



TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
& SOLIDAIRE
Nou varivé



DÉPARTEMENT
DE LA
Réunion

PLAN DE MOBILITÉ DURABLE



*Au travail j'y vais
autrement !*



ÉDITO



Face aux enjeux liés au réchauffement climatique et à la transition écologique et énergétique, la question de la mobilité et des déplacements est au cœur des politiques publiques, d'autant plus sur notre île où ce sujet est critique.

Le constat est simple : trop de voitures, cherté des carburants, manque de moyens de transport alternatif ou encore réseau routier inadapté au parc automobile local, provoquant une congestion quasi quotidienne de nos routes, avec de lourdes conséquences, tant en termes de déplacement que de qualité de vie.

Oui, La Réunion est au bord de l'asphyxie et ne prend pas pleinement sa part dans la dynamique nationale et européenne vers une mobilité durable.

Bien sûr, des efforts sont faits à l'échelle locale par certains acteurs pour développer une nouvelle manière de se déplacer.

C'est dans ce cadre que le Département de La Réunion a validé son plan de transition écologique et solidaire, véritable feuille de route de notre Collectivité visant à agir de façon exemplaire et responsable pour notre île, notre région, notre planète, en diminuant les émissions de CO₂, via une meilleure maîtrise énergétique, ou encore en lançant un véritable plan de reforestation urbaine avec le plan 1 million d'arbres.

Le Département a également pris plusieurs mesures visant à solutionner la question des mobilités internes en œuvrant à l'organisation du télétravail, en déployant des outils de visioconférence sur les sites départementaux, en instaurant le forfait de mobilité durable ou encore en lançant un vaste plan de verdissement de son parc automobile.

D'autres projets verront le jour prochainement, signe de notre volonté d'accélérer la dynamique en la matière.

Pour ce faire, le Département souhaite avant tout structurer sa stratégie en créant une vision stratégique partagée visant à faire changer les attitudes en matière de mobilité, tant pour nos 5 300 collaborateurs, nos élus ainsi que pour nos citoyens, à travers notamment l'adaptation de nos routes départementales.

Aussi, ce Plan de Mobilité Durable sera notre allié durant cette mandature, pour co-construire une nouvelle manière de nous déplacer, en privilégiant le partage, l'innovation et bien évidemment le respect de l'environnement.

Pour ce faire, 4 axes déclinés en une trentaine d'action ont été identifiés : éviter les déplacements, soutenir les mobilités actives, inciter à l'usage des transports en commun et au covoiturage, et installer la transition écologique.

Il nous appartient désormais de faire vivre ce Plan de Mobilité Durable, en nous inspirant de la sagesse du Mahatma Gandhi, « soyons le changement que nous voulons voir dans le monde ».

Cyrille Melchior, Président du Conseil départemental

SOMMAIRE

ÉDITO	2
INTRODUCTION	4
I. Des déplacements à la Réunion marqués par	5
1. ...la prédominance historique de la voiture et une congestion routière croissante impactant l'environnement.....	5
2. ...obligeant à agir sur l'offre de déplacement alternatif à la voiture	11
3. ...et sur la demande de déplacement à travers des plans de mobilité pour que les entreprises et les administrations fassent leur part.....	12
4. ...dans un contexte d'évolution législative montrant la prise de conscience des enjeux de la transition écologique	13
II. Un plan de mobilité co-construit pour accompagner le changement de pratique de déplacement des agents et élus du Département	15
III. Le plan d'actions et ses premières mises en œuvre	19
1. Un premier plan d'une trentaine d'actions en 4 axes.....	19
2. ...installées progressivement en créant un écosystème d'influenceurs	22
3. ...devant conduire à des bénéfices multiples pour les agents, la collectivité et le territoire	23
4. Des actions déjà mises en œuvre ou en cours d'expérimentation, signes d'une dynamique enclenchée.....	24
CONCLUSION	31
ANNEXES	32
Annexe 1 : Carte du réseau routier figurant les principales zones de congestion	
Annexe 2 : Exemple de posters produits lors des ateliers créatifs de la réunion de lancement du projet en comité de direction élargi	
Annexe 3 : Questionnaire proposé aux participants au 1er challenge de la mobilité durable	
Annexe 4 : Enquête Déplacements Grand Territoire : Les chiffres clés	

INTRODUCTION

La prise de conscience des enjeux environnementaux et l'augmentation constante de la congestion automobile dans les zones urbaines qui affectent l'accès aux zones d'emploi ont accéléré l'émergence des outils de management de la mobilité partout en Europe.

Né dans les années 1970 aux États-Unis, le concept de « Mobility Management » se développe en Europe au début des années 1990 aux Pays-Bas et en Allemagne. Ce concept recouvre une approche à la fois globale et pratique de la mobilité durable. Il désigne l'approche visant à rationaliser l'usage de la voiture au profit des modes alternatifs, qu'il s'agisse de la marche à pied, du vélo, des transports en commun, du covoiturage (ou encore d'autres modes de transports alternatifs), et ce, en intervenant essentiellement sur la demande.

Le management de la mobilité est donc une démarche transversale et souple, qui est complémentaire aux politiques classiques de développement de l'offre de transport.

Dans de nombreux pays européens, et c'est le cas en France, un contexte réglementaire et législatif s'est mis en place pour encourager le développement de ces démarches. Ainsi, la législation française a mis en œuvre de nouvelles préconisations en matière de mobilité et de déplacements à travers les plans de déplacements d'entreprise et leurs équivalents dans l'administration, les plans de déplacements d'administration, désormais appelés plans de mobilité.

Concrètement, le plan de mobilité consiste pour les employeurs publics et privés à mettre en œuvre un ensemble cohérent d'actions destinées à inciter les employés ou usagers à réduire leur utilisation individuelle de la voiture notamment sur le trajet domicile-travail au profit des autres modes ou usages.

De manière globale, le plan de mobilité s'articule autour de trois objectifs favorables à la fois aux agents, à l'environnement et à l'administration.

Il réunit les trois composantes sociale, économique et environnementale d'une politique de développement durable puisqu'il agit sur l'amélioration des conditions de transport des employés, sur la rentabilisation des coûts liés aux véhicules (parkings, frais d'entretien et de fonctionnement des véhicules) et sur la protection de l'environnement (réduction de la pollution).

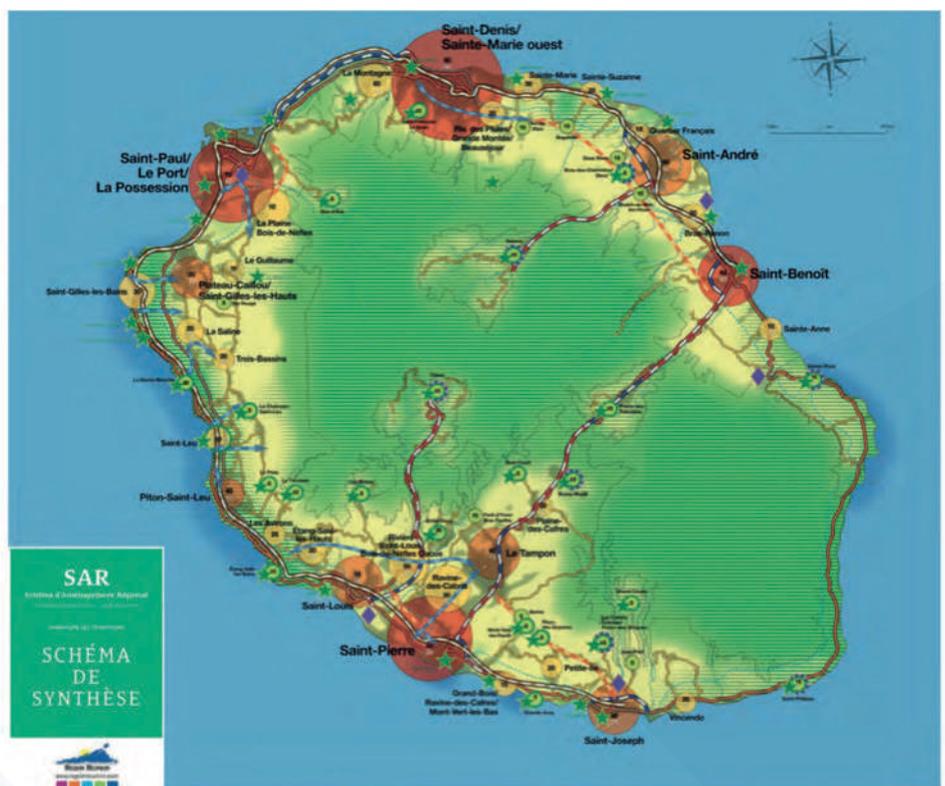
C'est dans le cadre de sa politique de transition écologique et solidaire, que le Département de la Réunion souhaite aujourd'hui mettre en place son propre plan de mobilité durable pour les 5 300 agents de la collectivité répartis sur 380 sites sur tout le territoire ainsi que les 50 conseillers départementaux.

I. DES DÉPLACEMENTS À LA RÉUNION MARQUÉS PAR...

1...La prédominance historique de la voiture et une congestion routière croissante impactant l'environnement...

La place de l'automobile est particulièrement prégnante à La Réunion, qui représente en effet à la fois un mode de transport privilégié et capte plus de 66 % des 2.5 millions de déplacements quotidiens. Il représente par ailleurs un marqueur social en tant qu'affichage d'un bien de consommation convoitée.

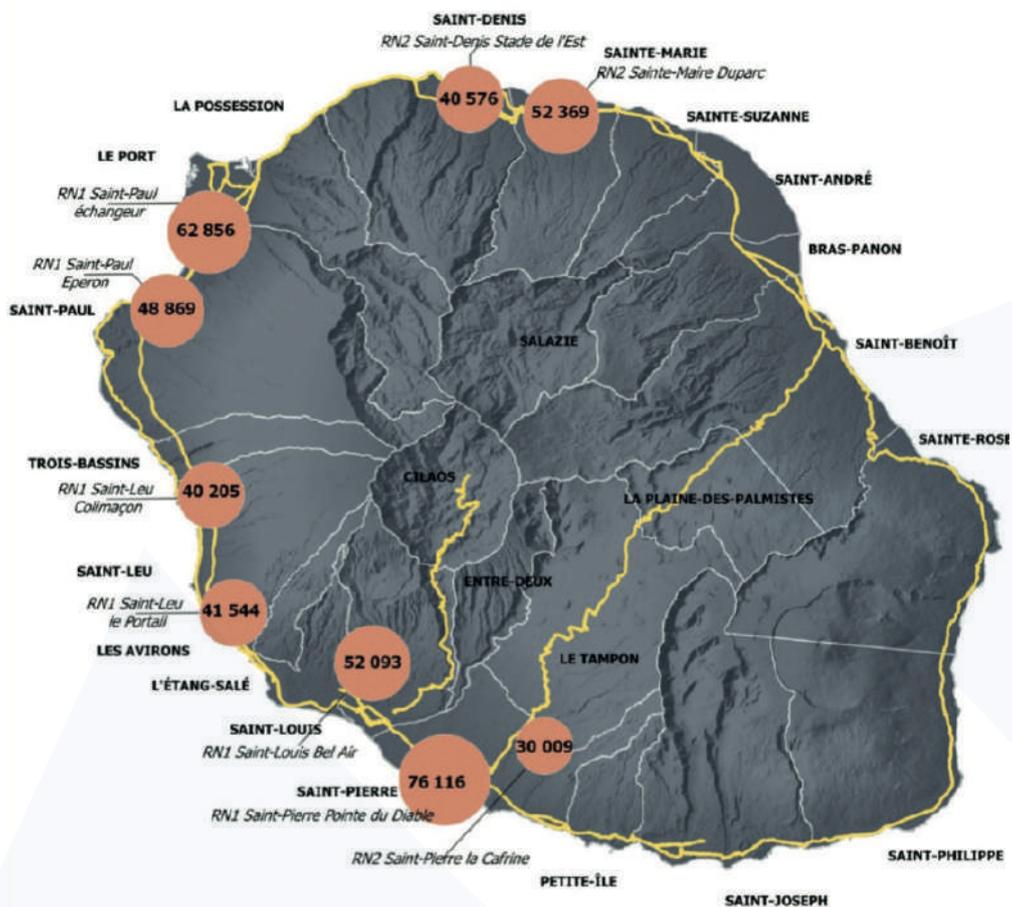
Sur l'île la conjugaison d'un aménagement du territoire qui n'a pas incité à l'usage des modes doux, la dégradation des cheminements, un climat tropical humide freinant ces pratiques, une offre en transport en commun insuffisamment soutenue ont chacun pour une part, contribué à une évolution forte et rapide des pratiques de déplacements tournées vers le « tout voiture », rendant ce mode omniprésent dans le paysage réunionnais.





Cette situation conduit à l'engorgement des principaux axes de desserte des pôles d'emploi et de service, à la consommation d'énergie, la production de gaz à effet de serre ou encore, à l'inégalité d'accès de la population aux services et aux différents espaces de l'île.

Plus directement ce sont des milliers de citoyens chaque jour qui perdent du temps, de l'énergie et épuisent leur santé dans les déplacements. Cela se traduit donc chaque jour en pertes économiques, en baisse d'efficacité et en augmentation de la vulnérabilité du territoire qui nuisent au développement de l'île.



Les déplacements sont bien connus à La Réunion grâce à l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) conduite par le Syndicat Mixte de Transports de La Réunion en 2016 et au suivi de l'observatoire des déplacements réalisé par l'AGORAH depuis cette date.

Du 2 février au 21 juin 2016, une Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) a été menée pour la première fois à La Réunion. Cette enquête, conduite par le SMTR, avait pour objectif de connaître les pratiques de déplacement des Réunionnais.

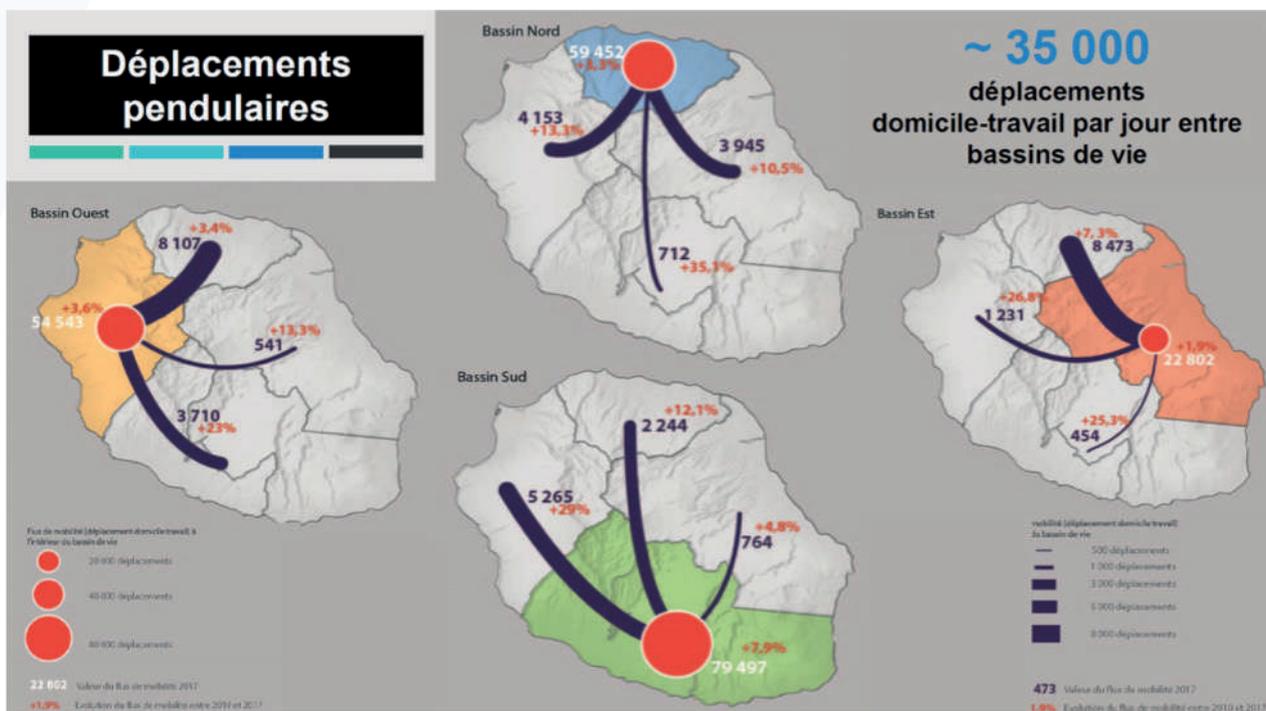


Plus de 16 600 personnes y ont participé du 2 février au 21 juin 2016. Près de 5 500 ménages ont été enquêtés en face à face dans les territoires les plus denses et 2 800 par téléphone dans les zones périurbaines et rurales. Tirés au sort sur l'ensemble du territoire, ces ménages constituent un échantillon représentatif de l'ensemble de la population.

Selon cette enquête chaque jour à La Réunion, plus de 2,5 millions de déplacements sont réalisés, soit en moyenne 3,35 déplacements par jour et par personne.

Dans les faits 90 % des déplacements quotidiens sont effectués au sein même de l'intercommunalité.

Les territoires de la CINOR et du TCO captent à eux deux 51 % de l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement sur le territoire.



Les motifs de déplacements des Réunionnais sont très variables. En effet, près de 2 déplacements sur 3 sont en lien avec les motifs : travail, écoles, études, loisirs, visites et autres.

Viennent ensuite les déplacements liés au motif accompagnement (20 %) et ceux liés au motif achat (15 %). Tous motifs confondus, la voiture est utilisée dans 66 % des cas et se place donc en tête des modes de déplacements. La marche à pied est le second mode de déplacement utilisé par les Réunionnais avec près de 1 déplacement sur 4 (25 %).

Face à un taux de motorisation des ménages plus faible qu'en métropole, 70 % des ménages possèdent au moins une voiture individuelle, la forte dépendance à la voiture individuelle est réelle :

- 78 % des déplacements domicile-travail réalisés en voiture individuelle,
- 20 000 véhicules légers sont vendus chaque année dont près de 75 % de véhicules neufs,

Les modes alternatifs à la voiture individuelle (la marche, le vélo, le bus, le covoiturage), sont surtout délaissés aux captifs et sont jugés peu compétitifs.



Les difficultés proviennent de la croissance démographique et de la hausse du taux de motorisation. Les deux aspects menacent à leur niveau l'avenir notamment si rien n'est fait pour réduire la part modale de la voiture.

On retiendra :

- 90 % des déplacements se concentrent sur le littoral et se font principalement en voiture individuelle (66 %) ;
- 80 % des déplacements domicile-travail sont ainsi réalisés en voiture individuelle.
- La part des transports collectifs reste faible (7 % des déplacements), avec une vitesse de déplacement moins attractive que celle de la voiture et une perception globalement négative pour l'ensemble de la population ;
- La majorité des déplacements est réalisé entre **7h et 8h** et entre **15h et 17h30** ;
- Un déplacement dure en moyenne 22 mn et 6.7 km ;
- L'absence de voies dédiées contraint les transports collectifs à être tributaires de la congestion routière, qui de ce fait n'offre pas une alternative attractive à la voiture. Le principal motif d'utilisation des transports en commun est l'absence d'un moyen de transport personnel (usagers captifs) ;
- L'utilisation des deux-roues motorisés et du vélo est marginale (environ 1 % de l'ensemble des déplacements chacun) ;
- Les impacts positifs du vélo pour la santé et l'écologie constituent deux préoccupations majeures pour les cyclistes ;
- L'accroissement du trafic automobile et le maintien de l'autosolisme* sont deux des principaux facteurs responsables de l'augmentation de la congestion routière particulièrement aux heures de pointe ;
- Le réseau viaire est aujourd'hui au bord de l'asphyxie, en particulier chaque matin et chaque soir aux heures de pointe.



Ce phénomène devrait continuer à s'accroître avec la poursuite de l'étalement urbain, la croissance démographique et la hausse du taux de motorisation (tendance à un rattrapage du taux métropolitain).

Du fait du contexte géographique et climatique de La Réunion, ce phénomène affecte régulièrement l'activité économique de l'île, notamment lors de la fermeture de la route du Littoral (principal axe reliant la Région Ouest, résidentielle, au chef-lieu de Saint-Denis), soumis aux risques de houle et d'éboulis.

* Néologisme apparu en 2002, se composant d'« auto » et de « solo » qui signifient respectivement voiture et seul, pour définir le fait de se déplacer à une personne dans une voiture.



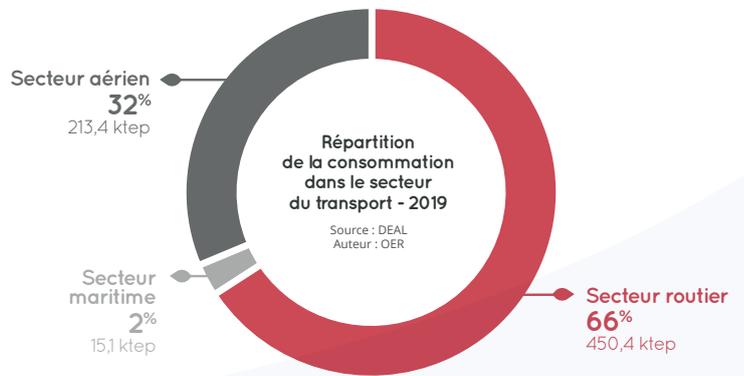
L'impact sur l'environnement est important :

Chaque année, l'Observatoire des Énergies de La Réunion (OER) produit le bilan énergétique de La Réunion, le dernier étant celui de 2020 (chiffres de 2019 avant la pandémie).

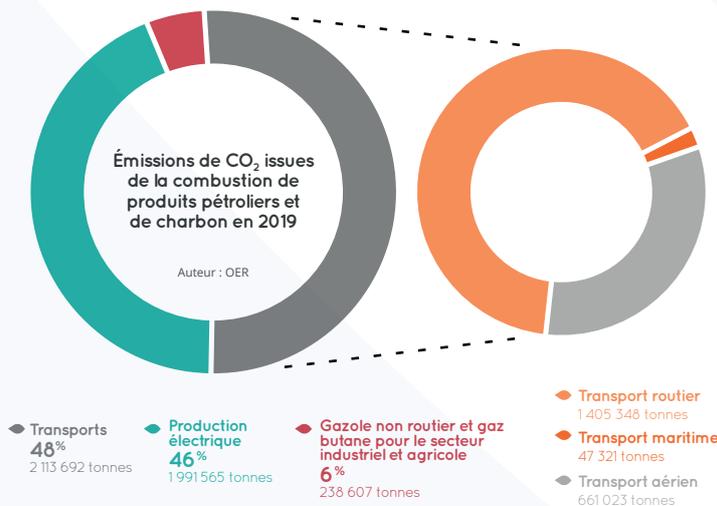
L'analyse des chiffres clés montre que :

- La Réunion se caractérise par une très forte dépendance aux importations énergétiques, le taux de dépendance énergétique était de **87.5 % de l'énergie primaire en 2019 ;**
- Le secteur du transport représente **64.3 % de la consommation de l'énergie finale ;**
- Le secteur routier représente **66 % du total de carburant consommé ;**

CONSOMMATION GLOBALE DE CARBURANTS :
662 150 tonnes soit 678,9 ktep



- Les transports représentent **48 % des émissions totales de CO₂** (92 % de ces émissions proviennent des déplacements en voiture).



ÉMISSIONS DIRECTES DE CO₂ PAR HABITANT

- Émissions directes de la production d'énergie électrique : 2,32 tCO₂/hab
- Émissions directes tous modes de transport (aérien et maritime inclus) : 2,46 tCO₂/hab
- Émissions des carburants et combustibles pour le secteur agricole, industriel et résidentiel-tertiaire : 0,28 tCO₂/hab

UN RÉUNIONNAIS = 5,06 TCO₂

(émissions liées à la combustion de produits énergétiques uniquement)
* Méthodologie simplifiée de l'inventaire des Émissions de Gaz à Effet de Serre

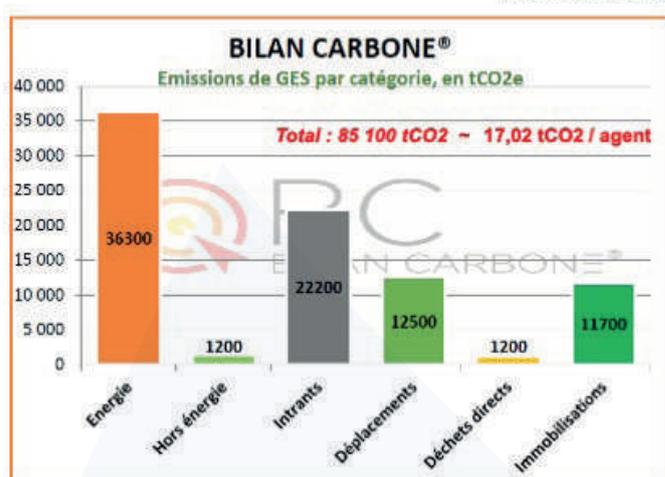
Concernant les émissions de CO₂, il est à noter que le taux dû au secteur du transport va mécaniquement augmenter à partir de 2024.

En effet, à ce jour, la production d'électricité est fortement carbonée (68 % du mix électrique est d'origine fossile donc émettrice de GES). Toutefois, avec la substitution du charbon et du fioul lourd par de la biomasse à partir de décembre 2023, la production d'électricité sera quasi d'origine renouvelable (98 %), de fait les émissions de CO₂ seront essentiellement dues au secteur du transport et des déplacements.

Impact environnemental (Bilan des émissions carbone) des déplacements dus à la Collectivité :

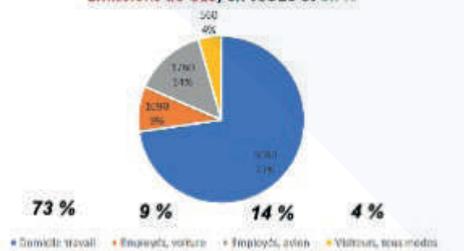
Sources de Carbone

BILAN CARBONE



Total : 12 500 tCO₂

Poste des émissions pour la catégorie déplacement
Emissions de GES, en tCO₂e et en %



DEPLACEMENT : 2,5 tCO₂ / agent

Les déplacements représentent 12 500 tCO₂e soit **15 % des émissions totales** de GES du Département de La Réunion pour l'année 2019 :

- 73 % des déplacements domicile / travail des agents de la Collectivité ;
- 14 % des déplacements professionnels effectués en avion ;
- 9 % des déplacements professionnels effectués en voiture ;
- 4 % des déplacements des visiteurs.

2. ...Obligé à agir sur l'offre de déplacement alternatif à la voiture...

En matière d'offre, de nouveaux projets d'infrastructures participent à insuffler un nouvel élan et une nouvelle dynamique globale pour La Réunion. Ainsi de nouvelles volontés de développement des modes doux ou guidés, ou encore le développement du transport par câble émergent, et visent à freiner l'accroissement constant de l'usage de la voiture individuelle pour faciliter ainsi la mobilité des Réunionnais.



La CINOR porte le premier projet de téléphérique de La Réunion. Elle vient d'inaugurer la première ligne qui permet désormais de relier le Chaudron à Bois-de-Nèfles (5 stations : 2,7 km de longueur ; 270 m de dénivelé ; cabines 10 places assises).

Ce mode de transport est particulièrement adapté au territoire insulaire réunionnais puisqu'il évite de mobiliser d'importantes ressources foncières pour une infrastructure de transport tout en desservant les habitants des Hauts souffrant d'une offre peu avantageuse en termes de mobilité.

Plus de quarante ans après la fermeture de la dernière liaison du Ti Train lointan, et onze années après l'abandon du projet de tram train, 3 acteurs de mobilité à la Réunion (La Région et 2 EPCI) proposent de relancer l'aventure ferroviaire à travers des projets de tramways urbain et interurbain.

Depuis octobre 2014, la Région Réunion s'est dotée d'un Plan régional vélo qui œuvre pour le développement des déplacements doux sur l'île. Plusieurs projets de création de nouveaux itinéraires cyclables sont en cours de déploiement sur l'ensemble du territoire via des bandes et pistes cyclables. L'objectif est d'assurer une continuité cyclable tout autour de La Réunion et de multiplier par trois l'usage du vélo pour passer de 2,7 % aujourd'hui à 9 % des déplacements en 2024.

Une réflexion est en cours pour favoriser les transports en commun sur les bandes d'arrêt d'urgence pour les sortir du flux de véhicules et les libérer ainsi de la congestion du réseau routier.

Malgré ces perspectives d'amélioration de l'offre, la situation est telle, qu'il est essentiel d'accompagner la transition vers une nouvelle mobilité en agissant également sur la demande en accompagnement au changement des pratiques.



3. ...Et sur la demande de déplacement à travers des plans de mobilité pour que les entreprises et les administrations fassent leur part...

Le Plan de mobilité vise à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité de l'entreprise, en particulier ceux de son personnel, dans une perspective de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et de réduction de la congestion des infrastructures et des moyens de transports.

Le Plan de mobilité évalue l'offre de transport existante et projetée, analyse les déplacements entre le domicile et le travail et les déplacements professionnels, comprend un programme d'actions adapté à la situation de l'établissement, un plan de financement et un calendrier de réalisation des actions, et précise les modalités de son suivi et de ses mises à jour.

Le programme d'actions peut notamment comporter des mesures relatives à la promotion des moyens et usages de transports alternatifs à la voiture individuelle, à l'utilisation des transports en commun, au covoiturage et à l'autopartage, à la marche et à l'usage du vélo, à l'organisation du travail, au télétravail et à la flexibilité des horaires, à la logistique et aux livraisons de marchandises.



La loi fixe un cadre d'application, mais pas les modalités précises de conception, de conduite et de mise en œuvre des plans de mobilité.

4. ...Dans un contexte d'évolution législative montrant la prise de conscience des enjeux de la transition écologique

1982 - La loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 :

Préconise la réalisation de plans de déplacements urbains, avec comme objectif une utilisation « plus rationnelle » de la voiture individuelle.

1996 - La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 :

Obligation pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants de politiques de déplacements et la procédure d'élaboration des plans de déplacements urbains (PDU), en donnant à ces derniers une dimension environnementale pour préserver la qualité de l'air.

2000 - La loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 :

Renforce la cohérence des politiques urbaines et les systèmes de transports. Cette loi précise que les orientations du plan de déplacements urbains portent sur l'**encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité.**

2009 - La loi « Grenelle I » du 3 août 2009 :

Encourage, (article 13) dans le cadre des plans de déplacements urbains, **la mise en place de plans de déplacements** d'entreprises, d'administrations, d'établissements scolaires ou de zones d'activité.

2010 - La loi « Grenelle II » du 12 juillet 2010 :

Introduit de nouvelles obligations pour les entreprises et les administrations publiques : l'article 57 impose l'installation d'équipements permettant la recharge de véhicules électriques ou hybrides ainsi que des infrastructures permettant le **stationnement sécurisé des vélos** dans les bâtiments existants à usage tertiaire et constituant principalement un lieu de travail, lorsqu'ils sont équipés de places de stationnement destinées aux salariés, avant le 1^{er} janvier 2015.

L'article 75 impose depuis janvier 2012 de publier un bilan « Gaz à Effet de Serre » (GES), accompagné d'un plan d'actions sur 3 ans. Les structures concernées sont notamment les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants. Ce bilan est à renouveler tous les 3 ans.



2015 - La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 :

- Fixe une baisse de 40 % de nos émissions de gaz à effet de serre (G.E.S) entre 1990 et 2030,
- Une réduction de 50 % de notre consommation d'énergie d'ici à 2050,
- Double -au moins- la part des énergies renouvelables.

L'article 51 de la loi dispose que les entreprises regroupant plus de 100 salariés sur un même site doivent élaborer un plan de mobilité d'ici le 1er janvier 2018.

2019 – La loi d'orientation des mobilités le 24 décembre 2019 :

Visé à faciliter les déplacements quotidiens des Français via des solutions de transport mieux adaptées, tout en favorisant une mobilité durable accessible à tous et plus respectueuse de l'environnement.

Une obligation pour les entreprises de plus de 50 salariés, de traiter le sujet de la mobilité domicile travail lors de ses négociations annuelles.

À défaut d'accord lors des négociations, l'entreprise doit obligatoirement élaborer un **plan de mobilité employeur**.



La possibilité de prise en charge par l'employeur, des frais de déplacement pour les salariés se rendant au travail à vélo, en covoiturage, en transport en commun ou avec tout autre moyen de mobilité bas carbone.

Le respect d'un quota de véhicules bas carbone pour les entreprises qui gèrent un parc de plus de cent véhicules automobiles et/ou deux roues (10 % en 2022, 20 % en 2024, 35 % en 2027 et 50 % en 2030).

Obligations en matière d'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques.

II. UN PLAN DE MOBILITÉ CO-CONSTRUIT POUR ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUE DE DÉPLACEMENT DES AGENTS ET ÉLUS DU DÉPARTEMENT



Le Département a adopté en 2021 son **Plan Départemental de Transition Écologique** et solidaire qui regroupe non seulement les actions déjà initiées mais également les chantiers à engager afin d'apporter des réponses face à l'urgence climatique et aux bouleversements auxquels nos modèles de sociétés actuels doivent et devront faire face avec agilité.

Ce plan est une vision ambitieuse et volontariste de la Transition Écologique, et constitue la feuille de route de la Collectivité dans le cadre de la lutte contre le changement climatique et ses effets. Il porte en lui la transformation de la Collectivité pour entamer sa transition et entraîner avec lui celui de la société.

De ce fait, l'élaboration de ce Plan de Transition s'est faite avec une co-construction, tant en interne (ateliers, séminaires) qu'auprès de l'ensemble des réunionnais. C'est ainsi que le Département a conduit en 2020 une concertation citoyenne, ainsi, 1 067 contributions ont pu être recueillies et considérées avec intérêt et intégrés dans l'élaboration de ce plan.

Ce plan repose sur 4 grands axes :

- **Le premier axe** concerne l'éco exemplarité de notre collectivité, avec des mesures permettant de progresser davantage sur nos comportements, notre organisation, et les moyens techniques utiles pour maîtriser et réduire l'impact de notre fonctionnement sur l'environnement ;
- **Le second axe** vise à faire de la transition écologique et solidaire le moteur de l'action publique et de la prise de décision à travers notamment le plan 1 million d'arbres, la valorisation de la production locale, l'objectif d'autonomie alimentaire, la promotion de l'économie circulaire et un aménagement cohérent et durable du territoire ;
- **Le troisième axe** porte sur la solidarité écologique, associant tous les Réunionnais dans cette démarche afin que chacun puisse y contribuer et en être également bénéficiaire, tout particulièrement les plus vulnérables et les jeunes ;
- **Le dernier axe** vise à créer les conditions de réussite de ce plan en renouvelant nos méthodes pour le piloter, l'évaluer et faire adhérer les acteurs, dans une démarche innovante d'agilité institutionnelle.

Le Plan de Mobilité Durable est intégré à l'axe Eco Exemplarité. Il ambitionne d'améliorer les conditions de déplacements quotidiens de nos 5 300 agents entre leur domicile et leur lieu de travail et plus globalement de changer nos pratiques individuelles mais aussi collectives. Ce Plan porte en lui un enjeu de changement de pratiques, afin d'installer une vraie transition chez tous les agents.



Il s'agira de repérer de futurs « influenceurs » au Département, des praticiens humbles, volontaires et motivés qui partageront en continu leurs expériences d'écomobilité auprès d'autres agents pour élargir la communauté d'acteurs éco-responsables.

Afin d'éviter les déplacements, le télétravail fera l'objet d'un protocole adopté prochainement.

Outre les enjeux environnementaux, une mobilité apaisée permet une meilleure qualité de vie, une performance accrue des agents et la réduction de l'ensemble des nuisances liées aux embouteillages

Le point de départ : Évaluer les déplacements liés au travail au sein de la Collectivité

L'évaluation a été réalisée sur la base d'une première enquête réalisée en 2011 par la direction des routes et des transports auprès des agents de la Collectivité, qui a été croisée avec l'enquête Déplacements Grands Territoires (étude SMTR, 2016) et les données du bilan carbone de la collectivité départementale actuellement en cours de finalisation :

Les principaux enseignements qui peuvent être retirés sont que :

- Les déplacements domicile-travail représentent plus de 80 % des déplacements au sein de la Collectivité ;
- Ils sont à l'origine de 15 % des émissions de gaz à effet de serre de la Collectivité,
- Plus de 80 % des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture, avec un faible taux de remplissage des véhicules (autosolisme),
- Les parts modales de la marche, du vélo, des deux-roues motorisés et des transports collectifs sont très réduites,
- Les conditions de stationnement sur le lieu de travail peu contraintes favorisent l'usage de la voiture
- La part des abonnés aux réseaux de transports collectifs est réduite,
- Les déplacements domicile-travail se concentrent sur les plages horaires de congestion du réseau routier.



L'ambition de la Collectivité en matière de transition écologique et solidaire a ainsi été réaffirmée dans le plan de mandature présenté en novembre 2021. « Devenir une collectivité pilote en matière de mobilité durable en mettant notamment en œuvre un plan de mobilité durable » constitue l'une des 4 priorités du volet éco-exemplarité du plan.

Un premier challenge de la mobilité durable du Département

Du 30 août au 3 septembre 2021, a été organisé le premier challenge de la mobilité durable de la collectivité départementale. La démarche a consisté à proposer différentes alternatives à l'autosolisme et à inciter les participants (agents de la collectivité et élus) à vivre l'expérience ludique d'autres modes de déplacement comme le covoiturage, le vélo, les transports en commun, la marche (à travers un pedibus culturel) et ainsi participer à réduire la congestion automobile provoquée par les déplacements quotidiens de la communauté des agents et élus départementaux pour in fine participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



Sur le thème « **Au travail, j’y vais autrement !** », cet événement a permis de repérer les bonnes pratiques en matière de mobilité urbaine, et surtout de mobiliser chacun à adopter durablement de nouveaux comportements.

200 personnes se sont mobilisées pour ce challenge et 25 influenceurs ont été identifiés.

Plus de 30 propositions ont été formulées lors des 2 ateliers organisés dans le Nord et le Sud, visant à accompagner les agents dans la conduite du changement (moyens financiers, humains, techniques, pédagogiques, etc.), diversifier les moyens internes de déplacement doux : véhicules électriques, vélos, trottinettes ou navette, créer une plateforme de voiturage accessible par l’intranet ou encore équiper les sites du Département en douches, vestiaires, parcs ou locaux à vélos.



Un forum de la mobilité en février 2022

Afin de préparer l’approbation formelle du plan par les élus en assemblée plénière, un forum de la mobilité a réuni, le 2 février 2022, élus et agents des directions de la Collectivité, sous la présidence de la Vice-Présidente en charge de la transition écologique.

Ce forum avait pour objectifs :

- De partager l’avancement du plan et les modalités de son élaboration,
- D’enrichir les propositions et d’arrêter un premier plan d’actions,
- D’asseoir le portage politique de la démarche,
- De valider l’ancrage du projet dans le plan de transition écologique,
- Préciser la gouvernance et les modalités d’animation et d’évaluation du plan de mobilité en lien avec le plan de transition écologique et solidaire.

En particulier, les élus ont décidé de retenir 2 types d’indicateurs afin d’évaluer :

- D’une part le déploiement de la démarche de changement que constitue le plan de mobilité, à savoir le nombre d’influenceurs et le nombre d’agents sensibilisés,
- D’autre part les effets induits par la mise en œuvre du plan de mobilité, à savoir le temps de déplacement domicile / travail quotidien des agents « gagné » chaque année et les émissions de CO₂ économisées chaque année.

Bien que spécifiques, ces derniers indicateurs n’étant pas mesurables pour le moment, il a été convenu que les valeurs cibles seraient précisées ultérieurement (notion d’indicateur SMART : spécifique, mesurable, atteignable, réaliste et temporellement défini).

Ils supposent en effet un suivi et une connaissance plus précise des typologies et pratiques de déplacement qui pourront être précisées à travers une enquête à mener en 2022 auprès des agents et élus.





Prochaine étape : validation en assemblée plénière

Il est prévu une validation du Plan de Mobilité Durable de la Collectivité, lors de la séance plénière programmée en mai 2022, idéalement lors de la semaine consacrée au second challenge départemental de la mobilité durable en lien avec la manifestation « Tous en vélo ».

Cette validation marquera la fin du projet, objet du présent rapport.



III. LE PLAN D' ACTIONS ET SES PREMIÈRES MISES EN ŒUVRE

1. Un premier plan d'une trentaine d'actions en 4 axes...

Le plan d'actions proposé, enrichi des nombreuses contributions des agents et élus, s'organise selon 4 axes :

- Éviter les déplacements ;
- Soutenir les mobilités actives ;
- Inciter à l'usage des transports en commun et au covoiturage ;
- Installer la transition écologique.

La trentaine d'actions retenues, dont 9 sont déjà mises en œuvre, en cours d'expérimentation ou en cours de déploiement (en vert), ont pour vocation d'accompagner les changements de pratique et de créer un écosystème favorable à l'émergence et l'installation de nouvelles pratiques en matière de mobilité pour les agents, élus et prestataires de la Collectivité.

À noter que le niveau de détail des actions relatives aux mobilités actives reflète les propositions issues des ateliers qui ont mobilisé des agents pratiquant déjà le vélo (les premiers alliés, influenceurs de la démarche).

Afin de valoriser le travail de co-construction réalisé, l'ensemble des propositions a volontairement été affiché.

AXE 1 : ÉVITER LES DÉPLACEMENTS

PRIVILÉGIER la visioconférence plutôt que les longs déplacements

AMÉNAGER les horaires de travail pour éviter les heures de pointe

ORGANISER le télétravail

SÉCURITÉ, aux salariés les plus éloignés d'utiliser des tiers lieux

AXE 2 : SOUTENIR LES MOBILITÉS ACTIVES

VERSER le forfait Mobilité Durable

VERSER une aide personnelle de 200 € pour l'acquisition de services de mobilité

INSTALLER des garages à vélos sécurisés et des vestiaires avec douches

FAIRE APPEL à des coachs de « remise en selle »

ORGANISER le challenge annuel de la Mobilité, y construire des pédibus, des vélobus...

SE DOTER d'une flotte de vélos de service

ÉQUIPER les sites d'unités multiservice pour la pratique des 2 roues et de la marche

DISTRIBUER des kits de sécurité pour les salariés venant à vélo

FOURNIR du matériel de gonflage et de dépannage

PROPOSER dans l'année un service gratuit d'entretien des vélos personnels

AXE 3 : INCITER À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DU COVOITURAGE

SOUTENIR LES TRANSPORTS EN COMMUN

- **PRENDRE** en charge les abonnements au-delà des 50 % obligatoires à 75 %
- **INSTALLER** des points d'information sur les réseaux et les tarifs
- **DISTRIBUER** des titres de transports aux nouveaux arrivants

PROMOUVOIR LES MOBILITÉS PARTAGÉES

- **DÉPLOYER** une plateforme appropriée de covoiturage
- **ENCOURAGER ET RECOMPENSER** les covoitureurs
- **RÉSERVER** des places de stationnement aux covoitureurs
- **PROPOSER** des véhicules en autopartage en remplacement de ceux individuels
- **ORGANISER** des services internes de navette ou de covoiturage

AXE 4 : INSTALLER LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

OPTER POUR DES DÉPLACEMENTS MOINS POLLUANTS

- **RENOUVELER** la flotte, la réduire ou la mutualiser avec d'autres, la rendre plus économe et moins polluante
- **PROMOUVOIR** les nouvelles motorisations parmi les salariés en dédiant des places de parking réservées pour recharge

VERDIR LA CHAÎNE LOGISTIQUE

- **ADOPTER** un nouveau cahier des charges plus exigeant vis-à-vis des livreurs/chargeurs
- **MUTUALISER** les livraisons
- **EXPÉRIMENTER, INSTALLER ET SOUTENIR** la création de centre de distribution urbain
- **CHOISIR** des véhicules utilitaires parmi les moins polluants

PARTAGER LES EXPÉRIENCES AVEC LES CITOYENS

- **IMPLIQUER** les citoyens lors des challenges de la Mobilité
- **METTRE À DISPOSITION** une partie du parc de véhicules électriques

Les facteurs de réussite du plan sont multiples :

- Les actions des axes 2 et 3 (accompagner l'évolution de pratiques individuelles) relève principalement de la capacité de la Collectivité à animer la démarche et déployer les moyens logistiques et bâtimentaires nécessaires à la création de nouveaux services ou outils adaptés.
- Les actions de l'axe 1 supposent, quant à elle, en plus, un changement des pratiques managériales qu'il conviendra d'accompagner dans le temps. L'expérience en cours sur le télétravail (et le retour d'expérience du télétravail durant la crise COVID) seront riches d'enseignements qui devront être capitalisés, notamment pour aborder le sujet sensible de l'aménagement des horaires de travail.

Les premières mesures à adopter permettant d'installer des changements et d'amorcer la transition dans la douceur doivent contenir une forte dimension incitative. Elles doivent servir à soutenir les bonnes pratiques et amplifier les mobilités actives, la marche ou encore le vélo. Elles seront à terme complétées de nouvelles mesures permettant d'éviter les déplacements et d'adopter de nouvelles pratiques de travail comme l'amplification du recours au télétravail ou au travail délocalisé sur des tiers lieux.

Plus au fond, les mesures consistant à inciter à l'usage des transports en commun et/ou des mobilités partagées comme le covoiturage, devront persister voire également être amplifiées. Ultérieurement des mesures plus contraignantes, de restriction des usages ou de révision de la politique de stationnement voire encore de répartition des espaces, formeront de nouveaux leviers de changement.

Installer au sein de notre Collectivité, des changements de modes par des contraintes comprises et acceptées de tous, lutter contre la pollution, améliorer notre pratique logistique, la rendre plus économe en carbone, tels sont les défis qui nous restent à relever collectivement au cours des prochaines années.

2. ...Installées progressivement en créant un écosystème d'influenceurs...

Afin de ne pas créer des frustrations provoquées par le décalage entre des objectifs par essence ambitieux et des résultats jugés le plus souvent décevants, nous proposons d'installer les actions progressivement selon le phénomène de la tâche d'huile.

Ancrée sur le portage des actions par de petits groupes d'acteurs formant une communauté d'agents pratiquant l'humilité, il s'agit de repérer au sein des effectifs, des praticiens volontaires et motivés de démarches éco-responsables qui partageront leurs expériences au fur et à mesure auprès d'autres agents.

Ceux-ci deviendront demain des influenceurs, promoteurs de leurs propres expériences et relayeront les actions auprès du plus grand nombre.

Dans un premier temps, la mise en action doit s'accompagner de la mobilisation d'un ensemble de collaborateurs volontaires pour la plupart déjà pratiquant d'une forme de mobilité active ou favorables à adopter tout ou partie des orientations du plan.

Cette première communauté de volontaires aura pour mission de pratiquer des expériences et de les partager. Ils seront les premiers bénéficiaires de mesures et deviendront très rapidement des influenceurs des tendances et pratiques internes pour la communauté d'agents de la Collectivité.

Tous les agents ne pourront pas tous adopter de nouvelles pratiques de mobilité. Cependant, l'ambition sera d'agir dans le temps long et d'élargir la communauté de pratiquants, afin d'essaimer de nouvelles pratiques au sein de la Collectivité et de les ancrer.

Les gains tirés de chaque action conduite ou engagée seront mesurés a posteriori pour former, au fur et à mesure de l'écoulement du temps, de nouveaux challenges à atteindre et à dépasser.



3. ...Devant conduire a des bénéfices multiples pour les agents, la collectivité et le territoire

COLLECTIVITÉ

- > CLIMAT SOCIAL
- > ATTRACTIVITÉ
- > IMAGE
- > DIMINUTION DES COÛTS
- > PONCTUALITÉ
- > EFFICACITÉ
- > ACCESSIBILITÉ
- > COOPÉRATION
- > SYNERGIES

AGENTS

GAIN DE TEMPS UTILE pendant les trajets pour lire, téléphoner, se reposer...

BIEN-ÊTRE, MOTIVATION, SANTÉ améliorés grâce à la pratique des modes actifs (vélo ou marche) et ses bienfaits sur la condition physique et morale.

POUVOIR D'ACHAT augmenté via une baisse du budget transports.

SÉCURITÉ, meilleure maîtrise des risques

TERRITOIRE

BAISSE DE L'ENCOMBREMENT des routes et des nuisances

ATTRACTIVITÉ du territoire

BAISSE DES MALADIES et des dépenses de santé

BAISSE DES ÉMISSIONS DE GES, et de la pollution atmosphérique

4. Des actions déjà mises en œuvre ou en cours d'expérimentation, signes d'une dynamique enclenchée

Organisation du télétravail

Sur la base du retour d'expérience du télétravail temporaire mis en œuvre durant la crise sanitaire, une expérimentation a été lancée au premier semestre 2022 afin de déployer, de manière pérenne, cette forme de travail dans la Collectivité.

L'expérimentation, en cours jusqu'au 31 mai 2022, concerne 180 agents volontaires dans 8 directions pilotes, qui ont été équipés du matériel nécessaire et bénéficient d'un portail de 12 applications métiers accessibles à distance.

Un groupe de travail élargi a été constitué pour s'accorder sur la méthodologie et le cadencement des travaux, sous le pilotage du Pôle Ressources (direction de l'e-administration et de la modernisation des services, finances et achat public).

L'impact du télétravail sera notamment évalué au regard du maintien de la qualité et de la continuité du service public, de l'impact sur la qualité de vie au travail, les économies et la réduction de l'empreinte carbone.



Déploiement de la visioconférence sur les sites départementaux

Historiquement, seuls 2 sites départementaux étaient équipés d'une salle de visioconférence (siège du Conseil départemental à Saint-Denis et arrondissement Sud à Saint-Pierre).

L'opération, d'un montant de 1 M€, vise à équiper, sous 2 ans, 14 salles de réunion réparties sur les principaux sites départementaux.

En parallèle, des équipements de visioconférences d'appoints (5 à 6 agents maximum) sont mis à disposition et un réseau de « référents Visio » a été constitué dans chaque direction, pour accompagner les équipes dans l'utilisation de ces nouveaux équipements.

Instauration du versement du forfait de mobilité durable

Pour inciter à la transition et accompagner les agents dans leur mobilité, le décret n° 2020-1547 publié fin 2020 a étendu aux agents de la fonction publique territoriale le versement du « forfait mobilités durables ».

Cette mesure vise à favoriser le covoiturage et le vélo pour les déplacements domicile-travail.

Les conseillers départementaux ont validé en commission permanente du 20 octobre 2021, la mise en œuvre de cette mesure pour les agents de la Collectivité.



Ce forfait annuel, d'un montant de 200 €, sera désormais versé à tout agent qui en fait la demande, en contrepartie de l'utilisation sur une année d'un moyen de transport éligible au versement sur un nombre minimal de 100 jours.

Ce forfait vise expressément l'usage des cycles ou des cycles à pédalage assisté personnel -vélos à assistance musculaire et vélos à assistance électrique - et également la pratique du covoiturage par les agents.

Verdissement du parc automobile

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 vient compléter les dispositions initiales de la Loi de Transition Énergétique Pour la Croissance Verte de 2015 (LTEPCV) en transformant en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

Le Département a ainsi engagé entre 2018 et 2021 à travers des actes successifs de renouvellement du parc auto et une rationalisation de sa flotte.

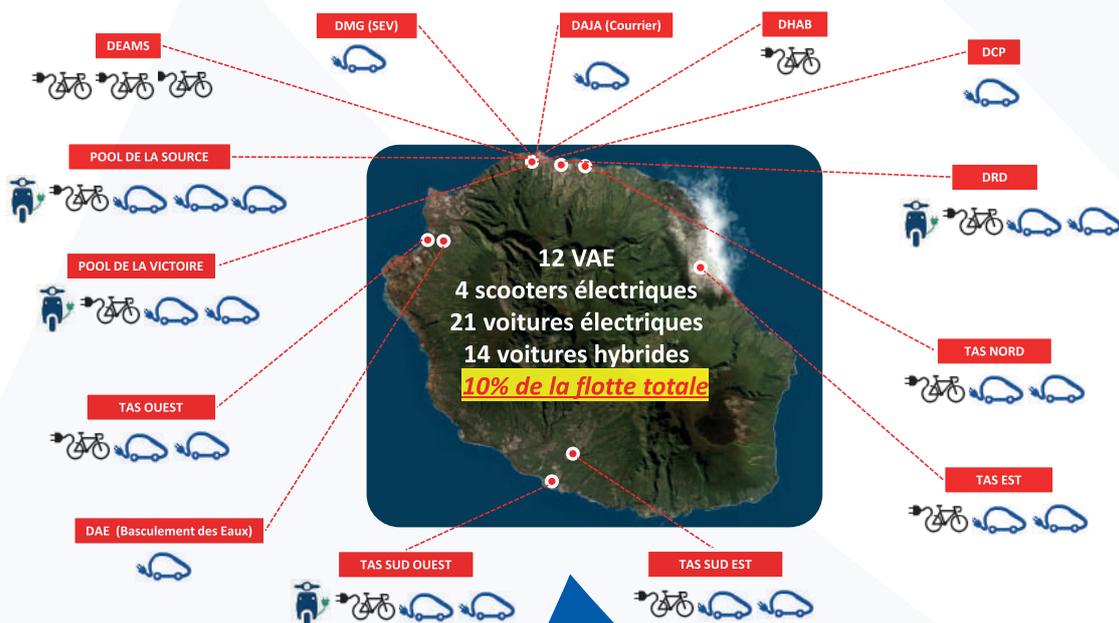
Depuis fin 2020, la flotte s'est enrichie de 6 véhicules électriques dont l'usage se répand de plus en plus chaque jour.

Dans le même temps 8 nouveaux vélos à assistance électrique ont été déployés offrant des solutions en faveur d'une mobilité nouvelle.

D'ici la fin de l'année 2022, 10% de la flotte totale sera sans émission de GES.



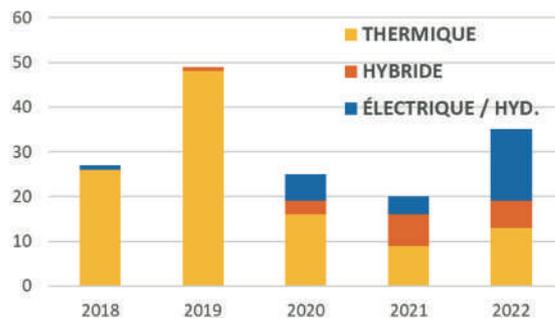
Déploiement des véhicules à faibles émissions à l'horizon 2022:





La Direction des Moyens Généraux (pôle Vie au travail) décline depuis 2019 le projet « Allons bouger vert » qui vise à renouveler la flotte de véhicules de la Collectivité, la réduire, la rendre plus économe et moins polluante. Le projet a permis de passer d'une flotte importante (590 véhicules) totalement constituée de véhicules fonctionnant au diesel, vieillissant (8 ans d'âge moyen) en 2019, à une flotte plus réduite (490 véhicules), rajeunie (5 ans d'âge moyen) comptant 10 % de véhicules à faibles émissions en 2022.

Programme d'acquisition de véhicules entre 2018 et 2022:



RESPECT DE LA LOI

DATE	THERMIQUE	HYBRIDE	ELECTRIQUE / HYBRIDE RECH.	POURCENTAGE VÉHICULE FAIBLE ÉMISSION	RESPECT DE LA LOI
Déc. 2018	26	0	1	3,7%	NON
Déc. 2019	48	1	0	0%	NON
Déc. 2020	16	3	6	24%	OUI
Déc. 2021	9	7	4	20%	OUI
Déc. 2022	13	6	16	45,7%	OUI

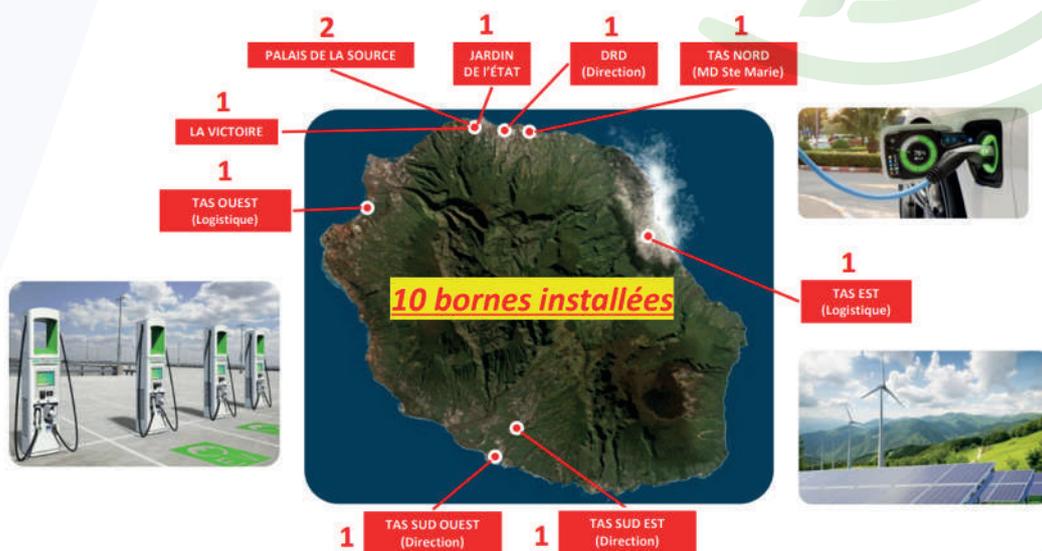
36,36%



Ce verdissement du parc des véhicules s'accompagne du déploiement de bornes électriques (12 prévues en 2022), dont certaines alimentées par des panneaux photovoltaïques (« arbre solaire » installée au siège de la Collectivité)



Déploiement des bornes de recharge en 2022:



Outre les aspects techniques, un volet essentiel du projet vise à l'amélioration continue du service de réservation en ligne et d'accompagnement des utilisateurs notamment à la prise en main des nouveaux véhicules électriques mis à leur disposition.

Équipement des sites départementaux d'unités multiservice pour la pratique des 2 roues et de la marche

Cette action, au stade de soumission à un Appel à Manifestation d'Intérêt porté par ANCT (Agence Nationale de la Cohésion du Territoire), consiste à déployer sur plusieurs sites dans les zones montagneuses, des unités multiservices offrant des fonctions facilitatrices de la pratique des modes actifs ou doux comme le vélo et la marche.

Les unités abriteront des fonctions primaires : douches sanitaires vestiaires et stationnement sécurisé et seront complétées de fonctions secondaires, notamment lorsqu'elles seront déployées à la lisière des espaces publics.

Elles abriteront alors des services de réparation de cycles en libre-service ou portées par exemple par des entreprises de l'Economie Sociale et Solidaire.

Cette action, pilotée par le chef de projet mobilité, mobilise plusieurs directions (Bâtiments, Moyens Généraux, Insertion...).





Participation à l'appel à projet AVELO 2 :

Porté par l'ADEME, le programme AVELO 2 s'inscrit dans l'objectif du Gouvernement de faire passer la part modale du vélo de 3 % à 9 % d'ici 2024, et dans un objectif de cohérence territoriale dans la continuité de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM).

Sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

Le Département a soumis le projet **RD 974 à VELO**, qui s'inscrit dans le cadre du Plan de Mobilité Durable du Département de la Réunion et consiste à élaborer un plan stratégique développement de voies vélo et de mobilités actives sur les 722 km de routes départementales.

En effet, les routes départementales sont situées dans les mi-pentes avec un caractère plutôt montagneux ne sont pas propices à la pratique du vélo (à ce jour, seul 30 km de routes disposent de voies cyclables soit 5 % environ)

Ces installations laissent des perspectives à l'amplification de la pratique des modes doux, et cette étude serait un moyen d'initier un développement coordonné de voies vélo et mobilités douces sur les routes départementales et les voies communales.



Cette étude stratégique devra répondre aux objectifs suivants :

- **Energétique :** Diminuer l'importation des carburants sur l'île, en créant un report modal du tout voiture vers un mix voiture / vélo / mobilités actives
- **Environnementale :** Diminuer les émissions de CO₂ dues aux transports
- **Economiques :** Favoriser l'émergence d'un écosystème de services vélo et de mobilités actives créatrices d'emplois.
- **Sociales :** Permettre de créer du lien social, les déplacements en vélo et les mobilités actives favorisent les relations sociales et solidaires (sentiment d'appartenance à une communauté)

Cette étude permettra donc en lien avec les communes :

- Auditer et cartographier l'état des Routes Départementales (RD) pour la mise en place des voies vélo
- Identifier les tronçons de RD permettant de déployer les voies vélo immédiatement
- Hiérarchiser les tronçons de RD nécessitant des adaptations
- Identifier tous les services associés pouvant accompagner le déploiement des voies vélo
- Proposer une planification opérationnelle du déploiement

Participation à la création de l'association AVERE REUNION en tant que membre fondateur :



Dans le cadre de la Gouvernance Energie et l'élaboration de la PPE, la mobilité électrique a été identifiée comme un fort enjeu.

A ce jour, il n'existe pas localement une politique globale, volontariste, ni un plan d'actions partagé de promotion, de développement et des infrastructures dédiées à la mobilité électrique pour le territoire réunionnais.

Pour ce faire, les partenaires ont convenu de créer AVERE-REUNION, qui sera membre de AVERE-France, association nationale pour le développement de la mobilité électrique créé sous l'impulsion de la Commission européenne.

L'Assemblée Générale constitutive s'est tenue le 31 mars 2022 et la Collectivité est membre fondateur.



Les principales missions de AVERE REUNION sont :

- Proposer une politique volontariste, ambitieuse et un plan d'actions opérationnel de promotion du développement de la mobilité électrique pour le territoire réunionnais.
- Faciliter le développement et l'usage pertinent de la mobilité électrique par l'interopérabilité des modes de transports entre eux, l'implantation des infrastructures de recharge, le développement des services, la diffusion des connaissances.
- Réunir et animer un réseau des acteurs de l'électromobilité.
- Conseiller et accompagner les collectivités et les entreprises dans leurs projets.
- Mettre en relation les porteurs de projet d'infrastructures de l'électromobilité et offrir un cadre favorable au partage et développement de nouvelles connaissances.
- Promouvoir un cadre propice à l'innovation entre les acteurs de l'électromobilité.
- Favoriser la création de nouveaux services (auto partage, derniers km, véhicules autonomes...) autour de la mobilité électrique pour les véhicules mais aussi vélos, scooters, trottinettes électriques, gyropodes et mono roues électriques et plus généralement les nouvelles mobilités.



CONCLUSION

Le Plan de Mobilité Durable doit permettre au Département de la Réunion de « faire sa part* » face à la situation de congestion routière croissante de l'île, en accompagnant le changement de pratique de déplacement des agents et élus de la collectivité.

L'enjeu est désormais d'animer ce plan, dans le cadre de la politique de transition écologique et solidaire de la Collectivité, pour installer progressivement le changement à travers un écosystème croissant d'influenceurs.

Les premières actions mises en œuvre ou en cours d'expérimentation sont les signes d'une dynamique enclenchée et devraient conduire rapidement à des premiers bénéfices aussi bien pour les agents, que pour la Collectivité et le territoire (notion d'affectivité).

Il est encourageant de voir que la démarche de management de la mobilité de la collectivité départementale s'engage au moment où émergent de nouveaux projets innovants d'infrastructures dédiés aux modes de déplacement doux et aux transports en commun en site propre.

En effet, seule une approche à la fois systémique et pragmatique de la mobilité durable à l'échelle du territoire, agissant sur l'offre et la demande permettront d'obtenir des effets durables.

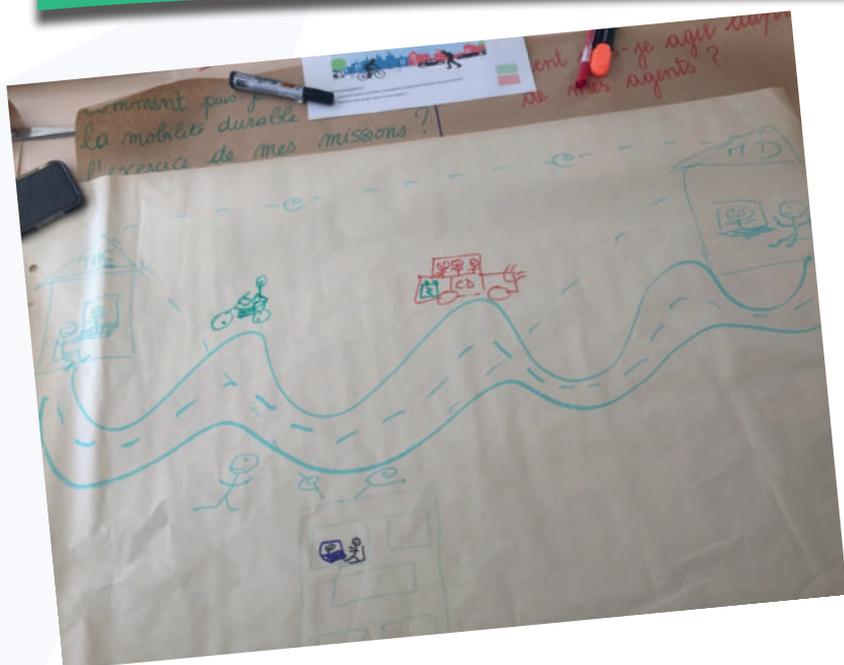
* En référence à *La part du colibri - L'espèce humaine face à son devenir* de Pierre Rabhi : La légende raconte qu'un jour un immense incendie de forêt se déclara. Les animaux terrifiés observaient le désastre. Seul un colibri se mit à la tâche, allant chercher les quelques gouttes d'eau que contenait son bec pour les verser sur le feu. L'un des animaux, agacé, lui demanda s'il pensait pouvoir éteindre le feu tout seul ? « Non, mais je fais ma part » répondit le colibri. Nous ne l'ignorons plus, la terre va mal, et, même si individuellement nous ne polluons pas autant que l'activité des grosses multinationales, à l'instar du colibri, chacun peut « faire sa part ».

ANNEXES

ANNEXE 1 : Carte du réseau routier figurant les principales zones de congestion



ANNEXE 2 : Exemple de posters produits lors des ateliers créatifs de la réunion de lancement du projet en comité de direction élargi



ANNEXE 3 : Questionnaire proposé aux participants au 1^{er} challenge de la mobilité durable



1^{ER} CHALLENGE INTERNE DE LA MOBILITÉ DURABLE
DU 30 AOÛT AU 3 SEPTEMBRE 2021

Au travail, j'y vais autrement !



1 Les mobilités de la population française ont été largement diminuées à cause de la crise sanitaire, dans quelles proportions ?

- A. -35%
- B. -43%
- C. -69%
- D. -81%

En allégeant les déplacements « métro/voiture-bout-dodo », le télétravail a laissé place aux mobilités actives (marche, vélo...). Selon l'ADEME, pour un jour de télétravail, on a pu observer une baisse de 69% du nombre des déplacements comparé à un jour de travail ordinaire au bureau.

2 Si le télétravail était généralisé à raison d'une journée par semaine, quelles seraient les conséquences sur nos émissions ?

- A. -1,3%
- B. Elles resteraient stables
- C. +0,8%
- D. -5,6%

D'après l'ADEME, en se fiant aux observations faites de l'impact du télétravail pendant le confinement, la généralisation de la pratique permettrait de diminuer de 1,3% les émissions annuelles de CO2 rejetées par les voitures.

3 A l'échelle française, laquelle de ces affirmations est vraie ?

- A. 40% des trajets quotidiens effectués en voiture sont < 3km
- B. 3% des trajets quotidiens effectués en voiture sont < 40km
- C. 25% des trajets quotidiens effectués en voiture sont < 5km
- D. 50% des trajets quotidiens effectués en voiture sont < 10km

Selon le CEREMA, 40% des trajets quotidiens effectués en voiture sont moins de 3km. Seulement 3% des trajets quotidiens effectués en voiture sont plus de 40km. Seulement 2 fois plus polluants qu'un trajet de plus grande distance (surconsommation de carburant quand le moteur est froid, arrêts et redémarrages fréquents...).

4 Selon l'ADEME, les bruits émis par les transports représentent :

- A. 5% des bruits émis dans l'environnement
- B. 80% des bruits émis dans l'environnement
- C. 60% des bruits émis dans l'environnement
- D. 30% des bruits émis dans l'environnement

Selon l'ADEME, 80% des bruits émis dans l'environnement proviennent des transports. En France, 25 millions de personnes sont affectées significativement par le bruit des transports, dont 9 millions exposées à des niveaux critiques pour leur santé.

5 Quels effets auront 30 min de vélo par jour sur votre santé ?

- A. 10% de risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc)
- B. 30% de risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc)
- C. 65% de risques en moins de développer une maladie (risques cardiovasculaires, diabète, cancer, stress, etc)
- D. Vous serez + fatigué(e)

Réponse B Selon l'OMS, une activité physique régulière facilite la prévention et la prise en charge des maladies non transmissibles, telles que les maladies cardiaques, les accidents vasculaires cérébraux, le diabète et plusieurs cancers.

6 Quelle est la part du budget des ménages français consacrée aux frais de transport (principalement individuel) ?

- A. 5%
- B. 8%
- C. 15%
- D. 24%

Selon l'INSEE, avec 187,4 milliards d'euros en 2019, les dépenses de transport (y compris assurance) représentent 15% des dépenses de consommation des ménages.

7 Qu'est-ce que définit l'autosolisme ?

- A. La peur de se sentir seul à vélo
- B. Une innovation qui permet de nous déplacer dans des capsules individuelles
- C. L'automatisation des transports en commun
- D. Le fait de circuler seul dans une automobile

Arrivé en 2002 au Dictionnaire des mots nouveaux sciences et techniques, ce néologisme se compose d'"auto" et de "solo" qui signifient respectivement voiture et seul, pour définir le fait de se déplacer à une personne dans une voiture.

8 Que signifie EDPM ?

- A. Eco-Démarrage et Propulsion Manuelle
- B. Engin de Déplacement Personnel Motorisé
- C. Ecart de Direction Potentiel d'une Motocyclette
- D. Excès Délibéré de Patinage Mécanique

Réponse B

ANNEXE 4 : Enquête Déplacements Grand Territoire : Les chiffres clés

BOUGEONS ENSEMBLE

LES CHIFFRES CLÉS

ENQUÊTE DÉPLACEMENTS GRAND TERRITOIRE

ÎLE DE LA RÉUNION



Ce projet bénéficie de financements de fonds FEDER et de l'État



L'Enquête Déplacements Grand Territoire

Une première à la Réunion, plus de 16 600 personnes interrogées sur leurs pratiques de déplacements.

L'Enquête Ménages Déplacements est un outil de connaissance des pratiques de déplacements d'une population. Elle est essentielle pour élaborer et évaluer les politiques de déplacements.

Du 2 février au 21 juin 2016, une Enquête Déplacements Grand Territoire a été organisée pour la première fois à La Réunion.

Une enquête menée en partenariat

C'est le SMTR (Syndicat Mixte des Transports de La Réunion) qui pilote l'enquête en partenariat avec la Région, le Département, la CINOR, le TCO, la CIVIS, la CASUD, la CIREST, et l'État. Le SMTR bénéficie également d'un financement de l'Union Européenne et de l'assistance du CEREMA. La réalisation des enquêtes sur le terrain a été confiée à la société AlyceSofreco.

Le périmètre de l'étude

L'île est découpée en 99 secteurs de tirage, basés sur les IRIS de l'INSEE, dont 75 dans les zones urbaines et 24 dans les zones rurales. Dans les enquêtes en face à face, toutes les personnes du ménage de 5 ans et plus sont interrogées contre deux par téléphone. Dans chaque secteur de tirage, sont interrogés au moins 70 ménages soit 160 personnes pour la partie téléphonique et 160 personnes au minimum pour la partie en face à face.

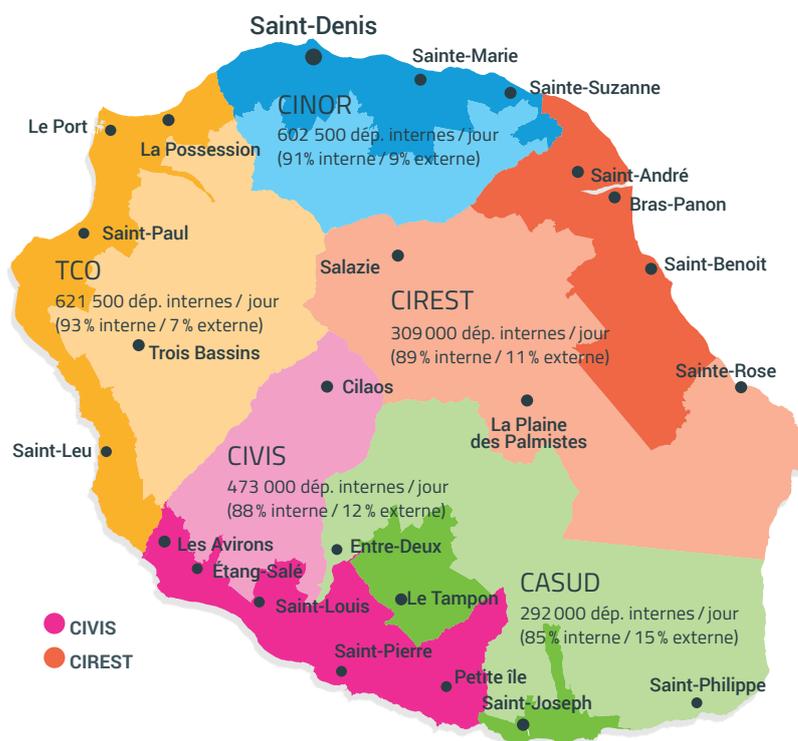
Une méthode standardisée

Afin de constituer un échantillon représentatif, les ménages enquêtés sont tirés au sort parmi un fichier national recensant les propriétés bâties.

5 460 ménages ont été enquêtés à domicile en face à face, soit **12 687 personnes**, et **2 794 ménages** par téléphone soit **3 922 personnes**.

Plus de **16 600 personnes** ont donc été interrogées, du mardi au samedi, hors vacances scolaires, sur la totalité de leurs déplacements réalisés la veille et quel que soit leur mode de déplacements.

Le SMTR, en partenariat avec la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH), a souhaité également intégrer un volet handicap à l'enquête. Cette démarche, basée sur le volontariat, a permis **d'interroger 412 personnes en situation de handicap**.



Des déplacements de proximité très largement majoritaires.

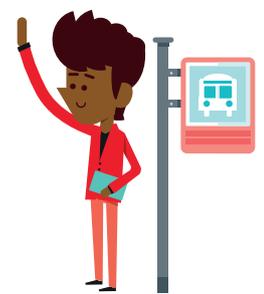
90% des déplacements sont internes aux territoires des intercommunalités.

> **Les zones littorales :** enquêtes en face à face

> **Les zones mi-pentes :** enquêtes par téléphone



Caractéristiques générales de la mobilité



La mobilité varie selon les secteurs

Plus de la moitié des déplacements quotidiens sont concentrés sur les territoires du TCO et de la CINOR, qui regroupent de nombreux emplois et autres générateurs de déplacements.

Un déplacement sur cinq est réalisé sur le territoire de la CIVIS alors que ceux de la CASUD et de la CIREST concentrent chacun environ 15% des mobilités.

Les flux de déplacements sont moins importants dans les Hauts, au total, mais un habitant des Hauts se déplace plus, en moyenne, que les autres. Le nombre moyen de déplacements quotidiens par

habitant (3,35) est légèrement inférieur à la moyenne des autres Enquêtes Déplacements Grand Territoire récentes (3,55).

Plus d'un tiers des déplacements est lié au travail, à l'école ou aux études.

Viennent ensuite, ceux liés aux loisirs et aux visites (30%).

Ces deux motifs représentent donc près des 2/3 de l'ensemble des déplacements. 1 trajet sur 5 est réalisé dans le cadre de l'accompagnement d'une personne à son lieu de destination. Enfin, les achats sont à l'origine de 15% des déplacements.



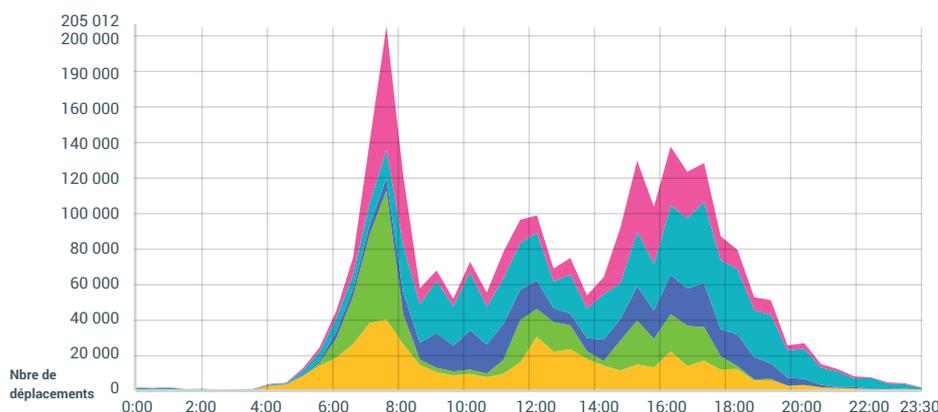
La voiture, en tête des modes de déplacement

L'automobile est utilisée pour plus de deux déplacements sur trois. Si la marche représente 1/4 des déplacements, la part du vélo est quant à elle très faible (1,3%). Les transports collectifs sont utilisés pour moins d'un déplacement sur dix.

Un déplacement dure en moyenne 22 minutes pour 6,7 km parcourus.

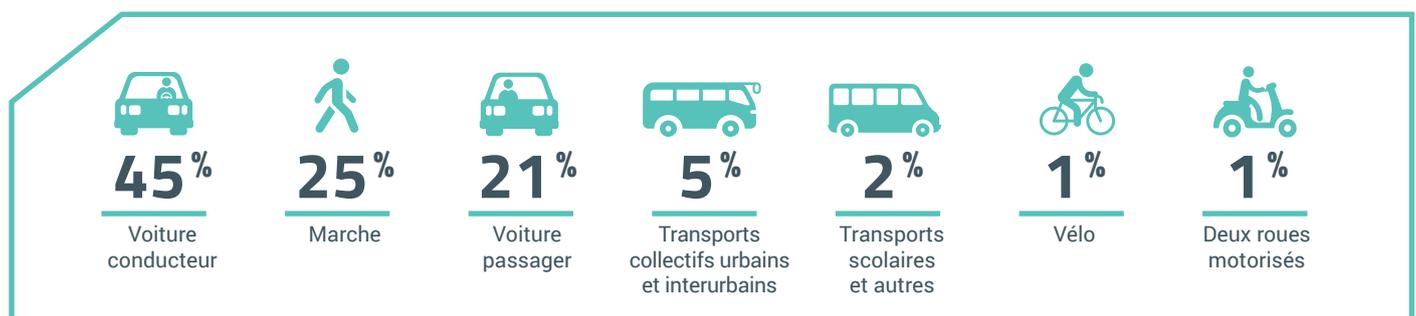
Si les temps moyens de déplacements sont partout semblables, les distances parcourues connaissent des variations géographiques de près de 30% : de 5,5 km sur le territoire de la CINOR à 7,7 km sur celui de la CASUD.

La majorité des déplacements est réalisée entre 7h et 8h et entre 15h et 17h30.

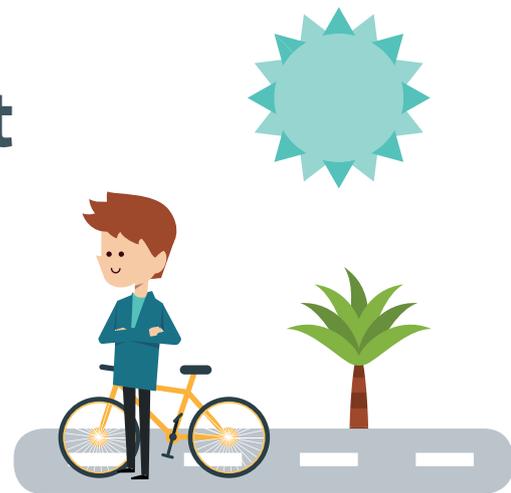


Profil journalier des motifs de déplacements

- Travail
- Études et école
- Achats
- Loisirs, visites et autres
- Accompagnement



Les modes de déplacement



LA VOITURE

Près de 1,7 million de déplacements par jour soit 65% de l'ensemble des flux

Le taux de motorisation moyen est de 1,08 voiture par ménage, quand la moyenne des autres Enquêtes Déplacements Grand Territoire récentes s'élève à 1,26, loin donc de l'image d'un territoire où les ménages sont particulièrement motorisés.

Ce taux connaît peu de variations entre intercommunalités, de 0,98 véhicule/ménage sur le territoire de la CINOR à 1,18 sur celui du TCO. Les habitants des Hauts sont toutefois plus motorisés que la moyenne (1,29 véhicule par ménage), en raison des faibles densités urbaines et de la desserte en transports collectifs.

Près de 7 personnes sur 10 de 18 ans et plus possèdent le permis de conduire.

Alors que près d'un tiers des déplacements en voiture sont réalisés pour des motifs liés au travail, aux études ou à l'école, plus d'un quart le sont pour les loisirs et les visites.

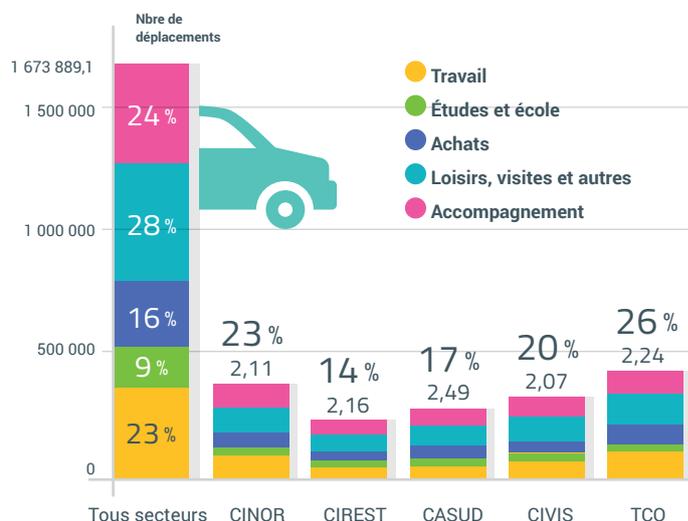
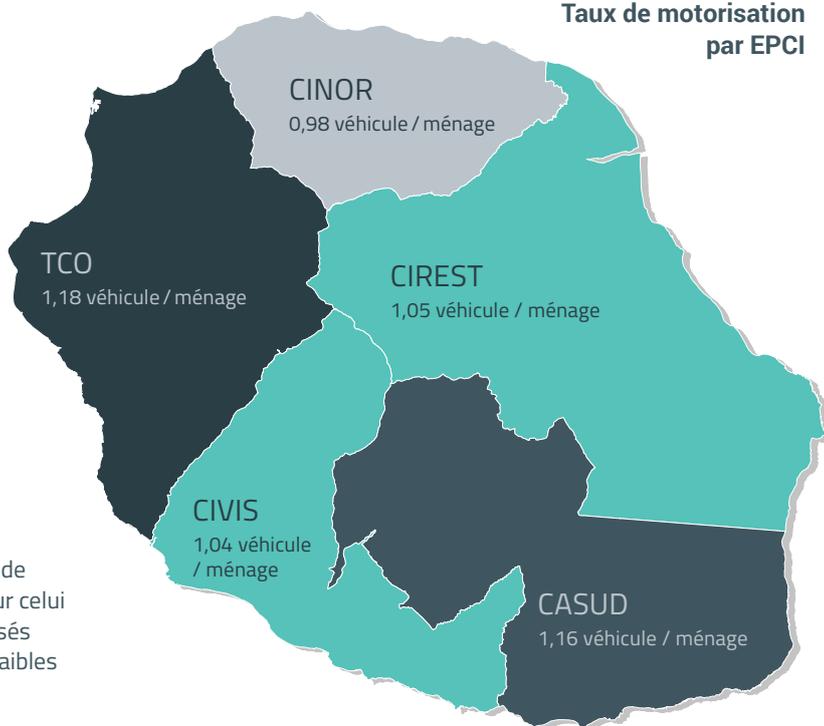
Près de 25% des déplacements en voiture sont réalisés pour accompagner une personne partageant le même véhicule.

Environ 1,5 déplacement sur 10 correspond à des achats.

À l'échelle de chacune des intercommunalités, ces données ne connaissent que très peu de variations (moins de 3 points d'écart à la moyenne au maximum).

La voiture est utilisée même pour de courtes distances : plus de 39% des trajets font moins de 3 km et plus de 12% font moins d'1 km.

Taux de motorisation par EPCI



Taux de mobilité : 2,2 dép. / jour / pers. - Durée : 21 mn
Distance parcourue : 8,8 km - Vitesse : 25 km/h

LES TRANSPORTS COLLECTIFS

➤ Environ 190 000 déplacements par jour, soit 7% de l'ensemble des déplacements

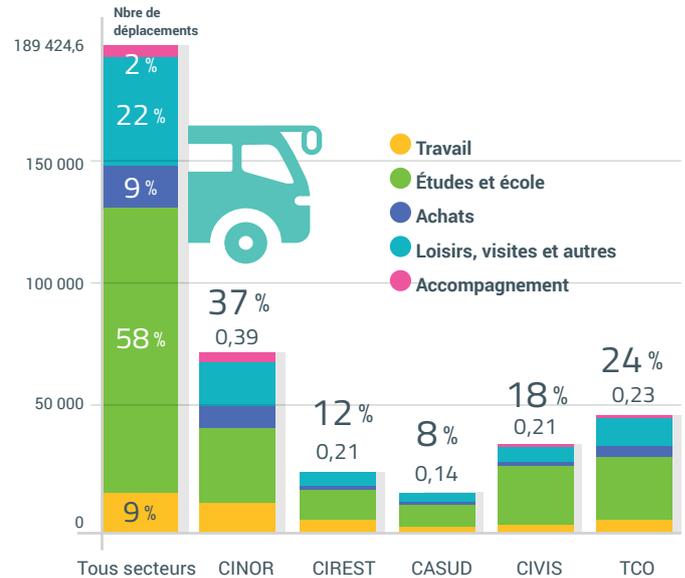
60% des déplacements en transports collectifs (tous réseaux confondus) se concentrent dans les territoires du nord et de l'ouest (CINOR et TCO).

Plus de 66% des déplacements en transport en commun sont réalisés pour le travail, les études et l'école. Ils sont surtout le fait des étudiants et des scolaires (plus de 57%) et beaucoup moins des actifs (moins de 9%).

Selon les territoires, les habitants utilisent les transports en commun pour des motifs plus ou moins variés, en fonction des caractéristiques de la desserte. Par exemple, sur le territoire de la CINOR, les transports collectifs sont plus fréquentés qu'ailleurs pour les achats, les loisirs et les visites. Les pôles attractifs générant ces déplacements y sont en effet nombreux (ex : établissements scolaires, CHU, administrations, commerces en centre-ville) et l'offre en transports en commun s'y prête également.

Taux de mobilité : 0,25 dép. / jour / pers. - **Durée :** 41 mn
Distance parcourue : 7,9 km - **Vitesse :** 11,5 km/h

Les graphiques par mode indiquent, pour chaque EPCI, la part de déplacements effectués par les habitants du territoire de cet EPCI ainsi que le taux de mobilité correspondant (nombre de déplacements par jour par habitant).



LA MARCHÉ

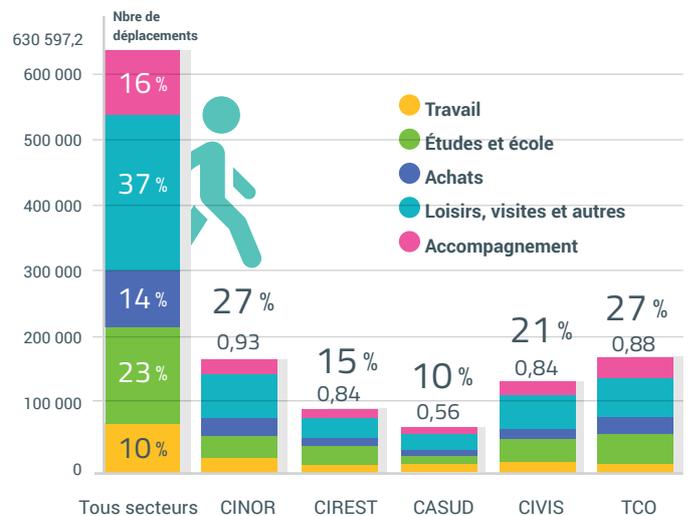
➤ 25% des déplacements, soit plus de 630 000 déplacements par jour

Des écarts importants et relatifs à l'urbanisation des territoires existent, notamment entre les territoires de la CINOR (0,93 déplacement/jour/personne), et de la CASUD (0,56 déplacement/jour/personne).

La marche est utilisée pour des motifs variés et, ce, dans tous les territoires. 36,6% des déplacements à pied concernent les loisirs et les visites, pour une distance de 2,2 km et une durée de 33 minutes en moyenne. Le travail, l'école ou les études correspondent à 1/3 des déplacements.

Les motifs d'accompagnement et d'achats concernent chacun entre 12% et 18% des déplacements à pied.

Taux de mobilité : 0,83 dép. / jour / pers. - **Durée :** 16 mn
Distance parcourue : 1,1 km



LE VÉLO

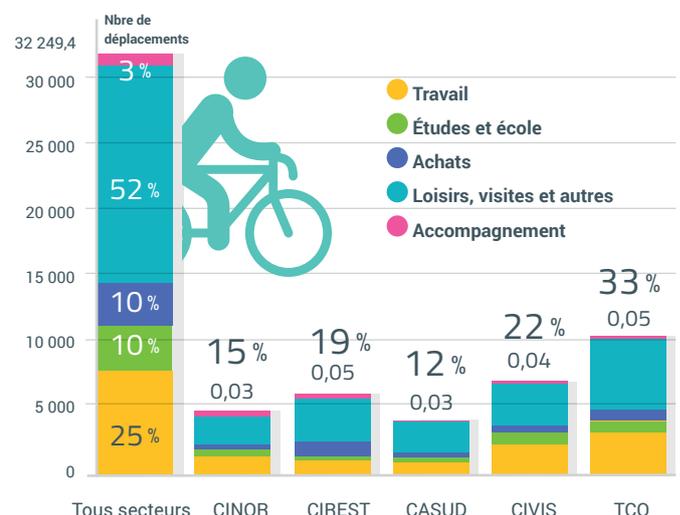
➤ Plus de 32 000 déplacements effectués à vélo quotidiennement

Si le vélo n'est utilisé que pour 2% des déplacements environ, plus de 1/3 des ménages en sont équipés.

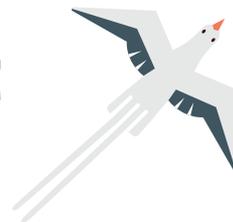
Un tiers des déplacements à vélo est généré par le territoire du TCO.

Les loisirs et les visites constituent le premier motif de déplacement à vélo. Le travail, les études et l'école génèrent plus d'un tiers des déplacements.

Taux de mobilité : 0,04 dép. / jour / pers. - **Durée :** 20 mn
Distance parcourue : 3,1 km - **Vitesse :** 9,3 km/h



Les motifs de déplacement



LE TRAVAIL

Près de 490 000 déplacements par jour soit environ 20% des déplacements

La voiture est le mode le plus utilisé pour se rendre au travail (81,6%) suivi, de loin, par la marche (14,9%).

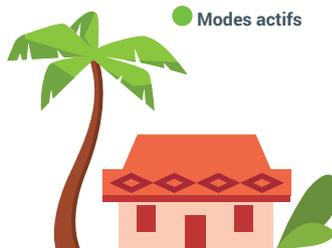
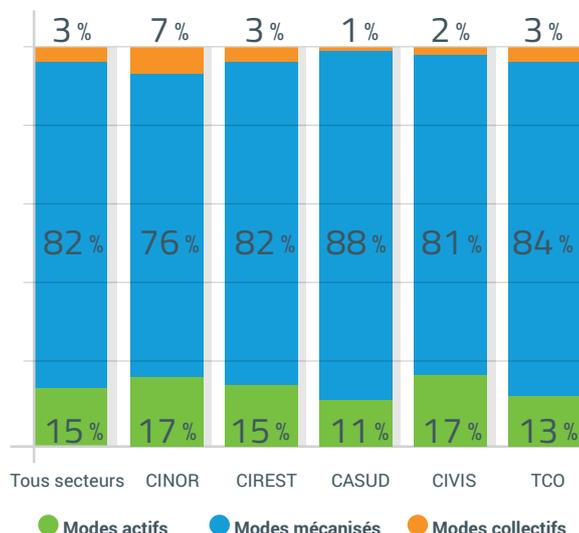
L'usage des transports en commun est limité (en moyenne moins de 3,5 déplacements vers le lieu de travail sur 100) et est directement lié à la densité urbaine et au niveau de desserte en transports en commun. Ainsi, c'est sur le territoire de la CINOR qu'il est le plus élevé.

Moyenne des trajets

Taux de mobilité : 0,64 dép. / jour / personne

Durée : 28 mn - Distance : 11 km



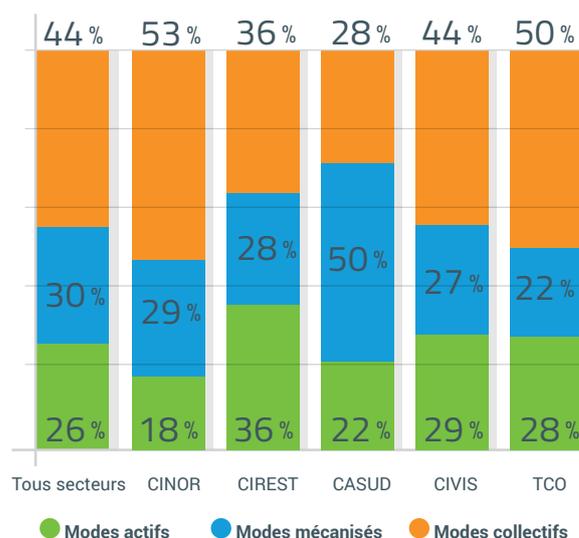
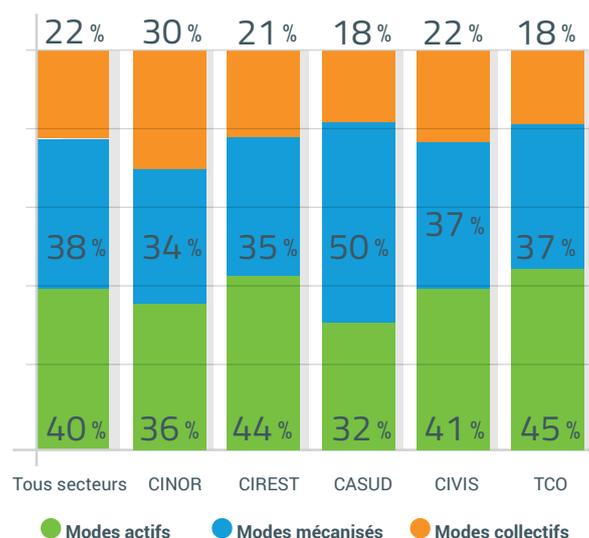


L'ÉCOLE ET LES ÉTUDES

Plus de 408 000 déplacements par jour soit 16% des déplacements

Les scolaires se déplacent surtout à pied (40%) tandis que les étudiants utilisent davantage les transports collectifs (44%).

Le choix du mode de déplacement est étroitement lié au fait que les plus jeunes sont souvent scolarisés à proximité de leur lieu d'habitation. Les étudiants, en revanche, se déplacent plus loin et plus longtemps pour rejoindre leur lieu d'études.



Moyenne des trajets / écoles

Taux de mobilité : 0,42 dép. / jour / personne

Durée : 18 mn - Distance : 3,5 km



Moyenne des trajets / études

Taux de mobilité : 0,11 dép. / jour / personne

Durée : 30 mn - Distance : 7,1 km



- Modes actifs = marche, vélo
- Modes mécanisés = voiture (comme conducteur ou comme passager), deux-roues motorisés.
- Modes collectifs = transports collectifs urbains, interurbains, scolaires et autres

LES ACHATS

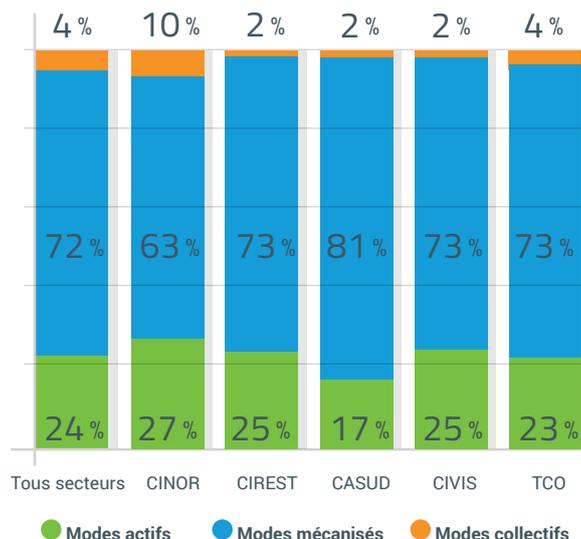
➤ Plus de 380 000 déplacements par jour soit 15 % des déplacements

Dans plus de 7 cas sur 10, la voiture est le mode utilisé pour réaliser les achats.

Les modes actifs sont utilisés dans près d'un quart des déplacements pour achats, alors que les transports en commun sont utilisés pour ce motif dans moins d'un déplacement sur vingt. Sur le territoire de la CASUD, la voiture est utilisée dans plus de 8 déplacements pour achats sur 10, au détriment des autres modes. Sur celui de la CINOR au contraire, les modes actifs et les transports en commun sont davantage utilisés.

Moyenne des trajets

Taux de mobilité : 0,50 dép. / jour / personne
Durée : 17 mn - Distance : 5,7 km



LES LOISIRS

➤ Plus de 310 000 déplacements par jour soit 12 % des déplacements

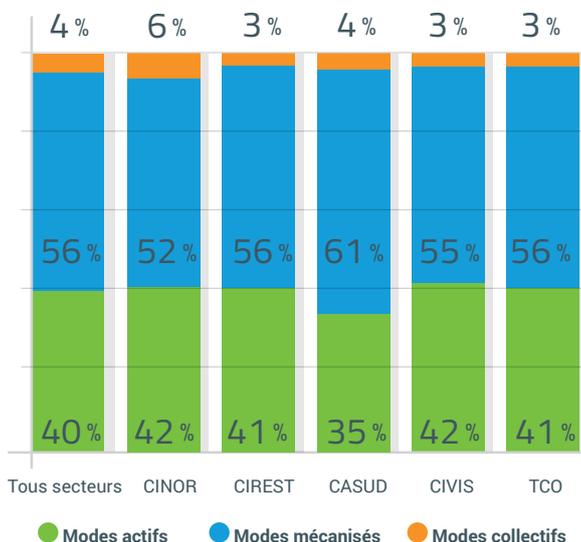


Dans plus de la moitié des cas, la voiture est le mode utilisé pour accéder aux loisirs.

Les modes actifs (très majoritairement la marche) représentent près de 40 déplacements sur 100 alors que les transports en commun sont utilisés pour moins de 4 déplacements sur 100. Sur le territoire de la CASUD, les modes mécanisés sont plus utilisés que la moyenne (de plus de 10%), au détriment des modes actifs. Sur le territoire de la CINOR, ce sont les modes collectifs qui sont au-dessus de la moyenne.

Moyenne des trajets

Taux de mobilité : 0,41 dép. / jour / personne
Durée : 30 mn - Distance : 6,5 km



L'ACCOMPAGNEMENT D'UN TIERS

➤ Plus de 500 000 trajets par jour soit près de 20 % des déplacements effectués chaque jour

Les déplacements pour accompagnement correspondent au fait d'accompagner ou d'aller chercher quelqu'un. Le motif de déplacement de la personne accompagnée n'est pas connu, sauf s'il s'agit d'une « correspondance » avec un autre mode de déplacement.

En moyenne, la voiture est utilisée dans près de 8 déplacements pour accompagnement sur 10.

La marche est quant à elle utilisée dans 2 cas sur 10 alors que les modes collectifs ne le sont qu'exceptionnellement. Sur le territoire de la CASUD, la voiture est encore davantage utilisée, au détriment notamment des modes actifs qui voient leur représentativité divisée par deux. Sur le territoire de la CINOR, les transports collectifs sont plus utilisés qu'ailleurs pour le motif « accompagnement ».

Moyenne des trajets

Taux de mobilité : 0,66 dép. / jour / personne
Durée : 15 mn - Distance : 5,1 km



Profil des usagers



Hommes / femmes : des pratiques de déplacements différentes



	Hommes	Femmes
Taux de mobilité	3,4 dép. / jour / personne	3,3 dép. / jour / personne
Durée	23 minutes	20 minutes
Distance	7,8 kilomètres	5,8 kilomètres

Les hommes réalisent **68% de leurs déplacements en voiture, contre 65% pour les femmes**. Les hommes sont plus souvent conducteurs que les femmes : 50% contre 41%. Les femmes utilisent plus les transports en commun (8,1% des déplacements contre 6,6% pour les hommes) et marchent un peu plus (26% contre 23%).

En revanche, la part du vélo est plus importante chez les hommes (2,4% contre 0,24%).

Les femmes se déplacent davantage que les hommes pour l'accompagnement (24% contre 15%), mais moins pour le travail (16% contre 23%).

La mobilité selon l'âge

	5-11 ans	11-18 ans	18-65 ans	Plus de 65 ans
Taux de mobilité	3,0 dép. / jour / personne	3,2 dép. / jour / personne	3,7 dép. / jour / personne	1,9 dép. / jour / personne
Durée	15 minutes	21 minutes	22 minutes	24 minutes
Distance	3,6 kilomètres	4,3 kilomètres	7,6 kilomètres	6,1 kilomètres

Les **11-18 ans sont la seule classe d'âge à utiliser majoritairement les modes de déplacements alternatifs à la voiture (40% à pied et 25% en transports collectifs)**. Près des trois quarts des déplacements des 18-65 ans sont effectués en voiture, dont près de 60% comme conducteurs. L'usage de la voiture est moins important au-delà de 65 ans, même s'il reste prépondérant (60%).

Pour les plus de 65 ans, plus de la moitié des déplacements correspondent à des loisirs et des visites (59%, dont 21% pour des démarches et des soins). C'est aussi le premier motif de déplacements (30%) des 18-65 ans, à égalité avec le travail et les études (29%).

Enfin, ce sont les études et l'école qui structurent la mobilité des moins de 18 ans, plus de 50% de leurs déplacements étant liés à ce motif.

La mobilité selon l'activité de la personne

	Actifs ⁽¹⁾	Inactifs ⁽²⁾
Taux de mobilité	3,8 dép. / jour / personne	2,7 dép. / jour / personne
Durée	21 minutes	21 minutes
Distance	7,2 kilomètres	5,7 kilomètres

(1) Personnes exerçant un travail à plein temps, à mi-temps, en apprentissage, en formation, en stage, étudiant, scolaire

(2) Demandeur d'emploi, retraité, personnes restant au foyer

L'automobile est utilisée pour près de 7 déplacements sur 10 chez les actifs et 6 sur 10 chez les inactifs.

Cette différence profite plus particulièrement à la marche et au vélo, utilisés par les actifs pour moins d'un quart de leurs déplacements, contre plus d'un tiers pour les inactifs. Les actifs en revanche utilisent davantage les transports collectifs. La moitié des déplacements des actifs est consacrée aux loisirs et aux visites (23%), à l'accompagnement (16%) et aux achats (11%).

Les motifs de déplacement autres que ceux liés au travail, à l'école et aux études sont deux fois plus importants chez les inactifs. Les loisirs et les visites sont les premiers motifs de leurs déplacements (32%). Avec les démarches et les soins, c'est presque la moitié de leurs déplacements (46%). L'accompagnement est le motif de près de 30% des déplacements des inactifs.

La mobilité des personnes handicapées

Moins mobiles, les personnes handicapées réalisent en moyenne 2,97 déplacements par jour, soit 12,7% de moins que les personnes valides. La voiture est le mode de transport le plus utilisé par les personnes handicapées (53,4%) principalement en tant que passager (29,6%).

La marche est quant à elle utilisée pour plus d'un quart des déplacements, soit un peu plus que l'automobile en tant que conducteur. Les personnes handicapées réalisent par ailleurs deux fois

plus de trajets en transports en commun que les personnes valides (15,4%).

Les loisirs et les visites concernent la moitié des déplacements

Si les loisirs sont à l'origine de près de 18% des déplacements, ce sont ceux pour d'autres motifs qui sont les plus importants (23,2% donc près d'un quart des déplacements). Ce motif concerne en effet entre autres les déplacements à destination des lieux de soins.



DÉPARTEMENT
DE LA
Réunion

NFORMATIONs

Direction Générale Adjointe
Développement
Référént Climat Énergie • 0692 974 626
idriss.ingar@cg974.fr