouvernance partagée				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
3	● ● ●	X	+	
5	● ● ● ● ●	X X X	+	X
4	● ● ● ●		X X +	X
4	● ● ● ●	X X	X	

Intégrer la participation citoyenne aux décisions				
	Prioritaire	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	●			X
-5	● ● ● ● ●	X X X		X
6	● ● ● ● ●	X X	X X	

ATELIER 2 : REFORMULATION DES OBJECTIFS

Au vu des propositions prioritaires identifiées, les membres sont conviés à réfléchir à la formulation des objectifs pour qu'ils reflètent au mieux les grandes tendances dégagées lors de l'atelier 1.

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
Faits saillants des échanges	Les membres ont assez rapidement convergé vers un consensus pour maintenir le libellé de cet objectif tel quel, le jugeant suffisamment bien écrit pour refléter les attentes citoyennes, soit la nécessité d'améliorer ET de développer le réseau, d'avoir des interconnexions entre les hauts et le littoral notamment, et finalement d'organiser les infrastructures et les mobilités de façon à ce qu'il y ait une véritable facilité et plus-value à utiliser et à combiner plusieurs modes (intermodalité).
Formulation retenue collectivement	Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité

Formulation initiale de l'objectif	Améliorer les conditions actuelles de circulation
Faits saillants des échanges	Il a été convenu de reformuler cet objectif pour qu'il soit plus précis et concret d'un point de vue opérationnel. Une meilleure régulation des flux de circulation est apparue essentielle aux yeux de tous (régulation du trafic, priorisation des transports en commun, gestion des incidents, ...).
Formulation retenue collectivement	Mettre en place un plan de régulation de la circulation

Formulation initiale de l'objectif	Réaliser des projets structurants de transport collectif
Faits saillants des échanges	Si l'idée d'un réseau ferré régional est jugée par plusieurs nécessaire à moyen et long termes, tout comme le développement du transport par câble pour desservir certains secteurs de l'île, les membres ont estimé qu'il n'était pas du ressort de la commission d'imposer une solution technologique unique (tram-train, train, tramway, etc.). Il a été jugé préférable de confirmer l'objectif plutôt que la solution. Par ailleurs, les membres ont souhaité compléter l'objectif avec la notion de transport de marchandises, considérant que chaque mode de transport correspondait à des besoins spécifiques, et qu'il était important de tenir compte de ce type de transport au vu de son importance sur l'île.
Formulation retenue collectivement	Réaliser des projets structurants de transport collectif et de marchandises

Formulation initiale de l'objectif	Limitier les déplacements du quotidien
Faits saillants des échanges	Le terme « limiter » a été jugé trop coercitif, et n'a donc pas été retenu. L'importance de lier aménagement du territoire et mobilités a plutôt été au cœur de la réflexion, les membres étant d'avis qu'il faut agir sur ces deux aspects pour inverser la tendance du tout auto. La création de hub a également été mise de l'avant afin de travailler à rapprocher les services citoyens pour optimiser les déplacements et appliquer le concept de ville du ¼ d'heure.
Formulation retenue collectivement	Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles par des modes doux tous les services de base (hub : commerces de proximité, circuit court agricole, soins, administration, travail à distance (wifi, coworking, tiers-lieux, ...) à moins de 15 min.

Formulation initiale de l'objectif	Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
Faits saillants des échanges	Le terme « promouvoir » a été jugé trop réducteur par les membres qui estiment qu'il y a besoin en premier lieu de développer des aménagements adéquats et d'adapter les infrastructures existantes pour des déplacements à pied et à vélo sécuritaires et efficaces (voies dédiées aux vélos, espaces piétons attractifs, etc.). La communication a été jugée importante, jumelée avec une démarche incitative, pour que de plus en plus de Réunionnais utilisent la marche et le vélo pour leurs déplacements.
Formulation retenue collectivement	Développer des espaces (re) structurés, aménagés, pour des déplacements doux accompagné d'une communication et d'incitation soutenues sur tous supports afin de fédérer les réunionnais.

Formulation initiale de l'objectif	Organiser une gouvernance partagée
Faits saillants des échanges	L'implication des citoyens dans la gouvernance des mobilités a été jugée essentielle par les membres. Après des échanges nourris, il a été décidé de scinder l'objectif de gouvernance avec celui de la participation citoyenne pour s'assurer que le citoyen-usager soit un véritable acteur de la gestion des mobilités. L'importance d'une gouvernance régionale a fait l'unanimité.
Formulation retenue collectivement	Organiser une structure régionale de gouvernance qui intègre le citoyen dans le processus de décisions

Formulation initiale de l'objectif	Intégrer la participation citoyenne aux décisions
Faits saillants des échanges	Voir plus haut.
Formulation retenue collectivement	Organiser une structure régionale de gouvernance qui intègre le citoyen dans le processus de décisions

ATELIER 3 : PRIORISATION DES OBJECTIFS

Les membres sont invités à voter individuellement pour les propositions qu'ils jugent les plus importantes. Le résultat des votes est compilé ci-après :

	1 ^{er} tour de vote	2 ^e tour de vote	3 ^e tour de vote
Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité	4		
Mettre en place un plan de régulation de la circulation	-	-	-
Réaliser des projets structurants de transport collectif et de marchandises	-	6	
Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles par des modes doux tous les services de base (hub : commerces de proximité, circuit court agricole, soins, administration, travail à distance (wifi, coworking, tiers-lieux, ...) à moins de 15 min.	1	3	6
Développer des espaces (re) structurés, aménagés, pour des déplacements doux accompagné d'une communication et d'incitation soutenues sur tous supports afin de fédérer les Réunionnais.	1	1	4
Organiser une structure régionale de gouvernance qui intègre le citoyen dans le processus de décisions	4		

CONCLUSION : DÉFINITION DES 5 GRANDES PRIORITÉS

A l'issue de 5 tours de votes, les objectifs ci-bas sont retenus comme priorités jugées les plus importantes par la commission.

- Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité
- Organiser une structure régionale de gouvernance qui intègre le citoyen dans le processus de décisions
- Réaliser des projets structurants de transport collectif et de marchandises
- Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessibles par des modes doux tous les services de base (hub : commerces de proximité, circuit court agricole, soins, administration, travail à distance (wifi, coworking, tiers-lieux, ...) à moins de 15 min.
- Développer des espaces (re) structurés, aménagés, pour des déplacements doux accompagné d'une communication et d'incitation soutenues sur tous supports afin de fédérer les Réunionnais.

COMMISSION PROJETS STRUCTURANTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (SUD-OUEST B)

À Saint-Pierre

20/11/23 - 16h30 - CPOI Saint-Pierre

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

20 novembre 2023 de 16h30 à 20h30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

CPOI Saint-Pierre
65 rue du père Lafosse
97410 Saint-Pierre

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

11 membres du collège citoyen
1 membre du collège institutionnel
Total des présences : 12 membres

Garants de la CNDP :

Renée AUPETIT
Philippe MASTERNAK
Bernard VITRY

Animation et support logistique :

1 représentant de l'agence Stratégies & Territoires
(animateur)
2 représentants du cabinet La suite dans les idées
(animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien
technique et logistique)

INTRODUCTION

Après avoir rappelé les objectifs de l'Assemblée citoyenne, les animateurs ont présenté le déroulé de la commission qui comprend 3 temps phares :

- **Atelier 1** : en 2 groupes de travail, les participants sont amenés à travailler sur l'opportunité des propositions, à quoi doivent-elle servir ? Pourquoi ces propositions doivent-elles être mises en œuvre ? À quels publics s'adressent-elles ?
- **Atelier 2** : en 2 groupes de travail, les participants doivent décrire chaque proposition le plus finement : description de la mise en place, phasage, niveau d'urgence, court/moyen/long terme...
- **Atelier 3** : reformulation de la grande priorité au vu du travail de la Commission.

Hugo Martin revient ensuite sur le travail qui a été fait précédemment concernant la fusion de grandes priorités : organiser une gouvernance partagée et intégrer la participation citoyenne aux décisions d'un côté, améliorer les conditions actuelles de circulation et limiter les déplacements du quotidien de l'autre.

Il relate également les différentes formulations de la grande priorité de cette commission Sud-Ouest B :

- **Titre initial** : Réaliser des projets structurants de transport collectif
- **Titre commission Nord-Est A** : Mettre en place un réseau de transport collectif à grande capacité par voie ferrée, par câble et par voie maritime.
- **Titre commission Nord-Est B** : Réaliser des projets structurants de transport collectif et de marchandises.
- **Titre commission Sud-Ouest A** : Réaliser des projets structurants de transport collectif.
- **Titre commission Sud-Ouest B** : Réaliser des projets structurants adaptés à notre territoire tout en améliorant l'existant et promouvoir d'autres transports collectifs innovants.
- **Titre commission Sud-Ouest C** : Réaliser des projets structurants de transport collectif ferré et aérien.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Les deux animateurs et Clément Vaschalde présentent leur rôle respectif :

Animateurs : Hugo Martin et Antonin Lafaye.

Rédacteur : Clément Vaschalde.

Madame Émeline PLANTE est désignée rapportrice par les membres en duo avec de M. Alix ROUSSEAU.

ATELIER 1 : PRÉCISER LES SOUS-OBJECTIFS ET PUBLICS CIBLES DE CHAQUE PROPOSITION

Avant de basculer en format atelier, les participants ont souhaité intervenir sur plusieurs sujets :

- L'intermodalité est importante et absolument nécessaire pour penser le reste des mobilités selon plusieurs participants. L'intermodalité est un projet structurant. Il faut notamment mettre des parkings à l'entrée des villes.

Hugo Martin explique que le sujet de l'intermodalité fait partie d'une autre grande priorité qui sera traitée par une autre commission cette semaine. En revanche, c'est un sujet qui peut être abordé et détaillé au sein des ateliers du jour si les participants trouvent que c'est pertinent. Les différentes grandes priorités se recoupent et doivent s'articuler entre-elles. Avoir des échanges sur l'intermodalité pourra donner des éléments de discussion à la commission qui traitera de ce sujet par la suite.

- Un participant précise qu'il a fait des recherches et a une liste de projets qu'il voudrait partager.
Les animateurs précisent que ça sera très utile durant les temps de travail en groupes où il pourra partager ses idées pour enrichir les propositions.
- Plusieurs participants expliquent qu'ils ont relu le rapport des garants et qu'ils se basent sur ce document pour participer aujourd'hui aux débats.
- Un participant pense que la construction d'un cahier des charges doit faire partie des projets structurants.
Les animateurs expliquent qu'il sera possible de faire de nouvelles propositions qui restent dans le cadre de la thématique du jour au sein des 2 temps de travail en groupe. Il pourra donc faire cette proposition et la soumettre au débat.

Les participants se répartissent au sein de 2 groupes pour travailler sur « pourquoi mettre en place cette proposition ? » et « pour qui ? ».

Les 2 groupes ont travaillé sur toutes les propositions durant 40 minutes.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain	
Pourquoi ?	<p>Les personnes autour de la table pensent que l'objectif principal de cette proposition est de désengorger les centres-villes et les entrées de villes.</p> <p>Un débat émerge quant à la mise en place du train : doit-il être développé entre les grandes villes ou au sein des intercommunalités ?</p> <p>Certains participants avancent que 90% des déplacements se font au sein de l'intercommunalité, il faut donc plutôt penser le rail au sein de l'intercommunalité.</p> <p>D'autres pensent qu'un train peut à la fois faire le tour de l'île et désengorger les villes, les 2 sont conciliables.</p>	<p>« Le ferré ne va pas tout résoudre »</p> <p>Pour ce groupe, la mise en place d'un train servira à désengorger les routes, à se déplacer dans un confort plus important mais aussi à répondre à un besoin qu'ont exprimé les citoyens.</p> <p>Les débats ont mené à une nouvelle proposition : réaliser un transport à effet train en site propre évolutif.</p>
Pour qui ?	<p>Les publics prioritaires sont les travailleurs pour empêcher les bouchons de début de matinée et de fin de journée.</p> <p>Le train doit aussi servir pour le transport de marchandise (inter urbain).</p>	<p>Tout le monde : habitants, touristes, marchandises et logistiques.</p>



Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Réactiver le transport par voie maritime	
À quoi ça va servir ?	<p>Le transport maritime peut être utile dans le cadre du transport de marchandises pour désengorger le trafic de camions en journée. Les membres nuancent cette proposition en soulignant que cela pose la question de l'accueil dans les ports : investissements, quels ports, combien et quels aménagements, sur quels terrains...</p> <p>C'est un sujet assez technique, les participants demandent donc une expertise pour le déplacement de personnes par voie maritime.</p>	<p>Les participants se posent la question de la faisabilité technique de cette proposition. Est-ce que c'est vraiment possible à La Réunion ? Les participants ont mis en avant un besoin d'expertise sur ce sujet.</p> <p>Des lignes maritimes pourraient éventuellement relier les villes côtières.</p> <p>En revanche, cela peut être utile pour le transport de marchandises.</p>
Pour qui ?	Pour le transport de marchandises en priorité et éventuellement de personnes.	Pour le transport de marchandises en priorité et éventuellement de personnes.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire	
Pour quoi ?	<p>Le groupe de participant émet un doute quant à l'opportunité de cette proposition. Elle a des coûts financiers et coûts environnementaux importants.</p> <p>Cela peut être intéressant pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> • régionaliser l'aéroport de Pierrefonds (en charge des transports vers Maurice et Madagascar). • le transport de fret, l'objectif serait de dévier 10 à 15% du fret vers cet aéroport. 	<p>L'aéroport vise à être développé surtout pour le transport de marchandises.</p> <p>L'idée de navettes aériennes internes si des carburants verts sont utilisés a été émise.</p>
Pour qui ?	Cette proposition a pour publics : les agriculteurs, les touristes et les acteurs du fret.	Le public prioritaire sont les acteurs du fret.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Généraliser le transport par câble	
Pour quoi ?	<p>Le transport par câble doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • faciliter les déplacements entre les hauts et les bas, • faciliter la pratique du vélo avec la possibilité de mettre le vélo dans le téléphérique/funiculaire, • doit permettre de désengorger les routes qui vont vers les hauts. <p>De plus, cette méthode n'a pas beaucoup d'impact sur l'emprise au sol.</p> <p>Il faut aussi penser le transport par câble sur des zones de plat. Cela peut être une solution sur de grands axes.</p>	<p>Le transport par câble doit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • relier les hauts et les bas, • relier le trait de côte, • enjamber les ravines. <p>Il pourrait remplacer les petits bus qui, aujourd'hui, desservent les hauts.</p> <p>Un autre avantage a été avancé : le confort acoustique.</p>
Pour qui ?	Les habitants des hauts en priorité.	Tout le monde.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais	
Pour quoi ?	<p>Pour ce groupe de participants, il est difficile de se prononcer sur une proposition qui vise un public si spécifique. Il faut les inclure dans la conception de cette priorité. Un objectif doit guider la réflexion : ne pas dénaturer Mafate.</p> <p>Pour ce territoire particulier, une proposition a émergé concernant le retour du transport animalier.</p>	<p>Les participants rappellent que les habitants de Mafate n'avaient pas été d'accord pour les routes qui ont été créées. Il faudrait donc inclure les habitants de Mafate et de Grand Bassin dans la réflexion.</p>
Pour qui ?	Les Mafatais.	Les Mafatais et les habitants de Grand Bassin.

NOUVELLES PROPOSITIONS

Tables	Table 1
Nom de la proposition	Inciter à prendre les transports en commun
Pour quoi ?	En plus de propositions sur des projets structurants, les membres ont souhaité créer une proposition permettant de réfléchir aux incitations à prendre ces transports. Cela doit notamment permettre plus de mixité sociale dans les transports en commun. « Il faut les faire accepter par les Réunionnais pour qu'ils les utilisent »
Pour qui ?	Population réunionnaise en général.



Tables	Table 1
Nom de la proposition	Structurer le territoire autour des nouveaux projets structurants avec les transports actuels - intermodalité
Pour quoi ?	L'objectif de cette nouvelle proposition est d'intégrer au mieux les projets structurants de transport sur l'île. Il s'agit de porter une nouvelle structuration du territoire autour de ces transports collectifs pour abandonner la voiture individuelle. L'intermodalité avec les transports déjà existants est vu comme un point central.
Pour qui ?	Population réunionnaise en général.

Tables	Table 2
Nom de la proposition	Cahier des charges DES projets structurants
Pour quoi ?	L'objectif est ici d'harmoniser les pratiques dans les projets de mobilités. Cette proposition répond à un besoin de réflexion globale. Il faut que chaque aménagement (les routes, les trottoirs, les abris-bus, les parkings, pistes cyclables, interconnexions etc.) soit pensé à une échelle globale afin de rendre cohérent les grands projets.
Pour qui ?	Les développeurs des grands projets.

Tables	Table 2
Nom de la proposition	Transports en site propre à effet train
Pour quoi ?	Construire d'abord un TCSP sur la base de l'existant permettrait de répondre à des problématiques plus rapidement que de construire un train. L'idée est alors de construire un TCSP, puis un train si le besoin existe toujours. Le TCSP relierait les grandes villes entre elles et devrait être reliées à d'autres réseaux au sein des villes pour désengorger à la fois les centres-villes, les entrées des villes et les routes entre elles.
Pour qui ?	Population réunionnaise en général.

- Des participants expriment le besoin d'expertise sur les coûts des projets structurants et les aspects techniques. Ils et elles expliquent ne pas pouvoir se positionner sur certaines propositions sans avoir de formation sur ce sujet.

L'animatrice précise que la mobilisation d'experts supplémentaires sur des sujets spécifiques sera étudiée selon les différentes demandes des commissions.

Renée Aupetit revient sur le fait qu'il ne faut pas que la commission reste bloquée sur la question des coûts.

ATELIER 2 : WORD-CAFÉ – PRÉCISION DES PROPOSITIONS

Réaliser un réseau ferré régionale inter et intra urbain

2 visions du réseau ont émergé.

- Après discussion, les participants font le choix de ne pas se positionner sur la solution technique du transport : train, TCSP, monorail etc. mais sur les objectifs et les conditions de réussite.
- Les membres souhaitent ainsi : un transport collectif de grande capacité qui permet le transport de personnes rapidement entre les villes et le transport de marchandises pour désengorger les routes des camions
- Conscients que ce projet est à long terme, ils veulent dans l'intervalle une réelle action sur l'urgence inter-agglomération par des maillages de réseaux bus, voies vélo, transports par câbles...
- D'autres membres mettent en avant la réalisation d'un TCSP sur le littoral en se basant sur l'existant et en misant sur la réversibilité de la solution. Cela permet une action rapide et un moyen de transport qui pourrait faire le tour de l'île à plus court terme.
- L'idée serait d'abord de réaliser un TCSP sur le littoral, en se basant sur l'existant, à court terme puis se mettre d'accord sur un tracé à mi-pente pour le train (ou un autre mode) si le besoin existe toujours. Les participants ont précisé qu'il ne fallait pas développer le réseau directement dans les centres-villes mais à mi-pente afin d'éviter les impacts importants sur les populations. En revanche, cela nécessite de mailler le territoire et de relier les centres-villes aux gares par des transports en commun rapides.

Dans les deux cas, les participants pensent qu'un transport en commun de grande capacité qui permet le transport de personnes rapidement entre les villes est essentiel.

La création d'un réseau de transport autour de chaque gare est la condition de réussite la plus importante. Il faut pouvoir aller et partir rapidement de la gare.

Il est intéressant de noter qu'un participant se positionne clairement contre la proposition du train.

Généraliser le transport par câble

Il y a trois cas dans lesquels un transport par câble peut être mis en place :

- Se déplacer des hauts aux bas : niveau d'urgence 5/5
- Traverser les ravines : niveau d'urgence 4/5
- Désenclaver un quartier / une ville : niveau d'urgence 4/5

La commission suggère de mettre d'abord en place des tronçons à court terme pour traverser les ravines, à mi-pente, pour plus tard les relier et penser un réseau global à mi-pente à moyen terme. Le transport par câble au-dessus des ravines permettra de faire moins d'expropriations que si d'autres modes de transport étaient développés à ces endroits.

Il serait intéressant de mettre en place le transport par câble en priorité aux endroits où des trottoirs ne peuvent pas être construits.

Les participants souhaitent qu'il y ait des places pour les vélos dans les cabines pour favoriser l'usage des modes doux.

Les participants ont émis des idées de liaisons :

- Tampon-Saint-Pierre par la voie cannière.
- La Rivière – Saint-Louis.
- Ravine des Cabris – Pierrefonds.

Pour les participants, le rendement du transport par câble doit être immédiat. Il est donc essentiel de médiatiser, de communiquer sur ce mode de transport et d'inciter les habitants à le prendre. Les habitants qui utilisent déjà un transport par câble pourraient témoigner de leurs usages.

Des études sur la fréquentation potentielle et sur les conditions sociales, techniques et climatiques doivent aussi être menées.

Idées supplémentaires de tronçon :

- Mettre un funiculaire Saint-Pierre – Tampon
- La Montagne – Saint-Denis

Réactiver le transport par voie maritime

C'est une proposition pertinente pour le fret. Concernant le déplacement de personnes, les participants pensent que cela reste à étudier.

La commission a indiqué 5 ports à relier : Sainte-Rose, Sainte-Marie, Saint-Pierre, Saint-Leu et Le Port. Le tronçon prioritaire à mettre en place est à choisir selon les flux envisagés.

Pour les participants, c'est une proposition à mettre en place à moyen terme en s'appuyant sur les infrastructures existantes.

Les participants ont construit cette proposition selon le phasage suivant :

- Faire des études d'opportunité et d'adaptation des ports.
- Mettre en place un premier tronçon.
- Construire un réseau global pour le fret.

Développer l'aéroport du sud (Pierrefonds) pour rééquilibrer le territoire

C'est une proposition qui divise : certains n'y voient pas d'intérêt, pensent que ce n'est pas rentable, que ce n'est pas écologique. Des craintes sur le volume sonore ont aussi été émises par les participants.

D'autres pensent que cela peut servir dans le cadre du fret sur les bassins Ouest et Sud, voire dans le cadre du transport de personnes et qu'il est possible de faire fonctionner les avions grâce à des carburants verts.

Ici, l'objectif est de mieux répartir le transport aérien à La Réunion. Les participants s'accordent pour ne développer qu'une proposition sur le transport de marchandises.

Le développement de l'aéroport de Pierrefonds doit d'abord servir dans le cadre de transport de fret dans le Sud de l'île et au sein de l'Océan Indien pour les personnes (vols régionaux). Les vols internationaux de personnes continueront d'être à Saint-Denis.

Cette proposition est jugée réalisable à court terme.

Le transport de fret aérien doit absolument être pensé en lien avec le trafic de fret maritime.

Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais et des habitants de Grand Bassin

Le groupe s'est positionné de manière claire sur cette proposition : cette proposition s'adresse à un public trop particulier et la commission ne souhaite pas se prononcer à leur place. Elle ne se positionne donc pas contre mais propose qu'une concertation avec les Mafatais et habitants de Grand Bassin soit menée.

Inciter à prendre les transports en commun

La commission propose qu'il y ait un travail fait avec les entreprises pour favoriser les transports en commun le matin et le soir en semaine (favoriser la souplesse des horaires, adapter une politique de mobilité...)

Un travail doit être fait sur l'image des transports en commun (confort, qualité, sécurité, fiabilité) pour favoriser plus de mixité sociale.

Concernant la tarification, la commission ne propose pas la gratuité mais une tarification harmonisée entre les différents réseaux, solidaire éventuellement. Enfin la commission a aussi souhaité aborder le sujet de la communication, de l'accès à l'information et du numérique (même si ces sujets sont traités plus en profondeur dans d'autres commissions).

Structurer le territoire autour des nouveaux projets structurants avec les transports actuels - intermodalité

Après le passage du second groupe, il est proposé que cette contribution soit fusionnée avec la proposition concernant le cahier des charges. La structuration du territoire et l'intermodalité des transports étant déjà des points centraux de l'idée du cahier des charges développé ci-dessous.

Quels éléments du cahier des charges des projets structurants ?

Dans tous les projets, il faut de manière systématique, prendre en compte l'intermodalité (parkings, informations en temps réel, lieux accessibles facilement et visibles, développer les boxes à vélos) et le volet humain notamment via des médiateurs aux stations qui aideront celles et ceux qui vont l'utiliser les transports à s'orienter.

Il est nécessaire de penser l'interconnexion entre chaque mode de transport en se basant sur le parcours usagers : besoin une proximité entre les différents modes de transport et d'une harmonisation / coordination des horaires.

Il faut systématiser la prise en compte de l'enclavement des hauts.

De manière systématique, des évaluations d'impact financier et social doivent être menées, notamment dans l'objectif de limiter les expropriations.

Les participants relèvent qu'il s'agit également de prendre en compte les nuisances sonores et les problématiques d'artificialisation des sols.

La bonne mise en œuvre de cette proposition dépend de la construction d'un cahier des charges de réalisation qui va au-delà des normes actuelles.

COMMISSION - GOUVERNANCE ET PARTICIPATION CITOYENNE (NORD-EST A)

À la Plaine-des-Palmistes

21/11/23 - 16h30 - MFR Plaine-des-Palmistes

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

21 novembre 2023 de 16h30 à 20h30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

MFR Plaine-des-Palmistes
3 Rue Arzal Adolphe
97431 Plaine-des-Palmistes

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

10 membres du collège citoyen
5 membres du collège institutionnel
Total des présences : 15 membres

Garants de la CNDP :

Daniel GUÉRIN
Dany GICQUIAUD

Animation et support logistique :

1 représentant de l'agence Stratégies & Territoires (animateur et rédacteur)
2 représentants du cabinet La suite dans les idées (animateur et rédacteur)
1 représentante de la Région Réunion (soutien technique et logistique)

INTRODUCTION

Hugo Martin a rappelé l'objectif du jour : détailler les propositions sur la gouvernance en définissant comment la participation citoyenne peut être intégrée.

La commission se compose de deux principaux temps de travail :

- Un débat sur la mise en place d'une gouvernance unique ou d'une gouvernance partagée : avis favorables et précisions des sujets - en plénière.
- Travail d'approfondissement des deux scénarios en intégrant la participation citoyenne - en groupe.

Hugo Martin est ensuite revenu sur le travail qui a été fait précédemment concernant la fusion de grandes priorités : organiser une gouvernance partagée et intégrer la participation citoyenne aux décisions d'un côté, améliorer les conditions actuelles de circulation et limiter les déplacements du quotidien de l'autre.

Il a également relaté les différentes formulations de la grande priorité de cette commission Nord-Est A :

- **Titre initial** : Intégrer la participation citoyenne aux décisions & Organiser une gouvernance partagée
- **Titre commission Nord-Est A** : Intégrer systématiquement la participation citoyenne aux décisions des grands projets structurants.
- **Titre commission Nord-Est B** : Organiser une structure régionale de gouvernance qui intègre le citoyen dans le processus de décision
- **Titre commission Sud-Ouest A** : Organiser et institutionnaliser une gouvernance partagée pour une mobilité cohérente pour tous les citoyen-nes.
- **Titre commission Sud-Ouest B** : Intégrer à toutes les étapes la participation citoyenne aux décisions jusqu'à la mise en œuvre et l'aboutissement de chaque projet.
- **Titre commission Sud-Ouest C** : Intégrer des représentants de citoyens dans la gouvernance partagée.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Une participante intervient pour expliquer qu'il vaudrait mieux un duo de rapporteur et rapporteuse qu'une seule personne comme à la commission précédente.

Madame Cindy DIJOUX est à nouveau désignée rapporteuse par les membres avec l'appui de M. Aurélien CADET.

ATELIER 1 : COMMENT LA COMMISSION SE POSITIONNE-T-ELLE SUR LA QUESTION SUIVANTE : GOUVERNANCE PARTAGÉE OU GOUVERNANCE UNIQUE ?

Antonin Lafaye revient sur les deux débats qui seront à mener aujourd'hui :

- Gouvernance unique ou gouvernance partagée ? Ce débat sera mené en plénière.
- Quel rôle des citoyens dans la gouvernance ? Ce débat sera mené au sein des groupes de travail.

En effet, lors de la vague #1 des commissions, les différents travaux font ressortir des positions sur la gouvernance partagée ou la création d'une gouvernance unique. Ce sujet a suscité de nombreux débats. Il est également important de noter que lors de la phase 1 de nombreuses contributions proposent de revoir la gouvernance actuelle et certaines par la création d'une gouvernance unique. Il est donc proposé que la commission du jour puisse explorer ce sujet via un débat introductif.

Les membres de la commission interviennent et débattent en plénière sur plusieurs sujets.

Définition du sujet du jour :

- Selon un participant, les termes de gouvernance partagée et unique doivent être explicités afin que tout le monde comprenne les conséquences des deux systèmes. Il remet en question la légitimité des EGM à choisir le système de gouvernance.

L'importance de la participation citoyenne :

- Un participant, qui ne vient pas de cette commission à l'origine, souligne que la question de la gouvernance est un sujet cher à la population réunionnaise. Toujours selon lui, l'organisation actuelle ne fonctionne que très peu et il est essentiel d'intégrer les citoyens dans la gouvernance notamment parce que c'est la volonté des citoyens, exprimée durant la phase 1 des EGM.

- Un participant exprime ce qui est la meilleure solution selon lui : une gouvernance partagée avec une intégration des citoyens.
- Actuellement, il y a 5 EPCI et île de La Réunion Mobilités (IDRM). Pour plusieurs participants, la coordination doit dépendre d'IDRM et les citoyens doivent être intégrés.

L'exemple de La Martinique :

- En se basant sur l'exemple de la gouvernance unique à La Martinique, un participant explique qu'il est contre ce système, qui ne fonctionne pas pour des causes de blocages politiques.

Des arguments en faveur de la gouvernance partagée :

- Un participant met en avant que « Île de La Réunion Mobilité » fonctionne et qu'il n'y a donc pas besoin de revoir tout le système de gouvernance.
- Il est rappelé qu'il existe deux grands bassins de mobilités (Nord et Sud). Plusieurs participants se posent la question de la possibilité d'avoir une gouvernance partagée entre 2 entités : le Nord et le Sud.
- Une participante revient sur la question de la temporalité. Une structure existe déjà dans laquelle il faut intégrer les citoyens et cela peut se faire rapidement. Elle pense d'une part qu'il faut partir de l'existant et l'améliorer et d'autre part qu'une gouvernance unique ne permettra pas à la Région Réunion qui est à l'échelle régionale de comprendre toutes les spécificités de chaque territoire. Elle rappelle que 90% des déplacements se font au sein de l'EPCI. D'autres participants manifestent leur accord avec cette analyse.

Certaines problématiques de la gestion actuelle des réseaux de transports :

- Une problématique de communication est soulevée par une participante : une carte de transport unique a été mise en place par la Région mais très peu de gens sont le savent.
- De nombreux problèmes existent au sein des transports et IDRM n'a pas la compétence transport ni le budget pour répondre aux problématiques d'usages. Comment faire pour résoudre alors les problèmes qu'elle rencontre dans son usage quotidien des transports en commun ?

Pendant les débats, les compétences d'IDRM sont explicitées et sont les suivantes : créé en 2013, IDRM coordonne et harmonise les transports entre les différents AOM qui gardent leur compétence transport.

Afin d'ouvrir le débat, Hugo Martin est revenu sur certaines propositions faites au sein du forum thématique et notamment l'exemple d'IDFM (Île de France Mobilité) comme autorité unique qui fonctionne.

Antonin Lafaye demande si des participants souhaitent travailler sur la question de la gouvernance unique :

- 4 personnes choisissent de travailler sur ce sujet. Ils sont vite rejoints par 3 retardataires

La commission est majoritairement défavorable à la gouvernance unique mais elle a estimé qu'elle devait se questionner sur ce sujet qui revient fortement dans la phase 1 des EGM et dans certains travaux des commissions précédentes. 2 scénarios seront donc exposés en plénière afin de faire naître le débat au sein de l'assemblée.

ATELIER 2 : WORD-CAFÉ – PRÉCISION DES DEUX SCÉNARIOS EN INTÉGRANT LA PARTICIPATION CITOYENNE

Les participants sont invités à se répartir autour de 2 tables. Chaque table comporte un des scénarios suivants :

- Comment organiser la gouvernance partagée et intégrer le citoyen ? : 8 participants
- Comment organiser la gouvernance unique et intégrer le citoyen ? : 7 participants

Chaque table précise et construit un scénario précis. Au bout de 50 min, les groupes changent de sujet et travaillent sur la production du groupe précédent afin d'approfondir et de challenger le scénario.

Il a également été rappelé la définition de la codécision : la responsabilité reste à celui qui prend la décision et non au citoyen qui est intégré dans le processus décisionnel.

Scénario 1 - Comment organiser la gouvernance partagée et intégrer le citoyen ?

Les participants ont pensé le fonctionnement d'un comité citoyen des mobilités. Il se décline à deux échelles : globale et locale.

Comment le comité citoyen fonctionne-t-il ?

Les comités locaux et le comité global ont pour sujet l'ensemble des mobilités à terre, en mer et dans les airs.

Il y a 5 comités locaux (1 par EPCI). Ils sont composés de représentants de l'EPCI, du syndicat mixte et de citoyens. Les citoyens jouent ici un rôle de codécision sur les mobilités au sens large. Chaque comité local se réunirait 4 fois par an. Les membres citoyens sont tirés au sort sur la base du volontariat pour 2 ans (. Ce comité doit servir à centraliser les retours d'expérience des usagers et à construire des propositions. Il s'agit d'assurer une continuité au niveau local d'un Comité à l'autre : les membres font remonter des problématiques, des questionnements et des propositions à la collectivité qui apporte des réponses lors des comités suivants.

À l'échelle globale, le comité se réunit 2 fois par an (Nord et Sud). Il est composé d'IDRM et de représentants citoyens de chaque comité local (le même nombre pour chaque comité local, 2 par EPCI). Ici, les membres citoyens n'ont plus de pouvoir de codécision, l'idée est d'intégrer les citoyens en les associant au processus de décision. Il s'agit également de partager les projets entre comités locaux et avec IDRM qui joue un rôle de coordination des projets de chaque comité citoyen local.

Les membres de l'assemblée ont pensé aux contreparties à accorder aux membres citoyens, ce sont les suivantes :

- Un statut spécifique.
- Une valorisation de la participation à travers une campagne de communication avec des témoignages et des interviews par exemple. Il pourrait y avoir des annonces sur les propositions retenues et sur le rôle des comités locaux et leur apport. Le tout diffusé dans les bus en annonce sonore ou sur les écrans.
- Des repas.
- Des tickets de défraiement avec des jetons présence.

Les contreparties sont une des conditions de réussite selon les membres de la commission. L'animation neutre par un tiers de confiance a également été avancée comme un élément essentiel.

Scénario 2 - Comment organiser la gouvernance unique et intégrer le citoyen ?

À un niveau de débat global, plusieurs éléments sont d'abord ressortis :

- Une participante a évoqué la différence entre la coordination des transports et la stratégie politique, cette dernière ne dépendant pas des EGM selon elle.



- Si une AOM unique devait être mise en place, il s'agirait de la mettre en œuvre à long terme, étape par étape.

Les participants ont d'abord évoqué des **exemples de gouvernances uniques** existantes et ont nuancé la comparaison :

- Ile de France Mobilités est une gouvernance unique qui fonctionne bien aujourd'hui mais elle a une longue histoire et des transports en commun très développés.
- La Martinique, est un exemple plus nuancé. La gestion unique est récente et souffre de quelques dysfonctionnements. Elle doit rassembler 17 AOM de tailles très variées (contre 6 à La Réunion).

La gouvernance unique engendrerait un **transfert de la compétence transport** vers l'autorité unique. Un débat a donc eu lieu sur cet aspect :

- Certains estiment, comme pour le transfert des compétences des communes vers les EPCI, qu'un transfert de compétence est possible si la volonté politique est émise. D'autres rappellent au contraire que le transfert de compétence ne se fait pas facilement et que les communes n'ont pas donné leurs compétences volontairement. Un membre souligne qu'il y aurait un blocage automatique de certaines EPCI qui ne souhaitent pas perdre leurs compétences de mobilités.

Plusieurs avantages à la mise en place d'une gouvernance unique ont été listés :

- Une meilleure coordination de l'ensemble des mobilités et de l'intermodalité.
- Une tarification unique.
- Un guichet / une application unique.
- Un responsable unique qui amène plus de clarté.
- Une même autorité qui traite l'inter urbain et l'intra urbain.
- Le plan territorial des mobilités serait porté par une autorité unique et non par la Région.
- L'AOM unique permettrait de supporter de manière collective l'augmentation des coûts.
- Forme d'indépendance vis-à-vis des EPCI.

Il a été précisé que beaucoup de ses avantages pourraient aussi être compris dans le cadre d'un organe qui coordonnerait des réseaux différents.

Des éléments contre cette forme de gouvernance unique ont été aussi donnés :

- Est-il cohérent d'avoir une gestion unique et distanciée quand 90% des déplacements qui se font au sein de l'EPCI ?
- La gouvernance unique ne permettra pas d'avoir une proximité avec les usagers et leurs problématiques.
- Une gouvernance partagée peut intégrer les avantages d'une AOM unique.
- La gouvernance unique est longue à mettre en place. Certains préféreraient améliorer le fonctionnement actuel pour étudier un changement de modèle dans un second temps

Concernant l'intégration de la participation citoyenne, la majorité des participants partagent l'idée selon laquelle le retour des citoyens sur les usages est très important et qu'il faut intégrer ce retour dans les décisions. Plusieurs sujets ont ensuite été évoqués :

D'abord, les membres sont revenus sur **des instances déjà existantes** :

- Les conseils de quartiers et les enquêtes publiques existent, les citoyens doivent se saisir des espaces qui existent déjà.
- Les comités d'usagers ne se réunissent pas assez, sont difficiles à contacter et sont peu identifiables.

Deux visions du pouvoir des citoyens ont été débattues :

- Le citoyen consultatif
- Le citoyen co-décisionnaire

Quatre autres propositions ont été faites :

- Le citoyen doit pouvoir participer aux projets structurants mais pas forcément par voix délibératives.
- Il a été évoqué la possibilité de donner un pouvoir décisionnaire à des citoyens à condition qu'ils participent de manière plus importante aux instances de consultation existantes.
- Intégrer des comités citoyens et d'entreprises au sein des commissions d'IDRM pour qu'ils participent au processus de réalisation des projets
- Mettre en place des consultations sur les grands projets de mobilités.

► **Voir en annexe le schéma (réalisé par les rapporteurs) d'intégration de la participation citoyenne à la gouvernance partagée et son explication.**

Les propositions concernant l'intégration de la participation citoyenne dans une gouvernance unique ont été développées uniquement par le groupe le plus favorable à la gouvernance unique. Lors du changement de table, il a été demandé au groupe plutôt favorable à la gouvernance partagée de donner son avis sur la gouvernance unique et les propositions déclinées par le groupe précédent. L'objectif étant de les faire réagir sur une position qu'ils ne partagent pas à première vue et de faire ressortir les limites des propositions du groupe précédent. Le sujet de la participation citoyenne dans la gouvernance unique n'a donc pas été traité par le second groupe.

ATELIER 3 : FORMULATION DE LA GRANDE PRIORITÉ

Plusieurs propositions de formulation sont faites :

- Une première proposition : améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.
- Gouvernance et participation citoyenne.
- Améliorer la gouvernance en intégrant la participation citoyenne.
- Partager la gouvernance par l'intégration de la participation citoyenne.

Après débat, un vote à lieu entre 2 propositions :

- Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne – 6 voix.
- Améliorer la gouvernance en intégrant la participation citoyenne – 3 voix.

6 personnes se sont abstenues.

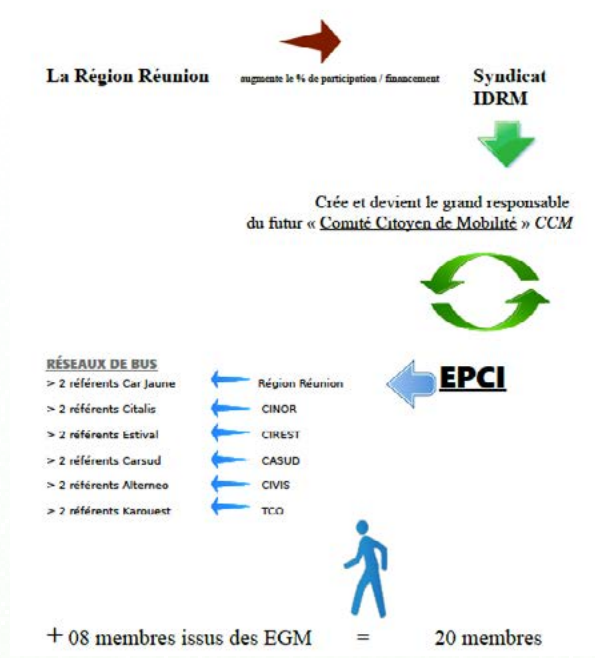
La formulation retenue et qui sera proposée à l'assemblée est donc la suivante : Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.

CONCLUSION

Antonin Lafaye et Hugo Martin ont invité les membres de la commission à venir le samedi 2 décembre à la plénière 3, ont remercié les participants et ont clôturé la commission du jour.



Shéma récapitulatif sur l'intégration de la participation citoyenne en améliorant la gouvernance partagée



Les 8 (à discuter) autres membres issus des EGM, pourront aider ces 12 membres dans leur remontée d'information vers IDRM ainsi que dans leur campagne de communication. Ils pourraient également les aider dans le travail de collecte d'informations sur le terrain. Ces 8 peuvent également être en contact avec d'anciens membres organisateurs des EGM mais uniquement dans un but d'entraide pour organiser des réunions, des campagnes de communication, etc.... La Région Réunion ayant déjà ces 2 référents Car Jaune, cette dernière ne peut influencer les autres membres du CCM.

Ce CCM serait composé (à discuter) : sur une base de 20 membres citoyens, NEUTRE POLITIQUEMENT, de 12 référents citoyens issus des 6 EPCI de la Réunion et (à discuter) d'au moins 8 membres des EGM, afin d'assurer une continuité dans l'après EGM.

Le rôle des 12 membres référents sera de faire une synthèse (à la manière des EGM) des plaintes et des propositions / axes d'améliorations faites par les usagers au sein des gares routières et des sociétés privées ayant la gestion des réseaux. De plus, via les réseaux sociaux ainsi que via les outils de communication à disposition dans les bus/gares/arrêts/TV locale, ces membres devront communiquer sur les projets non résolus, ceux aboutis et ceux à venir et devront se mettre en avant pour valoriser leur engagement dans ce CCM sur 2 plans : territorial via les réseaux des 6 EPCI et global via IDRM (ex SMTR).

Comme vu sur le site Internet de la SMTR (<https://smtr-mobilite.re/>), chaque EPCI ayant un réseau de transport propre à son territoire, chacun aura le même nombre de représentant afin de garantir une équité dans le pouvoir décisionnaire, d'où le choix de limiter à 2 référents pour un total de 12.

Parmi ces 12, le réseau Car Jaune (cf Région Réunion) ne représentant que 10% du trafic régional n'aurait droit qu'à 2 référents citoyens et les autres EPCI représentant 90% auront équitablement 2 référents par réseau : Casud ; Cirest ; Cinor ; Civis ; TCO.

• **Point important** : penser à ajouter aux remontées d'informations et d'améliorations les voyageurs à handicap et contacter le département de la Réunion pour agir avec eux (cf plan Handicap : plan de

développement accéléré et d'innovation pour La Réunion – signé en décembre 2022 entre l'Etat et le département)

- Intégrer le CCM aux futurs projets structurants des EPCI et de la Région

CONTRIBUTIONS DU FORUM

Création d'un réseau unique

LES INTERETS POUR NOTRE TERRITOIRE REUNIONNAIS :

- Un réseau unique : on se moque de prendre un Car Jaune ou un bus rose, bleu, vert... , tant que la qualité de service et l'offre sont en adéquation avec la demande !
- Un meilleur maillage et déserte du réseau : de meilleure correspondance, une offre adapté par et entre les bassins de mobilité
- Une politique globale d'aménagement et de mobilité : des décisions communes (Régions, intercommunalités, communes, citoyens ;-)...)

Je prend une fois de plus l'exemple d'Ile de France Mobilités (IDFM) (anciennement Syndicat des Transports d'Ile de France) est l'autorité organisatrice urbaine et interurbaine, routière et ferroviaire de l'ensemble de la Région Ile De France.

IDFM est une forme de syndicat mixte composé de la Région Ile de France, de la Ville de Paris et des Départements pour l'essentiel. S'ajoutent aussi un représentant des intercommunalités et de la Chambre de commerce et d'industrie. La Région a la majorité des sièges. Les autres sont réparties selon le poids démographique des territoires.

Intégration des entreprises dans la gouvernance

Les déplacements professionnels constituent un frein principal à la fluidification de la circulation aux heures de pointes à la Réunion.

Il est nécessaire d'intégrer à la gouvernance globale des mobilités, les entreprises publiques et privées en développant des plans de mobilités adaptés au sein de ces structures

En parlant d'implication des entreprises publiques et privées, je pense également à la contribution des entreprises pour financer les transports collectifs à l'échelle du territoire.

Intégration des citoyens

- Créer un comité consultatif des usagers afin d'être au plus près des demandes et améliorations à effectuer sur les différents réseaux de transport présents à la Réunion.
- Nous voyons souvent des projets d'amélioration des voiries qui pourraient être améliorés si les citoyens ou les riverains étaient consultés, je pense aux trottoirs, à la signalétique, au cadre de vie, et j'en passe... Il faudrait systématiquement demander aux administrés leur avis quant il s'agit d'amélioration, d'équipement ou de grands projets.
- Les usagers des transports en commun doivent faire partie des commissions ou des conseils d'administration des communautés de communes en vue de donner leur avis sur les questions de transports. Il faut que les instances de décision aient un ancrage local.
- Si possible votez pour que les citoyens aient un pouvoir de décision dans les votes on a des choses à dire qui mieux que celui qui utilise le bus tous les jours pour savoir ce qu'il y a à améliorer
- A court terme conformément aux articles 13 et 14 de la SMTR (syndicat mixte ouvert)



1/ COURT TERME :

Création d'une commission thématique: Assemblée Citoyenne issue des ETGM.(suivi de la feuille de route des ETGM)

1/Le comité syndical peut mettre en place des commissions thématiques chargées d'étudier et de lui proposer tous sujets relevant de leurs compétences. Le fonctionnement et la périodicité des réunions des commissions thématiques sont déterminés par le règlement intérieur.

Création d'un collège Consultatif ou Délibératif Citoyen :Délégation représentative de l'assemblée des ETGM

2/Le comité syndical met en place un collège consultatif chargé d'étudier et d'émettre au besoin un avis sur des sujets relevant des compétences du SMTR. Le fonctionnement du collège consultatif est déterminé par le règlement intérieur.

Ce collège est composé notamment de représentant des communes. Il associera des personnalités qualifiées en particulier des représentants des associations de consommateurs et du monde du handicap. Sa composition est fixée par délibération du comité syndical.

Autres possibilités a court terme pouvant permettre la continuité de l'assemblée citoyenne :

-La création d'une commission thématique mobilité au niveau du Conseil Consultatif éducation environnement C C E E).

- Création d'une structure indépendante avec intégration au processus de décision type CCEE « Agence Citoyenne de la mobilité ».

Cadre : Association LOI 1901 a l'instar du CCEE

-Statuts de la structure association

-Sa composition :

-CA (10 membres de l'assemblée ETGM+ 1Représentant Région Département et CINOR, CIREST, CASUD, CIVIS, TCO).

-Un bureau

2 Co Présidents trésorier secrétaire).

Méthode de fonctionnement Sociocratie toutes les décisions par consensus.

L'accompagnement de la mise en œuvre

Au sein de la DITP, le Centre interministériel de la participation citoyenne (CIPC) propose un accompagnement stratégique et méthodologique aux ministères et aux services de l'État qui souhaitent associer les citoyens à leurs démarches. Cet accompagnement permet de mettre en œuvre un cadre de participation sincère, transparent et rigoureux. L'accélérateur d'initiatives citoyennes a pour objectif d'accompagner des projets portés par des citoyens ou des associations œuvrant pour l'intérêt général. Ce programme est l'un des engagements du plan d'action de la France pour un gouvernement ouvert, piloté par la Direction interministérielle de la transformation publique (DITP).

A moyen long terme : Création d'une agence L4433-2 CGCT.

Création d'une structure type «Établissement Public Administratif» E P A OU AUTRE avec une indépendance politique, regroupant l'ensemble des compétences transport(mettre fin au mille feuilles), intégrant les citoyens au processus de décision en Co construction exclusivement dans l'intérêt général.

En sachant que l'EPA :L'établissement public administratif (EPA) : exerce une mission d'intérêt général autre qu'industrielle et commerciale, précisément définie, sous le contrôle de l'État ou d'une collectivité territoriale.

D'autre part avec la différenciation et adaptation (3DS) le cadre du droit commun d'une EPA me semble possible.

Nota: Sur ce sujet hyper complexe il est évident qu'il faut du temps et l'une des propositions et attente du public «voir perdurer l'assemblée citoyenne des ETGM. Je crois que rien ne sert de courir il faut arriver a point (répondre a l'objectif réussir les ETGM).

Poursuite des travaux de l'assemblée citoyenne

- Proposition de structuration d'une assemblée citoyenne post État généraux.

L'enjeu fort est la participation des citoyens au processus de décision.

Nous proposons plusieurs pistes :

Sur le court terme :

- 1. travailler sur la structure existante de la SMTR en mobilisant les articles 13 et 14 de son règlement par la création de cellule citoyenneté. Ces cellules pourraient s'inscrire dans le prolongement des travaux des États généraux. Le fonctionnement de cette cellule respecterait les articles du Règlement de la SMTR.
- 2. création d'une cellule mobilité dédiée au sein des conseils consultatifs existants ccee et ceser. Cette cellule serait en charge de travailler toutes les questions sur la mobilité en lien avec la Région Réunion.
- 3. création d'une association loi 1901 structure indépendante avec un Conseil d'administration en charge de travailler sur les plans de mobilité des intercommunalités, des projets et faire le lien avec l'ensemble des institutions. Le rôle serait à définir avec l'ensemble des institutions dans une obligation morale de co construction.

Sur le moyen terme et long terme :

- 1. transformation de la smtr en établissement public administratif avec pour objectif une autonomie propre.
- 2. et ou une agence d'État afin de supprimer le mille feuille administratif entre les institutions sur la compétence de la mobilité.

Le cadre légal de la loi 3DS permet aussi l'adaptation et la différenciation sur la question de la mobilité. Il serait intéressant de se l'approprier et trouver les modalités répondant à la demande d'intégration des citoyens au sein du processus de décision.

La problématique reste l'inefficacité du mille feuille institutionnelle au niveau local sur la question de la mobilité et la possibilité donner aux citoyens d'agir au plus près de la politique publique. Citoyens qui sont les usagers premiers de la mobilité.

Le choix juridique importe peu tant que la volonté des élus locaux soit de donner la place aux citoyens.

- Au risque d'être un peu redondant j'ai voulu apporter ma contribution à la création d'une commission de suivi à l'issue des travaux de l'assemblée citoyenne des mobilités. Je pense à l'excellence du travail réalisé par Monsieur Laffin qui traite peu ou prou ce sujet...

Le Conseil Régional a voulu faire de nous une force de proposition pour la mobilité de demain à la Réunion sous la houlette du comité des garants, mais quid du suivi des ces propositions à l'approche du rapport final ?

Ne serait-il pas bon de faire figurer dans ce rapport, notre désir de voir la mise en place d'un comité indépendant de suivi dans le même esprit qui anime le comité de garants et qui aurait la charge du suivi des propositions avec une garantie d'indépendance et de neutralité.

Il va de soit qu'il faudra définir en amont pour la réussite de ce suivi la mise en place d'outils d'évaluation dans une démarche bouclée, c'est à dire mise en place d'un calendrier de suivi des objectifs quantifiables et qualifiables, à terme revenir sur les objectifs initiaux, faire une évaluation du projet et réactiver le projet et cela dans une certaine transparence où les travaux seront rendu publics par ce comité.



COMMISSION – TRANSPORTS COLLECTIFS (SUD-OUEST A)

À Saint-Paul

22/11/23 – 16h30 – Centhor à Saint-Paul

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

22 novembre 2023 de 16h30 à 20h30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Centhor Saint-Paul
1 route de l'Eperon BP6
97435 Saint-Paul

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

12 membres du collège citoyen
3 membres du collège institutionnel
Total des présences : 15 membres

Garants de la CNDP :

Bernard VITRY
Laurent BOUVIER

Animation et support logistique :

1 représentant de l'agence Stratégies & Territoires (animateur)
2 représentants du cabinet La suite dans les idées (animateur et rédacteur)
1 représentante de la Région Réunion (soutien technique et logistique)

INTRODUCTION

Stéphanie Espach a introduit la commission en présentant :

- Antonin Lafaye – animateur.
- Clément Vaschalde – rédacteur.
- Bernard Vitry – garant.
- Laurent Bouvier – garant.
- Fabrice Hoarau – membre institutionnel.

Antonin Lafaye et Stéphanie Espach sont revenus sur le travail qui a été fait précédemment concernant la fusion de grandes priorités : organiser une gouvernance partagée et intégrer la participation citoyenne aux décisions d'un côté, améliorer les conditions actuelles de circulation et limiter les déplacements du quotidien de l'autre.

Il a également été relaté les différentes formulations de la grande priorité de cette commission Sud-Ouest A :

- **Titre initial** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- **Titre commission Nord-Est A** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun en répondant aux besoins intermodaux des usagers, prioritairement selon leur territoire.
- **Titre commission Nord-Est B** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- **Titre commission Sud-Ouest A** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île : qualité, quantité, intermodalité.
- **Titre commission Sud-Ouest B** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun et particulier sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.
- **Titre commission Sud-Ouest C** : Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité.

Antonin Lafaye a énoncé les objectifs du jour :

- Faire des choix / des regroupements parmi les propositions.
- Préciser et rendre les propositions concrètes.

Antonin Lafaye a résumé la situation ainsi que le déroulé de la commission :

- La grande priorité est composée initialement de 19 propositions, que les commissions ont caractérisées comme prioritaires ou non durant la première salve.
- 1 proposition a été traitée par la commission « gouvernance et participation citoyenne » et ne sera donc pas traitée : mettre en place un comité consultatif des usagers.
- 6 propositions sont apparues comme prioritaires au vu du classement global :
 - ▶ Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels.
 - ▶ Élargir et densifier les plages horaires.
 - ▶ Mettre à l'abri les usagers en attente.
 - ▶ Améliorer la desserte des écarts et des Hauts.
 - ▶ Faire des gares routières des lieux de vie attractifs.
 - ▶ Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicap.

Ces 6 propositions feront l'objet d'un travail de précision en temps 2 de la commission du jour.

- Toutes les autres propositions font d'abord l'objet d'un travail de regroupement en temps 1, en groupes. Chacun des deux groupes fait donc émerger 3 propositions (regroupées, nouvelles ou reformulées) durant le temps 1.

En résumé, la commission se déroule en 3 temps :

- Un premier temps où il s'agit de regrouper des propositions si cela fait sens et faire des choix sur les propositions les plus importantes.
- Un second temps de travail de construction des propositions.
- Un temps de reformulation de la grande priorité.



Quelques échanges ont eu lieu avant les temps de travail en groupes.

- Un participant demande si le principe de mettre en avant les 6 propositions prioritaires à travers les commissions n'est pas en désaccord avec le principe de la concertation énoncé plus tôt dans la démarche : ce n'est pas parce qu'un argument est avancé plus de fois qu'un autre qu'il prévaut.
 - ▶ Antonin Lafaye explique alors que c'est la raison pour laquelle il y a la possibilité de travailler sur d'autres propositions en plus des 6 prioritaires.
- Un débat émerge sur la question du covoiturage et la possibilité de créer une voie de covoiturage afin de récupérer des personnes sans réservation. Toute la commission n'est pas d'accord sur le bon fonctionnement de ce système.
- Une participante explique qu'elle a utilisé le bus pour faire l'expérience et proposer à ses enfants de le prendre. Elle a constaté les difficultés et a de nombreuses remontées d'information.
 - ▶ L'équipe d'animation et de rédaction lui a proposé de mettre les notes qu'elle a prises sur le forum et de nourrir la commission du jour de son expérience.

Stéphanie Espach a passé en revue des propositions émises sur le forum en ligne.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

M. Damien CHAVRIACOUTY est désigné rapporteur par les membres.

ATELIER 1 : REGROUPEMENT ET CHOIX DES PROPOSITIONS

Les participants se répartissent en deux groupes pour choisir des propositions parmi les 12 restantes / faire des regroupements.

Sur la base des 12 propositions restantes, chaque groupe devra faire émerger 3 propositions.

Table 1 :

Titre chapô de la proposition : développer les TCSP équipé de bus à haut niveau de service.

Regroupe les propositions suivantes :

- Généraliser les voies réservées pour les transports en commun.
- Mettre à disposition des bus à haute qualité de service.
- Faire des transports en commun des véhicules prioritaires.

Titre chapô de la proposition : inciter et promouvoir le transport collectif.

Regroupe les propositions suivantes :

- Inciter à prendre les TC par les prix.
- Promouvoir le transport collectif.
- Communiquer en temps réel.

Cette proposition a fait débat : est-ce qu'il faut être précis à ce stade-là ? Le groupe a fini par se dire qu'il ne fallait pas se limiter à ce stade et que la proposition sera approfondie en 2ème partie.

Titre de la proposition : coconstruire une offre globale coordonnée pour les usagers.

Cette proposition ne regroupe pas plusieurs propositions.

N'ont pas été retenues :

- Desservir les lieux touristiques.
- Améliorer l'accès depuis l'aéroport.
- Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus.
- Apporter une qualité du service pour les séniors.
- Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission.

Table 2 :**Titre chapô de la proposition : amélioration des services spécifiques.**

Regroupe les propositions suivantes :

- Desservir les lieux touristiques.
- Améliorer l'accès aux aéroports.
- Apporter une qualité du service pour les séniors.
- Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus.

Titre chapô de la proposition : rendre les transports en commun plus efficaces.

Après débat au sein du groupe, les participants se sont mis d'accord sur les deux aspects que traite la proposition : le volet organisationnel et le volet aménagements.

Regroupe les propositions suivantes :

- Communiquer en temps réel.
- Mettre à disposition des bus à haute qualité de service.
- Généraliser les voies réservées pour les transports en commun.
- Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission.
- Faire des transports en commun des véhicules prioritaires.

Titre chapô de la proposition : communication.

Regroupe les propositions suivantes :

- Inciter aux transports collectifs par les prix.
- Promouvoir le transport collectif.

N'a pas retenue la proposition suivante :

- Remplacer les bus collectifs par des bus à faible émission parce qu'à court terme.

Le groupe pense que la technologie ne permet pas forcément de répondre aux problématiques des usagers à court terme. De plus il souligne que ce type de bus est déjà en train d'être mis en place et qu'il ne s'agit donc pas d'une priorité « utile » à la Commission.

Des regroupements logiques et admis par les participants entre les propositions des deux tables sont faits et résultent de 4 propositions :

- Efficacité et développer les TCSP équipés de BHNS.
- Communication et inciter & promouvoir.



- Services spécifiques (pour des publics spécifiques).
- Co-construction d'une offre globale pour les usagers.

Un participant a relevé la différence de la perception de la communication en temps réel entre les deux groupes :

- Un groupe le perçoit comme un outil de communication qui vise à inciter, l'autre comme un outil d'organisation.

Les participants se sont inquiétés de ne pas voir la question des PMR évoquée.

- Antonin Lafaye a répondu que cette question était abordée dans les 6 propositions prioritaires et qu'elle serait donc traitée durant le temps suivant

ATELIER 2 : WORD-CAFÉ - PRÉCISION DES PROPOSITIONS

Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels

Quels sont les objectifs ?

- Réduire le nombre d'automobilistes sur les routes.
- Diminuer l'attente aux arrêts de bus.
- Éviter la démobilitation des usagers.
- Plus personne ne doit attendre un bus plein.

Cette proposition a été construite pour tous les usagers mais aussi à destination de ceux qui n'ont pas les moyens d'emprunter les transports en commun et ceux qui utilisent la voiture.

Un débat a d'abord eu lieu sur l'identification de la demande et du besoin de l'augmentation de la fréquence des bus.

- Certains participants insistent pour prendre en compte la demande de bus et non la fréquentation actuelle des bus dans l'adaptation de la fréquence.
- D'autres pensent que c'est un risque et que des bus vont tourner à vide.

Plusieurs éléments de réponses ont donc été pensés :

- Afin de quantifier le besoin réel, faire des études sur le besoin des usagers selon les périodes.
- Fixer des objectifs d'augmentation de fréquentation des bus et les faire évoluer en même temps que la fréquence des bus, étape par étape.
- Dans l'objectif d'écouter le besoin espéré des usagers, mener une étude d'opinion.

Des propositions ont été faites pour préciser comment l'augmentation de la fréquence pouvait être faite :

- Concentrer les moyens (bus) aux heures de pointes et aux endroits saturés sur tous les réseaux.
- Augmenter la fréquence des bus en priorité aux nœuds présents sur toute l'Île et aux heures de pointes.
- Donne au chauffeur le moyen de signaler s'il y a des personnes qui attendent sur le côté de la route lorsque le bus est plein
- Réajuster le nombre de bus plus régulièrement que lors des renouvellement de DGSP.

Faire des gares routières des lieux de vie attractifs

Les participants ont établi une liste d'éléments qui permettraient de rendre les gares routières plus attractives :

- Avoir accès à toute l'intermodalité : bus, car, vélos, trottinette, parking relai.
- Créer des espaces spécifiques pour les vélos.
- Mettre en place une signalétique qui améliore le parcours usager.
- Mettre en place une billetterie et un DAB ouverts constamment.
- Sécuriser les lieux : surveillance vidéo, personnel dédié voire des rondes de police.
 - ▶ Un participant a proposé de mettre en place des portiques, cela a créé un débat, tout le monde n'est pas d'accord.
- Mettre en place des points de vente sans alcool.
- Concevoir des espaces connectés, de coworking.
- La gare routière doit être un espace propre.
- Des toilettes et sanitaires propres en entretenus jusqu'à la fin du service.

Communication / inciter et promouvoir

L'objectif de cette proposition est de communiquer sur l'image du bus : montrer que ce n'est pas qu'une contrainte de l'utiliser mais que ça peut-être un choix.

Pour arriver, les membres ont proposé de :

- Mener une campagne publicitaire ciblée.
- Montrer ce qui a été fait tenir les engagements faits quant aux transports en commun.

Afin de faciliter l'usage des transports en commun et d'inciter les habitants à les utiliser, les participants ont proposé de :

- Développer l'affichage en temps réel (penser au parcours usager) partout : gares, arrêts, abris, applications.
- Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de leur plan mobilités.
 - ▶ Accompagnement en termes d'ingénierie, organisation et dans l'application des moyens pour favoriser l'utilisation des transports en commun.
 - ▶ Labelliser les entreprises qui mettent déjà en place un plan de mobilités pour leurs salariés.

Le débat sur la gratuité a émergé. Les participants n'y sont globalement pas favorables mais proposent un tarif unique ou unifié.

Élargir et densifier les plages horaires

Un débat a eu lieu sur le terme « densifier » notamment pour l'expliquer dans le sens « d'augmenter la fréquence » mais aussi l'offre. Afin de densifier le réseau de transports en commun, plusieurs propositions ont été faites :

- Travailler sur l'intermodalité à court, moyen et long terme :
 - ▶ Court terme : travail sur les parkings relais, faciliter la marche par l'aménagement de trottoirs et la pratique du vélo. La densification à court terme est vue comme l'élargissement de l'offre d'intermodalité.
 - ▶ Moyen terme : mise en place de téléphériques et de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).
 - ▶ Long terme : développement du train.



- Des toilettes et sanitaires propres en entretenus jusqu'à la fin du service.
- Rajouter des bus aux horaires de pointes (à déterminer ligne par ligne) et aux entrées des villes qui sont la priorité.

Les membres de la commission sont partis du constat que les bus s'arrêtaient trop tôt le soir. Pour répondre à cette problématique, deux propositions ont été conçues :

- Mettre en place des bus jusqu'à, au moins, 22h.
- Mettre en place un bus qui passe toutes les heures en reprenant le tracé d'une ligne qui existe déjà.

Les participants jugent qu'il est important de mener une étude afin de connaître le besoin des travailleurs qui finissent après 20h et d'identifier le besoin d'un transport de nuit.

Mettre à l'abri les usagers en attente

Pour les participants, le plus important est de sécuriser les abords des abris contre les intempéries et les agressions.

En ce sens, ils proposent de :

- Mettre en place des éclairages de manière systématiques pour chaque arrêt et chaque abri bus et s'assurer de leur entretien.
- Proposer un nombre d'assises suffisant.
- Mettre un bouton d'appel d'urgence en cas de problème à disposition.

Les membres de la commission se sont questionnés sur la nécessité de mettre des abris à tous les arrêts de bus. La réponse divise au vu du coût que cela aurait. Cependant, si cela devait être le cas, la responsabilité de ces changements serait à répartir entre les collectivités.

Coconstruire une offre globale et coordonnée pour les usagers

Proposition de reformulation : coconstruire une offre globale coordonnée AVEC et POUR les usagers.

- La priorité est de développer un plan territorial de mobilités unique. L'idée est alors de s'engager pour un maillage des différents réseaux et de garantir une haute qualité de service. Ensuite, une fois ce plan déployé, une autorité unique pourra être mise en place.
- À moyen terme, certains participants proposent de créer une autorité unique afin d'optimiser l'expérience usager, de créer une offre coordonnée globale sur tout le territoire et d'éviter les incohérences entre différentes politiques. La gouvernance unique permettrait une meilleure prise en compte des problématiques selon certains.
 - ▶ Un membre met en avant que créer une autorité unique ne faciliterait pas forcément la coordination en l'état actuelle des choses. Chaque EPCI peut craindre de ne plus pouvoir investir dans ses mobilités
- Le point de vue usager est rappelé : savoir comment aller d'un point A à un point B, savoir quel est le réseau utilisé n'est pas important.
 - ▶ Les participants insistent donc sur la nécessité pour les AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) de prendre en compte les remontées des les comités existants comme le comité des partenaires et le comité des usagers.

Prendre systématiquement en compte les spécifiés de PMR

Cette proposition – dont le nom a été transformé car jugé trop stigmatisant – vise à améliorer l'accueil et la qualité de service sur tous les réseaux. Cette adaptation doit se faire à moyen terme en parallèle du développement du transport à la demande.

Les participants ont choisi de concentrer la construction de proposition à destination des personnes à mobilité réduites : porteuses de handicap, âgées, handicap temporaire.

La première étape est de faire un état des lieux grâce à plusieurs moyens :

- Étude de l'existant : places dans les bus, hauteur des marches et des arrêts etc.
- Plateforme citoyenne de signalement des problèmes d'accessibilité qui permettra notamment d'identifier les arrêts problématiques mais aussi ceux aux normes.

La deuxième étape est de penser le circuit (parcours usager) dans son ensemble : avant, dans le bus et en sortant du bus. Dans ce cadre, plusieurs propositions ont été faites :

- Faire appliquer les normes progressivement aux arrêts et dans tout le matériel roulant.
- Mettre en place une signalétique lumineuse, sonore et en braille.
- Ne pas mettre en place des arrêts accessibles qui mènent à des escaliers (comme au Tampon par exemple).
- Identifier et visibiliser les arrêts accessibles par un logo spécifique.
- Former les chauffeurs à la mise en place du matériel PMR afin qu'ils ne rencontrent pas de problème et d'être plus efficace.
- Avoir systématiquement 2 personnes dans les bus et cars pour faciliter la montée.

Améliorer la desserte des écarts et des hauts

Les participants insistent sur l'importance de ne pas améliorer la desserte uniquement entre le littoral et les hauts mais aussi entre les hauts. Cette proposition s'adresse donc tout particulièrement aux habitants des hauts.

La première proposition est d'améliorer le réseau, la desserte à un niveau global et la fréquence des transports en commun en passant par des voix alternatives comme le téléphérique.

La deuxième proposition faite par la commission est de revenir à un transport de plus petite capacité qui réponde davantage à la demande des habitants. Les participants l'ont décliné ainsi :

- Améliorer le transport à la demande, qui aujourd'hui n'est pas suffisant, à travers deux possibilités (système mixte) :
 - ▶ Transport à la demande zonal (style « taxiteur ») : récupérer un taxi partagé dans une zone, sans réservation.
 - ▶ Transport à la demande virtuel avec un système de réservation par un numéro ou une application et des points de rencontre.
- Mettre en place des minibus de 5 à 9 places comme il en existe déjà. Cette proposition est débattue et des usagers de ces bus présents au sein de la commission suggèrent des bus jusqu'à 20 places pour le confort.
- Mettre en place un PDMIE (Plan De Mobilité Inter-Entreprises) qui comprend un service de covoiturage pour les entreprises à coupler avec le Plan des Mobilités.

D'autres propositions ont été faites par les participants :

- Améliorer la fréquence des bus. Des membres de la commission ont expliqué qu'il pouvait arriver qu'aucun bus ne passe pendant 1h30.
- Rajouter des bus directs dans les hauts qui ne s'arrêterait pas à tous les arrêts.
- Élargir la plage horaire des bus afin qu'ils circulent plus tardivement.

En restitution : un participant a évoqué la possibilité de faire des arrêts entre les arrêts pour les femmes seules.



Efficacité / développer les TCSP équipé de BHNS

Pour les membres de la commission, deux aspects sont à traiter :

- Le volet organisationnel.
- Le volet aménagement / infrastructures / matériel roulant.

Le constat est le suivant : les problématiques de circulation se concentrent aux entrées de villes.

Les participants suggèrent qu'il faut avant tout penser à certains lieux problématiques : autour de Saint-Paul, le Port - l'entrée Est de Saint-Denis et dans le Sud autour de Saint-Pierre/Saint-Louis. Cependant, les membres de la commission insistent sur le fait que c'est un problème globale des entrées de ville.

La première proposition de solution est de développer et augmenter le nombre de voies réservées TCSP (Transports en Commun en Site Propre) et des bus à étage. Cette proposition est à réaliser à court terme (2 à 3 ans) pour les participants.

Un deuxième problème a été soulevé : les voitures circulent aujourd'hui sur les voies réservées aux bus. Deux réponses ont été apportées :

- Aménager des séparateurs en béton pour empêcher les voitures de se positionner sur ces voies. Les bus iront plus vite.
- Mettre en place une signalétique avec le montant de l'amende (ou le nombre de points à perdre) que risquent les automobilistes en empruntant cette voie réservée.

Afin de désencombrer les villes, des parkings à étages en entrées de villes conditionnés à une offre de modes de déplacements doux ou actifs ont été proposés.

Améliorer les services spécifiques

Aucun des deux groupes n'ont souhaité travailler sur la fiche ou n'ont pas eu le temps.

Les propositions regroupées au sein de celle-ci sont bien gardées et sont les suivantes :

- Desservir les lieux touristiques.
- Améliorer l'accès aux aéroports.
- Apporter une qualité du service pour les séniors.
- Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus.

ATELIER 3 : FORMULATION DE LA GRANDE PRIORITÉ

Une proposition de reformulation a d'abord été faite :

- Améliorer l'efficacité et l'attractivité des réseaux sur l'ensemble de l'Île en structurant l'intermodalité.

En réaction à cette proposition :

- Un participant a insisté sur la notion de qualité,
- Une participante propose de réintégrer ce qu'ils ont fait en commission 1.

Après débat, la reformulation de la grande priorité choisie est la suivante : **améliorer l'efficacité, la qualité et l'attractivité des réseaux de transports en commun tout en développant l'intermodalité.**

CONCLUSION

Antonin Lafaye et Stéphanie Espach ont remercié les participants et ont clôturé la commission.

CONTRIBUTIONS DU FORUM

Refonder l'offre de transport en commun actuel

- Voies dédiées / meilleur maillages du réseau / horaires, desserte et fréquences

Les deux gros problèmes du transport en commun à La Réunion sont :

Le manque d'offre sur les trajets les plus utilisés et aux heures de pointe (heures de travail)

- l'attractivité du TC par rapport à la voiture en terme de temps de trajet (éviter d'avoir des bus bloqués dans les embouteillages)

Les trajets et les horaires les plus chargés pour le TC mais aussi la voiture sont connus

Il faut agir sur les entrées des grandes agglomérations.

Il faut permettre aux gens qui habitent en périphérie d'accéder aux zones d'activité et aux centres villes.

Voies dédiées et plus de bus pour plus de fréquence. Des solutions qui peuvent être mises en place à courte échéance SUR DES ZONES STRATÉGIQUES. On met les moyens nécessaires. On teste sur 6 mois /1 an et on fait le bilan.

Être cohérent dans le tracé des lignes pour être au plus proche des besoins de chacun. Réduire au maximum dans la mesure du possible la distance domicile-arret de bus.

- La création de parkings dédiés à l'entrée des agglomérations (parking sécurisé bien sûr, payant s'il le faut mais à prix attractifs ou dégressif si co-voiturage/électrique) reliés par des voies sécurisées piétonnes vers des arrêts de bus ou gares routières.{...}
- Augmenter les fréquences de passages sur les secteurs à forte influence. Élargir les horaires et bus à l'heure pour favoriser l'utilisation des réseaux de transport en commun.
- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité par la coordination des horaires des différents bus et réseaux.
- Faciliter l'intermodalité et la multimodalité par la coordination des horaires des différents bus et réseaux.
- Les usagers des transports en commun en zone rurale aimeraient que les transports soient aussi de proximité, c'est à dire avoir un réseau de navettes qui les prendraient près de chez eux. Ce type de réseaux existait dans les années 1960-1975. Ex : les « Taxis-place » à St-Pierre. Pourquoi ne pas créer le même type de réseau un peu partout dans l'île, cela peut s'envisager à très court terme, ne coûte pas grand chose à la collectivité et cela rend service à la population.
- Refonder l'offre transport en commun actuelle avec des bus propres (pas de diesel / hydrogène, électrique ou hybride) + mini-bus permettant d'augmenter la fréquence et la rapidité, dans l'attente de la mise en place d'un réseau tram/train et transports câblés (horizon 2028/2030).

Performance et qualité du service

- La qualité du service rendu à l'utilisateur doit être une priorité dans le cadre des DSP de Transports publics urbains. Le contrôle de cette qualité est primordial. Il semble que les pratiques ne soient pas identiques pour toutes les DSP. {...}



- Effectivement la qualité au cœur de l'attractivité des réseaux de transports en commun. Un état des lieux devrait être réalisé tous les ans.
- Comme on le voit dans le rapport de la CNDP, pour les usagers, la qualité du service rendu est insuffisante. Pour assurer l'exploitation du réseau de transport, les collectivités ont souvent recours à une délégation de service public. Dans le contrat signé entre la collectivité, il existe un bonus-malus qualité. Afin de chercher à améliorer la qualité du service rendu, il serait intéressant que l'AC ait une présentation de cette clause {...}
- Faire en sorte que le réseau de transport en commun soit performant et que ça perdure dans le temps avec un suivi technique, qualité hygiène et sécurité régulier.
- Je pense qu'il est important de d'avoir une closo permettant un ajustement des matériels et horaires, avant la fin des délégations Car Jaune (Marché) pour être au plus près de la demande des clients du transport en commun.

Communiquer en temps réel / horaires de bus

- Simplifier la diffusion des horaires de bus à l'aide d'une plateforme téléphonique, pour ceux qui maîtrisent pas le numérique

Accessibilité des transports collectifs aux PMR, séniors, porteurs de handicaps..

- {...} j'ai réalisé et je partage une synthèse des derniers bilans d'accessibilité des transports collectifs aux PMR. Vous trouverez tous les liens pour consulter les documents dans leur intégralité. J'ai également ajouté un certain nombre de questions et demandes en direction des AOM et AOM régionale afin d'obtenir les informations absentes des documents.

- Bus à haute qualité de service pour tous les usagers dont les PMR, les seniors, et porteurs de handicaps
- Une personne à mobilité réduite, ne doit pas être contraint dans ses déplacements, la réservation est déjà un frein important à ses déplacements ! Aujourd'hui chaque intercommunalité propose un service de transport à la demande pour les PMR (City'Ker - Handi'Bus - Mobinéo - Kar'Ouest Mouv - Esti'Cap), sauf erreur de ma part les déplacements ne peuvent se faire qu'à l'intérieur d'un bassin de mobilité et pas entre bassins (Une personnes réservant un TAD à la CASUD ne peut réserver un trajet qui se fait d'une commune à une autre qui font parti tous les deux de cette même interco), hormis sur le réseau Car Jaune, mais seulement de gare en gare...

Il est impératif de créer un réseau de TAD pour les PMR à l'échelle du territoire !

{...} Il devrait être possible de programmer des déplacements réguliers notamment pour se rendre dans son travail. Pour offrir des solutions de mobilités aux habitants qui sont aujourd'hui éloignés de l'offre de transport existante dans les zones urbanisées du territoire, il faut développé une solution simple et pratique avec un nouveau service public régional de Transport À la Demande (TàD).

Covoiturage, taxis et VTC

- Développer plus de covoiturages, taxis et VTC collectifs.
- Imaginer covoiturer sans réservation ! Vous vous rendez à un arrêt près de chez-vous, vous indiquer votre destination, et en quelques minutes un conducteur s'arrête et vous voilà partis ! {...} Une des solutions existantes que nous connaissons tous est le covoiturage ! Le covoiturage est une solution mais qui à de nombreuses limites à l'usage... (Inscription sur une plateforme de covoiturage, réservation, horaire précise, et j'en passe). Il existe des solutions face aux freins cités plus haut, il s'agit de la création d'une ligne de covoiturage.{...}.

Optimiser les gares routières et pôles d'échanges

- Faire de ces espaces des lieux de vie attractifs avec des équipements complets, propres et sûrs.

Associer les communes pour développer et adapter les abris bus aux arrêts :

- Bien que nombre d'équipement aient été installés, il en manque encore vraiment beaucoup et il reste de gros efforts à faire pour tenir compte des besoins des passagers (personnes âgées, d'autres en situation de handicap, ...), pour s'adapter aux conditions climatiques (fortes pluies, chaleur intense) et pour sécuriser les jeunes - parfois en groupe - à proximité immédiate des routes pendant l'attente.
- Permettre aux usagers de patienter sereinement sous l'abri bus qui les protège bien de la pluie, du soleil, du vent et qui soit situé en lieu sûr.

Intégrer des espaces dédiés à l'intermodalité :

- Equiper les moyens de transport en communs existant ou à venir d'espace debout réservés aux possesseurs de vélos et trottinettes ou système de portage extérieur afin d'améliorer l'intermodalité.

Billetterie unique

- Une Tarification abordable avec un prix unique quelque soit l'endroit où on se déplace. Une Tarification unique pour les déplacements sur l'ensemble du territoire avec un ticket utilisable plusieurs fois sur différents type de mobilité, (Bus, tram, téléphérique) SUR TOUS LES RESEAUX EPCI ET CAR JAUNE.

Éduquer, sensibiliser, communiquer

- Permettre aux enfants dès leur plus jeune âge d'avoir accès à différents types de mobilités afin de les habituer à ne pas compter que sur la voiture et surtout les rendre autonome pour plus tard s'ils décident de faire leurs études hors-département, qu'ils sachent se débrouiller déjà un peu seul car on a tous galéré nos premières fois à Paris, Londres, ou autres grandes villes au niveau transport car nous n'y étions pas habitué à utiliser aisément différents types de mobilité. Trop habitué à la voiture pour tout... commencer à être débrouillard jeune pour ne pas trop se décourager et abandonner facilement pour celles et ceux qui décident de quitter l'île pour les études ou autres et ainsi faciliter leur intégration à l'étranger



COMMISSION – DÉPLACEMENTS DOUX (SUD-OUEST C)

À Saint-Paul

23/11/23 – 16h30 – Centhor à Saint-Paul

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

23 novembre 2023 de 16h30 à 20h30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Centhor Saint-Paul
1 route de l'Eperon BP6
97435

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

8 membres du collège citoyen
0 membre du collège institutionnel
Total des présences : 8 membres

Garants de la CNDP :

Philippe MASTERNAK
Laurent BOUVIER

Animation et support logistique :

1 représentant de l'agence Stratégies & Territoires (animatrice)
2 représentants du cabinet La suite dans les idées (animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien technique et logistique)

INTRODUCTION

Après avoir rappelé les objectifs de l'Assemblée citoyenne, les animateurs ont présenté le déroulé de la commission qui comprend 3 temps phares :

- Atelier 1 : en 2 groupes de travail, les participants sont amenés à travailler sur l'opportunité des propositions, à quoi doivent-elle servir ? Pourquoi ces propositions doivent-elles être mises en œuvre ? À quels publics s'adressent-elles ?
- Atelier 2 : en 2 groupes de travail, les participants doivent décrire chaque proposition le plus finement : description de la mise en place, phasage, niveau d'urgence, court/moyen/long terme...
- Atelier 3 : reformulation de la grande priorité au vu du travail de la Commission.

Stéphanie Espach est ensuite revenue sur le travail qui a été fait précédemment concernant la fusion de grandes priorités : organiser une gouvernance partagée et intégrer la participation citoyenne aux décisions d'un côté, améliorer les conditions actuelles de circulation et limiter les déplacements du quotidien de l'autre.

Il relate également les différentes formulations de la grande priorité de cette commission Sud-Ouest C :

- **Titre initial** : Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif
- **Titre commission Nord-Est A** : Engager une politique résolue de déplacements en mode doux et sécurisés.
- **Titre commission Nord-Est B** : Développer des espaces (re)structurés, aménagés, pour des déplacements doux accompagné d'une communication et d'incitations soutenues sur tous les supports afin de fédérer les réunionnais.
- **Titre commission Sud-Ouest A** : Développer, adapter et promouvoir les déplacements en modes doux et actifs.
- **Titre commission Sud-Ouest B** : Développer et inciter les déplacements en modes doux et actifs.
- **Titre commission Sud-Ouest C** : Développer et sécuriser les déplacements en mode doux (vélo, marche à pied...) pour inciter à la limitation des déplacements automobiles.

Stéphanie Espach a demandé à la commission de revenir sur la raison du choix d'inscrire « sécuriser » dans le nom de la priorité, certains participants se sont exprimés :

- Aucune autre commission n'avait mis cet aspect en avant.
- C'est particulièrement important pour permettre réellement aux habitants d'utiliser les modes actifs et doux.

Pour une participante, les modes doux et actifs sont à traiter au sein de toutes les commissions.

Stéphanie Espach est revenue sur le classement des propositions issu de la première salve de commissions :

- Créer des voies cyclables sécurisées et continues.
- Créer des services utilisateurs.
- Créer et aménager des voies piétonnes.
- Faire la promotion des modes actifs.
- Mieux partager la route pour plus de sécurité.
- Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes.
- Recourir à l'énergie animale.

Stéphanie Espach est revenue sur plusieurs propositions faites par les membres des commissions sur le forum en ligne.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Monsieur Jonathan ANNIBAL est désigné rapporteur par les membres avec l'appui de Madame Marie Line WYSE.



ATELIER 1 : PRÉCISER LES SOUS-OBJECTIFS ET PUBLICS CIBLES DE CHAQUE PROPOSITION

Les participants se répartissent au sein de 2 groupes pour travailler sur « pourquoi mettre en place cette proposition ? » et « pour qui ? ».

Les 2 groupes ont travaillé sur toutes les propositions durant 30 minutes.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Créer des voies cyclables sécurisées et continues	
Pourquoi ?	Fluidifier la circulation, sécuriser les usages de tous, inciter à utiliser le vélo. Améliorer la santé et la qualité de l'air en encourageant l'utilisation du vélo.	Un débat eu lieu sur la question suivante : créer des voies cyclables ou améliorer l'existant ? Il faut faire les deux parce qu'améliorer l'existant ne permettra pas d'avoir des parcours continus. Permettre une continuité des parcours en sécurisant les usages. 3 visions de la sécurité : <ul style="list-style-type: none"> • rendre visible le cycliste et lui donner de la visibilité. • la sécurité physique. • le partage de la voirie avec les autres modes doux.
Pour qui ?	Les cyclistes, les automobilistes parce qu'il faut qu'ils puissent dépasser les cyclistes.	Tous les usagers de la route et des modes doux ou actifs.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Créer des services utilisateurs	
Pourquoi ?	Promouvoir les usages des modes doux et actifs, changer les comportements Assurer le confort sur les parcours Accompagner la maintenance et la réparation des vélos.	Rendre agréable et accessible les usages.
Pour qui ?		Tous les usagers des modes doux.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Créer et aménager des voies piétonnes	
Pourquoi ?	Sécuriser les piétons, assainir la qualité de l'air dans les cœurs de villes. Redonner les cœurs de villes aux piétons.	Reformulation proposée : créer, aménager, entretenir et faire respecter les voies piétonnes. Il y a des endroits sans aucune voie piétonne donc l'objectif est d'opérer un réel partage de la voirie actuelle.
Pour qui ?	Les automobilistes, les piétons, tous les utilisateurs de la route.	Tous les usagers, même les plus fragiles.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Faire la promotion des modes actifs	
Pourquoi ?	Augmenter le nombre d'usagers de ces modes, améliorer la santé des populations.	Reformulation proposée : développer et sensibiliser autour des modes actifs et décarbonés.
Pour qui ?	Faire des citoyens des ambassadeurs des modes actifs.	Tous les usagers, même les plus fragiles.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Mieux partager la route pour plus de sécurité	
Pourquoi ?	Pour protéger les plus vulnérables.	Pour faire respecter les règles par 3 moyens : • incitation. • formation. • répression (moins important parce que cela nécessite plus de moyens).
Pour qui ?	Aux automobilistes.	Aux automobilistes.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Des navettes de vélos cargo et de transport de personnes	
Pourquoi ?	Pour le transport de petites et moyennes marchandises. Soutenir les entreprises et les familles. Pour le transport des enfants. Livraison de repas pour les personnes âgées.	Dans le cadre de transport de marchandises.
Pour qui ?	Les entreprises et familles.	Les livreurs.



Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Recourir à l'énergie animale	
Pourquoi ?	<p>La majorité du groupe ne souhaite pas porter cette proposition.</p> <p>Plus difficilement transposable à La Réunion à cause du relief.</p> <p>Penser au bien-être animal.</p> <p>Vote pour : 1</p> <p>Vote contre : 3</p>	<p>Éviter les modes de déplacements carbonés.</p> <p>Débat : il faut penser bien-être animal mais ne faut-il pas avant tout changer de régime alimentaire pour être cohérent.</p>
Pour qui ?	Les automobilistes, les piétons, tous les utilisateurs de la route.	Les habitants de Mafate.

ATELIER 2 : WORD-CAFÉ – PRÉCISION DES PROPOSITIONS

Créer des voies cyclables sécurisées et continues

Plusieurs angles ont été développés par les membres de la commission :

Mettre en place des aménagements qui anticipent les risques :

- Grilles avaloirs eaux pluviales avec une fentes inférieur à 2cm et dans le sens perpendiculaire au sens de la voie.
- Aménagements vélos systématiques.
- Signalétique verticale et marquage au sol qui alertent en sortie de giratoire par exemple afin que l'automobiliste soit attentif soit aux cyclistes.
- Faire respecter les obligations des EPCI, communes, Région et département concernant l'aménagement et l'entretien des voies cyclables (réparer les nids de poule etc.).
- Quand il est impossible de mettre en place une voie cyclable séparée par manque d'espace, faire des marquages au sol de bandes cyclables prioritaires aux vélos. Marquer la priorité vélo par une signalétique spécifique.
- Des voies cyclistes à double sens et des voies vélos à double sens dans les sens uniques pour les voitures.
- Mettre en place des ralentisseurs plus petits.
- Assurer du bon raccord des voies vélos après des travaux.

Planification du réseau pour penser les interconnexions et les continuités entre les pistes cyclables en obligeant les AOM à respecter la loi LOME donc à concevoir le Plan des Mobilités et Vélos afin de :

- Identifier les discontinuités des pistes cyclables et les insécurités.
- Examiner le partage des voies.

Déployer une campagne pluriannuelle de sensibilisation / rappel du code à l'échelle de l'île à destination de tous les usagers de la route pour un meilleur partage. Les moyens à mettre en place sont les suivants :

- Spots télé et radios.

- Intervention dans les écoles.
- Diffuser les spots dans les auto-écoles.
- Les associations peuvent relayer la campagne.

La campagne devrait être financée par l'État et IDRМ (île de La Réunion Mobilités).

Les participants souhaitent aussi que soit rappelée la loi disposant que les trottinettes ont le droit de circuler sur les pistes cyclables. À défaut de piste cyclable, elles peuvent circuler sur les routes limitées à 50 km/h.

Mettre en place des équipements :

- Multiplier la mise en place d'arceaux à vélos.
- Avoir la possibilité de mettre son vélo à l'arrière des bus.
- Généraliser les signalétiques et feux qui priorisent les vélos.

La commission a également proposé que des aides financières sans condition de revenus soient mises en place pour acheter un vélo électrique.

Créer des services utilisateurs

Les participants se sont d'abord demandé où est-ce qu'il fallait créer des services utilisateurs.

- Dans les gares routières.
- Aux aires de covoiturages et parkings.
- Dans les entreprises.
- Sur l'espace numérique avec des applications.

La commission a ensuite eu un raisonnement par types de services :

• **Un service de base** qui suit le modèle des aires de piques niques. Tous les 5 km (et dans les Hauts), il doit y avoir :

- ▶ De l'eau.
- ▶ De l'ombre avec un kiosque.
- ▶ Des toilettes.
- ▶ Des places assises.
- ▶ Un plan vélo papier ou numérique avec les voies vélos catégorisées (mixtes, pistes cyclables en site propre, bandes cyclables etc.)

• **Un service plus important** dans les gares routières ou les aires de covoiturages à 4 points de l'île qui constituent des nœuds d'intermodalité. Ces lieux comprennent en plus des services précédents :

- ▶ Des parkings sécurisés pour vélos.
- ▶ Des douches et vestiaires.
- ▶ Des pompes à vélo et de quoi le réparer.
- ▶ Un accès à l'intermodalité douce (individuelle et collective) avec la possibilité de louer un vélo électrique à courte ou longue durée.

Les participants ont aussi indiqué qu'il existait certainement déjà des applications d'autopartage / parking relai. L'objectif est alors de les adapter à l'île de La Réunion et d'en faire la promotion.



Faire la promotion des modes actifs

Reformulation évoquée : développer et sensibiliser autour des modes actifs et décarbonés.

Au préalable de tout débat, un participant a souhaité dire que « pour faire la promotion des modes actifs, il faut des infrastructures au préalable ».

La promotion des modes actifs doit servir à sensibiliser aux usages mais aussi faire des usagers des modes actifs des exemples de pratique.

Dans ce cadre, les membres de la commission ont fait émerger plusieurs outils :

- Une journée de sensibilisation aux modes actifs à l'école. Il faut alors trouver des intervenant très pédagogues pour apprendre aux enfants à partager la route et à utiliser les modes de déplacements actifs.
- Organiser de nouveaux des journées sans voiture comme c'était autrefois le cas sur la route des Tamarins mais aussi sur d'autres routes.
- Ouvrir aux modes actifs les routes qui ne sont plus utilisées comme par exemple l'ancienne route du littoral côté mer qui est à conserver.
- Faire des campagnes de sensibilisation dans les médias (télé et radio).
- Développer la location de vélo en libre-service à prix attractif à Saint-Pierre.
- Octroyer une incitation financière sans plafond de revenus pour l'achat d'un vélo électrique.
- Mettre en avant et utiliser des applications qui font gagner des points grâce à la marche (Macadam et Weward).

Mieux partager les routes pour plus de sécurité

L'objectif de cette proposition est de changer les mentalités.

Pour se faire, les participants ont d'abord défini les endroits les plus importants où les emprises sont à réaffecter, c'est-à-dire dans les centres-villes. Deux possibilités sont évoquées :

- Mettre en place des zones mixtes à 20 km/h.
- Des zones avec des usages séparées.

Ils ont également mis en avant la nécessité d'entretenir les voies et les trottoirs pour qu'il n'y ait plus d'obstacles pour les modes doux ou actifs.

La commission propose qu'un diagnostic citoyen soit réalisé pour transmettre les informations concernant les zones dangereuses. Via des application ou des urnes disposées dans les mairies.

Pour réussir à changer les mentalités, les participants ont proposé 3 moyens :

- Inciter :
 - ▶ Déployer une signalétique horizontale et verticale plus généralisée et dans toutes les zones d'habitation (panneaux « attention randonneurs » ; « attention vélo » etc.).
 - ▶ Inciter les piétons et les cyclistes à être plus visibles en leur offrant des gilets jaunes. Les participants attirent l'attention sur le fait qu'il ne faut pas remettre la faute sur les piétons et cyclistes en mettant en place cette proposition.
 - ▶ Attirer l'attention en sortant du cadre graphique du code de la route avec une signalétique impactante : mettre du mobilier urbain / une signalétique originale qui attire l'attention et prévient le passage de cyclistes ou de piétons.
- Former :
 - ▶ Transmettre des spots à la télévision avec des slogans qui choquent.

- ▶ Mettre des flyers sur les voitures.
- Réprimer :
 - ▶ Retirer plus rapidement les « véhicules ventouses » qui obligent les piétons à aller sur la route.
 - ▶ Déployer la verbalisation automatique avec des voitures qui flash les véhicules mal stationnés dans les villes et dans les hauts.
 - ▶ Déployer plus d'agents de police qui verbalisent.

Créer et aménager des voies piétonnes

Reformulation proposée : créer, aménager, entretenir et faire respecter les voies piétonnes.

En partant du constat du mauvais état des trottoirs, les participants ont souhaité insister sur le fait de faire respecter les obligations des EPCI, des communes et de la Région concernant la création, l'aménagement et l'entretien des voies piétonnes.

Au vu des obstacles rencontrés sur les voies piétonnes, plusieurs aménagements ont été mentionnés :

- Élargir les angles de rues comme à Saint-Pierre.
- Créer systématiquement des trottoirs dans toutes les zones d'habitation, partout où la largeur de la chaussée le permet et où un piéton ne se sent pas en sécurité.
- Lorsque l'espace ne permet pas d'aménager un trottoir, avoir un marquage spécifique au sol. Ce marquage doit être entretenu.

Les membres de la commission ont voulu développer des propositions afin de faire remonter les problématiques et les attentes des usagers :

- Concerter les habitants sur les aménagements pour éviter les aménagements qui ne servent pas est un élément essentiel pour les participants.
- Boîte à idées.
- Avoir un interlocuteur unique auquel le piéton peut se référer pour signaler des problèmes et faire respecter le droit du piéton.

Les participants ont ensuite évoqué des mesures restrictives et de sensibilisation. Afin de faire respecter le code de la route, la verbalisation plus régulière des véhicules qui empiètent sur les espaces piétons a été portée en plus d'opérations de sensibilisation.

Une participante a aussi proposé de rendre les voies du littoral de toutes les communes aux piétons un week-end par mois pour permettre aux personnes de se réapproprier le front de mer.

Des navettes de vélos cargo et de transport de personnes

Deux éléments ont émergé des débats autour de cette proposition :

- La commission suggère que les pouvoirs publics devraient mener des études pour évaluer la pertinence et définir les conditions gagnantes pour remplacer et compléter les modes de livraison de repas et des petites marchandises pour les courtes distances avec des vélos cargo.
- Le service de livraison relève de services privés, les AOM (Autorités Organisatrices des Mobilités) doivent donc prévoir des espaces spécifiques et des stations pour le service de navette à vélo cargo.

Recourir à l'énergie animale

L'opportunité de la proposition a été sujet à débat mais la commission a choisi de s'interroger tout de même par respect du travail des précédentes commissions.



Le recours à l'énergie animale peut avoir deux vocations :

- Une vocation utilitaire.
 - ▶ Plus écologique que l'hélicoptère pour transporter des marchandises. Les excréments des animaux peuvent aussi servir d'engrais.
- Une vocation touristique, qui est celle qui a le plus de sens pour la commission.
 - ▶ Image et folklore.
 - ▶ Historiquement ce n'est pas l'âne qui a été utilisé à La Réunion mais la charrette à bœuf.
 - ▶ Questionnements autour de l'usage du cheval.

Une méthode consisterait à évaluer la mise en place du recours à l'énergie animale dans tous les endroits où l'hélicoptère est aujourd'hui utilisé.

Ces propositions n'ont pas fait l'unanimité au sein de la commission. Certains y sont favorable à condition de n'y recourir que sur des endroits plats.

Les membres de la commission ont insisté sur l'importance de s'appuyer sur les associations du bien-être animal comme L214 pour encadrer l'usage de l'énergie animale.

ATELIER 3 : FORMULATION DE LA GRANDE PRIORITÉ

Les participants ont insisté pour utiliser les termes « développer » et « sécuriser » dans le titre de la grande priorité.

Après débat, le titre choisi est le suivant : développer et sécuriser les déplacements en modes doux ou actifs.

CONCLUSION

Stéphanie Espach et Antonin Lafaye ont remercié les participants et ont clôturé la commission.

CONTRIBUTIONS DU FORUM

Piétons

- Favoriser des moyens de transport alternatifs doit permettre de fluidifier le trafic urbain, de réduire la pollution de l'air et SONORE.
- Cela concerne aussi bien la marche à pied, le vélo, le roller, le skateboard, la trottinette, que les transports en commun, le covoiturage et l'autopartage...
- A court terme des aménagements importants doivent être réalisés pour repenser et fluidifier le trafic en milieu urbain, mais à moyen et long terme, ces aménagements doivent s'étendre en zone rurale, de sorte d'assurer une réelle continuité avec ces moyens de déplacements.
- Créer des trottoirs, végétalisés c'est bien et avec banc et assises s'est encore mieux ...Améliorer la sécurité et le confort des traversées piétonnes
 - Supprimer 100 % du stationnement dans une bande de 5 mètres en amont et en aval des passages piétons afin d'améliorer la visibilité entre véhicules circulant sur la voie et piétons traversant la chaussée ; (Bientôt OBLIGATOIRE,

- Création de zones piétonnes

Piétonniser certaines rues à proximité des écoles primaires, élémentaire, collèges, lycées, universités ou établissement public recevant des enfants ou des étudiants, dites «RUE AUX ECOLES» (www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues...)

- Piétonisation des centre villes (Rend PLUS AGREABLE ET CONVIVIAL les déplacements en centre villes et améliore considérablement la qualité de l'air dans les zones concernés)
- Mettre en œuvre une Zone à trafic limité (La zone à trafic limité (ZTL) se caractérise par des rues réservées aux piétons, vélos, transports en commun et aux ayants droits (riverains, livraisons, etc,))
- Améliorer le mobilier urbain et la signalétique des rues (www.area.fr/mobilier-urbain/la-rue/m...)
- Faciliter les cheminements en correspondance entre les arrêts de bus, les gares, les stationnements vélos et les points d'intérêts (Mairie, église, bibliothèque, commerces, etc.)
- Multiplier les feux sonores et chemins de guidage pour les personnes déficientes visuelles et assurer la distribution de commandes sonores gratuites ;
- Renforcer les opérations de police municipale destinées à lutter contre :
La vitesse excessive et le non-respect de la priorité piéton ;
Les stationnement gênants et très gênants (Trottoirs, passages piétons, au milieu de la route, arrêts de bus, places handicapés, etc.,)

- Je partage avec vous des éléments d'un échange que j'ai eu avec un membre du Conseil des Sages de la Ville de St-Denis. Leur objectif : améliorer les cheminements à pied en ville.

Leurs propositions :

- construire plus de trottoirs pour sécuriser la marche à pied,
- offrir de meilleurs aménagements pour attendre et descendre des bus aux arrêts réguliers, afin de les mettre en sécurité et aux normes du confort moderne (Barres assis debout, arrêts de bus couverts pour ombrage et protection contre la pluie, annonce numériques des durées d'attente des prochains bus,...),
- créer des espaces entièrement piétonniers pour des promenades citadines, comme le fait en ce moment la ville de Lyon,
- transformer au moins une rue piétonne commerciale dans le « Carré d'or », ce pourrait être la rue Chatel.

Aménagement du territoire

- Rendre l'hypercentre (centre-ville) accessible aux seuls modes doux, ou contraignant pour la circulation des voitures sauf riverains.
- Construire en périphérie de l'hypercentre des stations de location de vélos électriques et trottinettes électriques en free-floating, proches des gares routières et principales stations de transport en commun.

Incitation / Sensibilisation

- Mise en place d'incitations financières / et de mesures financières contraignantes en faveur des modes doux
 - Aide régionale et intercommunale pour l'achat d'un vélo électrique ou mécanique, ou à l'électrification et à la réparation
- Aide financière des entreprises à travers le plan de mobilité employeur // // Aide de la région pour l'achat d'un vélo ou d'une trottinette électrique
- Prix du stationnement proportionné aux poids des véhicules ?? (www.lefigaro.fr/lyon/les-suv-et-les-...)
 - Inciter les changements de comportements individuels en éduquant et en sensibilisant la population à l'utilisation des mobilités alternatives douces et actives pour casser le tout-voiture et rééquilibrer ses



différents types de mobilités.

- Aide de la région aux entreprises qui incitent concrètement et efficacement leurs employés à utiliser les modes doux et/ou mettent à disposition de leur personnel des modes de transport doux ou en commun dont covoiturage

Vélo

- Créer un plan vélo région (détail des bienfaits du vélo contributions #10) // Je verrais bien la mise en place d'un schéma directeur vélo à l'échelle des micro-régions et de la Région. Ce serait un vrai projet avec mise en place d'objectifs, de préconisations à plus ou moins long terme, avec un suivi comprenant des évaluations périodiques afin de prendre en compte les avancées et les carences
- Concevoir des itinéraires confortables et surs pour les usagers à vélo
 - Aménager les centre villes en favorisant l'accès au vélos (quitte à interdire l'accès aux voitures dans certaines zones)
 - Raccourcir les déplacements pour les usagers à vélo (Double sens cyclable, voie piétonne, rail en U ou rampe dans les escaliers pour pousser les vélos, voies verte, etc..)
- Organiser l'intermodalité et la complémentarité des modes (Faciliter le rabattement des usagers à vélos vers les gares et axes structurant (Accès au couloir de bus ? Attention Couloir ≠ TCSP)
- Création de stationnement pour vélo sécurisé
 - Réseau de location de vélo en libre service, étendu sur le territoire (avec un maillage possible entre les différents EPCI !)
 - Assurer une continuité cyclable !
- Nécessité de développer des pistes cyclables adaptées, continues, séparées de la chaussée, sécurisées et entretenues au niveau de l'ensemble des routes de l'île ainsi que des stationnements vélos sûrs aux abords des gares routières, aires de covoiturages et pôles d'échanges. Poursuivre le développement de voies dédiées (vélos / trottinettes) + trottoirs et sentiers piétons

COMMISSION – AMÉLIORER LES CONDITIONS ACTUELLES DE CIRCULATION ET LIMITER LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN (NORD-EST B)

À Saint-Denis

25/11/23 – 8h30 - Université de la Réunion à Saint-Denis

OBJECTIFS

Ce document est destiné à rendre compte des principaux échanges et décisions prises durant les travaux de la commission, dans le cadre de l'assemblée citoyenne des États Généraux des Mobilités (EGM).

INFORMATIONS GÉNÉRALES

DATE :

25 novembre 2023 de 8h30 à 12h30

ADRESSE DU LIEU DE LA COMMISSION :

Université de la Réunion
15 Avenue Renée Cassin
97400 Saint-Denis

PERSONNES PRÉSENTES

Membres de l'assemblée :

14 membres du collège citoyen
1 membre du collège institutionnel
Total des présences : 15 membres

Garants de la CNDP :

Renée AUPETIT
Dany GICQUIAUD

Animation et support logistique :

1 représentant de l'agence Stratégies & Territoires (animatrice)
2 représentants du cabinet La suite dans les idées (animateur et rédacteur)
2 représentants de la Région Réunion (soutien technique et logistique)

INTRODUCTION

Après avoir rappelé les objectifs de l'Assemblée citoyenne, les animateurs ont présenté le déroulé de la commission qui comprend 3 temps phares :

- Atelier 1 : en 2 groupes de travail, les participants sont amenés à travailler sur l'opportunité des propositions, à quoi doivent-elles servir ? Pourquoi ces propositions doivent-elles être mises en œuvre ? À quels publics s'adressent-elles ?
- Atelier 2 : en 2 groupes de travail, les participants doivent décrire chaque proposition le plus finement : description de la mise en place, phasage, niveau d'urgence, court/moyen/long terme...
- Atelier 3 : reformulation de la grande priorité au vu du travail de la Commission.

Laura Crétet est ensuite revenue sur le travail qui a été fait précédemment concernant la fusion de grandes priorités : organiser une gouvernance partagée et intégrer la participation citoyenne aux décisions d'un côté, améliorer les conditions actuelles de circulation et limiter les déplacements du quotidien de l'autre.



Il relate également les différentes formulations de la grande priorité de cette commission Nord-Est B :

- **Titre initial** : Améliorer les conditions actuelles de circulation & Limiter les déplacements du quotidien
- **Titre commission Nord-Est A** : Améliorer les conditions actuelles de circulation en incluant les mobilités du monde du travail.
- **Titre commission Nord-Est B** : Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessible par des modes doux tous les services de base (commerces de proximité, circuits courts agricoles, soins, administration, travail à distance -wifi, coworking-, tiers-lieux) à moins de 15 minutes.
- **Titre commission Sud-Ouest A** : Améliorer les conditions actuelles de circulation sans créer de nouvelles routes.
- **Titre commission Sud-Ouest B** : Améliorer les conditions actuelles de circulation et de cohabitation en priorisant les personnes les plus vulnérables sur la route.
- **Titre commission Sud-Ouest C** : Limiter les transports individuels en voiture.

Laura Créret a passé en revue les propositions faites sur le forum et a indiqué qu'elles étaient disponibles aux tables pour les intégrer dans la construction des propositions si cela est pertinent.

DÉSIGNATION D'UN RAPPORTEUR

Madame Flore DELTOUR est désignée rapporteuse par les membres, avec M. Lionel Laffin en appui.

ATELIER 1 : PRÉCISER LES SOUS-OBJECTIFS ET PUBLICS CIBLES DE CHAQUE PROPOSITION

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Repenser le transport de marchandises	
Pourquoi ?	<p>Constat que les camions gênent sur la route malgré qu'il n'y en ait pas énormément par rapport au nombre de voitures.</p> <p>L'objectif est de sortir les camions du trafic routier aux heures de pointe.</p> <p>Réorganiser et mieux répartir les pôles logistiques pour mieux répartir les déplacements sur le territoire.</p> <p>Utiliser les voies maritimes.</p>	<p>Plusieurs types de transports : maritime, ferroviaire et le camions.</p> <p>Rééquilibrer le territoire.</p> <p>Décentraliser et délocaliser certains pôles, notamment maritimes.</p>
Pour qui ?	Aux professionnels de la logistique, les transporteurs, la chambre d'agriculture, la Région, les intercommunalités.	À tous les modes de transports de marchandises.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées	
Pourquoi ?	<p>Limiter l'usage de la voiture.</p> <p>Réduire le trafic routier en heures de pointe.</p> <p>Améliorer les conditions de travail des salariés.</p>	<p>Réduire les déplacements.</p> <p>Améliorer les conditions des déplacements domicile-travail.</p>
Pour qui ?	Au monde professionnel.	TPE, PME et grandes entreprises mais la question n'est pas à traiter de la même manière.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Faire évoluer les infrastructures existantes	
Pourquoi ?	Faciliter les déplacements.	<p>Perturber le moins possible l'existant.</p> <p>Mieux intégrer les TCSP, les modes doux et le transport de marchandises à l'existant.</p> <p>Le but est le rééquilibrage des usages.</p>
Pour qui ?	Tous les habitants et les acteurs compétents de l'aménagement.	Tous les habitants.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Développer les services de proximité	
Pourquoi ?	<p>Réduire les déplacements du quotidien.</p> <p>Améliorer le cadre de vie.</p> <p>Éviter la concentration des administrations en un seul lieu plutôt que les services de proximité.</p> <p>Circuler davantage à pied.</p>	<p>Limiter les déplacements et l'impact carbone.</p> <p>Développer les modes doux.</p> <p>Dynamiser les quartiers et rétablir un esprit village.</p>
Pour qui ?	Aux acteurs publics et privés. À tous les habitants	Tous les habitants et en particulier les centres-bourgs, les centres commerciaux, les pôles multimodaux etc.



Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Développer le covoiturage	
Pourquoi ?	<p>Limiter l'usage de la voiture individuelle.</p> <p>Réduire le nombre de véhicules sur la route.</p> <p>Faciliter la rencontre entre les covoitureurs.</p>	<p>Réduire la circulation.</p> <p>Changer le rapport à la voiture en partant de l'idée que les Réunionnais aiment leur voiture et en appliquant une approche pédagogique.</p>
Pour qui ?	Les entreprises publiques et privées, les automobilistes, les universités / formation supérieure.	École, entreprises, les automobilistes.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Proposer une offre alternative innovante au tout voiture	
Pourquoi ?	<p>Faciliter les déplacements.</p> <p>Diversifier les moyens de déplacement.</p> <p>Réduire l'impact environnemental et améliorer la santé.</p>	<p>Rendre les transports en commun et modes doux plus attractifs.</p> <p>Restructurer les lignes de bus (notamment avec des bus plus petits).</p>
Pour qui ?	Les entreprises publiques et privées, les automobilistes, les universités / formation supérieure.	

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Créer des mesures contraignantes à la voiture	
Pourquoi ?	<p>Désencombrer les routes.</p> <p>Réduire la pollution.</p> <p>Développer de nouveaux usages.</p>	<p>Changer les mentalités.</p> <p>Rendre la ville plus piétonne et dynamiser les transports en commun et modes doux.</p> <p>Repenser la place de la voiture dans les mobilités : en faire uniquement un mode de déplacement pour combler les discontinuités.</p>
Pour qui ?	Entreprises privées et publiques.	À chaque foyer.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Créer des espaces de coworking	
Pourquoi ?	Fusionnée avec « développer le télétravail »	Gagner du temps et de la productivité. Garder un lien /réseau humain. Faciliter l'innovation.
Pour qui ?	Fusionnée avec « développer le télétravail »	Les salariés, les centres-bourgs à intégrer dans les espaces d'activité.

Un débat sur la possibilité de regrouper les deux propositions suivantes a été mené :

- Développer le télétravail.
- Créer des espaces de coworking.

Un vote a lieu :

Pour la fusion – 5 voies.

Contre la fusion – 4 voies.

Après débat, la commission a décidé de traiter les deux propositions sur la même table sans les fusionner et d'opérer le changement si cela est pertinent durant l'approfondissement des propositions.

Tables	Table 1	Table 2
Nom de la proposition	Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC)	
Pourquoi ?	Fluidifier et sécuriser la circulation.	Gérer l'intermodalité.
Pour qui ?	À tout le monde.	À tout le monde, dans le cadre des transports en commun et des modes doux.



ATELIER 2 : WORD-CAFÉ – PRÉCISION DES PROPOSITIONS

Repenser le transport de marchandises

Les participants de la commission se sont d'abord mis d'accord pour :

- Élaborer sur un schéma directeur du transport logistique à La Réunion (proposition englobante des autres propositions).
 - ▶ Dans ce cadre-là, il sera nécessaire de concerter les acteurs.
- Créer et développer de nouveaux pôles logistiques terrestres, ferroviaires et maritimes pour rééquilibrer le territoire et mieux répartir les flux (sur la base de l'exemple de Pierrefonds).
 - ▶ Il faudra associer les EPCI et les groupements d'entreprises dans la conception des nouveaux pôles.
 - ▶ Plusieurs freins ont été évoqués : le foncier, la faisabilité du maritime, les financements et le calendrier.
- Mettre en place des mesures incitatives et restrictives pour réguler les flux de marchandises : interdire les poids lourds en ville et aux heures de pointe.
 - ▶ Des incitations fiscales / exonérations pour les entreprises (exemple de l'ATFPB, une exonération opérée par le secteur public) doivent être déployées. Calculer les gains que les entreprises auraient à faire des déplacements la nuit permettrait de les convaincre de changer de système et d'adapter leurs horaires.
 - ▶ Le frein relevé par la commission est l'impact économique et social pour les entreprises.
- Retirer les camions de la route pour privilégier le fret maritime et ferroviaire. Ainsi, le transport de marchandises peut se faire la nuit.
 - ▶ Autoriser les camions, cachalot et tracteur de canne à rouler la nuit.
 - ▶ Pour le transfert ferroviaire et maritime par cabotage, le transport peut se faire H24.
- Limiter l'importation de marchandises et favoriser la production locale pour limiter l'importance des camions. Cela permettrait :
 - ▶ De rapprocher les lieux d'approvisionnement et de logistique.
 - ▶ De favoriser la réduction des déplacements et les émissions de carbone.
 - ▶ Ceinturer la Réunion par un réseau ferroviaire de fret circulant sur des voies mises en commun avec le tram, disposant de gares de triage dédiées dans les pôles logistiques.
 - ▶ Ceinturer la Réunion par un réseau maritime de cabotage (barges, hovercraft) pour accéder à des ports aménagés en eau peu profonde et raccordés sur les pôles logistiques.
 - ▶ L'ensemble est essentiel pour développer l'agriculture locale et transporter la production

Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées

Les participants ont d'abord pensé à traiter cette proposition par l'angle de la taille de l'entreprise : TPE/PME et grandes entreprises. Ainsi, plusieurs mesures ont été évoquées :

- Mettre en place une incitation financière pour les PME et TPE.
- Labelliser les entreprises qui mettent en place des plans de mobilités.
- Organiser des séminaires sur les mobilités selon les secteurs professionnels.
- Déployer des navettes d'entreprise comme à Maurice et des minibus pour les salariés en horaires décalés.

Après réflexion, la commission a réfléchi à la mise en place d'un dispositif de plan de mobilité inter-entreprise par zones (artisanales, d'activité, industrielles...). L'idée est alors que les entreprises puissent former un groupe de mobilité pour trouver des solutions inter-entreprises, le tout en présence d'un représentant secteur public pour voir si une solution « publique » est potentiellement possible (débat sur la « défaillance » du service public si tout est demandé uniquement aux entreprises).

Ce groupe formé par les entreprises peut prendre plusieurs formes (syndic, groupe, syndicat etc.) à affiner dans la mise en œuvre du dispositif. Cette proposition vise à mieux organiser les déplacements et à assurer une plus grande qualité de service, notamment en termes de confort pour se rendre au travail.

Les membres de la commission ont souhaité, en dehors de cette proposition, proposer :

- Une prise en charge financière des modes doux ou actifs par les entreprises. L'exemple de la prise en charge de 50% navigo en région île de France a été évoquée.
- La mise en place de bus pour les entreprises importantes.

Faire évoluer les infrastructures existantes

Deux propositions ont été faite par les participants :

- Réutiliser des routes qui ne sont pas utilisées actuellement.
- Réduire les voies des voitures et les transformer en voies dédiées aux transports en communs et mobilités douces ou actives sur les routes existantes. Il s'agirait alors de réduire d'une voie de chaque côté les routes nationales (2 fois 2 voies) et de l'attribuer aux TC et covoiturage de minimum 2 personnes à bord. L'avantage de cette proposition est qu'elle ne nécessite pas d'aménagement directs. En revanche, l'amélioration et le développement des transports en commun, la création de pôles intermodaux et de parking relais donnant accès aux transports en communs sont nécessaires. L'acceptabilité du changement radical sera un frein à la mise en œuvre de cette proposition.

Développer les services de proximité (voir schéma en annexe)

Pour les membres de la commission, l'objectif de cette proposition est de développer l'esprit village. Ainsi, les services de proximités doivent être mis en place dans deux lieux différents :

- Dans les centres-villes / centres-bourgs / proche des mairies.
- Aux points d'arrivée des transports en commun / des pôles multimodaux.

Pour les participants, il est important de :

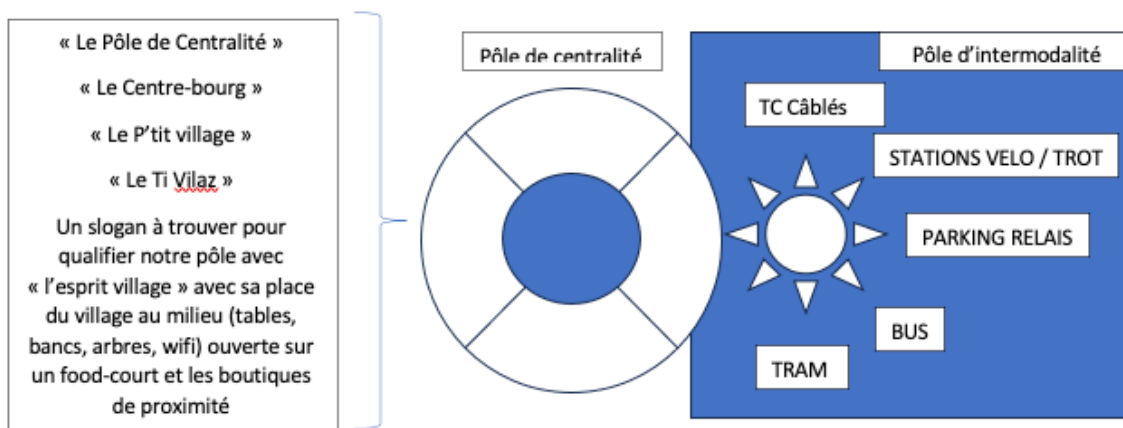
- Mettre en place des zones piétonnes.
- Développer l'accès à ces zones qui regroupent les services en pensant à tout le monde (via les vélos cargos, des navettes et des parkings relais). Un système d'aide à porter ses courses peut être développé pour assister les personnes qui en ont besoin.
- Développer des pôles intermodaux avec :
 - ▶ Wifi gratuit
 - ▶ Salles de réunions sur réservation coworking / association de quartier
 - ▶ Un distributeur de billets.
 - ▶ Des services de restauration.
 - ▶ Des espaces de détente et des assises.
 - ▶ Des toilettes propres gratuites.
 - ▶ Un parcours piéton sécurisés.
 - ▶ Un centre médical.



Pour les centre-bourgs des espaces de vente éphémère et primeurs

Créer de l'activités au sein des lieux comme les hubs intermodaux ou parking relais permet de créer du passage, donc de la sécurité. Il faut penser comme des gares ou des aéroports, avec une centralité. Si ce lieu est mis en place à proximité immédiate d'un centre-ville animé, l'implantation d'autant d'activités n'est pas nécessaire.

Une participante a proposé lors de la restitution de développer les parking relais / hubs intermodaux à mi pente et de les relier par les transports en commun, les modes actifs et doux aux villes.



Développer le covoiturage

En débat préalable, les participants ont mentionné que le développement du covoiturage était lié à l'intermodalité d'une part et à un travail à mener avec et au sein des entreprises

Le covoiturage va de pair avec l'intermodalité d'autre part.

La commission a donc construit plusieurs propositions et a identifié un/des leviers et freins pour chacune d'entre-elles :

- Poursuivre les mesures financières incitatives pour installer durablement les habitudes.
 - ▶ Levier : les bénéficiaires en tire un bénéfice financier.
 - ▶ Frein : cette mesure à un coût financier important.
- Optimiser et mieux cibler la communication éducative, notamment auprès des jeunes et des étudiants. Pour cela, il s'agit de déployer un plan médias, d'intégrer les questions de covoiturage dans le passage du permis et de mieux valoriser le bénéfice concret qu'obtiennent les covoitureurs.
 - ▶ Frein : il reste difficile de convaincre de partager sa voiture.
- Ouvrir les voies dédiées aux transports en commun aux covoitureurs.
 - ▶ Levier : c'est une mise en œuvre rapide, qui ne nécessite pas de construction.
 - ▶ Frein : le contrôle de cette mesure est compliqué à mettre en place, ce n'est peut-être pas faisable techniquement. Le seuil minimal de personnes à avoir dans sa voiture reste à définir.
- Développer des incitations financières fiscales pour les entreprises qui mette en place le covoiturage et des navettes collectives.
- Levier : des bénéfices concrets pour les entreprises. Un système de bonus / malus peut être mise en place.

Un participant a souhaité insister sur le fait que les incitations financières n'étaient pas la bonne idée, d'une manière globale. Cela a un coût important et cela peut être remplacé parfois. Dans le cadre de l'autopartage, il faudrait selon lui inciter à la responsabilisation et mettre en avant le troc mais ne pas rajouter de l'argent.

La question de la responsabilité en cas d'accident a émergé au sein de la commission au moment de la restitution. Qui est responsable de quoi ou de qui ?

Après renseignement, l'entreprise qui gère l'application ne prend rien en charge. AU vu de cet élément, les participants ont souhaité ajouter une proposition :

- Faire évoluer l'assurance des prestataires.

Proposer une offre alternative innovante au tout voiture

L'idée de la commission est de mettre en place un réseau adaptatif. Il se décline en plusieurs étapes :

- Il s'agit de créer un réseau avec plusieurs points sur lequel la navette (bus plus petit) peut s'arrêter.
- Les citoyens ont une application pour indiquer où est-ce qu'ils seront et à quelle heure.
- Le chauffeur sait donc à l'avance à quels arrêts il doit s'arrêter. La navette peut donc adapter son parcours selon le besoin et le nombre de navettes augmenter si la demande se densifie.

Cette proposition sera encore plus facile à mettre en place avec les IA et le big data.

Les participants ont souhaité soumettre l'idée de déployer des téléphériques au niveau des voies existantes pour doubler le flux de transport, sur du plat.

Enfin, le transport par voie maritime pour les personnes a été évoqué :

- Mettre en place l'hydroglisseur par une compagnie privé en parallèle d'une politique anti-voiture. L'hydroglisseurs doit s'arrêter proches des centres-villes et pas dans les ports.

Les participants se sont accordés pour dire que des études techniques étaient nécessaires.

Un élément de cahier des charges a été suggéré : dans le cadre de projets d'aménagements, rajouter l'obligation de présenter une offre de mobilités douces et des connexions avec les transports en commun. Voire même d'obliger les promoteurs à intégrer des simulations lors des présentations des programmes.

Créer des mesures contraignantes à la voiture

La commission a fait la proposition suivante :

- Supprimer la voiture dans les centres-villes au bénéfice des modes doux et des transports en commun, à l'exception des riverains.
 - ▶ Pour la réaliser, plusieurs leviers ont été évoqués : parking intermodaux, aménagement de la ville pour la rendre plus accueillante aux modes doux (ombres, végétaliser la ville).
 - ▶ Les participants intégré l'idée de procéder étape par étape pour tester et montrer par l'exemple que cela peut fonctionner.
 - ▶ Une consultation avec les citoyens et des urbanistes sera nécessaire.
 - ▶ Cependant, les membres ont pointé du doigt la difficulté de faire accepter le projet, notamment aux commerçants. Une concertation qui associe des habitants et des commerçants sera donc à mener pour comprendre les attentes et comment mettre en place la suppression de la voiture dans les centres-villes.

Développer le télétravail

Les participants ont finalement choisi de ne pas regrouper avec cette proposition avec « créer des espaces de coworking » parce que cela ne répond pas aux mêmes besoins.



Pour la commission, il faut engager les entreprises (notamment les PME) par le public des chefs d'entreprises :

- Proposer des simulations aux chefs d'entreprises.
- Déployer une campagne de promotion via les chambres consulaires.
- Création de forum et de formations.

Dans le cadre de l'université, l'idée est aussi de déployer des campus connectés dans chaque EPCI et des centres d'examen à distance. Les méthodes en distanciel ont fonctionné pendant le covid, il s'agirait alors de continuer à les mettre en place.

Créer des espaces de coworking

Ces espaces de coworking doivent permettre d'une part le travail délocalisé et d'autre part, de développer « l'esprit village ».

Les espaces de coworking doivent répondre à plusieurs critères selon les membres de la commission :

- Plusieurs typologies d'espaces doivent composer le lieu de coworking (espace solo, salle de réunion, salle de détente, coin café etc.)
- Ils doivent avoir des horaires adaptées et larges (comme une salle de sport).
- Doivent être implantés au centre des villes / villages, sur « la place du village » afin de relancer les économies des centres-villes. Ils pourront alors devenir des locomotives du développement territorial.

Les participants ont établi une condition de réussite des espaces de coworking :

- Ces espaces doivent être accessibles facilement en transports en commun : parking relai proche, location de vélos et de trottinettes possibles...

Les personnes présentes ont insisté sur la nécessité de ne pas recourir à 100% à des financements privés. Les loyers doivent être encadrés et les lieux financés par des financements publics (européens éventuellement).

Réguler la circulation par les Technologies de l'information et de la communication (TIC)

La commission a proposé de créer un Waze des transports en commun et des mobilités douces sur le territoire réunionnais.

- Il s'agit alors d'utiliser tous les outils connectés (montres, smartphones, GPS...) pour permettre de s'orienter à travers les réseaux de transports en commun et les modes doux et actifs grâce à une application gratuite.
- L'utilisation de smartphone peut être compliqué pour certains publics, notamment les personnes âgées. L'application devra alors être très simple et donner des informations de manière simple.
- La commission a proposé d'utiliser la data pour améliorer les réseaux et réguler les feux rouges en temps réel (à voir si c'est possible juridiquement).

ATELIER 2: WORD-CAFÉ - PRÉCISION DES PROPOSITIONS

Première proposition de reformulation faite : Repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessible par des modes doux tous les services de base à moins de 15 minutes.

2 sujets ont beaucoup été évoqués durant la commission :

- Esprit village.
- Réduction de l'usage de la voiture.

La commission a souhaité intégrer la notion de pôles multimodaux et s'est rapidement questionné sur les termes repenser / revoir / réviser.

Une nouvelle proposition a été faite : repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessible tous les services de base à moins de 15 minutes, associé à des pôles d'accès multimodaux.

Après débat, la proposition choisie est la suivante : **repenser l'aménagement du territoire pour rendre accessible tous les services de base à moins de 15 minutes, associé à des pôles d'accès multimodaux.**

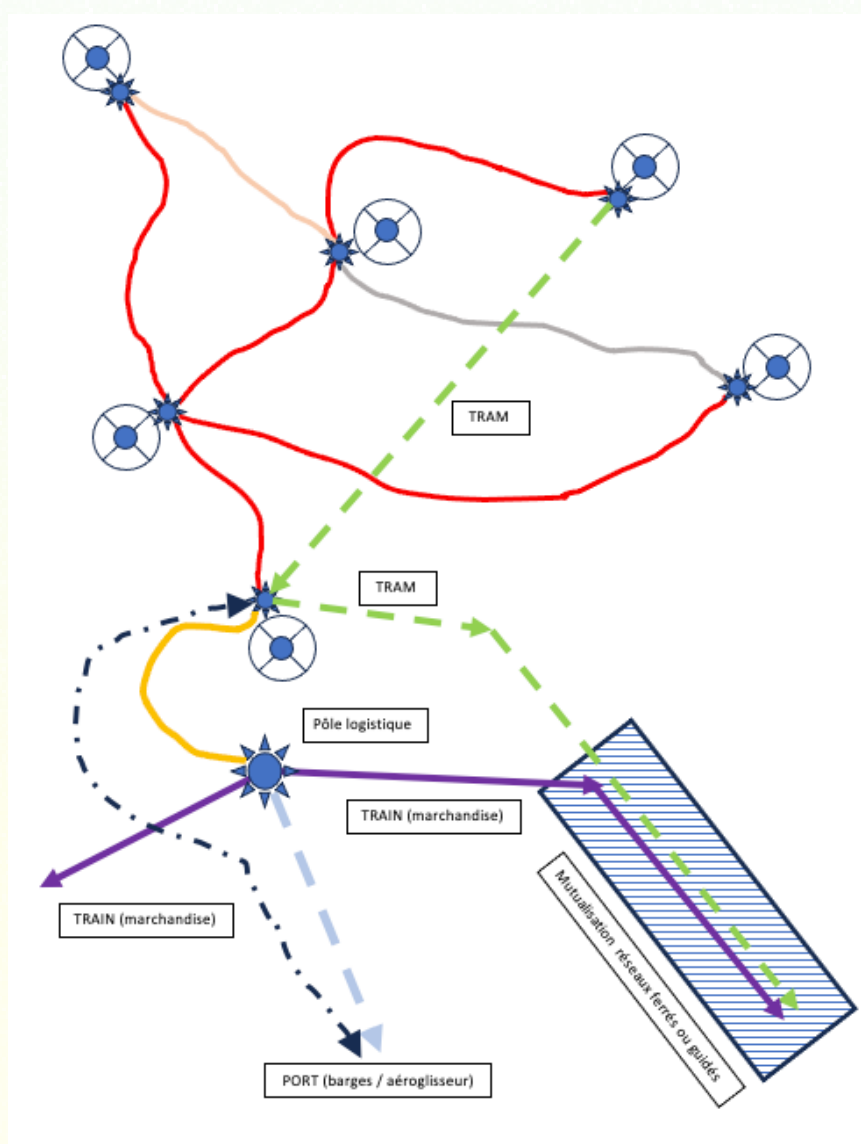
CONCLUSION

Un participant a demandé l'intégration de représentants des EGM dans la concertation du SAR. Madame Renée Aupetit a déclaré qu'elle se renseignerait sur la possibilité.

Antonin Lafaye et Laura Crétet ont remercié et clôturé la commission.

ANNEXES

Schéma de l'aménagement du territoire autour de nouveaux pôles de centralité



CONTRIBUTIONS DU FORUM

Circulation

- Je vais ici enfoncer des portes ouvertes mais les difficultés de mobilité sont en partie dûes au manque de vision de l'aménagement du territoire notamment à la création de nouveaux axes de circulation.

On pense à loger la population mais les politiques ne pensent pas à améliorer le réseau routier qu'il soit communal intercommunal ou départemental. Il manque énormément d'axes routiers de dégagement, bien sûr cela à un coût et cela impact les terres agricoles ou les intérêts des particuliers mais il faut trouver des compromis et surtout planifier.

- Ici je m'adresse Le personnel communal chargé de la sécurité des élèves aux abords des écoles n'est pas formé à fluidifier la circulation, ainsi à chaque élève qui est devant un passage clouté, le personnel communal fait arrêter chaque véhicule ; on leur a donné un rôle, il l'exécute de manière méthodique et sans faire preuve de discernement ; ne pourrait t-on pas regrouper un petit lot d'élèves le faire passer puis donner la possibilité aux voitures de passer à leur tour ? Ceci n'est pas anecdotique et on voit aux heures de pointe les bouchons ou les ralentissements que occasionnés

- Les ralentisseurs qui ne sont pas aux normes concourent aux ralentissements injustifiés en agglomération

- Les zones à urbaniser devraient obéir à une obligation de maillage avec des transports alternatifs et les permis de construire devraient stipuler le ou les types de mobilité à mettre en place

- Les pôles d'activité doivent être pensés de façon à accueillir les usagers de manière centrifuge et centripète ; ils ne doivent pas être des pièges, des nasses de rétention où il est difficile de s'en extirper. Là encore il est bon donner la parole aux usagers

- Afin de fluidifier la circulation les collectivités doivent être plus vigilantes tant dans la signalisation et dans la répression quant aux stationnements : voitures ventouses, stationnement gênant, stationnement anarchique...

- Il y a peut-être une réflexion à mener avec des experts (gendarmes, pompiers) autour des gros embouteillages causés par les accidents de la route.

- Afin de fluidifier la circulation aux intersections notamment urbaine, lorsqu'il est possible il faut créer des couloirs de circulation et les matérialiser en signalisation horizontales (marquage au sol).

- Tous les futurs projets doivent être pensées et tracés avec: 3 voies de circulation / 2 voies bus 1 dans chaque sens / Piste vélo, pont pour les piétons

- Les communes et intercommunalités doivent définir et mettre en œuvre des plans de circulation ET de quartiers apaisés pour la favorisation des modes actifs.

Dans un premier temps, un certain nombre d'objectifs prioritaires devront être pris en compte :

- Limiter le trafic de transit
- Diminuer la pression du stationnement en voirie
- Intégrer l'amélioration de la logistique urbaine

Un certain nombre d'objectifs complémentaires s'en suivent :

- Apaiser les abords des établissements scolaires
- Comprendre la mobilité des clients des commerces de centre-ville et concerter les commerçants
- Revoir la répartition de l'espace public dans une approche multimodale

- Concevoir des ilots apaisés (vitesse, étanchéité...)
- Recréer des espaces de convivialité ou végétalisés

Gestion du trafic

- Optimisation du trafic visant à limiter la circulation et doper le covoiturage : n'autoriser à rouler que les plaques paires ou impaires avec changement d'une semaine sur l'autre
- Durant les semaines paires : Lundi plaques Paires/ Mardi Impair / Mercredi Pair / Jeudi Impair / Vendredi Pair / Samedi Impair / Dimanche Pair
- Durant les semaines impaires : Lundi plaques Impaires / Mardi Pair / Mercredi Impair / Jeudi Pair / Vendredi Impair / Samedi Pair / Dimanche Impair.

Les voitures 100% électriques seraient autorisées à rouler pair ou impair moyennant macaron bien visible pendant une période de 3 ans, pour inciter les réunionnais à remplacer les véhicules diesel et essence, par de l'électrique, puis application du même principe à terme.

- Mise en place d'un système de caméras et aide au trafic sur des portiques et hauts mâts avec surveillance sur les voies les plus empruntées :
 - ▶ Mise en place d'un système de caméras et aide au trafic sur des portiques et hauts mâts avec surveillance sur les voies les plus empruntées :
 - ▶ des plaques paires/impaires
 - ▶ du covoiturage
- Mise en place de contrôles aléatoires de police nationale ou municipale, sur les axes moins fréquentés.
- En discutant avec une amie récemment elle m'a fait part de la proposition suivante concernant l'amélioration des conditions de circulation. Elle m'a expliqué que la mise en place d'agents de circulation aux plus gros points de blocages de la circulation permet une fluidification du trafic très efficace pour l'avoir vécu souvent lorsqu'elle empruntait l'axe nord-ouest-sud. Elle m'a aussi relaté son expérience lors d'évènements exceptionnels comme la chute du pont de la Rivière Saint-Etienne ou lors d'accidents de la route où elle passait beaucoup moins de temps dans les embouteillages car il y avait des agents sur place qui géraient la circulation. Une proposition intéressante et pas encore vraiment traité il me semble, que j'ai trouvé utile de partager avec vous.
- Des solutions intelligentes existent afin de réduire les effets négatifs sur la circulation.

Voici quelques exemples...

-Feu tricolore intelligent :

Ils s'adaptent au comportement des automobilistes. Le principe est simple. Au-dessus de 50 km/h, le feu reste rouge. En dessous de 50 km/h, il passe au vert. Ces feux intelligents, appelés aussi feux «récompense», sont équipés d'une caméra en mesure de détecter la vitesse d'un véhicule à une centaine de mètres.

(Ils ne peuvent pas être installés à moins de 30 mètres d'un passage piéton, ainsi qu'aux intersections, afin qu'ils ne soient pas confondus avec un feu tricolore classique. Ils sont également interdits sur des routes limitées à plus de 50 km/h.)

www.tf1info.fr/transports/video-repo..

- La synchronisation des feux tricolores :

Système automatisé de surveillance et de contrôle de la circulation, le système recueille, en temps réel, des données concernant le trafic routier et les utilise pour adapter la durée des feux de signalisation et synchroniser les phases d'arrêt et de circulation (rouges et vertes),



ce qui permet de fluidifier la circulation, notamment en réduisant les temps d'arrêt et donc, directement, le temps de conduite et les émissions polluantes associées)

- La régulation dynamique de la vitesse :

La technique consiste à imposer des limitations de vitesse variables en fonction de la densité de circulation et des éventuels événements qui peuvent intervenir (accidents, obstacle sur la chaussée, conditions climatiques défavorables...) Il est prouvé mathématiquement que le fait de maîtriser un ralentissement en abaissant légèrement et ponctuellement la vitesse maximale autorisée permet d'éviter les ondes de choc (les coups de frein intempestifs) et donc de fluidifier la circulation plutôt que de la bloquer.

Les avantages de ces technologies :

- Gain de temps
- Economique
- Ecologique
- Sécuritaire

Organisation de la société

• La ville du quart d'heure propose une organisation urbaine permettant à tout habitant d'accéder à ses besoins essentiels de vie en 15 minutes de marche ou vélo à partir de son domicile (depuis n'importe quel point de la ville).

Il doit répondre à 6 enjeux sociaux :

- Se loger,
- Travailler
- Accéder aux soins
- S'approvisionner,
- Apprendre
- S'épanouir (sports, loisirs)

• La Région doit adopter une attitude volontairement contraignante pour favoriser le covoiturage en n'autorisant la voie de gauche qu'au véhicule de sécurité, ambulances, taxi et covoiturage d'au moins 2 personnes avec extension des parkings de covoiturage (exemple : sur Bras-Panon, le parking qui vient d'ouvrir est quasi plein).

• Adapter les horaires des commerces, écoles et administrations pour inciter les citoyens à se déplacer en mode doux pour les services à proximité directe, leur permettant ensuite d'aller au travail par d'autres modes de transport. Ceci permettrait de réguler l'effet pendulaire et les bouchons vers les zones de concentration administratifs et industriels.

• Revoir le schéma d'aménagement régional pour équilibrer le développement équitable de toutes les régions et éviter les « migrations » professionnelle quotidienne. La ville du 1/4 heure avec tous les services à proximité en mode doux.

• Nécessité d'aménager le territoire pour amener plus de services de proximité à la population se situant en zone périurbaine ou dans les hauts tout en respectant l'environnement, le maintien des terres agricoles, l'humain et les risques naturels, dans les projets retenus.

• Co-working : Permettre aux réunionnais et réunionnaises, d'accéder à un lieu de travail équipé correctement aux alentours de chez eux afin de répondre aux besoins administratifs de base ou effectuer du travail personnel ou professionnel. Ceci permettant de réduire significativement les déplacements intra-communaux. Exemple des cyberbases, hub, etc..

• Un décalage des horaires de travail pour toutes les sociétés ou le télétravail est impossible.

C'est à dire: Les livraisons des marchandises containers, semi-remorque,tous les gros entre 21h et 5h00

Augmentation des parking covoiturage

- Les entreprises devraient pensé à un transport collectif pour les collaborateurs qui mettrons leur véhicule dans les zones parking pour ceux qui habitent les hauts Les écoles : Repenser aux horaires et mettre des bus sécurisé avec du personnel et mettre un système de pénalité pour inciter les parents de mettre les enfants dans le bus
- Revoir les gardes périscolaire et les devoirs après l'école car c'est trop court et tous les fonctionnaires sortent en même temps et ça bouchonne.
- Délocalisation le maximum de service public afin d'embaucher les personnes sur place.
- Mettre une navette dans les petits port pour faire des relais dépose des colis pour libérer la route.



**RÉSULTAT DES VOTES DES
PROPOSITIONS LORS
DE LA PLÉNIÈRE 3**

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.	
Êtes-vous favorable au scénario de gouvernance partagée présenté par la commission en charge de cette thématique ?	78%
Êtes-vous favorable au scénario de gouvernance unique présenté par la commission en charge de cette thématique ?	37% favorable / 63% non favorable
Créer une gouvernance partagée avec un organe de coordination type île de La Réunion Mobilités	95%
Créer une gouvernance unique avec un organe de gestion unique et centralisé	44% favorable / 56% non favorable
Ce n'est pas le rôle de l'assemblée citoyenne de se prononcer sur le type de gouvernance à mettre en place, elle doit simplement formuler des objectifs à atteindre pour cette gouvernance (comme proposé par certains membres de la commission)	46% favorable / 54% non favorable
Créer de comités locaux et d'un comité global permettant d'intégrer la participation citoyenne dans la gouvernance ?	95%
Proposer des contreparties aux membres citoyens investis dans la gouvernance (statut, repas, défraiement...)	96%
Intégrer des représentants des entreprises dans le processus de décisions des mobilités à La Réunion	77%
Dans la gouvernance le rôle du citoyen doit être consultatif	26% favorable / 74% non favorable
Dans la gouvernance le rôle du citoyen doit être co-décisionnaire	86%
<u>Contributions du Forum</u>	
Créer un comité consultatif des usagers afin d'être au plus près des demandes et améliorations à effectuer sur les différents réseaux de transport présents à la Réunion	95%
Travailler sur la structure existante de la SMTR en mobilisant les articles 13 et 14 de son règlement par la création de cellule citoyenneté. Cette cellule pourrait s'inscrire dans le prolongement des travaux des États généraux. Le fonctionnement de cette cellule respecterait les articles du Règlement de la SMTR. (voir évolution).	97%
Créer une cellule mobilité dédiée au sein des conseils consultatifs existants CCEE ou CESER. Cette cellule serait en charge de travailler toutes les questions sur la mobilité en lien avec la Région Réunion.	61%
Créer une association loi 1901 structure indépendante avec un Conseil d'administration en charge de travailler sur les plans de mobilité des intercommunalités, des projets et faire le lien avec l'ensemble des institutions. Le rôle serait à définir avec l'ensemble des institutions dans une obligation morale de co construction.	41% favorable / 59% non favorable
Créer une association loi 1901 structure indépendante avec un Conseil d'administration en charge de travailler sur les plans de mobilité des intercommunalités, des projets et faire le lien avec l'ensemble des institutions. Le rôle serait à définir avec l'ensemble des institutions dans une obligation morale de co construction.	52% favorable / 48% non favorable

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.

TCSP et transport ferré	
Réaliser un transport collectif de grande capacité qui permet de transporter rapidement les personnes entre les villes ainsi que les marchandises	98%
Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbain	78%
Mettre en place une solution réversible type TCSP en se basant sur l'existant	98%
Créer sur les arrêts ou gares de ce futur réseau structurants des pôles d'échanges multimodaux	100%
Câble	
Développer le transport par câble à La Réunion	95%
Privilégier le transport par câble pour mieux relier les hauts et le littoral	96%
Développer le transport par câble pour traverser les ravines, et développer à long terme un véritable réseau de mi-pente en reliant ces différents points	81%
Déployer des téléphériques au niveau des voies existantes pour doubler le flux de transport, sur du plat (proposition de la commission Nord-Est B)	76%
Maritime	
Engager une étude sur la faisabilité d'un transport par voie maritime	86%
Mettre en place l'hydroglisseur par une compagnie privée en parallèle d'une politique anti-voiture. L'hydroglisseur doit s'arrêter près des centres-villes et pas dans les ports (proposition de la commission Nord-Est B)	59% favorable / 41% non favorable
Développer le transport maritime plutôt pour le transport de marchandises	59% favorable / 41% non favorable
Développer les ports existants (Sainte-Rose, Sainte-Marie, Saint-Pierre, Saint-Leu et Le Port) pour accueillir du transport de marchandises et/ou de personnes par voie maritime	77%
Aéroport	
Développer l'aéroport de Pierrefonds pour rééquilibrer le territoire	54% favorable / 46% non favorable
Développer l'aéroport de Pierrefonds pour des vols régionaux (Océan Indien)	69%
Créer des navettes aériennes Pierrefonds-Roland-Garros avant un vol plus lointain au départ de Roland-Garros (la prise de cette navette est conditionnée à l'achat d'un billet d'avion vers une destination extérieure)	31% favorable / 69% non favorable
Contributions du Forum	
Créer des navettes aériennes Pierrefonds-Roland-Garros	24% favorable / 76% non favorable
Développer des solutions aériennes n'est pas un objectif compte tenu des enjeux environnementaux	82%
Mafate	
Êtes-vous d'accord avec le positionnement de la commission sur le sujet de Mafate : les spécificités du sujet et le public singulier ne permettent pas à l'assemblée de faire des propositions concrètes sur cette thématique, elle souhaite l'organisation d'une concertation spécifique avec les habitants de Mafate et de Grand Bassin.	98%
Cahier des charges	
Créer un cahier des charges des transports structurants permettant de prendre en compte des sujets majeurs (intermodalité, communication/médiation, coordination des horaires avec les projets existants, évaluation d'impact, nuisances sonores et environnementales,...)	100%
Contributions du Forum	
Permettre au transport de marchandises d'avoir un chemin dédié afin de désengorger les routes en poids lourds (voie maritime, voie ferrée, voie routière, autres)	68%

Améliorer l'efficacité, la qualité et l'attractivité des réseaux de transports en commun tout en développant l'intermodalité.	
Adapter la fréquence et la taille des bus aux besoins réels	
Quantifier de façon plus juste les besoins réels, et fixer des objectifs de hausse du service cohérents avec l'évolution de ces besoins.	98%
Concentrer les moyens (bus) aux heures de pointes et aux endroits saturés sur tous les réseaux.	93%
Augmenter la fréquence des bus en priorité aux nœuds présents sur toute l'Île et aux heures de pointes.	100%
Mieux quantifier les besoins en termes de capacité et de fréquence en donnant la possibilité au chauffeur de signaler lorsque des personnes restent sur le quai (bus plein).	98%
Réajuster le nombre de bus plus régulièrement que lors des renouvellements de DSP.	92%
Performance et qualité du service	
<u>Contributions tirées des forums en ligne :</u>	
Réaliser un état des lieux annuel de la qualité du service au sein du réseau de transports en commun.	100%
Faire de la qualité du service rendu à l'utilisateur un élément central des DSP de transports publics urbains avec un contrôle plus rigoureux.	100%
Réaliser un suivi technique, qualité hygiène et sécurité régulier du réseau de transport en commun.	100%
Prévoir une clause d'ajustement des matériels et horaires avant la fin des délégations Car Jaune (marché) pour être au plus près de la demande des clients.	91%
Décarbonisation des transports	
<u>Contributions tirées des forums en ligne :</u>	
Refondre l'offre de transport en commun actuelle avec des bus propres (hydrogène, électrique ou hybride) dans l'attente de la mise en place d'un réseau tram/train et transports câblés.	77%
Covoiturage, taxis et VTC	
<u>Contributions tirées des forums en ligne :</u>	
Développer plus de covoiturages, taxis et VTC collectifs.	86%
Créer une ligne de covoiturage sans réservation.	61%
Faire des gares routières des lieux de vie attractifs	
Donner accès à une intermodalité complète dans les gares.	100%
Améliorer la signalétique pour faciliter le parcours de l'utilisateur.	96%
Installer des points de vente (sans alcool) et mettre à disposition des billetteries et un DAB en tout temps.	98%
Concevoir des espaces connectés pour le travail nomade.	90%
Garantir la propreté des espaces et installer des toilettes et sanitaires entretenues jusqu'à la fin du service de bus.	100%
<u>Contributions tirées des forums en ligne :</u>	
Faire des pôles d'échanges multimodaux des lieux de vie attractifs avec des équipements complets, propres et sûrs.	98%
Communication et promotion des Transports en Commun	
Déployer une campagne publicitaire ciblée pour faire la promotion de l'utilisation du bus comme choix et non plus comme contrainte.	95%
Valoriser ce qui est fait en matière d'amélioration des Transports en Commun.	98%

Développer l'affichage en temps réel sur l'ensemble du parcours voyageur (gares, arrêts, abribus, applications, dans les bus..).	97%
Accompagner les entreprises dans la mise en œuvre de leurs plans de mobilités.	94%
Instaurer un tarif unique ou unifié (abordable) dans les Transports en Commun, plutôt que la gratuité.	86%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Simplifier la diffusion des horaires de bus à l'aide d'une plateforme téléphonique, pour ceux qui ne maîtrisent pas le numérique.	93%
Permettre aux enfants dès leur plus jeune âge d'avoir accès à différents types de mobilités.	83%
Élargir et densifier les plages horaires	
Mettre en place des bus jusqu'à au moins 22 h.	98%
Mettre en place une ligne de bus qui passe toutes les heures en reprenant le tracé d'une ligne qui existe déjà.	77%
Mener une étude afin de connaître les besoins des travailleurs qui finissent après 20 h et de mieux quantifier les besoins de transport la nuit.	96%
Travailler sur l'offre d'intermodalité à court, moyen et long termes afin de densifier le réseau de transport en commun (ex : court terme : parking relais, aménagements de trottoirs, pistes cyclables, etc. / moyen terme : mise en place de téléphérique et BHNS / long terme : développement du train).	98%
Ajouter des bus aux horaires de pointe et aux entrées de villes, de façon prioritaire.	98%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Augmenter les fréquences de passages sur les secteurs à forte affluence.	98%
Faciliter l'intermodalité et la multimodalité par la coordination des horaires des différents bus et réseaux.	96%
Mettre à l'abri les usagers en attente	
Travailler à la sécurisation, au confort, et à l'entretien systématique des abris bus existants (protection contre les intempéries, éclairage, bouton d'appel en cas d'urgence, assises en nombre suffisant, ombrage, annonce numérique des durées d'attente, etc.)	100%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Associer les communes pour développer et adapter les abris bus aux arrêts.	100%
Coconstruire une offre globale coordonnée avec et pour les usagers	
Développer un plan de mobilités territorial unique.	83%
Mieux tenir compte des remontées des comités d'usagers et de partenaires existants pour une offre de service de qualité et cohérente à l'échelle de l'île.	94%
Prendre systématiquement en compte les spécificités de PMR	
Réaliser un état des lieux précis de la situation des déplacements des personnes porteuses de handicap, personnes âgées, ou ayant un handicap temporaire (enjeux, défaillances, besoins, etc.).	96%
Travailler sur le parcours usager dans son ensemble (de la sortie de chez soi, jusqu'à la sortie du bus).	96%
Développer une plateforme citoyenne de signalement des problèmes d'accessibilité aux arrêts.	100%
Faire appliquer les normes de façon progressive sur l'ensemble du matériel roulant et aux arrêts.	94%
Mettre en place une signalétique lumineuse, sonore et en braille sur le parcours usager	95%
Mieux identifier et visibiliser les arrêts accessibles par un logo spécifique	95%
Former les chauffeurs à la mise en place du matériel PMR.	93%
Avoir systématiquement 2 personnes dans les bus /car pour faciliter la montée.	46% favorable / 41% non favorable
Contributions tirées des forums en ligne :	
Créer un nouveau service public régional de Transport À la Demande (TAD) pour permettre des déplacements sur l'ensemble du territoire pour les PMR, et toutes les personnes aujourd'hui éloignées de l'offre de transport existante.	81%

Améliorer la desserte des écarts et des Hauts	98%
Développer des liaisons entre les hauts et pas seulement Hauts-Littoral	80%
Miser sur un transport de plus petite capacité pour mieux répondre à la demande en zone rurale (ex : système pour récupérer un taxi partagé dans une zone, sans réservation; système de réservation par un numéro ou une application et des points de rencontres; mettre en place des minibus / navettes d'une capacité max de 20 places ...).	86%
Mettre en place un service "entre les arrêts" pour les femmes seules dans les secteurs plus éloignés.	75%
Ajouter des bus directs (avec moins d'arrêts) pour desservir les hauts et le littoral	91%
Efficacité / développer les TCSP équipés de bus à haut niveau de service (BHNS)	
Améliorer l'efficacité du service de Transports en Commun en agissant de façon concomitante sur l'organisation des Transports en Commun, et sur les aménagements, infrastructures et matériel roulant.	91%
Augmenter le nombre de voies réservées TCSP et de bus à étages dans un horizon court terme (2 à 3 ans).	86%
Aménager des parkings à étages en entrée de ville conditionnellement à une offre de mode de déplacements doux ou actifs pour désengorger les centres urbains.	78%
Aménager des séparateurs en béton pour empêcher les voitures de se positionner sur les voies réservées aux bus.	70%
Mettre en place une signalétique spécifique pour indiquer aux automobilistes contrevenants ce à quoi ils s'exposent s'ils empruntent une voie réservée pour les bus.	86%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Offrir des tarifs préférentiels dans les parkings en entrée de ville aux usagers qui font du covoiturage par exemple.	88%
Améliorer les services spécifiques	
Desservir les lieux touristiques.	83%
Améliorer l'accès aux aéroports.	85%
Apporter une qualité du service pour les séniors.	91%
Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus.	90%

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.

Créer des voies cyclables sécurisées et continues	
Adapter les aménagements de la rue pour améliorer le confort et la sécurité des cyclistes (ex : installer des grilles avaloires eaux pluviales avec une fente inférieure à 2 cm ou des ralentisseurs moins hauts).	95%
Faire du marquage au sol de bandes cyclables de façon systématique pour sécuriser les déplacements à vélo lorsque l'aménagement de voie cyclable en site propre n'est pas possible en raison de l'espace ou de la configuration de la voie.	100%
Permettre les voies vélo à double sens dans les sens unique pour voiture.	59% favorable / 41% non favorable
Porter une attention particulière au bon raccordement des voies vélos après des travaux.	98%
Implanter une signalisation et un marquage au sol spécifiques au vélo aux endroits où les conflits d'usages avec les voitures sont particulièrement accidentogènes ou problématiques, comme en sortie de giratoire.	100%
Faire respecter les obligations des EPCI, communes, Région, Département concernant l'aménagement et l'entretien des voies cyclables (ex : réparer les nids de poule, ...)	98%
Obliger les AOM à respecter leurs obligations de conformité à la Loi LOM en concevant les Plans de mobilités et vélos.	96%

Déployer une campagne pluriannuelle de sensibilisation au partage de la route (respect du Code de la route, etc.), à l'échelle de l'île, en ciblant tous les usagers de la route.	98%
Faire financer cette campagne d'envergure (sport radio, TV, dans les autos écoles, ...) par l'État et IDRM (île de La Réunion Mobilités).	94%
Rappeler ce qui est prévu dans la loi pour l'utilisation des trottinettes, à savoir qu'elles sont autorisées sur les pistes cyclables, et qu'à défaut de celles-ci, les trottinettes peuvent circuler sur les routes limitées à 50 km/h.	96%
Multiplier l'installation d'arceaux pour le stationnement des vélos.	96%
Avoir la possibilité de mettre son vélo à l'arrière des bus.	84%
Généraliser les signalétiques (sas vélo, ...) et feux qui priorisent les vélos.	83%
Mettre en place des aides financières sans conditions de revenus pour l'achat d'un vélo électrique.	93%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Équiper les moyens de transport existants ou à venir d'espace debout réservés aux possesseurs de vélos et trottinettes ou système de portage extérieur afin d'améliorer l'intermodalité.	93%
Mettre en place un schéma directeur vélo à l'échelle des micros-régions et de la Région (avec objectifs, préconisations, suivi et évaluation..).	93%
Aménager les centres-villes pour favoriser les accès à vélos.	98%
Mettre en place des aménagements dédiés aux vélos, comme des rampes dans les escaliers pour pousser les vélos.	84%
Évaluer la possibilité de créer des voies bus/vélos.	66%
Créer des stationnements pour vélo sécurisés.	96%
Développer un réseau de location en libre service à l'échelle du territoire.	98%
Créer des services utilisateurs	
Implanter des équipements / service de base, tous les 5 km et dans les hauts, comprenant un accès à de l'eau potable, de l'ombre avec un kiosque, des toilettes, des places assises, un plan vélo papier ou numérique avec les voies vélos catégorisées (mixtes, pistes cyclables en site propre, bandes cyclables, etc.).	89%
implanter des équipements / service ++, aux noeuds d'intermodalité, dans les gares routières, aux aires de covoiturage, comprenant des parkings sécurisés pour vélos, des douches et vestiaires, des pompes à vélo, et des stations de réparation de vélo, un accès à l'intermodalité douce avec la possibilité de louer un vélo électrique à courte ou longue durée.	98%
Adapter les applications d'autopartage / parking relais à La Réunion.	91%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Étendre à moyen et long termes les aménagements cyclables et piétons dans les hauts et en zone rural pour assurer une réelle continuité en matière de déplacements alternatifs.	96%
Développer et sensibiliser autour des modes actifs et décarbonés	
Instaurer une journée de sensibilisation aux modes actifs à l'école.	93%
Organiser à nouveau des journées sans voiture, comme c'était le cas autrefois sur la route des Tamarins mais aussi sur d'autres routes.	84%
Ouvrir aux modes actifs les routes qui ne sont plus utilisées comme par exemple l'ancienne route du littoral côté mer qui est à conserver.	86%
Mener des campagnes de sensibilisation régulière dans les médias (Tv et radio).	98%
Développer la location de vélo en libre-service à prix attractif à Saint-Pierre.	79%
Octroyer une incitation financière sans plafond de revenus pour l'achat d'un vélo électrique.	91%
Mettre en avant et utiliser des applications qui font gagner des points grâce à la marche (Maccadam et Weward).	74%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Favoriser des moyens de transports alternatifs pour fluidifier le trafic, réduire la pollution de l'air et sonore.	98%

Construire en périphérie de l'hypercentre des stations de location de vélos électriques et trottinettes électriques en free-floating, proches des gares routières et principales stations de transports en commun.	91%
Mettre en place des incitations financières / mesures financières contraignantes en faveur des modes doux (ex : aide à la réparation d'un vélo, aide pour l'achat d'une trottinette électrique, aide aux entreprises qui incitent concrètement leurs employés à utiliser des modes doux et alternatifs).	94%
Mieux partager la route pour plus de sécurité	
Mettre en place des zones mixtes à 20 km/h dans les centres-villes.	55% favorable / 39% non favorable
Mettre en place des zones à usages séparés dans les centres-villes.	56% favorable / 38% non favorable
Mieux entretenir les trottoirs et les voies pour réduire les obstacles pour les modes doux ou actifs.	98%
Réaliser un diagnostic citoyen pour transmettre les informations concernant les zones dangereuses, via des applications ou des urnes disposées en mairie par exemple.	93%
Déployer une signalétique horizontale et verticale plus généralisée et dans toutes les zones d'habitation (panneaux « attention randonneurs » « attention vélo » etc.).	83%
Inciter les piétons et les cyclistes à être plus visibles en leur offrant des gilets jaunes.	57% favorable / 43% non favorable
Attirer l'attention en sortant du cadre graphique du code de la route avec une signalétique impactante : mettre du mobilier urbain / une signalétique originale qui attire l'attention et prévient le passage de cyclistes ou de piétons.	66%
Transmettre des spots à la télévision avec des slogans qui choquent.	78%
Mettre des flyers sur les voitures.	34% favorable / 66% non favorable
Retirer plus rapidement les "véhicules ventouses" qui obligent les piétons à aller sur la route.	91%
Déployer la verbalisation automatique avec des voitures qui flash les véhicules mal stationnés dans les villes et dans les hauts.	89%
Déployer plus d'agents de police qui verbalisent.	67%
Créer, aménager, entretenir et faire respecter les voies piétonnes	
Faire respecter les obligations des EPCI, des communes, de la Région, du Département, concernant la création, l'aménagement et l'entretien des voies piétonnes.	96%
Élargir les angles de rues comme à Saint-Pierre.	56% favorable / 44% non favorable
Créer systématiquement des trottoirs dans toutes les zones d'habitation, partout où la largeur de la chaussée le permet et où un piéton ne se sent pas en sécurité.	100%
Lorsque l'espace ne permet pas d'aménager un trottoir, avoir un marquage spécifique au sol. Ce marquage doit être entretenu.	92%
Concerter les habitants sur les aménagements pour éviter les aménagements qui ne servent pas.	92%
Créer des Boîtes à idées pour faire remonter les problématiques et les attentes des usagers piétons.	94%
Avoir un interlocuteur unique auquel le piéton peut se référer pour signaler des problèmes et faire respecter le droit du piéton.	87%
Intensifier les opérations de verbalisation des automobilistes qui empiète sur les espaces piétons (stationnements gênants..) ou ne respectent pas la priorité piéton.	89%
Redonner aux piétons l'usage des voies de circulation en front de mer sur l'ensemble de l'île, à raison d'un week-end par mois, pour permettre une réappropriation de ces espaces.	94%
Contributions tirées des forums en ligne :	
Bannir le stationnement dans une bande de 5 mètres en amont et en aval des passages piétons afin d'améliorer la visibilité.	69%

Piétonniser certaines rues à proximité des écoles primaires, élémentaires, collèges et lycées, universités ou établissements publics recevant des enfants, sur le modèle des "rues aux écoles" à Paris.	92%
Végétaliser les trottoirs en plus d'ajouter des assises.	87%
Piétonniser des centres-villes pour améliorer la qualité de l'air.	91%
Mettre en œuvre une zone à trafic limité (ZTL) dans certains quartiers.	85%
Améliorer le mobilier urbain et la signalétique des rues.	100%
Faciliter les cheminements en correspondance entre les arrêts de bus, les gares, les stationnements vélos et les points d'intérêts (mairie, églises, commerces, etc.).	100%
Multiplier les feux sonores et les chemins de guidage pour les personnes déficientes visuelles.	96%
Assurer la distribution de commandes sonores gratuites.	52% favorable / 27% non favorable
Transformer au moins une rue piétonne commerciale dans le "carré d'Or" à Saint-Denis (ex : rue Jean Chatel).	70%
Des navettes de vélos cargo et de transport de personnes	
Mener des études pour évaluer la pertinence et définir les conditions gagnantes pour remplacer et compléter les modes de livraison de repas et des petites marchandises pour les courtes distances avec des vélos cargo.	83%
Contraindre les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) à réserver des espaces spécifiques pour le développement de services privés de navette à vélo cargo.	73%
Recourir à l'énergie animale	
Évaluer la mise en place du recours à l'énergie animale dans tous les endroits où l'hélicoptère est aujourd'hui utilisé.	57% favorable / 37% non favorable
S'appuyer les associations de bien-être animal comme L214 pour encadrer l'usage de l'énergie animale dans le cadre des déplacements.	63%

Améliorer la gouvernance partagée en intégrant la participation citoyenne.	
Marchandises	
Proposer l'élaboration d'un schéma directeur du transport logistique à La Réunion en concertation avec les acteurs	100%
Créer et développer de nouveaux pôles logistiques terrestres, ferroviaires et maritimes pour rééquilibrer le territoire et mieux répartir les flux	97%
Mettre en place des mesures incitatives et restrictives pour réguler les flux de marchandises (ex : interdire les poids lourds en ville et aux heures de pointe, incitations fiscales...)	83%
Retirer les camions de la route pour privilégier le développement du fret maritime et ferroviaire	51%
Limiter l'importation de marchandises et favoriser la production locale pour limiter l'importance des camions	82%
Ceinturer la Réunion par un réseau ferroviaire de fret circulant sur des voies mises en commun avec le tram, disposant de gares de triage dédiées dans les pôles logistiques	65%
Ceinturer la Réunion par un réseau maritime de cabotage (barges, hovercraft) pour accéder à des ports aménagés en eau peu profonde et raccordés sur les pôles logistiques	61%
Contributions du forum	
Décaler les horaires de travail pour toutes les sociétés où le télétravail est impossible. C'est à dire: les livraisons des marchandises containers, semi-remorque, tous les gros entre 21h et 5h00	90%
Mettre une navette dans les petits ports pour faire des relais dépose des colis pour libérer la route.	67%
Entreprises	

Créer un plan de mobilités inter-entreprises par zone // Mettre en place un Plan de Mobilité Inter-Entreprises (PDMIE) qui comprend un service de covoiturage pour les entreprises (autre formulation d'une autre commission)	97%
Créer une prise en charge financière des modes doux ou actifs par les entreprises (à hauteur de 50% par exemple)	100%
Routes/Circulation	
Réduire les voies des voitures et les transformer en voies dédiées aux transports en communs et mobilités douces ou actives sur les routes existantes	82%
Réutiliser des routes qui ne sont pas utilisées actuellement.	94%
<u>Contributions du forum</u>	94%
Former le personnel communal chargé de la sécurité des élèves aux abords des écoles à la fluidification de la circulation	95%
Mettre aux normes les ralentisseurs	100%
inciter les collectivités à plus de vigilance dans la signalisation et dans la répression quant aux stationnements : voitures ventouses, stationnement gênant, stationnement anarchique...	97%
Mener une réflexion sur les embouteillages causés par les accidents de la route	89%
Créer des couloirs de circulation et les matérialiser en signalisation horizontales	98%
Penser tous les futurs projets et tracés avec: 3 voies de circulation / 2 voies bus 1 dans chaque sens / Pistes vélo, pont pour les piétons	89%
Définir des plans de circulation et des plan quartiers apaisés pour favoriser les modes doux	100%
Autoriser à rouler que les plaques paires ou impaires avec changement d'une semaine sur l'autre pour limiter la circulation et inciter au covoiturage (exception pour les voitures 100% électriques)	36%
Mettre en place des agents de circulation aux plus gros points de blocages de la circulation pour fluidifier le trafic	55%
Développer des solutions innovantes de gestion de la circulation (feu intelligent, synchronisation des feux tricolores, régulation dynamique de la vitesse...)	97%
Autoriser la voie de gauche qu'au véhicule de sécurité, ambulances, taxi et covoiturage d'au moins 2 personnes avec extension des parkings de covoiturage	57%
Services de proximité / horaires	
Développer différentes centralités au sein d'une ville et y développer pôles intermodaux comme détaillé par la commission	92%
Adapter les horaires des commerces, écoles et administrations pour inciter les citoyens à se déplacer en mode doux pour les services à proximité directe	92%
<u>Contributions du forum</u>	
Revoir les gardes périscolaire et les devoirs après l'école (étendre les horaires)	66%
Covoiturage	
Poursuivre les mesures financières incitatives pour le covoiturage	95%
Faire évoluer l'assurance des prestataires de covoiturage pour une meilleure prise en charge des accidents	83%
Ouvrir les voies dédiées aux transports en commun aux covoitureurs	49%
Optimiser et mieux cibler la communication éducative, notamment auprès des jeunes et des étudiants	93%
<u>Contribution du forum</u>	
Développer la location de voiture au trajet en autopartage mais avec une prise en charge et un retour dans des zones dédiés avec présence de personnel qui vérifie l'état des voitures	79%
Alternative voiture	
Mettre en place un réseau adaptatif géré par une application pour optimiser le trajet et la fréquence des transports en commun	100%

Supprimer progressivement la voiture en centre-ville au bénéfice des modes doux et des transports en commun (sauf riverains) en créant les aménagements nécessaires (parkings intermodaux, aménagements piétons et cyclables, végétalisation, ombrage,...)	93%
Télétravail / Coworking	
Développer le télétravail notamment par l'engagement des chefs d'entreprises (campagne de communication, formations, pédagogie, simulations...)	92%
Développer des espaces de coworking "esprit village"	95%
Proposer un waze des transports en commun et des mobilités douces grâce à une application unique	92%

RÉSULTAT DES AMENDEMENTS VOTÉS EN PLÉNIÈRE 4

AMENDEMENTS DES 4 PREMIÈRES PRIORITÉS

1. Changer le nom de la priorité pour : Limiter les déplacements au quotidien ► **Amendement rejeté à 51%**
 2. Développer différents Pôles de Centralité avec « l'esprit village » au sein des villes, des quartiers et des bourgs des Hauts, disposant d'une large gamme de services (alimentaire de proximité, primeurs, administration, médical, coworking et salles de réunions associatives...) en les reliant systématiquement à un Pôle d'Intermodalité, en y facilitant les déplacements en mode doux, et en donnant de l'importance aux espaces communs végétalisés ► **Amendement adopté à 69%**
 3. Développer des espaces de coworking « esprit village » au sein de pôles de centralité et accessible sur une large plage horaire ► **Amendement adopté à 71%**
 4. Créer un plan de mobilités inter-entreprises par zone d'activité et inciter à la mise en place de transport en commun mutualisés ► **Amendement adopté à 74%**
 5. Inciter les entreprises à une prise en charge financière de 50% des moyens de transport « mode doux » ► **Amendement adopté à 71%**
 6. Engager une étude de faisabilité sur le transport par voie maritime à La Réunion pour les personnes et les marchandises et pour évaluer notamment :
 - o les différentes technologies possibles (hydroglisseurs etc.)
 - o les aménagements portuaires complémentaires nécessaires
 - o les montages économiques possibles
 - o les impacts possibles des nuisances sur les animaux marins et cétacés et les modalités d'évitement de ces impacts ► **Amendement adopté à 69%**
 7. Mettre en place une ligne de bus de nuit qui passe toutes les heures en reprenant le tracé d'une ligne qui existe déjà ► **Amendement adopté à 81%**
 8. Mener une étude afin de connaître les besoins des personnes se déplaçant sur des plages horaires moins fréquentées, notamment de nuit ► **Amendement adopté à 76%**
 9. Harmoniser la qualité de service des transports en commun à l'échelle de la Réunion ► **Amendement adopté à 91%**
 10. Prendre systématiquement en compte les spécificités des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et des Personnes porteuses d'handicaps ► **Amendement adopté à 74%**
 11. Afin d'apaiser la circulation en centre-ville pour les différents types d'usagers, inciter les collectivités à mettre en place des zones 30 et des zones de rencontres. Ces dispositifs prévus au code de la route dans l'article R110-2 doivent être mis en place en respectant les recommandations du CEREMA (proposition de remplacement de la proposition précédente et des propositions "centre-ville 20km/h et zone partagée" ► **Amendement adopté à 71%**
 12. Mettre en place un schéma directeur vélo à l'échelle des micros-régions et de la Région et toutes les collectivités en suivant les préconisations du CEREMA avec objectifs, préconisations, suivi et évaluation ► **Amendement adopté à 79%**
 13. Rendre les outils de planification opérationnel en prévoyant les organes de suivi des projets, les moyens humains et financiers nécessaires. ► **Amendement adopté à 79%**
 14. Mettre en place un guide technique pour les aménagements cyclables commun à toutes les collectivités de l'île afin d'homogénéiser les réalisations (voir recommandations du CEREMA). ► **Amendement adopté à 73%**
 15. Créer des stationnements pour vélo sécurisés / Multiplier l'installation d'arceaux pour le stationnement des vélos
- Regrouper les 2 propositions précédentes en :



Créer des stationnements pour vélo adaptés et sécurisés (arceaux, box sécurisé, ...) aux emplacements stratégiques (commerces, services publics, installations sportives, culturelles, lieux d'études et de travail, immeubles d'habitation, gares routières). ► **Amendement adopté à 80%**

16. Mettre en place des agents de circulation aux plus gros points blocage de la circulation pour fluidifier le trafic. ► **Amendement rejeté à 54%**

17. Réserver l'usage exclusif de la voie de gauche aux véhicules de sécurité, ambulances taxi et covoiturage d'au moins 2 personnes avec extension des parkings de covoiturage. ► **Amendement rejeté à 70%**

18. Avoir systématiquement deux personnes dans les bus et cars pour faciliter la montée. ► **Amendement rejeté à 54%**

19. Inciter les piétons et les cyclistes à être plus visibles en leur offrant des gilets jaunes. ► **Amendement rejeté à 54%**

20. Assurer la distribution de commandes sonores gratuites. ► **Amendement adopté à 54%**

21. Évaluer la mise en place du recours à l'énergie animale dans tous les endroits où l'hélicoptère est aujourd'hui utilisé. ► **Amendement rejeté à 53%**

22. Mettre en place des incitations financières / mesures financières contraignantes en faveur des modes doux (ex : aide à la réparation d'un vélo, aide pour l'achat d'une trottinette électrique, aide aux entreprises qui incitent concrètement leurs employés à utiliser des modes doux et alternatifs) Proposition issue du regroupement de 2 propositions

Proposition d'ajout : "sans condition de ressource" après trottinette électrique. ► **Amendement adopté à 54%**

23. Proposition de remplacement et fusion : Afin d'apaiser la circulation en centre-ville pour les différents types d'usagers, inciter les collectivités à mettre en place des zones 30 et des zones de rencontres. Ces dispositifs prévus au code de la route dans l'article R110-2 doivent être mis en place en respectant les recommandations du CEREMA (proposition de remplacement de la proposition précédente et des propositions "centre-ville 20km/h et zone partagée") ► **Amendement adopté à 71%**

24. Suppression de l'ensemble de la thématique "animal" au regard du vote réalisé sur le principe de laisser aux habitants de Mafate et Grand Bassin la priorité pour la définition de leurs propres besoins ► **Amendement rejeté à 51%**

AMENDEMENTS DE LA PRIORITÉ GOUVERNANCE ET PARTICIPATION CITOYENNE

- Créer une gouvernance unique avec un organe de gestion unique et centralisé
- Créer une association loi 1901 indépendante avec un Conseil d'Administration en charge de travailler sur les plans de mobilité des intercommunalités et les projets
- Politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire, piloter les mobilités en cohérence
- Gestion unique des réseaux de transports (arrêts de la concurrence entre EPCI, gestion indépendante, protégée des mandats politiques successifs, législation pour protéger les projets ayant fait l'objet d'études sérieuses et viables)
- Redonner confiance : fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens.
- Demande d'intégrer l'ensemble des institutions aux aspects financiers politiques et aux autorisations environnementales sans considération d'étiquettes politiques
- Agir concrètement : partir des conclusions des EGM et agir
- Gestion unique des réseaux de transports (arrêts de la concurrence entre EPCI, gestion indépendante, protégée des mandats politiques successifs, législation pour protéger les projets ayant fait l'objet d'études sérieuses et viables)

Après plusieurs interventions lors de la plénière de clôture sur le sujet de la Gouvernance et de la participation citoyenne et considérant les débats ayant eu lieu lors des plénières précédentes et des votes de la plénière 3, il est acté en séance de ne pas voter les amendements présentés. Par ailleurs les sujets suivants sont présentés et adoptés :

- La création d'une gouvernance partagée avec un organe de coordination type Île de La Réunion Mobilités ► **Proposition adoptée à 94%**
- La création d'un Comité Citoyen intégré à cette gouvernance partagée qui aura la charge de travailler collectivement avec les partenaires et les institutions à la définition des besoins au regard des conclusions des États Généraux des Mobilités ► **Proposition adoptée à 87%**



États généraux des MOBILITÉS

► www.consultation-mobilites.re

