

# PLAN DE MOBILITÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

*Se déplacer demain...*

PLAN DE MOBILITÉ  
DU TERRITOIRE DE L'OUEST  
PLAN D' ACTIONS

# DÉFI TRANSVERSAL

Assurer une gouvernance partagée  
pour une mobilité  
pour tous !

## ENJEUX DU DÉFI

La gouvernance, enjeu pilote de tout document de planification, constitue ici un défi transversal pour toutes les actions du plan de mobilité.

Cette gouvernance doit assurer la coordination et le suivi des actions ainsi qu'une veille financière pour faciliter la réalisation des actions.

## ENJEUX DE CONCERTATION

Lors des différents ateliers de co-construction avec les acteurs, les institutions ont souligné le besoin d'une gouvernance partagée sur les sujets de mobilité, des points d'interface annuels sur le partage de l'avancement des projets.

## ACTIONS DU PDM

**Action 1 :** Assurer le suivi et la coordination des actions du PDM sur les 10 ans ;

**Action 2 :** Assurer le suivi financier, le montage de dossier de financement et la veille sur les aides et subventions.



# ASSURER LE SUIVI ET LA COORDINATION DES ACTIONS DU PDM SUR LES 10 ANS

## CONTEXTE & ENJEUX

Lors du bilan quinquennal du PDU du Territoire de l'Ouest, il a été mis en évidence que la majorité des actions était fléchée pour le Territoire de l'Ouest. Cependant, faute de moyens humains et de stratégies de gouvernance, un bon nombre d'entre elles n'a pas pu être réalisée. Cette première action vise à définir une stratégie de coordination entre les différents acteurs de la mobilité et à définir les rôles et le domaine d'intervention de chacun.

De plus, afin d'avoir une vision claire des actions menées et des actions à engager au fil des 10 années, un observatoire et un suivi financier devront être réalisés. Ces actions transversales constituent dès lors un défi à part entière, garant de la réussite de la bonne mise en œuvre des actions du PDM.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Réunir un comité de gouvernance au minimum **2 fois par an** jusqu'en 2036 ;

**Objectif 2 :** Élaborer un tableau de bord de suivi avec **au moins 50% des indicateurs actualisés chaque année** ;

**Objectif 3 :** Faire adhérer **100 % des partenaires** dans la rédaction de la convention partenariale ;

**Objectif 4 :** Assurer la mise en service de l'**observatoire d'ici 2031** au plus tard ;

**Objectif 5 :** Publier un **bilan annuel des actions de mobilité** sur le territoire au travers de l'observatoire à compter de 2031 ;

**Objectif 6 :** Réaliser un **bilan quinquennal à mi-parcours du PDM** ;

**Objectif 7 :** Intervenir dans des établissements recevant du public pour assurer le dispositif de suivi de qualité de l'air, tout au long du PDM.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 1.1 :** Définir une feuille de route opérationnelle par acteur et par fiche action ;

**Sous-action 1.2 :** Mettre en œuvre un observatoire de la mobilité ;

**Sous-action 1.3 :** Développer un outil de contrôle et de surveillance dans les établissements recevant du public (dont établissements scolaires).

## BILAN DE L'ACTION 1

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Indicateurs de suivi
Sous-action 1.1	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Région, Département, communes, Etat, IdRM, Agorah...	320k€ fonctionnement (ETP)	1, 2, 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Convention signée ;</li> <li>Tenue d'un comité partenarial (oui/non).</li> </ul>
Sous-action 1.2	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, IdRM, Agorah, Région, Etat	500k€ + 200k€ fonctionnement (ETP)	4, 5, 6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création de l'observatoire ;</li> <li>Publication d'un bilan annuel.</li> </ul>
Sous-action 1.3	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, CEREMA ATMO Réunion	45k€	7	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'écoles sensibilisées ;</li> <li>Nombre de capteurs installés.</li> </ul>

# ASSURER LE SUIVI ET LA COORDINATION DES ACTIONS DU PDM SUR LES 10 ANS

## SOUS ACTION 1.1. : DÉFINIR UNE FEUILLE DE ROUTE OPÉRATIONNELLE PAR ACTEUR ET PAR FICHE-ACTION

Le tableau ci-contre rappelle les rôles et compétences en matière de mobilité de chaque acteur public territorial de la mobilité.

A l'approbation définitive du Plan de Mobilité (PDM), une **convention partenariale** sera proposée aux différents acteurs publics territoriaux de la mobilité pour assurer de leur engagement sur la réalisation des actions.

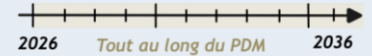
Au travers de cette convention, il s'agira d'établir :

- Une feuille de route opérationnelle identifiant pour chaque action, les acteurs pilotes, ainsi que les plans de financement associés ;
- Une feuille de route par acteur communément appelée matrice de répartition rappelant les interventions de chaque acteur dans le cadre du PDM.

L'ensemble de ces feuilles de route seront coconstruites avec l'ensemble des partenaires une fois le PDM approuvé.

Niveau de collectivité	Rôle et compétences en matière de mobilité
Région	<p><b>Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale (AOMR) et AOM de substitution si la compétence mobilité n'a pas été transférée à un EPCI (Article L1231-1 II du code des transports).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Organise des services d'intérêt régional : transport public régulier, services ferroviaires, transport scolaire, services de mobilités actives (vélo, marche), partagées (autopartage, covoiturage) et solidaires (garage solidaire, aides à la mobilité) (Articles L1231-1- 1, L1231-3, et L3111-7 à L3111-10 du code des transports)- Uniformise les titres de transport pour faciliter l'intermodalité (Article L1231-3 II bis du code des transports) ;</li> <li>- Transfère des compétences par convention à d'autres collectivités ou syndicats mixtes (Article L1231-4 du code des transports) ;</li> <li>- Crée un comité des partenaires à l'échelle d'un bassin de mobilité pour associer les représentants locaux à la planification des services (Article L1231-5 du code des transports).</li> </ul>
Département	<p><b>Compétence limitée aux transports scolaires pour les élèves en situation de handicap et aux aides tarifaires pour les élèves dans le cadre de sa mission sociale (Articles L3111-1 et L3111-7 du code des transports).</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intervient en mobilité solidaire pour faciliter l'accès aux services de mobilité pour les publics vulnérables, en collaboration avec d'autres AOM ou en organisant des plateformes de mobilité pour l'insertion sociale (Articles L.1215-3, L3111-1 et L1231-3 du code des transports)</li> </ul>
Communauté d'Agglomération	<p><b>Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) locale si les communes membres ont transféré cette compétence avant le 1er juillet 2021. Peut organiser des services réguliers de transport public, à la demande, et scolaire, ainsi que des services de mobilités actives (pistes cyclables, location de vélos), partagées (covoiturage, autopartage) et solidaires (aide à la mobilité pour publics vulnérables) (Articles L1231-1-1, L1231-16 et L3111-7 du code des transports)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peut lever le versement mobilité pour financer des services de transport public régulier (Articles L2333-64 et suivants du code général des collectivités territoriales) ;</li> <li>- Crée un comité des partenaires pour consulter les usagers avant toute modification importante (Article L1231-5 du code des transports) ;</li> <li>- Assure la planification et l'évaluation des politiques de mobilité, avec des objectifs de lutte contre le changement climatique (Articles L1231-1-1 III et IV du code des transports).</li> </ul>
Commune membre de la Communauté d'Agglomération	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Peut organiser des services de mobilité spécifiques si la Communauté de Communes n'a pas exercé la compétence AOM, ou dans une Communauté de Communes où la Région exerce la compétence par substitution.</li> <li>- Peut lever le versement mobilité si elle en a la compétence (Articles L2333-64 et suivants du code général des collectivités territoriales) ;</li> <li>- Intervient souvent pour des aménagements locaux comme les voies piétonnes et pistes cyclables, parfois en collaboration avec l'AOM si elle ne dispose pas de la compétence voirie nécessaire (Articles L1231-1 II et L1271-1 du code des transports).</li> </ul>

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, Département, communes, Etat, IdRM, Agorah...

### COÛTS

320 k€ (fonctionnement : ETP)

### INDICATEURS

- Convention signée ;
- Tenue d'un comité partenarial (oui/non)

# ASSURER LE SUIVI ET LA COORDINATION DES ACTIONS DU PDM SUR LES 10 ANS

## SOUS ACTION 1.2. : METTRE EN ŒUVRE UN OBSERVATOIRE DE LA MOBILITÉ

Identifiée comme action transversale dans le plan de déplacement urbain (PDU) du Territoire de l'Ouest 2017-2027, la mise en place d'un observatoire de la mobilité n'a pas été réalisée en raison d'un manque de moyens humains et financier.

Pour autant, cette action phare a sa place dans le plan de mobilité puisqu'elle permet d'assurer un suivi des actions mises en place par le biais des indicateurs identifiés dans les fiches d'actions. A ce titre, l'observatoire servira à l'évaluation du PDM et à sa révision au terme de sa validité. Plus qu'un observatoire du PDM, la fiche action vise à **créer un observatoire de la mobilité à l'échelle du Territoire de l'Ouest**.

Il existera donc deux outils numériques distincts : l'observatoire des mobilités sur le Territoire de l'Ouest et le Maas d'IdRM. Bien que distincts, ces deux derniers s'auto-alimenteront. Par exemple, les données de trafics annualisées permettront au Maas de redéfinir les temps de parcours d'une année à une autre. De même, le Maas pourrait permettre de collecter les données de covoiturage (nombre utilisateurs, distance de trajet) alimentant de fait l'observatoire des mobilités.

Cette base de données pourra intégrer :

Une **cartographie interactive** répertoriant les données par mode :

- Véhicules Particuliers (VP) : état de la congestion, trafic TMJA, comptages connus ;
- Transports en commun (TC) : temps de parcours ;
- Mobilités douces : itinéraires, comptages existants ;
- Stationnement : nombre de places, y compris en temps réel si mise en place d'une gestion dynamique ;
- Environnement ;
- Accidentologie, etc.

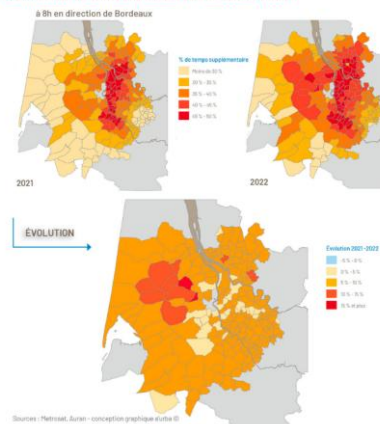
Un **tableau de bord de suivi des actions** du plan de mobilité.

Cette prestation pourra occuper **1/3 ETP**, et pourra être réalisée en interne par l'équipe de la Direction de la Mobilité et des Transports (DMT) du Territoire de l'Ouest ou confiée à un prestataire extérieur.



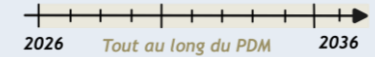
Rapport d'activités observatoire des mobilités ADEUS 2023

### Augmentation du temps de parcours vers Bordeaux le matin



Exemple d'analyse comparative à partir des données de l'observatoire - Bordeaux (a'urba)

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, IdRM, Agorah Région, État

## COÛTS

500k€ + 200k€ fonctionnement (ETP)

Subvention : ADEME

Partenariat :

Région/IdRM/Agorah/Etat (-0 à 20%)

## INDICATEURS

- Création de l'observatoire ;
- Nombre de connexions annuel
- Publication d'un bilan annuel.

# ASSURER LE SUIVI ET LA COORDINATION DES ACTIONS DU PDM SUR LES 10 ANS

## SOUS ACTION 1.3. : DÉVELOPPER UN OUTIL DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE DE LA QUALITÉ DE L'AIR DANS LES ZONES URBAINES ET RURALES ET DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

La pollution de l'air représente un risque environnemental et sanitaire majeur et entraîne en France près de 48 000 décès prématurés par an. Aujourd'hui encore, les concentrations de plusieurs polluants dépassent les seuils réglementaires.

Les polluants atmosphériques sont en majeure partie liés à l'activité humaine. A l'échelle du Territoire de l'Ouest, les transports représentent en 2019 58 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 39% des émissions de gaz à effet de serre (CO2), et 19 % de monoxyde de carbone (CO). Conformément à la loi Grenelle 2, la surveillance de la qualité de l'air intérieur dans certains établissements recevant un public sensible, et les établissements d'enseignement ou de formation professionnelle du premier et du second degrés, est rendue obligatoire.

Le Cerema a ainsi mené des études-actions expérimentales de sensibilisation au sein de 3 collèges des Vosges par exemple, où le travail a contribué à la prise de conscience collective de l'enjeu que représentait la qualité de l'air dans les établissements et a permis d'identifier des points de vigilance et des marges de progression atteignables (protocole d'aération...).

Ce travail pédagogique pourrait être développé à l'extérieur de certains établissements scolaires pilotes afin de sensibiliser sur la qualité de l'air environnant, en lien avec le CEREMA et ATMO Réunion.

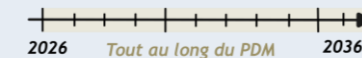
Des challenges inter-écoles pourront être instaurés afin de rendre la démarche plus attractive.

Ces groupes projets pourront être mis en place graduellement sur les 10 ans du PDM.



Instrument de mesure de la qualité de l'air

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, CEREMA  
ATMO Réunion

### COÛTS

45k€

Subvention : Appel à projets  
Partenariat : CEREMA / ATMO  
Réunion (-0 à 10%)

### INDICATEURS

- Nombre d'écoles sensibilisées ;
- Nombre de capteurs installés.

# ASSURER LE SUIVI FINANCIER, LE MONTAGE DE DOSSIER DE FINANCEMENT ET LA VEILLE SUR LES AIDES ET SUBVENTIONS

## CONTEXTE & ENJEUX

Parmi les écueils relevés dans la non-réalisation de certaines actions de l'actuel PDU, figure le suivi financier.

Cette présente action chapeau vise à mobiliser une personne du Territoire de l'Ouest sur le suivi financier (y compris les co-financements), les demandes d'aides et de subventions éligibles pour les actions du PDM.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Produire un bilan financier annuel présentant les dépenses et recettes par action, transmis au comité de pilotage ;

**Objectif 2 :** Obtenir un cofinancement sur l'ensemble des actions finançables du schéma ;

**Objectif 3 :** Capitaliser chaque année sur au moins 1 retour d'expérience de financements réussis.

## SOUS-ACTIONS

Pas de sous action.

## BILAN DE L'ACTION 2

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Action 2	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest	80k€ fonctionnement (ETP)	1, 2, 3	• Tableau de suivi

# 2 ASSURER LE SUIVI FINANCIER, LE MONTAGE DE DOSSIER DE FINANCEMENT LA VEILLE SUR LES AIDES ET SUBVENTIONS

Cette prestation pourra occuper **une partie d'un ETP**. La charge sera de maintenir une coordination avec les différentes directions du Territoire de l'Ouest (financier,...) mais également le lien avec les co-financeurs de certaines actions pour assurer un suivi précis du budget dépensé. L'objectif sera de tenir des réunions d'avancement du PDM, permettant de tenir un tableau de bord, de suivi en précisant les budgets alloués et les budgets dépensés pour chaque sous-action.

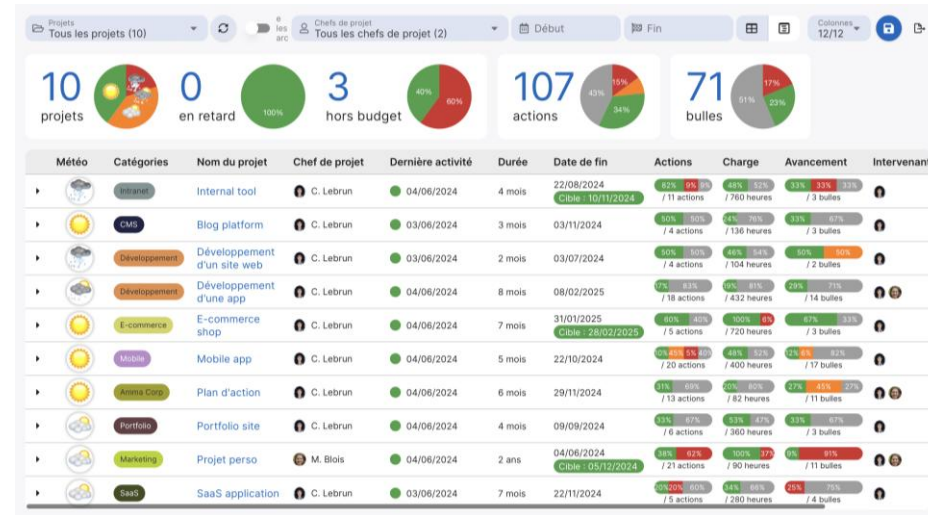
Cette action facilitera le bilan quinquennal du PDM.

Au-delà du suivi financier, une veille sur les aides et subventions et la réalisation de montages de dossier de financement seront nécessaires au bon déroulement de cette action.

En effet, en qualité d'AOM, le Territoire de l'Ouest appuie et soutient les communes dans leurs projets de mobilités -étude au cas par cas. Le Territoire de l'Ouest accompagnera les communes en assurant un rôle d'expertise sur les dossiers de financement auxquels elles sont éligibles au regard de leurs projets.

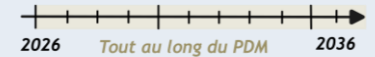
Parmi les pistes de financement possibles, citons :

- Les subventions (POE, FEDER...);
- Les réponses aux appels à projets spécifiques (AVELO,...);
- Les aides aux dépenses de recherche et développement de projets innovants (BPIFrance, Région Réunion, Europe via le fond européen de développement économique);
- Les aides au développement économique (BPIFrance);
- Les aides au recrutement de chercheurs pour renforcer les capacités de recherche (Cifre).
- ...



Exemple tableau de bord - Bubble plan

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest

## COÛTS

80k€ (fonctionnement ETP)

## INDICATEURS

- Tableau de suivi

## DÉFI 1

Doter le territoire d'une armature de transport efficiente, durable et de confiance pour les habitants et les usagers

### ENJEUX DU DÉFI

Démultiplier le mode transport en commun (TC) constitue un enjeu stratégique face aux défis qui s'imposent à nous aujourd'hui : atteindre une plus grande sobriété énergétique dans nos déplacements, réduire les émissions de GES et améliorer la qualité de l'air dans les territoires ainsi que garantir le droit à la mobilité pour tous.

Conscient de ces enjeux, le Territoire de l'Ouest souhaite doter son territoire d'un réseau de transport urbain efficient et de confiance pour l'ensemble des habitants et usagers du territoire.

### ENJEUX DE CONCERTATION

La concertation relative au PDM du Territoire de l'Ouest a révélé une volonté forte de développement des déplacements plus rapides et vertueux de l'environnement. En effet, la population se dit prête à prendre davantage de transports en commun si ces derniers étaient plus fiables, plus fréquents et si les différents réseaux étaient mieux interconnectés.

En découle dès lors un véritable enjeu de modernisation du réseau TC pour qu'il devienne une alternative de confiance et plus efficace que la voiture individuelle.

### ACTIONS DU PDM

**Action 3** : Développer une offre de transport en commun fiabilisée et alternative à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens ;

**Action 4** : Développer une offre de transport en commun attractive pour les touristes;

**Action 5** : Conforter l'optimisation du réseau de transport scolaire ;

**Action 6** : Poursuivre l'offre TC à destination des personnes porteuses de handicap ;

**Action 7** : Faciliter le confort de voyageur à bord et à l'arrêt ;

**Action 8** : Poursuivre la réflexion de développement du Transport Par Câble à l'échelle du territoire.



# 3 DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## CONTEXTE & ENJEUX

La part modale transport en commun représente actuellement 7% sur le Territoire de l'Ouest contre une part modale voiture à hauteur de 64% (Enquête EDGT, 2016).

La difficulté réside dans l'absence de voies en sites propres : les TC circulent principalement dans la circulation générale. Les temps de parcours sont donc tributaires des embouteillages. Autre problématique soulevée par la population, le manque de flexibilité dans l'amplitude horaire en semaine et surtout le week-end.

Face à ces constats, le Territoire de l'Ouest souhaite développer une offre TC fiable et alternative à la voiture, et cohérente avec une volonté de transport de masse.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Atteindre une part modale minimale TC de 8% à horizon 2036 ;

**Objectif 2 :** Augmenter la fréquence des lignes structurantes pour atteindre un passage toutes les 10 minutes en heure de pointe d'ici 2036 ;

**Objectif 3 :** Améliorer l'amplitude horaire des lignes principales d'ici 2036 ;

**Objectif 4 :** Verdir la flotte de matériel roulant à l' horizon du PDM. ;

**Objectif 5 :** Réduire les émissions de CO<sub>2</sub> liées au réseau de TC de 20% d'ici 2036 (par rapport à 2024).

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 3.1 :** Développer l'offre TC site propre (Bus à Haut Niveau de Service, Itinéraires Privilégiés...) ;

**Sous-action 3.2 :** Développer l'offre TC desservant les hauts, les mi-pentes et le littoral ;

**Sous-action 3.3 :** Développer l'offre TC dans les centres-villes (navette) ;

**Sous-action 3.4 :** Poursuivre la dynamique de l'extension de l'amplitude horaire ;

**Sous-action 3.5 :** Expérimenter des solutions de TC à énergie verte.

## BILAN DE L'ACTION 3

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 3.1	Tout au long du PDM	Littoral	Territoire de l'Ouest, communes, Région, CINOR, CIVIS	150M€	1, 2, 3	• Nombre de linéaires aménagés
Sous-action 3.2	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest		280k€ inv. + 400M€ fonctionnement	1, 2, 3	• Fréquentation
Sous-action 3.3	Tout au long du PDM	Localisé	Territoire de l'Ouest, communes	3,3M€ (fonctionnement)	1, 2, 3	• Fréquentation
Sous-action 3.4	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest		4M€	2	• Fréquentation
Sous-action 3.5	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest	Coût intégré dans le 3.1	4, 5	• Nombre de bus verdi

# DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## SOUS-ACTION 3.1 : DÉVELOPPER L'OFFRE TC SITE PROPRE (BHNS, IP...)

En sa qualité d'AOM, le Territoire de l'Ouest organise le réseau transport en commun via un contrat de concession pour la gestion et l'exploitation des services de mobilité et de transport de voyageur sur son ressort territorial.

Le réseau est actuellement composé de 64 lignes régulières desservant les 5 communes :

- 15 lignes régulières sur le secteur de Port / Possession ;
- 29 lignes régulières sur le secteur de Saint-Paul ;
- 6 lignes régulières sur le secteur de Trois-Bassins ;
- 14 lignes régulières sur le secteur de Saint-Leu.

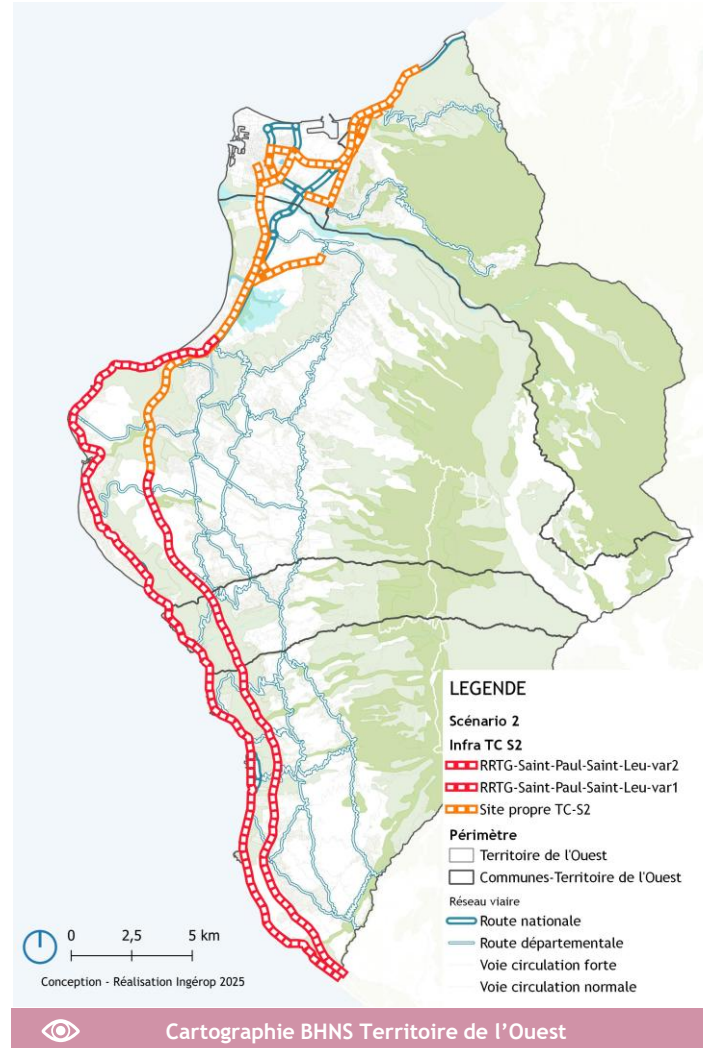
La majorité des centres-villes est desservie par de faibles fréquences autour de 45min et 1H. Seules les lignes des écarts présentent des fréquences de passages rapprochées (entre 15-30 minutes). Cela s'explique par des temps de trajets plus courts. Sur les centres-villes cependant, un nombre de ligne important permet de bien les desservir, notamment en y ajoutant Car Jaune

L'absence de ligne à forte fréquence s'explique également par le manque d'infrastructures dédiées en site propre.

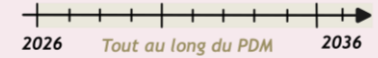
**L'objet de la présente action concerne la conception-réalisation du BHNS (bus à haut niveau de service) reliant La Possession à Saint-Paul, et qui s'appuiera sur des itinéraires privilégiés (site propre), notamment :**

Nom	Communes
Rue Leconte de Lisle voie bus mixte vélo N>S	La Possession
Avenue Raymond Vergès	La Possession
Axe Mixte	La Possession-Le Port
Chaussée Royale	Saint-Paul
Avenue 20 décembre	Le Port
Rue Rico Carpaye	Le Port
Cœur Saignant	Le Port

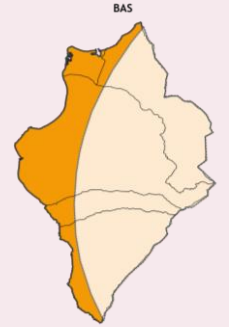
Ces itinéraires feront l'objet de MOE (études + travaux) au cours de la période du PDM.



## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Région, CINOR, CIVIS

## COÛTS

150 M€  
Subvention : Feder (-50 à 70%)

## INDICATEURS

- Nombre de linéaires aménagés

# DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## SOUS-ACTION 3.2 : DÉVELOPPER L'OFFRE TC DESSERVANT LES HAUTS, LES MI-PENTES ET LE LITTORAL

La répartition de la population suivant la morphologie du Territoire de l'Ouest est décomposée comme suit :

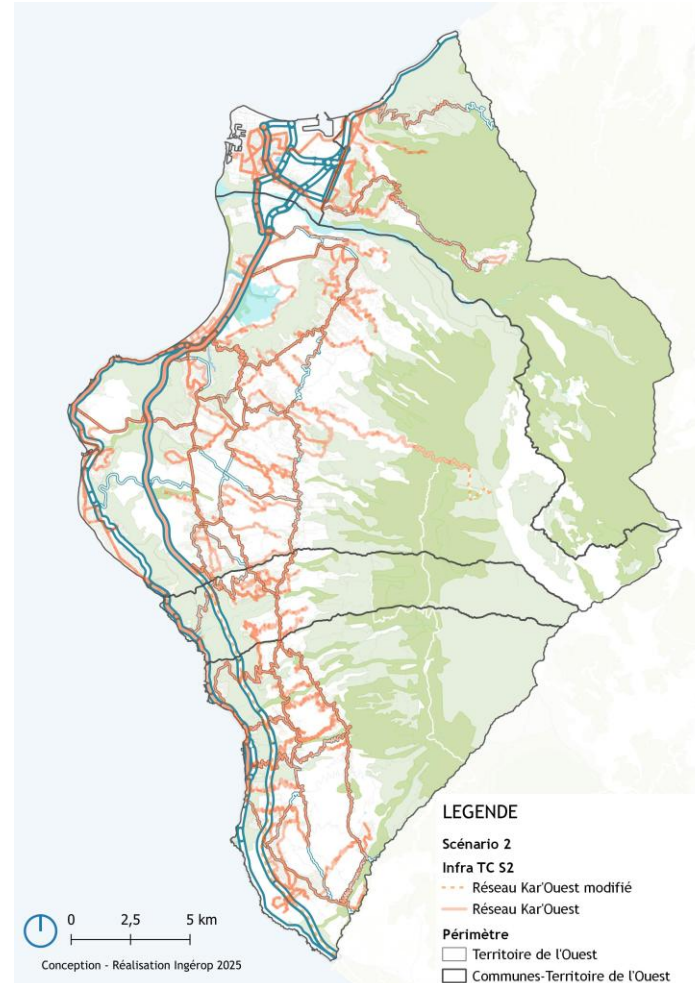
- 40% résidant sur le littoral (<150m altitude) ;
- 45% résidant sur les mi-pentes (150-500m altitude) ;
- 15% résidant dans les Hauts (>500m altitude).

Parmi les apports de la concertation, le manque de flexibilité horaire et la faible fréquence de rotation (un bus toutes les 60 à 90 minutes) sont soulignés. Cela crée un phénomène de rupture avec le transport en commun considéré comme inattractif pour liaisonner les mi-pentes et le littoral.

Dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau et de verdissement de la flotte, il s'agira de requestionner et d'optimiser l'offre transport en commun.

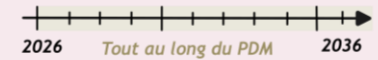
Cela se traduira par :

- Une meilleure amplitude horaire
- Une optimisation des arrêts de bus au contact des pôles générateurs de flux;
- Une amélioration des conditions de desserte et d'accessibilité aux arrêts (lisibilité, cheminement accessible..).



Cartographie réseau TC Kar'Ouest

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Région, CINOR, CIVIS

### COÛTS

400M€ (exploitation du réseau via le contrat DSP)  
280k€ étude de restructuration TC et verdissement de la flotte

### INDICATEURS

- Fréquentation

# DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## SOUS-ACTION 3.3 : DÉVELOPPER L'OFFRE TC DANS LES CENTRES-VILLES

Les centres-villes du Territoire de l'Ouest sont congestionnés aux heures de pointe et il s'avère difficile de trouver une place pour se garer. Les taux de motorisation VL sont très élevés pour des déplacements parfois de courte et de moyenne distances.

Le développement de navettes de centre-ville vise à dynamiser les centres-villes et permettre un accès direct aux commerces de proximité. Elles seront accessibles PMR.

Les tracés suivants sont précisés à titre indicatif.



👁 Navette centre-ville sur La Possession -  
DCE DSP Transport urbain Territoire de l'Ouest - 2024



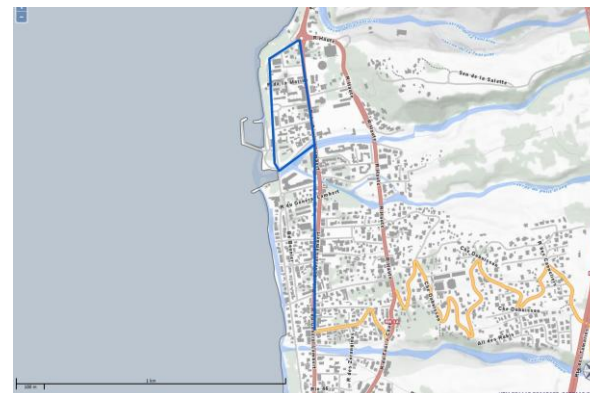
👁 Navette centre-ville sur Le Port -  
DCE DSP Transport urbain Territoire de l'Ouest - 2024



👁 Navette centre-ville sur Saint-Paul -  
DCE DSP Transport urbain Territoire de l'Ouest - 2024

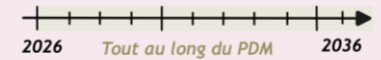


👁 Navette centre-ville sur Trois-Bassins -  
DCE DSP Transport urbain Territoire de l'Ouest - 2024



👁 Navette centre-ville sur Saint-Leu -  
DCE DSP Transport urbain Territoire de l'Ouest - 2024

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest,  
communes

### COÛTS

3,3 M€  
(fonctionnement : exploitation)

### INDICATEURS

- Fréquentation

# DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## SOUS ACTION 3.4. POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DE L'EXTENSION DE L'AMPLITUDE HORAIRE TC

Un des éléments majeurs sortants de la concertation du PDM du Territoire de l'Ouest a porté sur la faible amplitude horaire des transports en commun : faible rotation voire absence de bus la nuit ou le week-end.

Le Territoire de l'Ouest a expérimenté un service « Kar La Nuit » en 2024, un service de transport à la demande qui a desservi certains arrêts.

Disponible uniquement sur réservation, au plus tard 1h avant le trajet et selon la disponibilité des places à bord, Kar La Nuit assure des liaisons à tous les arrêts Kar'Ouest du Territoire de l'Ouest :

- Du dimanche au jeudi, de 20h à 1h du matin ;
- Du vendredi au samedi, de 20h à 5h du matin.

Cette expérimentation a été concluante.

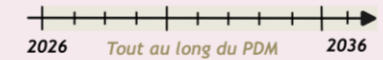
La présente action doit poursuivre la dynamique de l'extension de l'amplitude horaire et se traduit en 2 sous-actions majeures :

- Augmentation de l'amplitude horaire réseau Kar'Ouest en ligne régulière, notamment pour améliorer les correspondances avec le réseau régional Car Jaune (et éviter l'attente voyageur)
- Poursuivre la dynamique de Kar La Nuit
  - La desserte des 5 communes de l'EPCI : La Possession - Le Port - Saint-Paul - Trois-Bassins et Saint-Leu ;
  - L'accès à bord des personnes âgées de 16 ans et plus ;
  - Une procédure de réservation et des solutions de paiement simplifiées.



Illustrations affiches Kar La Nuit'

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes

### COÛTS

5M€ (fonctionnement exploitation)

### INDICATEURS

- Fréquentation

# DÉVELOPPER UNE OFFRE TC FIABILISÉE ET ALTERNATIVE À LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS

## SOUS-ACTION 3.5 : EXPÉRIMENTER DES SOLUTIONS DE TRANSPORT EN COMMUN À ÉNERGIE VERTE

Cette action consiste à réaliser des expérimentations de matériel roulant plus propre à partir d'un plan de renouvellement de la flotte du matériel roulant. Le Territoire de l'Ouest pourra proposer des expérimentations parmi les suivantes :

### Expérimentation d'un matériel GNV

Le test de véhicules GNV pourra créer des synergies avec l'utilisation de la biomasse allant jusqu'à créer une usine de traitement pour alimenter la flotte. Cette action sera à réaliser à l'horizon du PDM. **Le Territoire de l'Ouest pourra se rapprocher du Grand Reims pour avoir un retour d'expérience sur ce type de matériel roulant.**

### Expérimentation de bus électriques

Le Territoire de l'Ouest pourra se rapprocher de la **CINOR** pour avoir des retours d'expérience sur son matériel roulant **12m mis en service début 2025**. **Le Territoire de l'Ouest envisage pour l'heure l'achat de matériel roulant électrique dans le cadre de sa prochaine DSP (mini bus centre-ville) à compter de 2031.**

### Expérimentation de matériel roulant HVO

Ce biocarburant issu d'huile végétale ou de résidus d'huiles alimentaires ne nécessite pas de modification des motorisations. Les valorisations et synergies possibles à l'échelle locale sont à étudier. **Le Territoire de l'Ouest pourra se rapprocher de l'agglomération d'Alès pour avoir un retour d'expérience sur ce type de matériel roulant.**

Des études d'opportunité concernant les lignes supports des différentes expérimentations sont à réaliser.

La Territoire de l'Ouest s'appuiera sur le résultat des expérimentations pour le renouvellement.



Bus 100% électrique CINOR

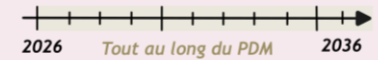


Bus HVO Alès



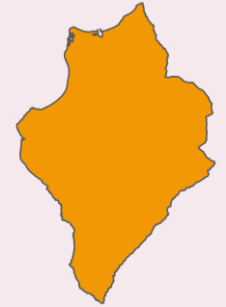
Bus GNV Grand Reims

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest

## COÛTS

Coût intégré dans le 3.1

## INDICATEURS

- Nombre de bus verdi

# 4 DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ATTRACTIVE POUR LES TOURISTES

## CONTEXTE & ENJEUX

Le Territoire de l'Ouest regorge de pôles d'attraits touristiques sur son territoire (sentiers de randonnées, points de vue sur le cirque de Mafate, plages, musées, ...). L'objet de la présente action vise à rendre le transport en commun attractif et pratique pour le visiteur et touriste dans ses déplacements de loisirs.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Adapter les horaires de l'offre TC touristique pour garantir un service, 7 jours sur 7, sur l'ensemble des lignes desservant les principaux sites touristiques, à horizon 2036.

## SOUS-ACTIONS

Sans objet.

## BILAN DE L'ACTION 4

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Action 4	A partir du moyen terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, CRT (ex-IRT), OTI Ouest	Intégré dans le coût du contrat d'exploitation du réseau Kar'Ouest	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temps moyen d'accès en TC aux principaux sites touristiques</li> <li>• Fréquentation</li> </ul>

# 4 DÉVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN ATTRACTIVE POUR LES TOURISTES

Cette action consiste à poursuivre le développement d'une offre TC adaptée aux touristes afin qu'elle soit la plus lisible, pratique, et accessible.

Par exemple, la ligne LGO permet déjà la liaison Le Port <> Saint-Leu par la N1 puis la N1A. Elle dessert ainsi l'ensemble des plages de la côte Ouest. D'autres lignes urbaines desservent également les sites touristiques majeurs (plages, musées, sites patrimoniaux, sentiers de randonnées) ou les services touristiques (hébergement, office de tourisme).

Il s'agira donc pour le Territoire de l'Ouest d'assurer :

- Une adéquation de l'offre TC aux amplitudes horaires face aux besoins identifiés (exemple le week-end vers 10H, 17H en direction des plages);
- Une adaptation de la fréquence de bus aux heures de pointe (fréquentation des plages plus importante le week-end ou pendant la période de vacances scolaires est massive);
- Une signalétique multilingue (anglais, français, créole) ;
- Une tarification simplifiée (pass journée, pass 3 jours, etc.);
- Une poursuite de la communication de l'offre TC sur les événements ou sur les saisons touristiques (comme déjà initié)
- Une intermodalité facilitée avec le vélo (accroche-vélo sur les bus).

Concernant le matériel roulant, les bus à planchers bas permettront de faciliter l'emport de bagages ou de matériels encombrants (tentes de plages, planches de surf...) à l'intérieur des bus. Ces bus pourront être identifiés au gré de l'application mobile Kar'Ouest afin de permettre aux voyageurs de connaître à l'avance la possibilité ou non d'embarquer leurs valises.

Par ailleurs, sur la période de vacances scolaires, le Territoire de l'Ouest pourra mener une réflexion de mutualisation avec l'utilisation du matériel roulant scolaire afin d'augmenter la fréquence de rotation des bus aux lieux fréquentés.

Cette réflexion pourra être portée en lien avec le service tourisme du Territoire de l'Ouest, le comité régional du tourisme (CRT) (ex-IRT) et OTI Ouest.

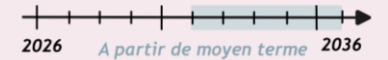


Exemple affiche communication



Accroche-vélos Kar'Ouest

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, CRT (ex-IRT), OTI Ouest

## COÛTS

Intégré dans le coût du contrat d'exploitation du réseau Kar'Ouest

## INDICATEURS

- Temps moyen d'accès en TC aux principaux sites touristiques
- Fréquentation

# 5 CONFORTER L'OPTIMISATION ET L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT SCOLAIRE

## CONTEXTE & ENJEUX

Près de 17 000 élèves empruntent les transports scolaires sur le Territoire de l'Ouest. De nombreux établissements scolaires sont à proximité directe d'arrêts de lignes TC régulières. Un enjeu identifié concerne la mutualisation de l'offre TC régulière et scolaire afin d'éviter une redondance de l'offre et ainsi éviter des coûts et des émissions de polluants non nécessaires.

Dans un objectif d'équité, l'enjeu sera de poursuivre cette tarification sociale. En effet, de nombreux élèves sont bénéficiaires de la tarification sociale.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Augmenter la part modale TC scolaire

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 5.1 :** Optimiser le réseau de transport scolaire ;

**Sous-action 5.2 :** Poursuivre la tarification sociale proposée.

## BILAN DE L'ACTION 5

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 5.1	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest	<b>Intégré dans les marchés TS</b>	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gain de km parcouru et/ou redéploiement de ces km</li> </ul>
Sous-action 5.2						<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de bénéficiaires de la tarification sociale</li> </ul>

# 5 CONFORTER L'OPTIMISATION ET L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT SCOLAIRE

## SOUS-ACTION 5.1 : OPTIMISER LE RÉSEAU DE TRANSPORT SCOLAIRE

La présente action consiste en la réalisation d'une étude d'optimisation du réseau TS et sa mise en œuvre.

De nombreuses lignes de transport scolaires présentent des redondances avec le réseau régulier. Afin de les éviter, l'ensemble de l'offre TC (scolaire et régulière) devra être réévaluer à partir des origines-destinations des élèves (données connues par le Territoire de l'Ouest). Pour les secteurs à proximité d'établissements scolaires, les horaires des lignes régulières pourront être adaptés, avec possibilité d'augmenter la fréquence aux heures de début et de fin des classes.

Dans les cas où la mutualisation n'est pas possible, certains itinéraires pourront être optimisés sur une période de 15 minutes entre 7H30 et 7H45 pour les collèges-lycées, par exemple.

Il pourra être fait une adaptation du matériel roulant afin d'éviter des véhicules circulant avec de nombreuses places vides.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest

### COÛTS

Intégré dans les marchés transports scolaires

### INDICATEURS

- Gain de km parcouru et/ou redéploiement de ces km

## SOUS-ACTION 5.2 : POURSUIVRE LA TARIFICATION SOCIALE PROPOSÉE

Le Territoire de l'Ouest propose d'ores et déjà une tarification sociale de l'ordre de 50€/an.

L'objet de cette action consiste en la poursuite de la tarification sociale, dans un objectif d'équité. Pour ce faire, un diagnostic de l'usage sera réalisé.

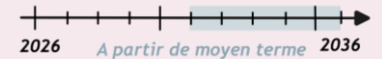
Cela se traduira par une enquête auprès de l'ensemble des élèves concernés au sein des établissements scolaires du Territoire de l'Ouest (en lien avec le Rectorat).

Cette enquête fera remonter les besoins et attentes de la population par tranche d'imposition et veillera à identifier les origines-destinations (en lien avec l'action 5.1).

### ABONNEMENT SCOLAIRE



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest

### COÛTS

Intégré dans les marchés transports scolaires

### INDICATEURS

- Nombre de bénéficiaires de la tarification sociale

# 6 POURSUIVRE L'OFFRE TC À DESTINATION DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP

## CONTEXTE & ENJEUX

L'accès à la mobilité est un droit fondamental pour tout un chacun. Elle se traduit par la mise en accessibilité des lignes TC ou la participation financière aux titres de transport en commun pour les personnes en situation de handicap.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Garantir l'égalité d'accès aux transports en commun en participant financièrement aux trajets réalisés par les personnes porteuses de handicaps.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 6.1** : Étudier l'offre Kar'Ouest Mov' pour des usagers porteurs d'handicap ;

**Sous-action 6.2** : Réaliser un schéma directeur d'accessibilité ;

**Sous-action 6.3** : Poursuivre la dynamique de mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts TC.

## BILAN DE L'ACTION 6

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 6.1	A partir de moyen terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Département	760k€ /an	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évolution annuelle du nombre d'usagers</li> </ul>
Sous-action 6.2	Court terme	Territoire de l'Ouest	IdRM, Territoire de l'Ouest	50k€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude du schéma directeur</li> </ul>
Sous-action 6.3	Tout au long du terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, communes, Département, Région	3,605 M€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude d'accessibilité TC ;</li> <li>% des arrêts rendus accessibles</li> </ul>

# 6 POURSUIVRE L'OFFRE TC À DESTINATION DES PERSONNES PORTEUSES DE HANDICAP DE HANDICAP

## SOUS-ACTION 6.1 : ETUDIER L'OFFRE KAR'OUEST MOUV POUR LES USAGERS PORTEURS DE HANDICAP

L'offre Kar Ouest Mouv' est adaptée aux personnes porteuses de handicap :

- Personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement ;
- Personnes avec une carte d'incapacité d'au moins 80% délivrée par la MDPH;
- Personnes titulaires d'une carte d'invalidité d'au moins 80% délivrée par la Sécurité sociale ;
- Personnes bénéficiant d'une carte d'invalidité avec mention Canne Blanche, Cécité - Étoile Verte, ou Cécité (non-voyants) ;
- Personnes avec une incapacité < 80% mais pour lesquelles la station debout est pénible, munies d'une carte de priorité délivrée par la CDAPH (MDPH) ;
- Personnes âgées de plus de 60 ans bénéficiant de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA), avec une perte d'autonomie correspondant aux niveaux GIR 1 à 4.

Cependant, de nombreux handicaps ne sont pas pris en compte dans l'offre actuelle. Le Territoire de l'Ouest souhaite étendre les critères d'éligibilité et faciliter les démarches d'inscription.

Par ailleurs, intégrer les usagers actuels et futurs dans cette démarche est essentiel afin de recueillir leur perception de l'offre actuelle et prendre en compte les points de vigilance de ceux qui vivent le handicap.



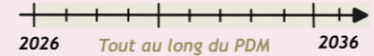
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les domaines de la vie concernés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Principe de non-discrimination</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accessibilité généralisée</li> </ul> <p>A tous les handicaps :</p> <p>Sur toute la chaîne de déplacement :</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Double approche</li> </ul> <p>Actions sur l'environnement (conception/adaptation)</p> <p>Dispositif de compensation</p>

La Loi n°2019-1428 de 2019 (Loi d'Orientation des Mobilités) a créé un cadre législatif favorable à la mobilité solidaire pour les personnes handicapées, tout en laissant une marge de manœuvre aux AOM, tel que le Territoire de l'Ouest, pour adapter leurs politiques tarifaires aux spécificités de leur territoire.

Actuellement, la gratuité sur les lignes régulières est déjà proposée aux porteurs de handicap avec une invalidité supérieure ou égale à 80%. Cette gratuité est également valable pour les PMR avec un taux de handicap supérieur ou égal à 50%.

Cette action vise aussi à étendre la tarification solidaire. Elle pourra être évolutive en fonction du quotient familial et du taux d'invalidité de la personne.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Département

### COÛTS

Intégré dans le coût du contrat d'exploitation du réseau Kar'Ouest

### INDICATEURS

- Evolution annuelle du nombre d'utilisateurs



Illustrations transports accessibles Ile de France Mobilités

# 6 POURSUIVRE L'OFFRE TC À DESTINATION DES PERSONNES PORTEUSES DE HANDICAP

## SOUS-ACTION 6.2 : RÉALISER UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

Le Schéma Directeur d'Accessibilité est un outil de planification stratégique pour les autorités organisatrices de la mobilité (comme le Territoire de l'Ouest). Il vise à garantir l'accessibilité des espaces publics, bâtiments et services de transport aux personnes en situation de handicap.

Le SDA, à partir d'un état de lieux des arrêts TC, propose pour chaque arrêt TC une accessibilité en adéquation. Afin de mener à bien cette mission, les arrêts de transports en commun sont classifiés en fonction du milieu où ils se trouvent (urbain, interurbain...), des contraintes géographiques (dénivelé...), de la voie à proximité de laquelle il est placé (chaussée peu fréquentée ou bien axe structurant...) et du nombre de lignes qui le desservent.

La réalisation du SDA, portée par IdRM, doit permettre d'actualiser le Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SD'AP), existant et porté par le Territoire de l'Ouest.

Par ailleurs, le Territoire de l'Ouest, en tant qu'autorité compétente en matière d'organisation des mobilités, sera associé à la réalisation du programme de travaux. Il prendra également part à la restitution finale du Schéma Directeur d'Accessibilité, base de la mise à jour du SD'AP.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

IdRM, Territoire de l'Ouest

### COÛTS

50k€  
Partenariat : IdRM (100%)

### INDICATEURS

- Étude schéma directeur

## SOUS-ACTION 6.3 : POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DE MISE EN ACCESSIBILITÉ

Mettre en accessibilité le réseau de transport en commun concerne à la fois le matériel roulant, mais aussi l'accès aux différents arrêts TC, les dispositifs d'achats de billetteries (accessibilité aux zones d'achats, dispositifs adaptés aux personnes malentendantes ou malvoyantes...), l'information voyageur, la voirie... L'accessibilité est plurielle tout comme les handicaps, et ne prendre en considération qu'une de ces dimensions ne peut être efficace. Actuellement, seulement 14 lignes sur les 64 que compte le réseau Kar'Ouest sont accessibles partiellement. Cela représente 1 course sur 2 en moyenne.

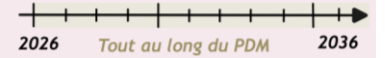
Le Territoire de l'Ouest souhaite poursuivre sa dynamique de mise en accessibilité afin d'en faire un territoire inclusif.

Pour se faire, les lignes TC actuelles doivent être étudiées afin d'être adaptées à tous les types de handicap. Différents acteurs peuvent être inclus à cette démarche :

- Associations afin de bénéficier de leur expertise ;
- Spécialistes médicaux des différents types de handicaps ;
- Usagers actuels à travers des sondages et des questionnaires afin de prendre en compte leur expérience utilisateur ;
- Usagers futurs porteurs de handicap, les plus à même d'indiquer les points de vigilance à traiter pour proposer un réseau TC le plus adapté à leur handicap.

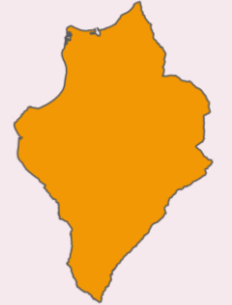
L'expérience usager devra être régulièrement questionnée afin d'évaluer l'évolution de l'accessibilité et l'efficacité des mesures mises en place.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Département, Région

### COÛTS

3,605 M€  
Subvention : FEDER (70%)

### INDICATEURS

- Étude d'accessibilité TC ;
- % des arrêts rendus accessibles

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## CONTEXTE & ENJEUX

Le confort voyageur est un levier de travail pertinent pour assurer un report modal vers ce mode de transport. En effet, plus l'offre alternative sera facile d'usage, et à la portée de tous, plus l'offre sera utilisée.

**Cette action vise à assurer un taux de satisfaction élevé pour les voyageurs TC.**

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Assurer un taux de satisfaction d'au moins 50% d'ici 2030 et 80% d'ici 2036 ;

**Objectif 2 :** Assurer un niveau de confort sur l'ensemble des arrêts du BHNS et à bord ainsi qu'autour des PEM à horizon 2036.

**Objectif 3 :** Offrir une expérience de transport agréable et sécurisante pour tous les usagers

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 7.1 :** Assurer un confort aux arrêts TC prioritaires ;

**Sous-action 7.2 :** Assurer un confort voyageur à bord du BHNS;

**Sous-action 7.3 :** Opter pour une billettique interopérable à l'échelle régionale et avec les EPCI voisins ;

**Sous-action 7.4 :** Poursuivre le développement SAEIV et BIV;

**Sous-action 7.5 :** Suivi par le Territoire de l'Ouest de la dynamique intermodale dans le TU ;

**Sous-action 7.6 :** Mener une étude de tarification solidaire du TU.

## BILAN DE L'ACTION 7

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 7.1	A partir du moyen terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Région	1,365 Mk€	2	• Nombre d'arrêts équipés
Sous-action 7.2	A partir du moyen terme	Territoire de l'Ouest		3 M€	3	• Nombre de bus équipés
Sous-action 7.3	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest, CINOR, CIVIS	Territoire de l'Ouest, CINOR, CIVIS, Région, IdRM	500k€	2	• Étude de tarification et interopérabilité
Sous-action 7.4	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest, IdRM	Territoire de l'Ouest, IdRM	-	2	• CR réunion d'interface Territoire de l'Ouest/IdRM ; • Nombre d'arrêts équipés
Sous-action 7.5	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest	200k€ (fonctionnement)	2	• Nombre d'arrêts intermodaux ; • Nombre de campagne de communication en faveur de l'intermodalité ; • Nombre de ticket intermodal
Sous-action 7.6	Jusqu'à moyen terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Département, IdRM	20k€	1, 2	• Etude stratégique-financière à mener

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## SOUS-ACTION 7.1 : ASSURER UN CONFORT AUX ARRÊTS TC PRIORITAIRES

Cette action a pour objectif d'assurer un confort pour les voyageurs au niveau des principaux arrêts de transport en commun afin d'augmenter l'attractivité de ce mode de déplacement.

Les arrêts du BHNS ainsi que les PEM du territoire sont identifiés comme étant prioritaires en termes d'aménagement. Le Territoire de l'Ouest envisage à minima de développer des arrêts innovants se démarquant du reste du réseau.

Ci-après quelques exemples possibles :

- Implanter une borne SAEIV afin d'avoir les temps d'attente en temps réel ;
- Assurer un abri pour les voyageurs afin qu'ils soient à la fois protégés du soleil et des intempéries ;
- Implanter des fontaines à eau ;
- Proposer des prises électriques accessibles au public ;
- Installer des toilettes publiques à proximité de certains arrêts, notamment ceux qui sont desservis par plusieurs lignes de bus.

D'autres services complémentaires peuvent être proposés aux voyageurs.



 Panneaux solaires afin d'alimenter l'éclairage et/ou prise publique



 Arrêt TC avec boîte à livre partagée

Exemple : L'arrêt TERRA, localisé à Montpellier, et ses mobiliers prototypes s'inspirent de la nature pour améliorer le confort et le bien-être des passagers en procurant une sensation de fraîcheur en période de fortes chaleurs. Il permet d'accroître le confort des usagers en apportant plus d'ombre et de fraîcheur.



 Fresque artistique



Il serait également intéressant de réaliser un travail artistique autour de certains arrêts en lien avec l'École Supérieure d'Art de La Réunion par exemple.

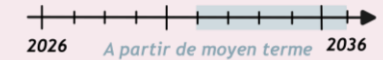
Ci-contre une illustration de station en Chine qui propose :

- De nombreux sièges ;
- Un présentoir de livres adaptés à tous les âges ;
- Un parking à vélos ;
- Des œuvres d'art de l'illustrateur local Lee Xin Li ;
- Un jardin sur le toit, agrémenté d'un petit arbre.

L'espace est également hyperconnecté :

- QR pour télécharger des livres électroniques de la Bibliothèque nationale ;
- Prise électrique ;
- Panneaux numériques interactifs.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région

### COÛTS

1,365M€  
Subvention : Feder (-50 à 70%)

### INDICATEURS

- Nombre d'arrêts équipés

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## SOUS-ACTION 7.2 : ASSURER UN CONFORT A BORD DU BHNS

Cette action a pour objectif d'assurer un confort pour les voyageurs à bord du BHNS pour améliorer son attractivité et assurer une alternative confortable à la voiture particulière.

Le confort à bord peut se traduire par des actions sur :

### 1. L'aménagement intérieur des véhicules

Sièges ergonomiques, climatisés et antidérapants ;  
Espaces dédiés pour personnes à mobilité réduite (PMR), poussettes et vélos ;  
Système d'information visuelle et sonore (affichage temps réel, annonces audio) ;  
Espace de circulation fluide (couloirs larges, rampes d'accès) ;  
Prises USB et éclairage LED pour le confort visuel.

### 2. L'ambiance et environnement

Design intérieur apaisant et cohérent avec l'identité du territoire (couleurs, matériaux, signalétique en créole/français) ;  
Ventilation et climatisation adaptées au climat tropical ;  
Entretien et nettoyage régulier des bus (notamment après chaque rotation).

### 3. L'accessibilité et sécurité

Hauteur plancher bas (ou bus à plancher surbaissé) pour un accès facile ;  
Systèmes d'alarme et vidéosurveillance à bord pour la sécurité des usagers ;  
Formation des conducteurs à l'accueil des publics fragiles

### 4. Les services complémentaires

Information en temps réel sur l'appli Kar'Ouest / borne aux stations ;  
Boutons d'arrêt facilement accessibles et visibles.



👁️ Prise USB à bord - bus Dunkerque

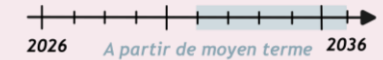


👁️ Intérieur BHNS Clermont - Ferrand



👁️ Intérieur BHNS Reims

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région

## COÛTS

3M€  
Subvention : Feder (-50 à 70%)

## INDICATEURS

- Nombre de bus équipés

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## SOUS-ACTION 7.3 : OPTER POUR UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE À L'ÉCHELLE RÉGIONALE ET AVEC LES EPCI VOISINS

La présente action consiste à mener une étude d'amélioration de l'interopérabilité au regard de la gamme tarifaire avec Kar'Ouest et Réunipass et avoir une juste répartition des recettes. En effet, proposer une billettique interopérable avec les EPCI voisins c'est simplifier l'expérience utilisateur, augmenter la lisibilité de l'offre et permettre ainsi d'accroître l'attractivité des transports en communs.

Plusieurs formes d'interopérabilité peuvent exister :

- Interopérabilité des abonnements : abonnement unique pour l'ensemble ou une partie des réseaux TC réunionnais ;
- Interopérabilité des tickets uniques (trajet unique, à la journée...) de transport permettant d'emprunter plusieurs réseaux TC au sein d'un même trajet ou d'une même journée.

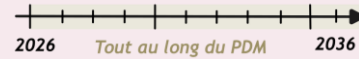
Il peut également s'agir d'une version hybride : abonnement avec des tarifs réduits pour l'achat de tickets sur les autres réseaux de transport en commun. L'ensemble des propositions doit permettre d'utiliser un seul et même support (carte d'abonnement, téléphone, ticket unique).

**Pour les tickets uniques, la possibilité de payer grâce à une carte bancaire sans contact est le moyen le plus simple d'assurer une billettique interopérable.** Cependant, cette mesure, si elle n'est pas dupliquée avec d'autres possibilité de paiement, n'offre pas la meilleure des inclusivités (il est nécessaire d'avoir une carte bancaire/smartphone).

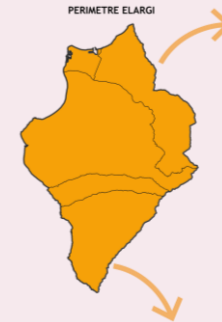
De nombreuses agglomérations ont déjà opté pour l'interopérabilité couplée à de l'intermodalité :

- Réseau Zou! (région PACA) avec possibilité d'utiliser le réseau TER ;
- Réseau Ile de France mobilités avec ticket unique même si le voyageur emprunte le réseau géré par la SNCF (certaines lignes RER et transilien).

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, CINOR, CIVIS, Région, IdRM

### COÛTS

500k€  
Partenariat : CINOR, CIVIS, Région  
(~50 à 75%)

### INDICATEURS

- Étude d'interopérabilité

## SOUS-ACTION 7.4: POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT SAEIV ET BIV

IdRM projette de développer un MAAS à l'échelle de La Réunion (cf. action 21).

De manière concomitante, le Territoire de l'Ouest a commencé à développer des Systèmes d'Aides à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV) et Bornes d'Information Voyageur (BIV) sur le pôle d'échange multimodal Roger et Odette Mofy par exemple.

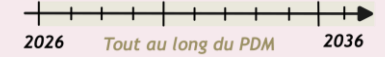


👁️ Bornes SAEIV - PEM Roger et Odette Mofy - Le Port

Afin d'assurer une cohérence et une uniformisation de l'information, des réunions d'interface devront être réalisées entre IdRM et le Territoire de l'Ouest lors de la configuration du MAAS.

Les questions de cohérence graphique, de positionnement des bornes et des financements seront traitées au cours de ces réunions.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, IdRM

### COÛTS

Chiffré dans action 7.1 et 21

### INDICATEURS

- CR réunion d'interface Territoire de l'Ouest/IdRM ;
- Nombre d'arrêts équipés

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## SOUS-ACTION 7.5 : SUIVI PAR LE TERRITOIRE DE L'OUEST DE LA DYNAMIQUE INTERMODALE DANS LE TU

L'intermodalité dans les transports urbains est un enjeu majeur pour décarboner les déplacements et diminuer la part modale de la voiture. Elle consiste à utiliser plusieurs modes de transport différents au cours d'un même déplacement, afin d'optimiser l'efficacité, la durabilité et l'accessibilité des mobilités urbaines. Pour encourager les voyageurs à réduire leur usage de la voiture, il faut considérer chaque voyage comme une chaîne de déplacement où chaque maillon peut être réalisé par un mode de transport différent. Les points névralgiques de ce type de déplacement sont les ruptures de charge. Pour les rendre fluides, il s'agit de faciliter les changements de mode. Plusieurs mesures ont été identifiées dans ce cadre.

1. Proposer des alternatives à la voiture au niveau des arrêts TC principaux.

Pour réaliser cette mesure, il faut s'assurer que des alternatives à la voiture soient présentes au niveau des arrêts principaux de transport en commun. Ainsi les arrêts identifiés devront proposer :

- Des modes de transport actifs en libre service (vélo, trottinette) ;
- Une possibilité de stationner son vélo/ EDPM de manière sécurisée ;
- Des places de stationnement dédiée aux véhicules partagés / covoiturage ;
- Etc...



2. Communiquer

La communication est un point clé pour induire les changements d'habitude. Plusieurs formes de communication sont à considérer pour la réalisation de cette action :

- Informer les voyageurs des offres intermodales disponibles ;
- Mettre en place des panneaux SIV ;
- Mettre en place une stratégie marketing pour mettre en évidence les bienfaits de l'intermodalité ;
- Informer les voyageurs des alternatives dans un isochrone de 5, 10, 15 minutes à pied/vélo afin d'augmenter l'attractivité de ces modes de transport pour des maillons courts de la chaîne de déplacements ;
- Informer des temps de parcours en TC vers des lieux stratégiques ;
- Etc...

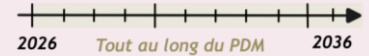
3. Pour les voyageurs ponctuels il est également possible de proposer un forfait intermodal à l'instar de :

- Ticket TC avec accès aux vélos/trottinettes libre service ;
- Tarif réduit pour les personnes ayant fait le choix de venir en covoiturage/voiture partagée ;
- Billet P+R ;
- Etc...

4. Rendre l'attente plus confortable

Cette mesure est détaillée dans la fiche action 7.1

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest

### COÛTS

200k€ (fonctionnement ETP)

### INDICATEURS

- Nombre d'arrêts intermodaux ;
- Nombre de campagne de communication en faveur de l'intermodalité ;
- Nombre de ticket intermodal

# 7 FACILITER LE CONFORT VOYAGEUR À BORD ET À L'ARRÊT

## SOUS-ACTION 7.6 : MENER UNE ÉTUDE TARIFAIRE DU TRANSPORT URBAIN

Tout le monde devrait avoir la possibilité de se déplacer dans son quotidien. Le prix des transports en commun peut cependant être un frein pour certains ménages... Il peut s'agir d'une méconnaissance de la tarification comme d'une réelle impossibilité de financer les déplacements à bord des transports publics.

Mettre en place une tarification solidaire c'est s'assurer que chacun puisse bénéficier des transports publics.

Afin de mettre en place une tarification solidaire adaptée au besoin, une étude devra être réalisée. Cette étude doit permettre :

- D'identifier les différents publics pouvant en bénéficier : porteurs de handicap, ménages à faibles revenus, famille nombreuses, étudiants, scolaires... ;
- Déterminer une tarification évolutive ;
- Déterminer la fréquence de renouvellement ;
- Déterminer les paramètres pris en compte.

Cette action doit être adaptée à la pluralité de l'offre de transport sur le Territoire de l'Ouest.

Proposer une tarification solidaire est un premier pas dans l'inclusivité. Mais encore faut-il que les bénéficiaires connaissent leurs droits. En effet, près d'un quart des ayants-droits aux aides sociales ne les demandent pas. L'étude de tarification solidaire devra inclure un plan de communication. Cette campagne devra se faire via des médias mais aussi via des campagnes d'affichage afin de permettre à tout un chacun d'avoir accès à l'information.

La stratégie marketing pourra également se traduire par des stands dédiés de manière ponctuelle, lors des moments clés de l'année tels que la rentrée scolaire, la nouvelle année etc.

Afin de permettre aux populations les plus précaires d'avoir accès à cette tarification solidaire, un accent devra être mis sur l'accompagnement : l'objectif est de permettre aux ayants droits de bénéficier de cette tarification solidaire sans les décourager lors de la réalisation du montage de dossier.

**Les abonnements**  
Le prix de l'abonnement annuel peut être réduit selon le Quotient Familial (QF)

	QF ≤ 500	500 < QF ≤ 600	600 < QF ≤ 750	750 < QF ≤ 1000	QF > 1000	28 ANS ET +			
						Abonnés TER/CAR	Abonnés TER/CAR	Abonnés TER/CAR	Abonnés TER/CAR
<b>ANNUELS*</b> Des tarifs selon les revenus	29 €	29 €	120 €	29 €					
				75 €					
<b>MENSUELS</b>	10 €	21 €	27 €	40 €	30 €	200 €			
	12 €	23 €	29 €	42 €	32 €	400 €			
						300 €			

\* Les abonnements annuels sont payables en 1 ou 10 fois (1 règlement comptant + 9 prélèvements. Fournir un Relevé d'Identité Bancaire. Indisponible au Distributeur Automatique)

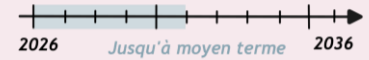
Ces tarifs ne nécessitent aucune étude des droits

L'accès à ces tarifs nécessite une étude des droits



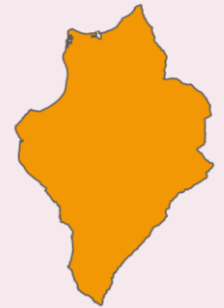
L'achat d'un abonnement annuel à partir du 3<sup>ème</sup> enfant de moins de 18 ans bénéficie d'une remise de 50%

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Département, IdRM

### COÛTS

20k€  
Partenariat : Département (-0 à 50%)

### INDICATEURS

- Etude stratégique-financière à mener (dont analyse budget collectivité)

# POUR SUIVRE LA RÉFLEXION DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PAR CÂBLE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

## CONTEXTE & ENJEUX

Au regard de la topographie du territoire et des déplacements pendulaires quotidiens mi-pentes <> littoral, le Territoire de l'Ouest a mené 3 études d'opportunité pour un transport par câble sur son territoire en 2021.

Afin de porter une réflexion plus large sur son territoire, il entend poursuivre la réflexion de développement du transport par câble par la rédaction d'un schéma directeur qui visera à hiérarchiser les priorités suivant des critères de desserte, de coût et de mise en œuvre, puis de mener une étude de faisabilité approfondie sur le faisceau préférentiel.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Atteindre une part modale TC de 8% à horizon 2036.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 8.1 :** Élaborer un schéma directeur TPC à l'échelle du Territoire ;

**Sous-action 8.2 :** Réaliser le TPC préférentiel retenu.

## BILAN DE L'ACTION 8

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 8.1	Court terme	Bas + mi-pente	Territoire de l'Ouest, DEAL, Etat, Région, Département, Communes	225k€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attribution du marché ;</li> <li>• Rapport d'étude</li> </ul>
Sous-action 8.2	Long terme	Bas + mi-pente		75 M€ investissement + 5M€ fonctionnement (étude CREM)	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attribution du marché ;</li> <li>• Rapport d'étude ;</li> <li>• Fréquentation/ nb voyageurs</li> </ul>

# POUR SUIVRE LA RÉFLEXION DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PAR CÂBLE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

## SOUS-ACTION 8.1 : ÉLABORER UN SCHEMA DIRECTEUR TRANSPORT PAR CÂBLE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DE L'OUEST

Les routes nationales, les routes départementales et les artères d'entrées de villes sont congestionnées aux heures de pointe du matin et du soir sur le Territoire de l'Ouest avec des situations d'auto-blocage sur des trajets pendulaires reliant les mi-pentes au littoral.

Le Territoire de l'Ouest avait mené trois études d'opportunité sur son territoire en 2021, dans le cadre du quatrième appel à projet relatif aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP) et Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM).

Les faisceaux à l'étude étaient :

- Saint-Paul <> Renaissance <> Plateau Caillou <> Lycées Fleurimont ;
- Aimé Césaire <> Parc Boisé <> Danseuses <> Farady <> Sacré Cœur <> Rivière des Galets <> Moulin Joli <> Jean Albany ;
- Saint-Leu <> Quatre Robinets <> Stella <> Portail <> Bois de Nèfles <> Saint-Leu.

Ces projets n'ayant pas été lauréats, aucune étude approfondie n'a été menée. Dans le cadre de l'élaboration du PDM, la question de la desserte des mi-pentes qui représentent près de 45% de la population du territoire est de nouveau posée.

Le Territoire de l'Ouest souhaite donc établir un schéma directeur des transports par câble, objet de la présente fiche, qui s'inscrit pleinement dans la politique globale des transports de l'agglomération du Territoire de l'Ouest :

- Réponse aux enjeux d'amélioration de l'intermodalité ;
- Développement de la complémentarité et de l'interconnexion entre les réseaux de transport en commun ;
- Cohérence avec la stratégie d'aménagement du territoire (SCoT- Schéma de cohérence territoriale : densification autour des pôles urbains, appui sur les ZATT - Zone attractivité de transit et de transport).

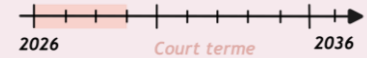
Le Territoire de l'Ouest confiera la mission de schéma directeur de transport par câble à un prestataire de service par le biais d'un marché public.

La mission durera 6 mois et comprendra 2 phases :

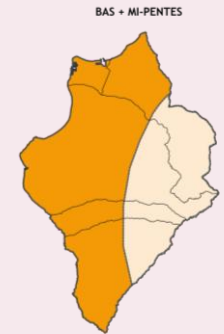
1. Diagnostic ;
2. Analyse multicritère des faisceaux.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, DEAL, Etat, Région, Département, Communes

### COÛTS

**200k€**  
Subvention : Appel à projets (50-75%)

### INDICATEURS

- Attribution du marché ;
- Rapport d'étude

# POURSUIVRE LA RÉFLEXION DE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS PAR CÂBLE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE

## SOUS-ACTION 8.2 : RÉALISER LE TPC PRÉFÉRENTIEL RETENU

Le Territoire de l'Ouest est engagé dans la dynamique de développement des transports alternatifs à la voiture individuelle et entend approfondir les études pour entrer ensuite dans l'opérationnel.

À l'issue de la première phase d'étude (schéma directeur), qui aura permis d'identifier plusieurs tracés, un faisceau sera retenu comme étant le plus pertinent et prioritaire.

En l'état, une provision de 70M€ est projetée dans le budget du PDM, mais ce budget pourra être revu à la hausse ou à la baisse suivant le faisceau retenu.

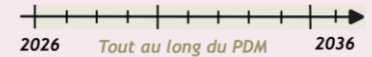
Cette action comprend la réalisation d'un marché CREM (Conception Réalisation Exploitation et Maintenance) du TPC, la réalisation de l'infrastructure TPC et le suivi de son exploitation pendant 1 an.

Au même titre que la ligne de BHNS, il est attendu du TPC de proposer un mobilier qualitatif pour assurer un confort aux voyageurs à bord et aux stations.

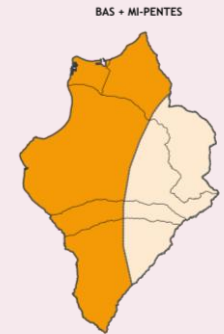
Parmi les livrables attendus, seront listés :

- Rapport d'étude de faisabilité approfondie, comprenant :
  - Étude de besoin ;
  - Étude technique ;
  - Étude environnementale ;
  - Étude réglementaire et juridique ;
  - Étude économique et financière ;
  - Étude socio-économique du projet TPC ;
  - Planification de l'ensemble de l'opération.
- Plans et schémas
  - Cartographie du tracé retenu et implantation des ouvrages ;
  - Plans techniques détaillés des infrastructures (pylônes, gares, lignes, servitudes).
- Note de synthèse pour présentation aux décideurs
  - Résumé des principaux résultats et recommandations ;
  - Présentation comprenant l'analyse comparative des différents projets possibles : performances, impacts et contraintes, réponses aux spécifications du programme, etc. ainsi que les coûts associés.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, DEAL, Etat, Région, Département, Communes

### COÛTS

**75 M€ investissement + 5M€ fonctionnement (étude CREM)**  
Subvention : Appel à projets (50-75%)

### INDICATEURS

- Attribution du marché ;
- Rapport d'étude ;
- Fréquentation/ nb voyageurs

## DÉFI 2

Multiplier les solutions de mobilités actives (cycles, EDPM) pour les déplacements courtes distances

### ENJEUX DU DÉFI

L'enquête EDGT de 2016 a permis de montrer que **60% des déplacements** sont de courtes distances, **inférieures à 5km**, sur le Territoire de l'Ouest. Pour autant, **70%** de ces déplacements sont réalisés en voiture sur des distances comprises entre 2 et 5 km.

Or, les distances inférieures à 5km sont généralement les distances les plus propices et favorables aux modes actifs sous réserve de la topographie.

Le défi 2 vise donc à promouvoir le **développement des mobilités actives** et notamment cyclables sur le Territoire de l'Ouest.

Le PDM décline **5 actions** réparties en **15 sous-actions** sur cette thématique.

### ENJEUX DE CONCERTATION

Lors de la concertation, le public s'est montré ouvert à l'adoption de solution de mobilités douces sur le territoire à condition que les infrastructures proposées soient sécurisées. Il a été souligné le développement des aménagements cyclables sécurisés, d'infrastructures de stationnement, et de points de recharge, pour encourager la pratique régulière du vélo et de la trottinette électrique.

### ACTIONS DU PDM

**Action 9** : Développer et entretenir une armature cyclable sécurisée à l'échelle du Territoire de l'Ouest, continue et au contact des pôles générateurs de flux ;

**Action 10** : Multiplier l'offre de stationnement sécurisé au contact des pôles générateurs de flux ;

**Action 11** : Encourager les pratiques de mobilités actives en offrant les moyens aux usagers ;

**Action 12** : Communiquer et cultiver l'intérêt vers les mobilités actives ;

**Action 13** : Accompagner, former et fédérer les groupes d'usagers autour d'un écosystème cycle/EDPM et garantir une sécurité routière.

# 9 DÉVELOPPER ET ENTRETENIR UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE À L'ÉCHELLE DU TERRITOIRE DE L'OUEST, CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## CONTEXTE & ENJEUX

Cette action vise à développer le réseau cyclable au sein du Territoire de l'Ouest afin d'atteindre 700km de linéaire cyclable. Cela permettrait de parvenir à un ratio de 3 ml / hab. En plus de ces infrastructures, l'objectif du Territoire de l'Ouest est de sécuriser l'ensemble de ces infrastructures et de permettre une cohabitation apaisée entre les différents modes de transport et ceux en approche des pôles générateurs de flux de mobilités ou à proximité des espaces densément peuplés.

Le Territoire de l'Ouest est fréquenté par différents types d'usagers (pendulaires, scolaires, touristes). La mise en place d'un jalonnement spécifique et adapté permettra d'encourager l'utilisation des modes doux tout en améliorant la lisibilité du maillage cyclable.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Atteindre une **part modale vélo de 7%** à horizon 2036 ;

**Objectif 2 :** Mettre en œuvre au moins **10 zones de circulation apaisée** (30 km/h) dans des pôles générateurs de flux d'ici fin 2031;

**Objectif 3 :** Mettre en place une **signalétique homogène sur 100 % du réseau structurant cyclable** du territoire d'ici 2036 ;

**Objectif 4 :** Atteindre un **score de satisfaction (à minima B ou C sur le baromètre cyclable FUB)** des usagers cyclistes sur les nouveaux aménagements d'ici 2031.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 9.1 :** Consolider le SDIV par des études cyclables sectorisées et hiérarchisées ;

**Sous-action 9.2 :** Développer des espaces apaisés dans les secteurs densifiés ;

**Sous-action 9.3 :** Assurer un suivi qualitatif des aménagements cyclables ;

**Sous-action 9.4 :** Construire un jalonnement et une signalétique homogènes sur le territoire.

## BILAN DE L'ACTION 9

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 9.1	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, communes, Région, Département	80,2M€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Taux d'aménagement cyclable par habitant (ml/hab) ;</li> <li>Part modale ;</li> <li>Nombre de kilomètre aménagé ;</li> <li>Études de faisabilité</li> </ul>
Sous-action 9.2	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	6M€	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linéaire de zones 30 et zones de rencontre</li> </ul>
Sous-action 9.3	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, communes, Région, Département, IdRM	50k€	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recueil des demandes/enquêtes ;</li> <li>Nombre de points durs traités</li> </ul>
Sous-action 9.4	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest		500k€	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'itinéraires jalonnés</li> </ul>

# DÉVELOPPER ET ENTREtenir UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## SOUS-ACTION 9.1 : CONSOLIDER LE SDIV PAR DES ÉTUDES CYCLABLES SECTORISÉES ET HIÉRARCHISÉES

Le Schéma Directeur des Infrastructures Vélo (SDIV) identifie 3 niveaux hiérarchiques au sein du maillage cyclable :

- **Réseau structurant** : Armature cyclable permettant la desserte intercommunale sur des distances relativement longues ;
- **Réseau secondaire** : Aménagement cyclable permettant la desserte locale (communale, bassin de vie, écoles, équipements) ;
- **Réseau tertiaire** : Aménagement orienté cyclotourisme (tourisme, loisirs). Les aménagements seront sécurisés, en site propre et adaptés à tout public (voie verte, piste cyclable).

Afin de consolider le SDIV, des études cyclables sectorisées sont nécessaires. Ces études complémentaires doivent permettre d'identifier les points sensibles du réseau cyclable ainsi que ses discontinuités.

En effet, au-delà de la typologie du linéaire des aménagements, certains points durs contraignent la pratique cyclable et créent des **discontinuités dans le maillage**. Il peut s'agir de franchissements contraints qui concentrent les difficultés mais également d'intersections dangereuses, de traversées non aménagées, d'une mauvaise qualité du marquage au sol, de stationnements sauvages sur les cheminements cyclables...

Ces discontinuités engendrent un manque de confort et de sécurité dissuadant fortement la pratique cyclable.

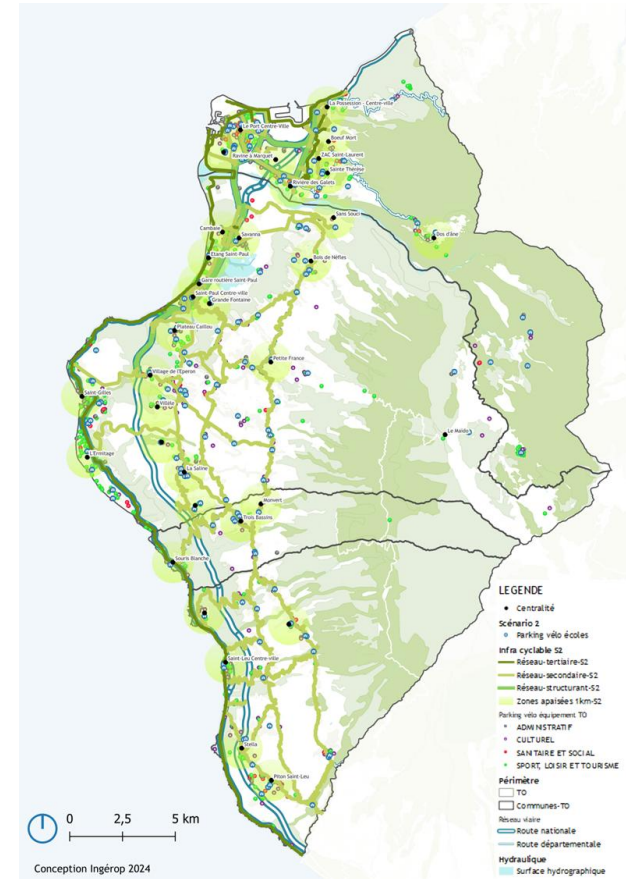
Des **études de MOE et des concertations** pour cibler le linéaire à aménager seront à réaliser au cas par cas, et doivent prendre en compte les principaux flux d'intentions cyclables et leurs motifs ainsi que les contraintes des sites (reliefs, trafic, emprises au sol disponible...). L'objectif de ces études est de créer et développer davantage le réseau cyclable, notamment le réseau reliant les mi-pentes vers le littoral.

Les secteurs à aménager en priorité sont :

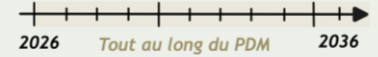
- Les franchissements de l'étang de Saint-Paul sur la RN1a ;
- Le sentier littoral Ouest ;
- L'accessibilité cyclable du réseau secondaire et notamment les écoles primaires ;
- Le maillage cyclable orienté cyclotourisme.

A cela s'ajoute la mise en conformité des aménagements existants mais également la sécurisation des fossés :

- Les centres-villes des 5 communes qui concentrent les lieux d'attractivité ;
- Les secteurs situés à proximité directe des différents lieux de vie, pôles urbains ;
- La prolongation avec les aménagements existants / en projet afin d'assurer la continuité du maillage.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Région, Département

### COÛTS

80,2 M€

Subvention : Feder (-50 à 70%)  
Partenaires : Département, Région, Communes (20%)

### INDICATEURS

- Taux d'aménagement cyclable par habitant (ml/hab) ;
- Part modale ;
- Nombre de kilomètre aménagé ;
- Études de faisabilité

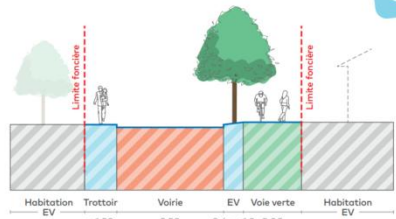
# DÉVELOPPER ET ENTREtenir UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## Impulser une circulation douce

Les mobilités douces sont au cœur du projet Poss&Plus. En effet, les déplacements piétons, à vélo et en transports en commun seront mis en avant via la création d'infrastructures dédiées comme des couloirs de bus, des pistes cyclables, ou encore des trottoirs plus accessibles. Par exemple, une voie verte sera insérée dans l'avenue Raymond Vergès.

Des espaces verts et une végétalisation des voies sont également prévus. Ainsi, les Possessionnais pourront circuler dans des espaces sereins, sécurisés et végétalisés.

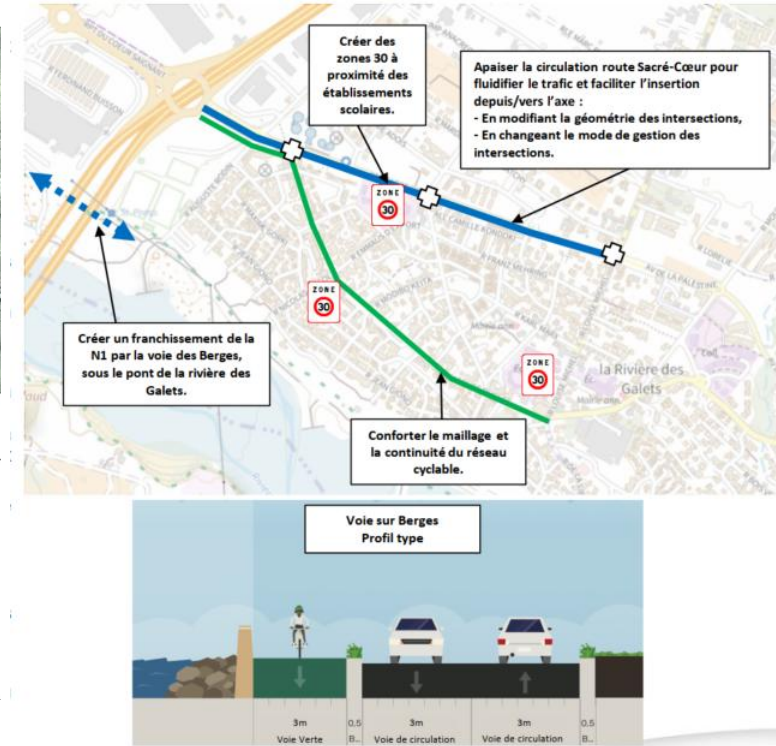
Avenue Raymond Vergès



Exemple rendu d'étude Voie Directe Nord La Possession



Exemple rendu d'étude Schéma des mobilités Trois-Bassins



Exemple rendu d'étude Plan Déplacement Communal Le Port

# DÉVELOPPER ET ENTRETENIR UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## SOUS-ACTION 9.2 : DÉVELOPPER DES ESPACES APAISÉS DANS LES SECTEURS DENSIFIÉS

L'usage des modes de transports motorisés au sein des cœurs de villes et à proximité directe des pôles générateurs de déplacements est pourvoyeur d'effets négatifs : pollution, nuisances sonores mais aussi insécurité pour les usagers les plus vulnérables, notamment ceux ayant adoptés les modes actifs pour se déplacer.

Cette sous-action a pour objectif de réduire ces effets délétères en développant des espaces apaisés dans les secteurs densifiés.

Outre la diminution des nuisances sonores et des émissions de polluants, cette action a pour but d'améliorer la sécurité des modes de déplacement les plus vulnérables que sont les modes doux. L'action la plus efficace pour réduire l'accidentologie impliquant des modes doux consiste à limiter les vitesses automobiles.

Quatre orientations sont préconisées :

1. Le développement du 30km/h et des zones 30 ;
2. L'extension des aires piétonnes en centres villes et sur les centralités urbaines (cœurs de quartiers) ;
3. La mise en place de vélorues avec priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes ;
4. Le déploiement de zone de rencontre avec un aménagement à niveau des piétons.

L'objectif est d'augmenter le linéaire de voies apaisées en proposant des aménagements supplémentaires de type Zone 30, aire piétonne, vélorues ou zone de rencontre.

Là où la circulation est trop contrainte pour envisager une zone piétonne, le choix d'une zone de rencontre offre une alternative pertinente et une marge de manœuvre permettant de prendre en compte les objectifs de sécurisation des modes actifs.

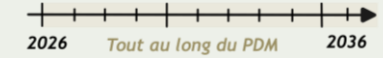
Une attention particulière devra être portée sur les aménagements nécessaires pour accompagner la limitation à 30km/h. Le profil des voies et les aménagements de la chaussée devront contraindre les automobilistes au respect de la vitesse autorisée. De même, la compréhension de l'aménagement proposé constitue un enjeu majeur pour assurer le respect des limitations de vitesse.

Des prescriptions techniques d'aménagement seront établies afin de limiter les vitesses :

- Largeur de voies ;
- Plateaux traversants ;
- Coussins Berlinois ;
- Différence de revêtement.

VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
50 KM/H	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
	< 1500	Trafic mixte		
70/80 KM/H	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voies vertes/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voies vertes/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voies vertes	

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

6 M€  
Partenaires : Communes (~50 à 100%)

### INDICATEURS

- Linéaire de zones 30 et zones de rencontre

# DÉVELOPPER ET ENTREtenir UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## SOUS-ACTION 9.3 : ASSURER UN SUIVI QUALITATIF DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

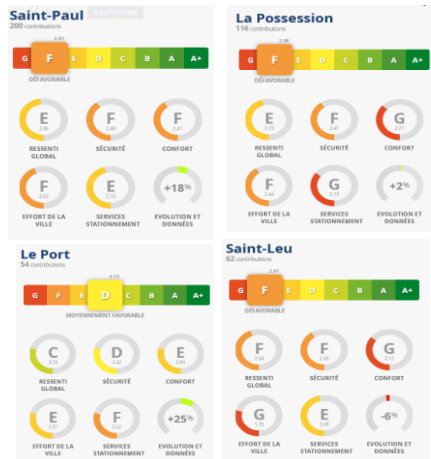
### Qualité des aménagements :

Une fois les flux d'intentions cyclables repérés et étudiés, les aménagements à réaliser devront répondre aux recommandations du CEREMA et être adaptés au trafic routier et vitesse pratiquée par les automobilistes sur l'axe.

Le schéma directeur intercommunal vélo comprendra un volet référentiel vélo qui permettra au Territoire de l'Ouest de déterminer une politique d'aménagement cyclable adaptée aux contraintes dans l'objectif d'améliorer la lisibilité des aménagements.

Un référentiel cartographique du réseau cyclable actuel et l'état d'avancement des infrastructures en projets permettra de connaître à chaque instant l'avancement du maillage cyclable. L'état de chaque infrastructure permet de prioriser les actions de maintenance des infrastructures.

Ce référentiel cartographique permettront de connaître le statut de l'infrastructure (provisoire, moyen terme, définitif) son état d'usage (neuf, dégradé...) mais également sa vocation (cyclotourisme, infrastructure structurante...).



Un suivi du ressenti des usagers sera réalisé tout au long du PDM, en lien avec les associations locales (CRUB).

Il s'appuiera sur un recueil des demandes ainsi que sur des enquêtes ponctuelles en complémentarité de celle réalisée par la FUB.

 Baromètre de la FUB

### Traitement des points durs :

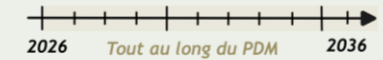
Pour cela, il faut résorber les points durs par :

- L'aménagement des intersections dangereuses conformément aux recommandations du CEREMA ;
- L'entretien des aménagements tant linéaires que ponctuels tout au long du PDM (pistes, marquage au sol, signalétique...).

### Aménagements cyclables existants du Territoire de l'Ouest



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Région, Département, IdRM

### COÛTS

50k€  
Partenaires : IdRM (-0 ou 100%)

### INDICATEURS

- Recueil des demandes/enquêtes ;
- Nombre de points durs traités

# DÉVELOPPER ET ENTRETENIR UNE ARMATURE CYCLABLE SÉCURISÉE CONTINUE ET AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## SOUS-ACTION 9.4 : CONSTRUIRE UN JALONNEMENT ET UNE SIGNALÉTIQUE HOMOGÈNES SUR LE TERRITOIRE

Un point d'attention particulier concerne le jalonnement des cheminements modes doux. Il pourra se déployer en adéquation avec la typologie de pratique sur chaque axe (pratique quotidienne, sportive, touristique) et ce, en vue de garantir une meilleure lisibilité des itinéraires pour tous les usagers, en précisant notamment sur les distances d'accès aux principaux sites d'intérêt.

Ce jalonnement doit être conforme avec les jalonnements d'autres itinéraires de La Réunion pour assurer une certaine homogénéité dans la compréhension des itinéraires (Voie Vélo Régionale, Plan Régional Vélo et Schéma Régional des Itinéraires Cyclables, aménagements cyclables communaux...). Des études concernant l'identification des itinéraires à jalonner devront être réalisées.

Le Territoire de l'Ouest, en partenariat avec les communes, pourra mettre en place des panneaux incitatifs à l'usage des modes actifs. Ils seront localisés à proximité des pôles générateurs, des zones de forte congestion automobile et des PEM du territoire. Ce jalonnement invitera les usagers à opter pour un déplacement plus doux dans le futur et en réponse aux ambitions de report modal du territoire (exemple : stationnement vélo totem ou panneaux indiquant la proximité avec les pôles d'intérêts).

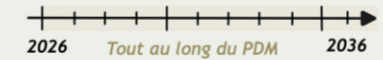
IdRM déploie l'application Géovélo qui permet de proposer des alternatives d'itinéraires aux cyclistes selon leurs profils et aux vues des aménagements existants sur le territoire. Le Territoire de l'Ouest en partenariat avec le CRUB pourra se joindre en tant que partenaires pour communiquer sur le dispositif.

L'ambition de créer un plan de jalonnement avec priorisation des itinéraires à étudier avait été énoncée lors de la réalisation du PDU du Territoire de l'Ouest en 2016. Cette sous-action réaffirme cette ambition. Une homogénéité du jalonnement est donc à envisager sur l'ensemble de l'île de la Réunion en vue de garantir une meilleure lisibilité du maillage modes actifs pour les usagers ponctuels ou réguliers.



👁 Fiche d'itinéraire - Cavis

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, Région, Département, IdRM

### COÛTS

500k€  
Partenaires : Région, Département, Communes (~25-75%)

### INDICATEURS

- Nombre d'itinéraires jalonnés

# MULTIPLIER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## CONTEXTE & ENJEUX

A l'état actuel, le manque d'équipements de stationnement sécurisé pour les vélos et les EDPM (Engin De Déplacement Personnel Motorisé) constitue un frein majeur à l'usage de ces modes de déplacement, en particulier aux abords des pôles générateurs de flux (PEM, établissements scolaires, zones d'activités, centres commerciaux, équipements publics...).

De nombreux usagers renoncent à utiliser le vélo ou des moyens de transport combinés par crainte de vol ou de dégradation de leur matériel. Par ailleurs, le développement du stationnement sécurisé contribue à structurer l'usage du vélo comme un mode de déplacement à part entière, au même titre que la voiture ou les transports collectifs.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Intégrer des prescriptions de stationnement pour les cycles et EDPM dans les prochaines révisions ou modifications majeures des PLU de la commune ;

**Objectif 2 :** Sécuriser quelques parkings avec des dispositifs (vidéosurveillance, contrôle d'accès, éclairage renforcé, clôture) avant **fin 2031** ;

**Objectif 3 :** Sécuriser toutes les créations de parkings au contact des pôles générateurs de flux.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 10.1 :** Préconiser des règles de stationnement cycle/EDPM dans les PLU ;

**Sous-action 10.2 :** Développer du stationnement cycle/EDPM visible au contact les pôles générateurs de flux et sécuriser les parkings vélos sur certains secteurs.

## BILAN DE L'ACTION 10

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 10.1	Court terme	Périmètre localisé	Communes	-	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de documents d'urbanisme modifié intégrant les règles de stationnement</li> </ul>
Sous-action 10.2	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, communes	3M€	2, 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de places aménagées ;</li> <li>Nombre de places dans les PEM ;</li> <li>Taux de remplissage des places</li> </ul>

# 10 MULTIPLIER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SÉCURISÉ AU CONTACT DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

## SOUS-ACTION 10.1 : PRÉCONISER DES RÈGLES DE STATIONNEMENT CYCLE/EDPM DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME RÉGLEMENTAIRES

Afin d'inscrire de manière réglementaire les ambitions du PDM en termes de déplacements, les communes du Territoire de l'Ouest devront, lors des révisions de leurs documents d'urbanisme, intégrer dans l'article 12 de leur Plan Locaux d'Urbanisme les prescriptions en termes de stationnement vélo / EDPM.

D'abord, les communes devront lors des révisions de leurs documents d'urbanisme intégrer dans l'article 12 de leur PLU, relatif aux aires de stationnement, des seuils planchers adaptés aux zonages du PLU. Les seuils devront être adaptés aux taux de motorisation réels des différents quartiers et à la desserte en transport collectifs structurants. Les PLU devront également être mis en conformité avec le code de la construction sur la **construction de stationnements sécurisés pour les vélos** au sein des logements, bureaux et bâtiments recevant du public.

Article L151-30 du Code de l'Urbanisme « Lorsque le règlement prévoit des obligations en matière de stationnement des véhicules motorisés, il fixe des obligations suffisantes pour les vélos pour les immeubles d'habitations et de bureau [...] »

Exemple du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, article 12 applicable à toutes les zones : « Dispositions relatives aux bicyclettes Il est convenu qu'une place de stationnement équivaut à une surface minimum de 1,5 m<sup>2</sup> et que tout local affecté à ces usages doit avoir une surface d'au moins 10 m<sup>2</sup>. L'organisation de ce local doit tenir compte de la dimension des deux-roues, du mode de rangement et des circulations liées, pour garantir un usage optimal et effectif. Les places de stationnement réservées aux bicyclettes doivent être facilement accessibles depuis l'entrée du bâtiment, et des arceaux ou autres dispositifs fixes permettant d'accrocher le cadre des bicyclettes, à une hauteur de 50 à 80 centimètres, sont à prévoir. »

Inscrire les règles de stationnement au sein des documents d'urbanisme réglementaire ne fige pas les solutions possibles !

Ainsi il est possible de fixer des quotas de place pour les cycles/EDPM en fonction du nombre de logement. L'aménageur peut quant à lui déterminer les modalités du stationnement :

1. Localisation de l'espace de stationnement ;
2. Abris ouverts et couverts ou abris fermés ;
3. Types d'arceaux vélo ;
4. Modalité d'accessibilité : accessible à tous pour permettre aux externes de profiter des l'offre de stationnement lors de leur visite ou accessibilité uniquement aux habitants ;
5. Équipements complémentaires comme des emplacements de recharge pour les vélos électriques.

Ainsi l'inscription du stationnement vélo/EDPM au sein des Plan Locaux d'Urbanisme permet à chaque commune de définir les modalités de stationnement souhaitées. Cette réglementation permet ainsi d'encourager les habitants à utiliser les modes actifs sans se poser la question du stockage du véhicule au sein de leur domicile.



Abris à vélos en extérieur

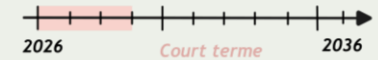


Parking vélos à la gare de Strasbourg



Crochets pour vélos suspendus

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISE



### ACTEURS

Communes

### COÛTS

/

### INDICATEURS

- Nombre de documents d'urbanisme modifié intégrant les règles de stationnement

## SOUS-ACTION 10.2 : DÉVELOPPER DU STATIONNEMENT CYCLE/EDPM VISIBLE AU CONTACT LES PÔLES GÉNÉRATEURS DE FLUX

**Stationnements cyclables de courte durée :**

L'aménagement de stationnements vélo avec la pose d'arceaux doit être réalisé aux abords des principaux pôles générateurs du TCO comme les zones commerciales, les pôles administratifs ou les zones touristiques. Les arceaux vélos en U sont plus adaptés car ils permettent l'accroche du cadre en plus de la roue au dispositif d'attache.

Ce type de stationnement peut être notamment réalisé sur les trottoirs larges et l'espace public aux abords des pôles d'attraction ainsi que sur des places de voitures existantes. D'ailleurs, au 31 décembre 2026, la loi LOM interdit les stationnements de voiture à moins de 5m d'un passage piéton.

**Stationnements de moyenne durée :**

A réaliser principalement au niveau des espaces de loisirs, culturels et des terrains de sport ou à proximité de tout autre zone d'activités nécessitant un stationnement plus long (de l'ordre de quelques heures) par le biais d'abris ou boxes pour protéger les vélos en cas d'intempéries.

**Stationnement de longue durée :**

Principalement par l'aménagement de parkings surveillés à proximité (moins de 100m) des plages, P+R et PEM du territoire, des établissements scolaires et lieux de travail. La protection des vélos doit être réalisée dans une enceinte fermée et sécurisée (potentiellement accessible via un abonnement dans le cadre du rabattement vers les TC). Ce type de parking peut prendre la forme d'abris en extérieur, de box, d'aménagements de locaux existants/constructions neuves.

Un effort sur la communication concernant l'offre en stationnement doit également être opéré par le Territoire de l'Ouest en vue d'inciter à la pratique et développer l'usage de ces stationnements.

Certaines communes ont recensé le nombre d'arceaux vélos sur leur territoire, c'est le cas de La Possession en 2022, mais cette information devra être actualisée et uniformisée sur le territoire, avec l'aide des communes. Elle pourra être répertoriée sous SIG en lien avec le Maas d'IdRM.

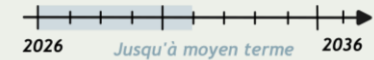
A noter, il n'est pas nécessaire de mettre à disposition immédiatement un nombre de places conséquent pour répondre aux besoins futurs de stationnement. Le processus doit être accompagné d'études dimensionnant le besoin pour les principaux pôles générateurs et prendre en compte l'évolution de la demande dans le temps. L'aménagement de ces zones de stationnement peut être lissé tout au long du PDM.

Le Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest prévoit ainsi, à minima l'offre de stationnement suivante :

- 5 places de stationnement autour des équipements administratifs ;
- 5 places de stationnement autour des établissements de santé ;
- 8 places autour d'équipements sportifs / de loisirs ;
- 1 place pour 10 élèves (CEREMA) au sein des établissements scolaires.



## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

## COÛTS

3 M€

Subvention : ADEME/FEDER (~50 à 70%)  
Partenariat : Communes (-0 à 20%)

## INDICATEURS

- Nombre de places aménagées ;
- Nombre de places dans les PEM ;
- Taux de remplissage des places (enquête)

# ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉS ACTIVES EN OFFRANT LES MOYENS AUX USAGERS

## CONTEXTE & ENJEUX

Aujourd'hui, une part importante de la population reste éloignée de ces modes pour des raisons pratiques : manque d'information, absence d'équipement, méconnaissance des solutions existantes, manque de services d'entretien, ou encore coûts d'acquisition.

Les enjeux sont multiples : favoriser l'inclusion sociale, réduire les inégalités d'accès à la mobilité, renforcer l'autonomie des usagers, et ancrer durablement les pratiques actives dans le quotidien des habitants du Territoire de l'Ouest.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Atteindre au moins 70 000 déplacements annuels des EDPM et vélos ;

**Objectif 2 :** Accorder une aide à l'achat à 300 usagers/an pour des tous types de vélos;

**Objectif 3 :** Assurer une maintenance préventive trimestrielle pour 100% des véhicules mis à disposition ;

**Objectif 4 :** Maintenir un taux de disponibilité  $\geq 90\%$  sur la flotte de Mobi'Ouest en fonctionnement.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 11.1 :** Assurer la pérennité de l'offre vls existante à court terme et déployer une offre VLS interopérable sur l'ensemble territoire à moyen terme ;

**Sous-action 11.2 :** Poursuivre la dynamique de service de location (longue durée) vélos, trottinettes, vélo-cargo, et inclusive (vélos PMR) ;

**Sous-action 11.3 :** Participer financièrement à l'achat de vélo par les usagers ;

**Sous-action 11.4 :** Assurer le renouvellement de la flotte de véhicule et de son entretien.

## BILAN DE L'ACTION 11

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 11.1	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Communes	10M€	1	• Nombre de stations actives/prévues
Sous-action 11.2	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest		12,25M€	1, 2	• Taux de disponibilité ; • % de flotte renouvelée ; • Nombre de trajets enregistrés
Sous-action 11.3	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, État / Région Réunion	900k€	3	• Nombre d'usagers ayant bénéficié de l'aide vélos ; • Évolution de la part modale vélo
Sous-action 11.4	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Agents Mobi'Ouest	4M€	4	• « Carnet de santé » vélo

# ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉS ACTIVES EN OFFRANT LES MOYENS AUX USAGERS

## SOUS-ACTION 11.1 ASSURER LA PÉRENNITÉ DE L'OFFRE VLS EXISTANTE A COURT TERME ET DÉPLOYER UNE OFFRE VLS INTEROPÉRABLE SUR L'ENSEMBLE TERRITOIRE A MOYEN TERME

Des services de vélos/trottinettes libre service existent d'ores et déjà sur le Territoire de l'Ouest. Ces services ont été mis en place par différentes collectivités, au travers d'opérateurs multiples créant un véritable enjeu d'interopérabilité pour les usagers.

Parmi les services proposés à l'état actuel, on retrouve :

- **Roulib** - Environ 100 vélos électriques en location sur la commune de Saint-Paul, 25 stations de recharge et classiques positionnées entre le CHOR et la Saline les Bains;
- **Zwav** - Service de trottinette et scooter électriques en libre service à la Possession et à Saint-Paul (environ 150 trottinettes);
- **ADA - ADA et Cyclone** : 5 stations VLS entre Boucan Canot et La Saline les bains.

Conformément à la loi n°85-704 du 12 juillet 1985, désormais codifiée dans le Code de la commande publique aux articles L. 2422-5 et suivants, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage peut en effet être conclue entre la communauté d'agglomération AOM et la commune, permettant à cette dernière de porter un projet spécifique (par exemple, aménagement cyclable, stationnement vélo, etc.) pour le compte de l'EPCI, y compris en percevant directement des subventions dans le cadre de cette mission (ce qui répond au problème de l'inéligibilité initiale).

A court terme, le Territoire de l'Ouest proposera donc une convention de délégation pour assurer la pérennité de l'offre VLS existante par le biais des financements et subventions.

En pratique, le recours à une convention de maîtrise d'ouvrage permettrait d'organiser le service de free-floating ou de vélos en libre-service à l'échelle du TCO, avec les communes comme simples mandataires.

Il faut toutefois en souligner les limites : le service resterait juridiquement un service du TCO, qui devra en conséquence définir le programme, fixer l'enveloppe financière correspondante, et valider en dernier ressort la signature des marchés.

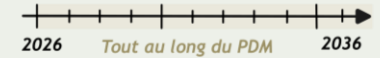
A moyen terme, le Territoire de l'Ouest développera un AMI pour assurer une offre VLS interopérable sur l'ensemble de son territoire.

Au-delà du financement, le Territoire de l'Ouest veillera à ce que l'offre vélo soit interopérable avec l'offre de mobilité sur le territoire, permettant ainsi d'avoir une offre « package ».



VLS dans le cadre du dispositif Vélocéan

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

10M€

### INDICATEURS

- Nombre de stations actives/prévues

# ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉS ACTIVES EN OFFRANT LES MOYENS AUX USAGERS

## SOUS-ACTION 11.2 POURSUIVRE LA DYNAMIQUE DE SERVICE DE LOCATION (LONGUE DURÉE) VÉLOS, TROTTINETTES, VÉLO-CARGO, ET INCLUSIVE (VÉLOS PMR)

Le Territoire de l'Ouest souhaite enrichir son offre de vélo en location **moyenne et longue durée** et proposer à ses habitants d'ici à 2026 1 150 VAE et 25 VTAE.

A cette offre de location longue durée s'ajoutent des services complémentaires tels que la possibilité d'être formé au véhicule choisi ou d'ajouter d'autres produits à la location initiale : remorque enfant et/ou siège enfant. Cela encourage les utilisateurs à s'équiper de manière sécuritaire et élargir leur utilisation du vélo en leur permettant de circuler avec leurs enfants.

Outre la location longue durée, le Territoire de l'Ouest ambitionne de mettre en service une flotte de trottinettes électriques en libre service ainsi que des vélos à l'échelle de l'intercommunalité.

Afin d'augmenter l'impact de cette action, proposer des modes actifs en libre accès interopérable entre les différents EPCI est une mesure efficace. En effet, elle encourage l'utilisation de ces véhicules pour des distances plus importantes, en permettant aux utilisateurs d'emprunter un vélo/trottinette au sein du Territoire de l'Ouest, par exemple, et de le laisser à Saint-Denis.

C'est également un bon moyen de mutualiser les services d'accessibilité à la flotte de véhicule. Ainsi, l'usager peut réserver son véhicule au sein d'une seule et unique application, peu importe l'endroit où il se trouve.

Cette action peut ainsi permettre à un utilisateur, et ce en lien avec l'action 7.2, d'avoir un unique abonnement pour se déplacer en modes actifs / transports en commun.

Cette mutualisation des services peut permettre ainsi de fournir des véhicules plus inclusifs et adaptés à tous, ainsi que des accessoires à la location.

👁 Handibike - Decathlon



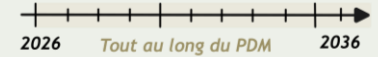
👁 Système vélo enfant tractable en tandem - Prometheus Bike



👁 Remorque vélo et sac de course tractable - Bike Original



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

12,25 M€

### INDICATEURS

- Taux de disponibilité ;
- % de flotte renouvelée ;
- Nombre de trajets enregistrés

# ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉS ACTIVES EN OFFRANT LES MOYENS AUX USAGERS

## SOUS-ACTION 11.3 PARTICIPER FINANCIÈREMENT À L'ACHAT DE VÉLO PAR LES USAGERS

En 2016, à l'échelle du Territoire de l'Ouest, le nombre moyen de vélo par ménage est de 0,84. Toutefois, ce ratio est à nuancer car il reste hétérogène sur l'ensemble du territoire. Par exemple, à Saint-Paul le taux de possession vélo est supérieur à 1, mais ce ratio est biaisé par le fait que beaucoup de ménages ont plusieurs vélos et d'autres non.

À l'échelle du Territoire de l'Ouest 60% des ménages n'ont pas de vélos (58% dans les Hauts, 60% sur le littoral). À la vue du relief, le développement du VAE semble être une nécessité sur le territoire. Pour autant, l'accès à ce type d'équipement est contraint pour des raisons de coût.

Participer financièrement à l'achat de vélo pour les usagers c'est s'assurer que chaque habitant puisse avoir la possibilité de se déplacer en mode actif. La réalisation de cette action participe à l'ambition du Territoire de l'Ouest de diminuer la part modale de la voiture au sein de son territoire.

Le vélo est par ailleurs une alternative économique à la voiture : l'ADEME évalue le coût annuel d'une petite voiture à environ 4 000 € contre 280 € pour un vélo classique et entre 300 et 500 € pour un VAE.



Actuellement, au sein du Territoire de l'Ouest, une aide à l'achat d'un VAE existe pour les achats réalisés après le 1er octobre 2024. Cette aide permet de palier l'arrêt des subventions étatiques dont ne peuvent bénéficier les habitants que pour des VAE achetés avant le 14 février 2025.

Cette participation financière s'élève de 300€ jusqu'à 500 € pour les VAE spécifiques tels que les vélos cargos, les handibikes, ou les triporteurs. Le PDM du Territoire de l'Ouest propose de poursuivre cette démarche avec une subvention d'aide de l'ordre de 300€ pour 300 dossiers/an.

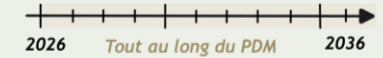
**Les vélos adaptés sont éligibles aux aides suivantes**  
du 1er janvier au 31 décembre 2024

Demande à faire avant achat (avec devis et obtenu après facture sur facture) | Demande à faire après achat sur facture

*MDMPH à Lyon			
Sécurité sociale	MDPH* Prestation Compensation Handicap (PCH)	Aide de la Métropole de Lyon	Aide de l'Etat
631,7€ sans option si code LPP <small>(Concerne uniquement les tricycles sans assistance électrique)</small>	Jusqu'à 100% du prix sans option si code LPPR (jusqu'à 75% sans code LPPR) <b>Nouveau vélo 5 ans</b> après la demande précédente. <b>Ne peut dépasser 33200€ d'aides techniques</b> de PCH par tranche de 10 ans	Jusqu'à 1000€ selon revenu avec justificatif statut handicap (invalidité, PCH, AAH, AÉH etc.) <b>Maximum 50% du prix d'achat</b>	Jusqu'à 2000€ sans condition de ressources, si justificatif statut handicap (CMI, PCH, AAH, AÉH etc.) <b>Maximum 40% du prix d'achat</b>
📄 demande d'entente préalable établie par un professionnel de santé transmise à la CPAM	📄 mdp.menparcourshandicap.gouv.fr - mes démarches pour demander la PCH	📄 avelo.grandlyon.com - "Choisir son vélo" - "les aides"	📄 service-public.fr - "Bonus vélo" - "Bonus écologique" - "primeàlaconversion"

📌 à consulter : les aides de votre commune, caisse de retraite, mutuelle etc.  
La plupart des aides sont cumulables comme celles du bonus vélo, de la métropole de Lyon et la PCH  
Le cumul des aides est plafonné au coût du vélo

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État / Région Réunion

### COÛTS

900 k€

### INDICATEURS

- Nombre d'usagers ayant bénéficié de l'aide vélos ;
- Évolution de la part modale vélo

	VAE	e- Cargo	Vélo Cargo	Remorque	Vélo Pliant (hors VAE)	Vélo	Vélo occasion	Vélo adapté PMR
Revenu fiscal/part								
entre 40 000 € et 18 000 €	200 €	400 €	200 €	150 €				+400 €
entre 18 000 € et 14 089 €	400 €	600 €	300 €	150€	100€	100€	50 €	+400 €
- de 14 089 € (Éligible aide état VAE suppl)	400 €	600 €	300 €	150 €	150 €	150 €	70 €	+400 €
Prix Minimum d'achat	800 €	1 000 €	200 €	200€	200€	200 €		Aide à l'acquisition du matériel -Grand Anney
Prix Maximum d'achat	4 000€	6 000€	3 500 €	1 200 €	2 000€	1 500€		

# ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MOBILITÉS ACTIVES EN OFFRANT LES MOYENS AUX USAGERS

## SOUS-ACTION 11.4 ASSURER LE RENOUELEMENT DE LA FLOTTE DE VÉHICULES ET DE SON ENTRETIEN.

Le rythme de remplacement d'une flotte de vélos (classiques ou VAE), dépend de plusieurs facteurs : usage (intensif ou non), conditions météo, type de stationnement (abrité ou non), et maintenance.

En moyenne, le renouvellement se fait tous les 6 ans.

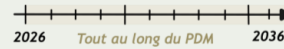
La présente action consiste donc à :

- Retirer du service les vélos vétustes ou irrépares ;
- Lancer un marché public pour l'acquisition de nouveaux vélos/VAE ;
- Déployer de nouvelles stations de vélos si des besoins ont été identifiés.

Concernant l'entretien de la flotte de véhicules, un carnet de suivi de vélos (immatriculés avec un numéro de référence) permettra de suivre l'état de l'entretien, les points de dysfonctionnements observés et les coûts d'entretien de celui-ci.

Les agents de Mobi'Ouest pourront être formés pour assurer en interne le suivi du renouvellement et de l'entretien de la flotte de vélos.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Agents Mobi'Ouest

### COÛTS

4M€

### INDICATEURS

« Carnet de santé » vélo

## CONTEXTE &amp; ENJEUX

Malgré les efforts d'aménagement et de structuration d'un réseau cyclable, l'usage des mobilités actives reste encore marginal. Le frein principal n'est pas seulement lié aux infrastructures, mais aussi aux représentations, aux habitudes de déplacement, et au manque de visibilité des alternatives à la voiture. Communiquer, c'est faire évoluer les mentalités, lever les idées reçues, et rendre concrète l'idée qu'un autre mode de déplacement est possible, agréable et valorisant pour tous les publics. L'enjeu est donc de **créer une culture locale de la mobilité active**, en rendant ces modes plus visibles, désirables et ancrés dans les pratiques quotidiennes.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Élaborer et valider une **stratégie de communication territoriale vélo**, intégrant identité visuelle, ligne éditoriale et plan média ;

**Objectif 2 :** Augmenter de **25 % l'engagement des usagers sur les contenus vélo** (visites site web, interactions réseaux sociaux) à horizon 2031 ;

**Objectif 3 :** Impliquer **au moins 10 partenaires (publics/privés)** par événement ;

**Objectif 4 :** Mettre en place **au moins 2 campagnes de sensibilisation par an dans les écoles**, autour de la marche, du vélo et de la sécurité.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 12.1 :** Construire une stratégie marketing autour du vélo ;

**Sous-action 12.2 :** Poursuivre la dynamique d'animations événementielles ;

**Sous-action 12.3 :** Renforcer la stratégie d'écomobilité scolaire.

## BILAN DE L'ACTION 12

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 12.1	Court terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest (direction tourisme), CRT (ex-IRT), OTI Ouest	20k€ d'investissement + 50k€ de fonctionnement (ETP)	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude stratégie marketing (oui/non)</li> </ul>
Sous-action 12.2	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, Communes	600k€+ 150k€ de fonctionnement (ETP)	2, 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Budget dédié à la communication / animation ;</li> <li>Nombre d'événements réalisés annuellement ayant pour thème principal la mobilité douce/active.</li> </ul>
Sous-action 12.3	Tout au long du PDM	Périmètre localisé		Coût intégré dans action 25.2	3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'écoliers sensibilisés ;</li> <li>Nombre de réunions de concertation réalisées</li> </ul>

## SOUS-ACTION 12.1 : CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE MARKETING AUTOUR DU VÉLO

L'action consiste à mettre en œuvre un plan de communication ayant pour objectif de rendre les modes actifs désirables et **de positiver l'image du vélo** et de la marche.

Les campagnes de communication ne doivent pas stigmatiser les automobilistes mais délivrer un message rationnel et positif permettant d'expliquer qu'un changement de mobilité conduit à améliorer son quotidien, sa qualité de vie et la ville plus généralement.

La construction d'un plan global d'action de communication autour du vélo permet d'encourager les habitants et les visiteurs ponctuels ou réguliers à utiliser ce mode de transport afin de faire baisser la part modale de la voiture. Ainsi la mise en place d'une stratégie marketing autour du vélo pendant la durée du plan de mobilité est une action complémentaire aux offres de location et d'aide à l'achat.

Les dimensions suivantes peuvent être mise en avant dans cette stratégie marketing :

- **La santé** via la pratique de mobilités actives ;
- **Le coût**, en le comparant au coût d'usage de véhicules individuels ;
- **La praticité** : il est très aisé à utiliser, et à se stationner au plus près d'une destination et ce sans difficultés ;
- **Les gains de temps** : efficacité du vélo par rapport à la voiture dans les milieux urbains ; gains de temps pour se stationner, voie cyclable permettant de ne pas être dans les congestions ;
- **L'écologie** par rapport aux véhicules motorisés.

La mise en place d'une newsletter autour de la pratique du vélo peut également être un levier pour renforcer l'attractivité du vélo. Cette newsletter pourra par exemple informer :

- Les dates clés ;
- Les événements autour du vélo ;
- Des faits marquants ;
- La mise en service d'infrastructure cyclable ;
- Des sondages ou enquêtes.

Des labellisations existent et peuvent appuyer la stratégie marketing. Mettre en avant ces labels peut encourager la pratique cyclable. Ainsi la fédération française de cyclisme a mis en place le label : « Ecole française de cyclisme » garantissant un environnement sécuritaire pour l'apprentissage du vélo.

Le label « Accueil Vélo », mis en place par France Vélo Tourisme, peut être obtenu par les établissements touristiques, mais aussi les restaurateurs, les sites touristiques et les boutiques dédiés au vélo. Il garantit que le lieu est accueillant pour les cyclistes et leur propose des informations, services et équipements en lien avec la pratique du cyclisme.



## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest (direction tourisme), CRT (ex-IRT), OTI Ouest

## COÛTS

20k€ + 50k€ de fonctionnement (ETP Tourisme)  
Partenaires : ADEME, APP  
(-0 à 100% de l'étude)

## INDICATEURS

- Étude stratégie marketing (oui/non)



## SOUS-ACTION 12.2 : POURSUIVRE LA DYNAMIQUE D'ANIMATIONS ÉVÈNEMENTIELLES

Le Territoire de l'Ouest engage régulièrement des animations événementielles en lien avec les mobilités actives pour sensibiliser et cultiver l'intérêt de chacun autour de son usage.

Cela se traduit généralement par des événements sportifs, loisirs, séances d'apprentissage / cours de réparation collectif.

La présente action vise à projeter un budget de communication / animation dans l'enveloppe du PDM pour continuer cette dynamique déjà portée par le Territoire de l'Ouest.

A l'instar des rando-vélo, il s'agira également de faire la promotion des itinéraires et circuits vélos touristiques, tels que la vélo route Tevelave, des boucles touristiques vélos à partir de la SLO, ..).

Parmi les événements notables, citons également « vis ma vie », mis en place à l'occasion de la Semaine Européenne de la Mobilité, par le Territoire de l'Ouest, en partenariat avec la Région Réunion et le Collectif Réunionnais des Usagers de la Bicyclette (CRUB).

Cette initiative, a pour but de sensibiliser cyclistes et conducteurs de bus aux risques qu'ils courent et qu'ils représentent sur les routes, en leur offrant l'opportunité de vivre l'expérience de l'autre.

## Rando Vélo dan lé O : 23 km entre Trois Bassins &amp; Saint-Paul sur la route Hubert Delisle

Accueil - Actualités du Territoire de l'Ouest - Rando Vélo dan lé O : 23 km entre Trois Bassins & Saint-Paul sur la route Hubert Delisle

## La Possession, Le Port, Saint-Leu, Saint-Paul, Trois-Bassins

Le dimanche 27 avril, le Territoire de l'Ouest vous invite à participer à la Rando Vélo dan lé O : une balade à vélo festive et familiale dans les hauteurs de l'Ouest, pour découvrir autrement les paysages de notre Territoire.

27  
AVRIL  
2025

## Infos pratiques

- Le 27 avril 2025 à 08:00 am
- Randonnée

## Rechercher sur le site

Saisir un mot clé

Tapez la requête qui correspond à votre recherche

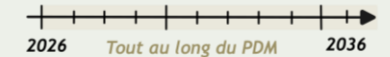
Des lots sont à remporter !

Les gagnants de la communauté « Ile de La Réunion Mobilités » recevront de la part du syndicat mixte, les récompenses suivantes :

- 1<sup>ème</sup> du classement : un smartphone
- 2<sup>ème</sup> du classement : un smartphone
- 3<sup>ème</sup> du classement : une carte cadeau de 300 € valable dans une enseigne de sports
- 4<sup>ème</sup> du classement : une carte cadeau de 250 € valable dans une enseigne de sports
- 5<sup>ème</sup> du classement : une carte cadeau de 250 € dans une enseigne de sports



## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

## COÛTS

600k€ + 150k€ de fonctionnement (ETP)

Partenaires : entreprise privée

## INDICATEURS

- Budget dédié à la communication / animation ;
- Nombre d'événements réalisés annuellement ayant pour thème principal la mobilité douce/active

## SOUS-ACTION 12.3 : RENFORCER LA STRATÉGIE D'ÉCOMOBILITÉ SCOLAIRE

L'écomobilité scolaire consiste à promouvoir et à développer les modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle pour se rendre à l'école : la marche, le vélo, la trottinette, les transports en commun, le covoiturage.

Cet item est un enjeu partagé par l'ensemble des collectivités (communes), puisqu'elle le traduit en action au sein de leur schéma de mobilité.

La ville de Le Port a d'ailleurs lancé une étude spécifique de plan de mobilité scolaire, ou encore La Possession intégrant ce volet dans son schéma directeur en faveur des mobilités douces.

Il s'agit aussi et surtout d'organiser les flux de déplacements modes doux des écoliers qui peuvent se traduire par la mise en place d'accompagnement des enfants à l'école à pied et à vélo par analogie avec le système de ramassage des bus (création d'une ligne de desserte virtuelle avec des stations de ramassage et des circuits matérialisés et sécurisés).

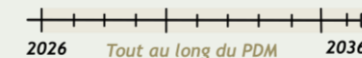
Les parents d'élèves et/ou le personnel communal jouent le rôle d'accompagnateurs.

Notons également que les actions Pédibus/ Vélibus nécessitent une très forte concertation préalable entre les acteurs (parents, communauté éducative, ville...) et des aménagements modes doux sécurisés à proximité des établissements scolaires.

La mise en place de lignes de vélo-bus tous les matins à l'école est la meilleure communication sur cette démarche : l'arrivée des groupes d'enfants à vélo génère des envies chez certains enfants et incite des parents à rejoindre la démarche.



## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

## COÛTS

Coût intégré dans action 25.2

## INDICATEURS

- Nombre d'écoliers sensibilisés ;
- Nombre de réunions de concertation réalisées

# ACCOMPAGNER, FÉDÉRER LES GROUPES D'USAGERS AUTOUR D'UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM ET GARANTIR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## CONTEXTE & ENJEUX

En complément du développement des infrastructures cyclables, le développement d'un **écosystème vélo** est primordial pour **encourager la pratique**. Ce système vélo doit garantir au-delà d'un aménagement de qualité, que les cyclistes puissent disposer d'un **accès au stationnement** et à **divers services** permettant de réunir l'ensemble des conditions favorables à l'essor de la pratique et de réponse à la demande.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Rénover et remettre en circulation au moins **150 vélos/an** via des actions de réemploi ou garage solidaire ;

**Objectif 2** : Former au moins **500 enfants/an** via le programme "Savoir rouler à vélo" d'ici 2031 ;

**Objectif 3** : Organiser au moins **10 sessions/an** de "remise en selle" pour les adultes ;

**Objectif 4** : Former **1 000 usagers** aux bonnes pratiques EDPM/cycle d'ici 2031, via événements, modules numériques ou interventions locales ;

**Objectif 5** : Mener **4 campagnes** de sensibilisation par an sur les règles de sécurité EDPM / vélo (port du casque, équipements, signalisation).

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 13.1** : Structurer un écosystème cycle/EDPM autour d'une maison dédiée et des points relais sur le territoire ;

**Sous-action 13.2** : Faciliter l'entretien des vélos et « recyclage » des vélos ;

**Sous-action 13.3** : Poursuivre la démarche de formation "savoir rouler à vélo" ou "remise en selle" ;

**Sous-action 13.4** : Stratégie de sensibilisation des cycle/EDPM sur les bonnes pratiques.

## BILAN DE L'ACTION 13

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 13.1	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Commune, réseau associatif	100k€	1, 4, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évolution du nombre de visiteurs/an (compteur Maison de la Mobilité)</li> </ul>
Sous-action 13.2	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	100k€	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de vélo recyclé / réemployé</li> </ul>
Sous-action 13.3	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes, FUB	-	2, 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de personnes formées ;</li> <li>Évolution de la part modale cycle/EDPM</li> </ul>
Sous-action 13.4	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	5k€	4, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de campagnes réalisées ;</li> <li>Nombre de personnes sensibilisées</li> </ul>

# 13 ACCOMPAGNER, FÉDÉRER LES GROUPES D'USAGERS AUTOUR D'UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM ET GARANTIR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## SOUS-ACTION 13.1 : STRUCTURER UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM AUTOUR D'UNE MAISON DÉDIÉE (MAISON DE LA MOBILITÉ) ET DES POINTS RELAIS SUR LE TERRITOIRE (RÉPARATEUR, ASSOCIATION...)

Mettre en place un réseau de services complémentaires autour de la thématique du vélo, c'est permettre aux usagers d'avoir un lieu dédié pour l'ensemble de leur démarche liée à leur mode de déplacements actifs.

Cette Maison de la Mobilité pourra être l'occasion de :

- Avoir un lieu dédié où louer son vélo / EDPM, le faire vérifier et l'entretenir ;
- Poser ses questions ;
- Être accompagné dans l'apprentissage du vélo/EDPM que ce soit en termes de manipulation mais aussi d'apprentissage des règles de conduite ;
- Apprendre à réparer son engin de déplacement personnel auprès de professionnel, sans risques de l'endommager ;
- Changer des pièces de son véhicule et bénéficier des outils mis à disposition ;
- Vérifier que l'équipement de son vélo est adapté à la réglementation en vigueur, et surtout en adéquation avec sa sécurité personnelle.

En plus de cette Maison de la Mobilité, des ateliers de réparation sont prévus dans chaque commune. A cela pourra également s'ajouter une « Maison Mobile » traversant le territoire de manière régulière. Cela permettra aux détenteurs de véhicules endommagés de ne pas avoir à se déplacer sur de trop grandes distances avec, par exemple, un vélo qui ne peut pas rouler.

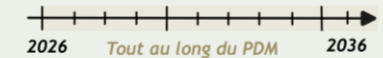
Cette Maison de la Mobilité pourra également vendre des pièces détachées et accessoires (casques, sièges enfants, remorques) permettant ainsi à l'utilisateur d'être rassuré sur les éléments achetés, et ce même sans connaissances spécifiques.

Afin d'être en adéquation avec l'évolution rapide des pratiques de mobilités actives, cet endroit devra enfin proposer des services dédiés aux nouveaux modes actifs / EDPM.

En complément, cette maison de mobilité pourra fédérer un réseau d'acteurs (en lien avec le CRUB et les associations vélos) permettant d'accompagner les porteurs de projet dans les sujets d'innovation et autres.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, communes, réseau associatif

### COÛTS

100 k€

### INDICATEURS

- Évolution du nombre de visiteurs/an

# 13 ACCOMPAGNER, FÉDÉRER LES GROUPES D'USAGERS AUTOUR D'UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM ET GARANTIR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**SOUS-ACTION 13.2 : FACILITER L'ENTRETIEN DES VÉLOS ET « RECYCLAGE » DES VÉLOS (SECONDE VIE VÉLO, GARAGE SOLIDAIRE, KIT VÉLO : OUTILLAGE, POMPE À VÉLO AUX STATIONS DE SERVICE...)**

Dans ce cadre, le Territoire de l'Ouest inscrit au sein de cette action la volonté de faire vivre les modes de transport actifs dans la durée et de leur assurer une seconde vie ensuite.

Augmenter la durée des vélos et EDPM est possible de plusieurs manières :

- Entretien son vélo de manière efficace et régulière ;
- Réparer les éléments endommagés ou les remplacer si la réparation n'est pas possible ;
- En cas de dommage trop important, démontage du vélo, récupération des pièces en bon état et recyclage / upcycling des éléments trop usagés.

En cas de non-usage, la revente ou le don est possible si le vélo est en bon état.

Pour l'ensemble de ces possibilités, le Territoire de l'Ouest accompagne le propriétaire ou le locataire du véhicule.

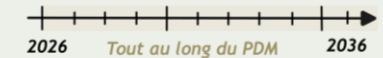


Cette mesure est l'occasion d'intégrer le tissu associatif et l'artisanat local : magasins de seconde main, Emmaüs, associations... Mais aussi l'artisanat local et créatif pour permettre une récupération aisée des différents matériaux... voir mettre en place des ateliers up cycling !

Quoi ?	Où ?	Exemple
Entretien usuel Réparations Remplacement de pièce	Maison de la Mobilité, atelier communal de réparation Maison du Vélo	Gonflage de pneu, vérification des freins ... Réparation du dérailleur Changement des freins...
Revente / don du vélo	Maison de la Mobilité, Magasin seconde main	Revente / don d'un vélo d'enfant qui a grandi...Vente / Échange lors d'une bourse aux vélos...
Revente / don en pièces détachées	Maison de la Mobilité, magasins/association seconde main	Dépôt / Vente d'un vélo endommagé au niveau de la Maison de la Mobilité qui se chargera de récupérer les pièces réutilisables, recyclage des éléments non réparables.
Recyclage Upcycling	Déchèterie Dépôt à la maison de la mobilité ; artisanat (mettre exemple)	Dépôt en déchèterie des vélos trop endommagés pour la récupération des matériaux Transformation en objets tiers dont l'usage est détourné : pot de fleur, lampes, ceinture en pneu...

Pour mener à bien cette action, une forte communication est nécessaire afin d'informer les usagers mais aussi le tissu associatif, l'artisanat, le réseau des associations... Ainsi, la campagne d'information devra être étudiée afin qu'un maximum d'acteurs puisse y participer et s'intégrer à la stratégie d'entretien de la flotte de vélo, leur recyclage et/ou l'up cycling.

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

## COÛTS

100k€

## INDICATEURS

- Nombre de vélo recyclé / réemployé

# 13 ACCOMPAGNER, FÉDÉRER LES GROUPES D'USAGERS AUTOUR D'UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM ET GARANTIR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## SOUS-ACTION 13.3 : POURSUIVRE LA DÉMARCHE DE FORMATION "SAVOIR ROULER À VÉLO" OU "REMISE EN SELLE"

Former les habitants du Territoire de l'Ouest à rouler à vélo, c'est les accompagner dans la prise en main de ce mode de transport et les encourager à sa pratique. De plus, la formation des enfants dès le plus jeune âge, leur permettra d'acquérir de bons réflexes.



Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) est un dispositif permettant aux élèves d'acquérir une réelle autonomie à vélo pour leur entrée au collège et d'axer sur l'usage de la mobilité douce. Grâce à ce dispositif, les élèves apprennent dans un premier temps à maîtriser leur vélo, puis ils poursuivent leur formation avec le code de la route et l'apprentissage du partage de la voirie avant une mise en situation réelle accompagnée de formateur.

Ce programme a été développé dans plusieurs établissements scolaires du Territoire de l'Ouest en lien avec les services sport de chaque commune.

En complément, la [Fédération française des Usagers de la Bicyclette \(FUB\)](#) propose un programme de formation sur la prise en main et la maîtrise de son vélo à assistance électrique (VAE) afin de circuler en toute sécurité et toute sérénité.

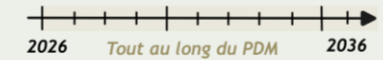
La méconnaissance ou non connaissance du vélo peut être un frein à son utilisation, notamment pour les adultes :

- Certains ont perdu l'habitude de rouler à bicyclette et ont besoin de se réapproprié ce mode de transport ;
- D'autres n'ont jamais appris et ont besoin d'apprendre et de se familiariser à ce mode de transport.

La formation de remise en selle à destination des adultes, donnée par la Fédération Française de cyclisme, leur permettra d'apprendre à manipuler leur vélo, d'apprendre le code de la route et les règles de bonnes pratiques.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes, FUB

### COÛTS

/  
Actions portées par la FUB

### INDICATEURS

- Nombre de personnes formées ;
- Nombre de formations réalisées

# 13 ACCOMPAGNER, FÉDÉRER LES GROUPES D'USAGERS AUTOUR D'UN ÉCOSYSTÈME CYCLE/EDPM ET GARANTIR UNE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

## SOUS-ACTION 13.4 : STRATÉGIE DE SENSIBILISATION DES CYCLE/EDPM SUR LES BONNES PRATIQUES

Passer aux modes actifs, c'est bien ! Le faire en toute sécurité c'est mieux ! Pour s'assurer qu'un trajet se passe bien chaque personne doit s'assurer d'avoir le matériel adéquat, de respecter le code de la route ainsi que les règles de bonnes pratiques.

Les déplacements en modes actifs peuvent être pourvoyeurs d'accidents si les règles de bonnes pratiques ne sont pas respectées. Le risque est d'autant plus important que la chaussée est partagée entre différents modes de déplacements.

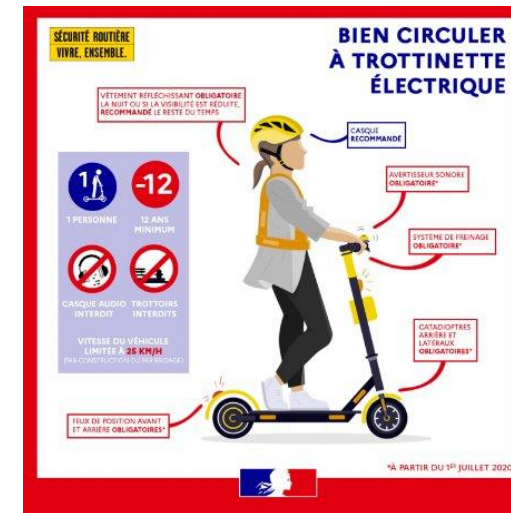
Par ailleurs, même sur une piste cyclable séparée de la chaussée routière le risque est non nul : de nombreux types d'usagers peuvent se rencontrer, et rouler à des vitesses différentes. De plus, les enfants sont des cyclistes particulièrement vulnérables.

Il est également essentiel de rappeler qu'à vélo/EDPM les contraventions sont possibles. Ainsi, c'est une fausse bonne idée à la fois pour son porte monnaie mais surtout pour sa sécurité que de se déplacer à vélo après avoir pris un verre de trop. De la même manière qu'un téléphone n'est pas autorisé au volant, il n'est pas autorisé au guidon ! Il semble ainsi essentiel d'informer tout un chacun, car la réglementation à vélo/EDPM est souvent méconnue.

Plusieurs mesures peuvent permettre de mener à bien cette action :

- Des stages de sensibilisation, des stages de bonnes pratiques ;
- Des campagnes de communication ;
- Une sensibilisation dès le plus jeune âge à l'école, ou au collège / lycée....

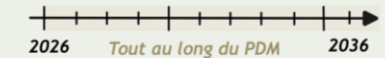
La sensibilisation aux règles de circulation et bonnes pratiques de partage de l'espace public peuvent également prendre des formats plus ludiques. Ainsi l'organisation de jeux avec mise en conditions de circulation peut être l'occasion de faire le point sur sa pratique et son niveau de connaissance personnel, et ce en sécurité. Ces jeux d'imitation peuvent être organisés lors d'évènements autour du vélo ou de manière régulière auprès de la Maison de la Mobilité.



Tout support peut être utilisé pour sensibiliser .... Même les emballages des baguettes !



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

5k€

Subvention : Appel à projet, ADEME (-0 à 100%)

### INDICATEURS

- Nombre de campagnes réalisées ;
- Nombre de personnes sensibilisées

## DÉFI 3

Garantir la mobilité de tous  
(piéton, PMR...) dans un objectif  
d'accessibilité universelle

### ENJEUX DU DÉFI

Le plan de mobilité entend proposer des solutions de déplacements confortables pour les usagers du territoire afin qu'ils puissent se mouvoir en parfaite autonomie. Les cibles identifiées dans le plan de mobilité sont plurielles : les actifs, personnes sans emploi, élèves, étudiants, touristes-visiteurs, personnes âgées/seniors.

5% de la population du Territoire de l'Ouest serait porteuse d'handicap. Le développement de l'accessibilité universelle constitue donc un défi majeur pour le territoire.

### ENJEUX DE CONCERTATION

La population manifeste une forte demande pour des infrastructures accessibles à tous, notamment pour les personnes en situation de handicap et les personnes âgées.

C'est pourquoi le Territoire de l'Ouest ambitionne de garantir une mobilité inclusive, en rendant les transports en commun plus accessibles et en adaptant les infrastructures urbaines pour les personnes à mobilité réduite.

### ACTIONS DU PDM

**Action 14** : Consolider et conforter une stratégie piétonne à l'échelle des collectivités pour un maillage urbain et interurbain ;

**Action 15** : Sécuriser et jalonner le territoire pour assurer une meilleure lisibilité des opportunités de marchabilité.

# CONSOLIDER ET CONFORTER UNE STRATÉGIE PIÉTONNE À L'ÉCHELLE DES COLLECTIVITÉS POUR UN MAILLAGE URBAIN ET INTERURBAIN

## CONTEXTE & ENJEUX

Le développement de la marche à pied constitue à la fois à une réponse à un enjeu de santé publique, et au mode de déplacement avec le plus faible impact économique et environnemental.

Il s'agit du plus ancien et universel mode de déplacement, et un vecteur de développement de liens entre les individus, du fait de sa vitesse « lente » qui favorise les interactions. Ce mode est déjà majoritaire sur les distances relativement courtes, mais son potentiel reste important. Outre sa valorisation via la mise en place de zones apaisées, la marche peut être promue comme un véritable mode de déplacements au sein des centres de villages, des quartiers, voire entre les communes lorsque les points d'intérêts sont proches. L'analyse des lignes de désir permet d'articuler les réflexions avec le schéma cyclable pour limiter les conflits d'usages, valoriser les synergies et traiter les principales intersections.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Accompagner 100% des communes de l'intercommunalité dans l'élaboration d'un plan de mobilité global ou uniquement piéton d'ici horizon 2031 ;

**Objectif 2 :** Finaliser le Schéma Directeur d'Aménagement Piéton (Sd'ap) à l'échelle intercommunale avec une première version validée et adoptée par l'ensemble des communes d'ici 2031 ;

**Objectif 3 :** Évaluer le Sd'ap après 2 ans de mise en œuvre pour ajuster et affiner les priorités d'aménagement ;

**Objectif 4 :** Inciter au moins 100% des communes de l'intercommunalité à engager leur Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) d'ici 2031.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 14.1 :** Accompagner les collectivités dans leur plan de mobilité piéton ;

**Sous-action 14.2 :** Continuer la mise en place du Sd'ap ;

**Sous-action 14.3 :** Impulser une dynamique autour de la rédaction des PAVE des communes.

## BILAN DE L'ACTION 14

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 14.1	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	50k€	1	• Plan de mobilité piéton l'échelle communale (oui/non)
Sous-action 14.2	Jusqu'à moyen terme	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest	30k€	2, 3	• Approbation du SD'AP
Sous-action 14.3	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Communes, Territoire de l'Ouest	250k€	4	• Réunion de suivi et coordination annualisée

# CONSOLIDER ET CONFORTER UNE STRATÉGIE PIÉTONNE À L'ÉCHELLE DES COLLECTIVITÉS POUR UN MAILLAGE URBAIN ET INTERURBAIN

## SOUS-ACTION 14.1 : ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS DANS LEUR PLAN DE MOBILITÉ PIÉTON

La majorité des pôles générateurs de flux (pôle administratif, commerce, équipement divers, loisirs...) se situe à moins de 750m d'un centre-ville, ce qui laisse à penser que ces lieux sont accessibles facilement à pied. Pour autant, des contraintes (pentes, trottoirs non conformes aux normes, sentiment d'insécurité face aux pratiques automobiles...) peuvent freiner le mode marche à pied.

Afin d'intégrer le piéton au cœur de la mobilité au sein du Territoire de l'Ouest, la réalisation des plans de mobilité piéton communaux reste essentielle notamment pour :

- Identifier l'ensemble des freins à la pratique de la marche à pied ;
- Dresser un état des lieux des infrastructures existantes ;
- Prioriser les mesures à mettre en place.

La marche à pied, constitue un levier efficace face aux défis du changement climatique, de la pollution atmosphérique et sonore.

De plus, elle permet de lutter contre la sédentarité, dont les conséquences sont délétères pour la santé de chacun. A ces avantages, s'ajoute également l'inclusivité sociale : la marche à pied est un mode de transport à faible coût pour l'utilisateur, car gratuit.

Afin de permettre à tous les habitants de Territoire de l'Ouest de bénéficier de ces bienfaits il est primordial de la rendre accessible à tous, peu importe l'âge, la condition physique ou la présence d'une invalidité.

L'élaboration de Plan Piéton Communal, la réalisation des PAVE ou encore le Sd'AP participent à l'amélioration de l'attractivité de ce mode de transport et permettent de prioriser les actions à mener dans ce cadre.



Plusieurs communes ont déjà dressé leur plan de mobilité en intégrant la question des déplacements à pied, c'est le cas de la commune de La Possession, de Le Port et de Trois-Bassins. Saint-Paul a également lancé une étude de plan piétons sur sa commune, et la commune de Le Port projette de lancer une étude prochainement.

En tant qu'AOM, le Territoire de l'Ouest peut intervenir en qualité d'expert partenarial sur les études et assurer une cohérence entre les différents plans. L'AOM veillera notamment :

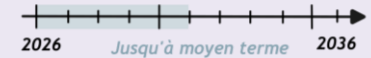
- Au maillage et à la hiérarchisation du réseau piéton en fonction du motif de déplacement (loisir, déplacements quotidiens...)
- A la sécurité et au partage des voies avec les autres modes de transports ;
- A l'accessibilité et actions de mise en accessibilité ;
- Au jalonnement.

Afin de réaliser des plans piétons cohérents et exhaustifs de nombreux acteurs peuvent être intégrés :

- Les résidents à travers des enquêtes ;
- Le tissu associatif (association de piéton, cycliste, handicap...)
- Les piétons les plus vulnérables (écoliers, étudiants au sein de leur établissement, personnes âgées...)
- Les commerçants.

	Les signes du Club Vosgien® Les signes de balisage du CV sont déposés à l'INPI			
	Rouge (a)	Bleu (b)	Jaune (c)	Vert (d)
Rectangle (1)	■	■	■	■
Losange (3)	◆	◆	◆	◆
Rectangle barré de blanc (8)	▤	▥	▦	▧
Triangle (2)	▲	▲	▲	▲
Croix droite (4)	+	+	+	+
Chevalet (6)	×	×	×	×
Trait vertical (7) Supprimé, à ne plus utiliser	▬	▬	▬	▬
Disque (5)	●	●	●	●
Anneau (9)	○	○	○	○

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

50k€  
Subvention : ADEME (100%)

### INDICATEURS

- Plan de mobilité piéton à l'échelle communale

# CONSOLIDER ET CONFORTER UNE STRATÉGIE PIÉTONNE À L'ÉCHELLE DES COLLECTIVITÉS POUR UN MAILLAGE URBAIN ET INTERURBAIN

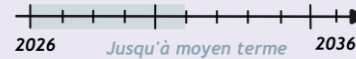
## SOUS-ACTION 14.2 : CONTINUER LA MISE EN PLACE DU SD'AP

Le Schéma Directeur d'Accessibilité - Transports Collectifs (SD'AP TC) est un document de programmation des actions pour rendre les réseaux de transports publics accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Ce SD'AP est obligatoire pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) quand les transports ne sont pas encore conformes à la réglementation sur l'accessibilité (loi handicap du 11 février 2005).

L'objet de la présente action sera de poursuivre la dynamique de mise en accessibilité des arrêts transport en commun, au travers d'un diagnostic et d'une feuille de route. Cette action pourra être réalisée en interne par le Territoire de l'Ouest.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest

### COÛTS

30k€

### INDICATEURS

- Approbation du SD'AP

## SOUS-ACTION 14.3 : IMPULSER UNE DYNAMIQUE AUTOUR DE LA RÉDACTION DES PAVE DES COMMUNES

Depuis 2005, avec la loi LOM, toutes les communes de plus de 1000 habitants doivent se doter d'un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) afin de rendre l'espace public accessible à toute personne en situation de handicap et à mobilité réduite.

Afin d'alimenter la rédaction des PAVE mais également afin d'informer les usagers, l'alimentation de la base de données « accessibilité » est une étape importante. Cette dernière est vouée à évoluer en cohérence avec la réalité du territoire afin d'avoir une vue d'ensemble concernant l'accessibilité. Le handicap est pluriel et chacune de ses composantes est à prendre en compte afin d'évoluer vers une meilleure inclusivité.

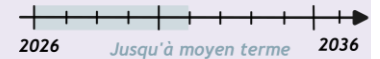
Intégrer les associations réunionnaises dans la conception de ces PAVE permettra une meilleure prise en compte de chaque forme de handicap.

La rédaction des PAVE communaux pourra compléter le schéma directeur d'accessibilité avec une finesse plus importante et en adéquation avec les particularités de chaque commune composant le Territoire de l'Ouest.

A ce jour, la commune de La Possession est la seule à avoir réalisé son PAVE.

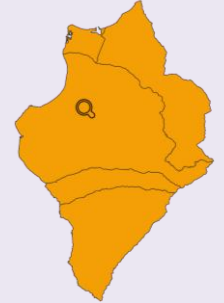
La rédaction des PAVE communaux est une première étape dans la mise en accessibilité des lieux publics. Leur application, leur révision et leur réévaluation doivent être prévues afin d'en faire un réel outil porteur d'inclusivité.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Communes, Territoire de l'Ouest

### COÛTS

250k€

Partenariat : Communes (100%)

### INDICATEURS

- Réunion de suivi et coordination annualisée

# SÉCURISER ET JALONNER LE TERRITOIRE POUR ASSURER UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DES OPPORTUNITÉS DE MARCHABILITÉ

## CONTEXTE & ENJEUX

La marche constitue le 2<sup>ème</sup> mode de déplacement préférentiel après la voiture sur le Territoire de l'Ouest, avec une part modale de 27% observée en 2016 (enquête IdRM). Cependant la voiture reste utilisée pour des déplacements courtes distances, qui pourraient être réalisés à pied par exemple. Parfois, le confort, une meilleure lisibilité et un jalonnement d'un itinéraire peut inciter l'utilisateur à marcher plutôt que de prendre la voiture.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Requalifier et élargir les espaces piétons autour des 5 principales centralités (centres-villes, pôles d'échanges multimodaux, ZATT, commerces, etc.) d'ici fin 2036 ;

**Objectif 2 :** Rénover et sécuriser les chemins existants entre les Hauts et les Bas (trottoirs, éclairage, signalisation, etc.) dans 3 zones prioritaires d'ici 2030 ;

**Objectif 3 :** Améliorer la signalétique des liaisons inter-quartiers, avec des panneaux directionnels clairs comprenant des informations sur les distances et les durées de marche, d'ici 2031 ;

**Objectif 4 :** Mettre en place des actions de préservation pour 100% des sentiers identifiés (signalétique, entretien, mesures écologiques) d'ici 2031.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 15.1 :** Rendre la place aux piétons autour des centralités ;

**Sous-action 15.2 :** Favoriser les liaisons piétonnes inter quartier entre les Hauts et les Bas ;

**Sous-action 15.3 :** Préserver les sentiers de randonnée.

## BILAN DE L'ACTION 15

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 15.1	Tout au long du PDM	Localisé	Communes	-	1	• Nombre d'espaces piétons réalisés
Sous-action 15.2	Tout au long du PDM	Localisé	Communes, Département, Région	20M€	2, 3	• ML de trottoirs réalisés
Sous-action 15.3	Tout au long du PDM	Localisé	Territoire de l'Ouest, ONF	10M€		• Nombre d'actions de préservation menées

# SÉCURISER ET JALONNER LE TERRITOIRE POUR ASSURER UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DES OPPORTUNITÉS DE MARCHABILITÉ

## SOUS-ACTION 15.1 : RENDRE LA PLACE AUX PIÉTONS AUTOUR DES CENTRALITÉS

Faire des centralités un lieu où le piéton est roi permet de participer à une mobilité décarbonée et d'atteindre les objectifs de diminution de parts modales motorisées tout en réduisant les nuisances sonores et les émissions locales de polluants.

De plus, cela permet à tous les piétons de se déplacer de manière sécurisée tout en participant à leur activité physique. De surcroît, la piétonnisation permet d'accroître l'attractivité commerciale des rues piétonnes, permet une plus grande fréquentation des piétons et incite généralement les piétons à flâner grâce à une atmosphère plus agréable et conviviale.

Plusieurs mesures participent à la réalisation de cette action :

- Contraindre le stationnement à l'extérieur des centralités ;
- Réaliser des zones 30, des zones partagées ou des aires piétonnes ;
- Mettre en évidence les itinéraires cyclables et EDPM et les dissocier des zones piétonnes afin de diminuer le risque d'accident et la cohabitation inadaptée.

Un espace piéton ne veut pas dire une zone inaccessible à tous les véhicules ! Ainsi dans la conception de ces espaces dédiés, en priorité, aux piétons, il est important de prévoir l'accessibilité pour :

- Les secours ;
- Les livraisons ;
- Les riverains (usagers vulnérables comme les PMR ou personnes âgées, événements de vie tels que les déménagements....) ;
- Les services publics pour les personnes vulnérables.

Éloigner les véhicules motorisés des centralités constitue une aubaine pour le développement d'activités plurielles. L'espace libéré par le retrait ou la diminution des flux de véhicules motorisés permet aux locaux de réinvestir l'espace. Cela peut se traduire par :

- L'exposition artistique temporaire ou permanente ;
- La mise en place de marchés réguliers, alimentaires ou d'artisanats ainsi que des foires ponctuelles ou brocantes ;
- La mise en place d'animations tout publics ;
- L'utilisation de l'espace pour y faire de la communication (panneaux d'affichages, stand sur le transport scolaire avant la rentrée, fêtes des associations...);
- La mise en place de bibliothèques ou de jardins partagés.

C'est également l'occasion d'aménager l'espace avec un mobilier urbain attractif. La végétalisation est également la bienvenue, offrant fraîcheur et ombrage.

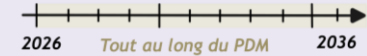


Afin de mener à bien cette action il est préconisé d'impliquer :

- Les habitants ;
- Les commerçants et artisans ;
- Les associations locales ;
- Les élus locaux et communaux.

Cela peut se traduire par des réunions publiques, des ateliers ou des sondages.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Communes

### COÛTS

Coût intégré dans action 9.2

### INDICATEURS

- Nombre d'espaces piétons réalisés

# SÉCURISER ET JALONNER LE TERRITOIRE POUR ASSURER UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DES OPPORTUNITÉS DE MARCHABILITÉ

## SOUS-ACTION 15.2 : FAVORISER LES LIAISONS PIÉTONNES INTER QUARTIER ENTRE LES HAUTS ET LES BAS

Malgré des contraintes de dénivelé forte entre les Hauts et les Bas, la connexion piétonne entre ces différents quartiers est primordiale pour inciter à la marche à pied. Dans ce cadre, plusieurs solutions sont possibles :

- Réalisation de passerelles et ponts piétons afin de permettre le franchissement de lieux escarpés tout en réduisant la distance de cheminement ;
- Mises en place de nouveaux itinéraires piétons ;
- Aménagement des cheminements existants : mises en place de rampes sur les zones les plus pentues, d'escaliers... élargissement du trottoir ou du cheminement ;
- Mise en place d'un revêtement de sol adéquat, non glissant, respectant le milieu traversé et esthétique ;



- Mise en place d'un jalonnement adapté afin d'informer le marcheur de la difficulté de l'itinéraire indiqué et du temps de parcours jusqu'à certaines destinations identifiées ;
- Sécurisation des voies partagées entre plusieurs modes ;
- Mise en place d'un éclairage adapté afin de marcher en sécurité même la nuit ;
- Mise en place d'un mobilier urbain afin de permettre aux piétons des pauses agréables : banc, points d'eau potables, mise en place d'ombrages via une végétation adaptée ou d'équipements spécifiques ;
- Végétalisation et espaces ombragés afin de permettre aux piétons de prendre des pauses abritées du soleil et de bénéficier de la fraîcheur de la végétation.

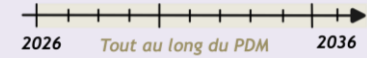
La réalisation de cette action passe par plusieurs mesures :

- Réaliser des études locales afin de :
  - Identifier les axes les plus empruntés ;
  - Réaliser des études d'opportunité et de faisabilité ;
  - Participer conjointement à la rédaction des PAVE communaux ;
- Définir une stratégie globale de jalonnement sur l'ensemble du Territoire de l'Ouest ;
- Faire un état des lieux des cheminements piétons existants entre les Hauts et les Bas ;
- Définir un calendrier de travaux et d'entretien des itinéraires piétons.



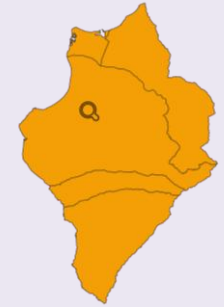
Le cas spécifique de Mafate, territoire isolé, est également intégré dans la démarche de marchabilité du cirque.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Communes, Département, Région

### COÛTS

**20 M€**  
Partenariat : Département, communes  
(~25-50%)

### INDICATEURS

- ML de trottoirs réalisés

# SÉCURISER ET JALONNER LE TERRITOIRE POUR ASSURER UNE MEILLEURE LISIBILITÉ DES OPPORTUNITÉS DE MARCHABILITÉ

## SOUS-ACTION 15.3 : PRÉSERVER LES SENTIERS DE RANDONNÉES

L'objectif de cette action est de préciser des mesures de préservation des sentiers de randonnée, tout en les rendant attractifs grâce à un jalonnement adapté, sans altérer la biodiversité des territoires traversés.

La Réunion possède un Parc National dont le périmètre est localisé en partie au sein du Territoire de l'Ouest. Une réglementation stricte y est appliquée afin de préserver la richesse de la biodiversité. Même si les visiteurs y sont autorisés, l'aménagement des itinéraires ne doit pas impacter la faune et la flore locale. Ainsi le jalonnement de ces cheminements se doit de respecter ces contraintes particulières. L'inscription d'une partie de la Réunion en tant que Parc National est également l'occasion de sensibiliser les visiteurs à la richesse de cet environnement par des :

- Panneaux explicatifs ;
- Guides ;
- Applications et QR code..



Des itinéraires de randonnées sont présents en dehors du Parc National. Cependant, une stratégie commune entre les différents itinéraires de randonnée est préférable en termes d'expérience utilisateurs. Par ailleurs, les règles applicables au sein du Parc National peuvent s'appliquer au sein des autres territoires naturels voire urbains, tels que le jalonnement, le rappel sur la protection des territoires traversés ... L'Office Nationale des Forêt possède d'ores et déjà un référentiel des sentiers et routes accessibles.

La randonnée n'a pas que sa place dans la forêt ou les zones naturelles, à l'instar de Saint-Paul qui a obtenu le label « Ville d'Art et d'Histoire ». Identifier, communiquer et mettre en valeur le patrimoine urbain participant ainsi à la réalisation de cette sous-action.

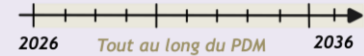


Les mesures suivantes ont été identifiées pour parvenir à la réalisation de cette action :

- Déterminer les différents types de randonnées existantes sur le territoire et leur spécificité ;
- Mettre en place un jalonnement adapté ;
- Recenser l'ensemble des itinéraires de randonnée via une plateforme dédiée afin d'améliorer la lisibilité des parcours possibles et faciliter l'expérience utilisateur ;
- Communiquer auprès des usagers à travers un jalonnement pédagogique ou des évènements ponctuels permettant notamment de sensibiliser les randonneurs à la protection de l'environnement traversé ;
- Planifier les actions d'entretien et de sauvegarde des différents itinéraires ;
- Intégrer les acteurs compétents en fonction du type de randonnée que ce soit dans les études ou les différentes missions de préservation :
  - L'ONF en tant que gestionnaire de certains espaces naturels mais aussi pour leur expertise en milieu forestier ; Office du tourisme que ce soit pour leur connaissance du patrimoine ou pour les intégrer aux campagnes de communication ;
  - Associations : les associer dans la réalisation de cette action c'est s'assurer de bénéficier de leurs connaissances à la fois des différents sentiers de randonnées mais aussi des différents types de randonneurs.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PÉRIMÈTRE LOCALISÉ



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, ONF

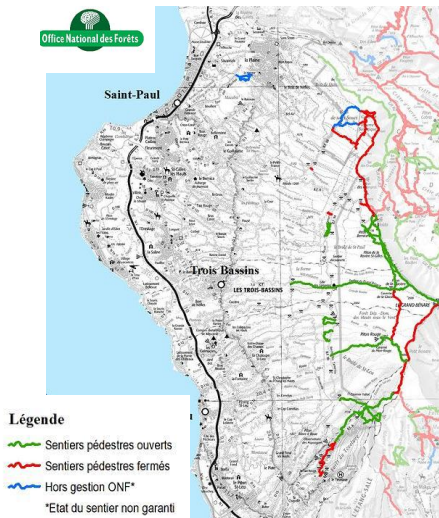
### COÛTS

10M€

Subvention : Appel à projets  
Partenariat : ONF, Communes  
(~50-75%)

### INDICATEURS

- Nombre d'actions de préservation menées



## DÉFI 4

Faire du covoiturage un levier pour  
réduire le nombre de véhicules

### ENJEUX DU DÉFI

Le Territoire de l'Ouest a vu la pratique de covoiturage augmenter sur son territoire au fil des dernières années, la positionnant en première place parmi les EPCI avec le plus fort taux annuel de covoiturage.

Pour autant, les routes de l'Ouest restent fortement embouteillées aux heures de pointe, avec des remontées de files importantes et des temps d'attente multipliés par 4 par rapport aux heures creuses.

Le Territoire de l'Ouest envisage dans son PDM de développer **une part modale covoiturage de 3%**. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'agir à la fois sur la mise en place de services (lignes de covoiturage), la réalisation d'infrastructures (aires de covoiturage), et la mise en place d'une stratégie de communication-marketing pour promouvoir les dispositifs mis en place en faveur du covoiturage.

### ENJEUX DE CONCERTATION

La population concertée se dit ouverte au covoiturage, mais souhaite avoir des infrastructures adaptées et des outils de mise en relation plus largement utilisés pour rendre cette solution plus flexible.

Le Territoire de l'Ouest entend donc renforcer les infrastructures de covoiturage (aires de stationnement, plateformes multimodales) et favoriser l'interconnexion avec d'autres modes de transport pour faciliter les déplacements partagés.

### ACTIONS DU PDM

**Action 16** : Poursuivre la stratégie marketing et financière covoiturage Région / Territoire de l'Ouest ;

**Action 17** : Assurer une intermodalité autour des aires de covoiturage pour faciliter le rabattement vers les autres modes de transport ;

**Action 18** : Entretien et renforcer la sécurité autour des aires de covoiturage ;

**Action 19** : Étudier la possibilité de mettre en place des lignes de covoiturations, garantie de retour;

## CONTEXTE &amp; ENJEUX

Dans une démarche de multiplication d'actions de sensibilisation et de conduite au changement, le Territoire de l'Ouest, en tant qu'AOM, déploiera la stratégie marketing et financière covoiturage en lien avec la Région. Cette stratégie se traduira principalement par la communication, la diffusion et des relais d'informations en lien avec le covoiturage.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Augmenter le nombre d'utilisateurs de plateformes de covoiturage sur le Territoire de l'Ouest de **30% d'ici 2036** ;

**Objectif 2** : Organiser au moins **3 campagnes de communication par an** pour promouvoir le covoiturage, incluant des actions de sensibilisation ;

**Objectif 3** : Mettre en place **une aide financière** pour les utilisateurs réguliers du covoiturage, permettant à **10 000 personnes d'en bénéficier d'ici 2036** ;

**Objectif 4** : Établir des partenariats avec au moins **2 entreprises locales** et structures publiques / an pour promouvoir le covoiturage auprès de leurs salariés d'ici fin 2025 ;

**Objectif 5** : Évaluer l'impact des actions marketing et financières sur l'augmentation de l'**usage du covoiturage tous les deux ans**.

## SOUS-ACTIONS

Pas de sous action.

## BILAN DE L'ACTION 16

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Action 16	Tout au long du PDM	Périmètre élargi	Territoire de l'Ouest, Région, Communes	100k€ fonctionne ment (ETP)	1, 2, 3, 4, 5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'inscrits sur la plateforme ;</li> <li>• Nombre de trajets recensés réalisés ;</li> <li>• Nombre de places et d'aires de covoiturage et taux d'utilisation</li> </ul>

# POUR SUIVRE LA STRATÉGIE MARKETING ET FINANCIÈRE COVOITURAGE RÉGION / TERRITOIRE DE L'OUEST

Encourager le report modal de la voiture individuelle vers de nouvelles pratiques de mobilité comme le covoiturage nécessite la mise en place d'actions de communication, de sensibilisation et de mobilisation pour conduire le changement.

Le Territoire de l'Ouest s'engagera dans des mesures pour communiquer sur l'offre en covoiturage et inciter les habitants à partager leurs trajets en :

- **Encourageant les entreprises** à aménager des places de covoiturage dans leurs parkings privés et à promouvoir l'offre du **Forfait mobilité durable** (FMD) avec la possibilité pour les salariés et les fonctionnaires de l'Etat de prendre en charge une partie des frais de leur déplacement (jusqu'à 800 euros par an). Le FMD s'applique effectivement au covoiturage tant pour les conducteurs que les passagers ;
- Encourageant les habitants à utiliser une application de covoiturage par le biais de **communication (panneau, encart publicitaire, site internet,...)** ;
- Se coordonnant avec les **politiques régionales** notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail quotidiens entre EPCI.

Une démarche auprès des centres commerciaux avait été initiée au niveau régional afin de réserver des places de covoiturage dans leurs parkings. L'idée est de réserver des places de covoiturage aux abords des zones commerciales, peu pénalisants pour les commerçants et qui permettraient aux centres commerciaux d'avoir de potentiels clients réguliers.



Places réservées au covoiturage - Saint-Paul

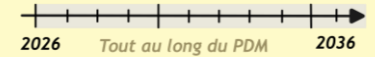
En complément de cette communication, il semble intéressant d'établir des **retours d'expérience avérés des usagers** sur les bonnes et mauvaises pratiques en covoiturage. Ces témoignages pourront être mis en exergue sur le site internet du Territoire de l'Ouest ou de La Région. Des ateliers thématiques (1 fois par an) avec les usagers pourront également être projetés.

Des événements challenge pourront également être déployés sur le territoire notamment dans les entreprises.



A l'heure actuelle, il existe plusieurs plateformes de covoiturage (Karos, Noula, ...). Le MAAS aura pour enjeu de mutualiser l'ensemble de ces plateformes pour faciliter la lecture par l'utilisateur et nourrir l'observatoire des mobilités en spécifiant notamment le nombre d'inscrits « covoitureurs » (même si l'utilisateur est client de plusieurs plateformes).

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, Communes

## COÛTS

100k€ de fonctionnement (ETP)

## INDICATEURS

- Nombre d'inscrits sur la plateforme ;
- Nombre de trajets recensés réalisés ;
- Nombre de places et d'aires de covoiturage et taux d'utilisation

# ASSURER UNE INTERMODALITÉ AUTOUR DES AIRES DE COVOITURAGE POUR FACILITER LE RABATTEMENT VERS LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

## CONTEXTE & ENJEUX

Le foncier étant contraint sur l'île, il serait intéressant de réserver des emprises dédiées au covoiturage au sein des P+R/PEM fléchés.  
La présente action vise à assurer l'intermodalité autour des aires de covoiturage afin de garantir une offre alternative à la voiture au départ et à l'arrivée de l'aire de covoiturage.  
Permettre le rabattement TC → covoiturage ou vélo → covoiturage permettra ainsi de diminuer le besoin en stationnement sur l'aire de covoiturage, tout en conservant son attrait, dans une logique de promotion de covoiturage.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Organiser au moins 2 événements par an pour promouvoir l'intermodalité et l'utilisation combinée du covoiturage et des transports publics d'ici 2031 ;

**Objectif 2 :** Proposer des offres de stationnement vélos sécurisés sur les aires de covoiturage d'ici 2031.

## SOUS-ACTIONS

**Sous action 17.1. :** Assurer une desserte des transports urbains à chaque aire de covoiturage ;

**Sous action 17.2. :** Intégrer du stationnement vélos sécurisés au sein des aires de covoiturage.

## BILAN DE L'ACTION 17

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 17.1	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Région	-	1	• Étude opportunité
Sous-action 17.2	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	35k€	2	• Nombre de vélos intégrés à chaque aire de covoiturage

# ASSURER UNE INTERMODALITÉ AUTOUR DES AIRES DE COVOITURAGE POUR FACILITER LE RABATTEMENT VERS LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

## SOUS ACTION 17.1. : ASSURER UNE DESSERTE DE TRANSPORT URBAIN AUX AIRES DE COVOITURAGE

Le Territoire de l'Ouest s'assurera que l'exploitation des lignes de son réseau de transport urbain desservent les aires de covoiturage.

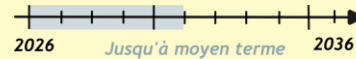
L'ensemble des aires de covoiturage sont bien desservies par un arrêt de transport en commun urbain (Kar'Ouest) et un arrêt Car Jaune, à l'exception de l'Ermitage (Corail Hélicoptère).

L'objet de la présente action visera à étudier l'opportunité de renforcement de la fréquence des bus et une complémentarité des horaires entre les deux réseaux.

Cette étude d'opportunités sera menée par le Territoire de l'Ouest dans le cadre de l'étude de restructuration du réseau en lien avec la Région.

Pour sensibiliser à ce mode de transport, il pourra être envisagé de mettre en place des événements annuels pour promouvoir l'intermodalité et l'utilisation combinée du covoiturage et des transports publics (ex. : journées de sensibilisation, ateliers d'information) d'ici 2031.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région

### COÛTS

Coût intégré dans la DSP

### INDICATEURS

- Étude opportunité (oui/non)

## SOUS ACTION 17.2. : INTÉGRER DU STATIONNEMENT VÉLOS SÉCURISÉS AU SEIN DES AIRES DE COVOITURAGE

Les aires de covoiturage sont des lieux sécurisés et identifiés où les covoitureurs peuvent se poster pour attendre leur conducteur. Elles sont également aménagées de façon à pouvoir y laisser leur véhicule, afin de n'utiliser qu'un véhicule pour plusieurs personnes.

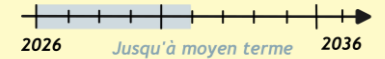
Toutefois, pour des distances de l'ordre de moins de 5km jusqu'à l'aire de covoiturage, il serait possible pour un usager d'envisager un report modal vélo > covoiturage. Cela permettrait alors de réduire le nombre de véhicules, à condition d'avoir un stationnement vélo sécurisé.

En lien avec la fiche action 10.2, celle-ci projette l'intégration de stationnement vélos sécurisés (box fermés) comme suit :

- Le Port Sacré Cœur : 20 places stationnement vélos ;
- Bellemène : 10 places stationnement vélos ;
- Éperon Saint-Paul : 20 places stationnement vélos ;
- Ermitage : 10 places stationnement vélos ;
- Aire du Tabac : 10 places stationnement vélos ;
- Colimaçons : 10 places stationnement vélos ;
- Portail Saint-Leu : 10 places stationnement vélos.

Ces implantations pourront être réalisées de manière progressive, avec une première expérimentation sur l'aire de covoiturage du Sacré Cœur.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

35k€

### INDICATEURS

- Nombre de vélos intégré

## CONTEXTE &amp; ENJEUX

Avoir des aires de covoiturage propres, sécuritaires et accueillantes contribue à un gain d'attractivité vers ce mode de déplacement. C'est pourquoi, la présente action vise à définir les actions de sécurisation, d'entretien et de confort à développer sur les aires de covoiturage du Territoire de l'Ouest, ainsi que les gestionnaires de ces entretiens.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Sécuriser au moins 25% des aires de covoiturage (éclairage, surveillance, signalisation) d'ici à horizon 2031 ;

**Objectif 2** : Doter 50% des aires de covoiturage d'une signalétique visible, lisible et claire à horizon 2031.

## SOUS-ACTIONS

**Sous action 18.1.** : Doter les aires de covoiturage d'outils de surveillance, de contrôle et d'aménités ;

**Sous action 18.2.** : Etablir une convention pour faciliter l'entretien et la signalétique des aires de covoiturage.

## BILAN DE L'ACTION 18

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 18.1	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes, Police municipale/ gendarmerie	350k€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>% d'aire de covoiturage sécurisé</li> </ul>
Sous-action 18.2	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Région, Communes	1,050 M€ fonctionnement	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Convention signée ;</li> <li>Nombre d'aires de covoiturage équipées en signalétique</li> </ul>

## SOUS ACTION 18.1. : Doter les aires d'outils de surveillance, de contrôle et d'aménités

Les aires de covoiturage pourront proposer des commodités supplémentaires comme des toilettes, des bornes de recharge pour véhicules électriques, des points d'eau, voire des espaces de repos pour les voyageurs.

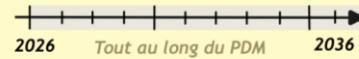
Toutefois, il faudra veiller à ce que ces aires ne deviennent pas des aires de pique-nique, mais bien des lieux de transit.

C'est pourquoi, pour se prémunir des dégradations et des risques de délinquances, le Territoire de l'Ouest envisage de doter ses aires de covoiturage d'outils de contrôle (lumière, vidéosurveillance).

Les angles seront soigneusement choisis pour assurer la sécurité des biens et des personnes de la totalité du parking qui sera donc désormais filmé en continu. Chaque caméra sera installée dans l'angle d'une autre caméra pour prévenir de leur éventuelle dégradation.

Avant de déployer l'ensemble des moyens de contrôle sur les 7 aires de covoiturage, il sera envisagé d'expérimenter le développement de ces outils sur une aire, faisant office de démonstration.

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE



## ACTEURS

Région, Territoire de l'Ouest, Police municipale/gendarmerie

## COÛTS

350k€

Subvention : Feder (~50 à 70%)  
Partenariat : Région (~0 à 20%)

## INDICATEURS

- % d'aire de covoiturage sécurisé

## SOUS ACTION 18.2. : Établir une convention pour faciliter l'entretien et la signalétique des aires de covoiturage

Pour encourager l'essor du covoiturage il est important que l'infrastructure d'accueil (en l'occurrence les aires de covoiturage) soit conviviale et agréable. Au delà des mobiliers urbains (abri soleil, banc) et jardinières qui peuvent être positionnés sur ces aires, **l'entretien des aires de covoiturage** nécessite de mobiliser des ressources humaines (main d'œuvre) et financières annuelles.

L'entretien concerne la réfection des revêtements de surface, le remplacement des panneaux de signalisation, l'élagage ou traitement de la végétation...

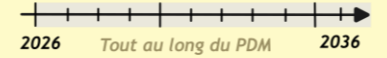
A l'heure actuelle, La Région gère l'entretien mais la dotation budgétaire ne suffit pas pour couvrir l'ensemble des aires.

**Une convention** liant le Territoire de l'Ouest, la Région et les communes devra être mise en place pour **préciser les modalités d'intervention et les domaines de responsabilité** de chacun dans le cadre de l'entretien et de l'exploitation de ces aires.

Les fréquences d'entretien des aires de covoiturage seront à définir et pourront être les suivantes :

- Débroussaillage : à minima 6 fois par an ;
- Renouvellement de la couche de chaussée de l'aire de covoiturage : 1 fois tous les 2 ans ;
- Entretien et remplacement éventuel de la signalisation : 1 fois par an.

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, Communes

## COÛTS

1,050 M€ (fonctionnement)

## INDICATEURS

- Convention signée ;
- Nombre d'aires de covoiturage équipées en signalétique

# ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE METTRE EN PLACE DES LIGNES DE COVOITURAGE

## CONTEXTE & ENJEUX

Une première étude sur les freins et les solutions de développement du covoiturage à La Réunion avait été menée par l'AFD en 2023 dont les conclusions soutenaient le développement de ligne covoiturage inter-EPCI. Parmi les 5 lignes, à fort potentiel, identifiées, figuraient les lignes Saint-Denis<>Saint-Paul et Saint-Pierre<>Saint-Paul.

La présente action vise à mesurer l'opportunité de ces lignes par le biais d'une étude spécifique à lancer.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Mesurer le nombre de captifs covoitureur potentiel par la création de lignes de covoiturage ;

**Objectif 2 :** Évolution de la part modale covoiturage par la création de ligne de covoiturage spécifique.

## SOUS-ACTIONS

Pas de sous action.

## BILAN DE L'ACTION 19

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Action 19	A partir de moyen terme	Périmètre élargi	Territoire de l'Ouest, Région, État, CINOR, CIVIS	35k€	1, 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Étude pour la mise en place d'une ligne de covoiturage.</li> </ul>

# ÉTUDIER LA POSSIBILITÉ DE METTRE EN PLACE DES LIGNES DE COVOITURAGE

Une ligne de covoiturage se définit par un itinéraire qui permet la massification des rencontres potentielles entre conducteurs et passagers. Des arrêts permettant la prise en charge et la dépose sont créés sur cet itinéraire. Ce type de mise en relation nécessite d'avoir une vision systémique du covoiturage qui prend en compte le service à l'utilisateur (adaptation aux besoins, application de mise en relation, intermodalité), l'animation et la communication autour de l'offre et la création d'infrastructures spécifiques.

Cette ligne de covoiturage peut :

- S'appuyer sur une voie en site propre (VR2+) : bande d'arrêt d'urgence, voie TCSP (mutualisation avec arrêts de bus) ;
- Se confondre avec la circulation avec des arrêts de covoiturage matérialisés.

Une première étude sur les freins et les solutions de développement du covoiturage à La Réunion avait été menée par l'AFD en 2023 dont les conclusions soutenaient le développement de ligne covoiturage inter-EPCI. Parmi les 5 lignes identifiées à fort potentiel, figuraient les trajets Saint-Denis<->Saint-Paul et Saint-Pierre<->Saint-Paul.

L'objet de la présente action consiste à lancer une étude d'opportunité de ces 2 lignes de covoiturage.

Cette étude visera à :

- Identifier les besoins et pratiques existantes covoiturage (officielle et non officielle) sur ces itinéraires ;
- Identifier les freins potentiels à leur développement ;
- Évaluer le potentiel captif d'utilisateurs conducteurs et passagers ;
- Scénariser des variantes de tracé de ligne avec les modes de fonctionnement (site propre, voie mutualisée) ;
- Évaluer le coût d'investissement et d'exploitation de la mise en place de ces lignes.



Arrêt spontané de covoiturage - Cœur d'Hérault - 2021

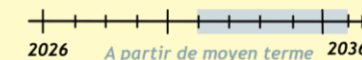


Arrêt spécifique covoiturage - Métropole de Rennes - 2021



Voie réservée covoiturage avec Panneau à Message Variable (PMV)- Paris - 2025

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE ELARGI



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, État, CINOR, CIVIS

## COÛTS

35 k€

Subvention : Appel à projet (-50 à 80%)

Partenariat : Région, IdRM (-0 à 20%)

## INDICATEURS

- Étude pour la mise en place d'une ligne de covoiturage.

## DÉFI 5

Connecter les polarités au gré d'une  
intermodalité fonctionnelle

### ENJEUX DU DÉFI

L'intermodalité constitue un levier pour démultiplier les possibilités de desserte d'un territoire en offrant un panel de déplacements sur une zone localisée. Cela représente un enjeu social (accessibilité immédiate à des coûts souvent plus avantageux que la voiture particulière), mais aussi environnemental (réduction du nombre de km parcourus en mode motorisé).

C'est pourquoi, le Territoire de l'Ouest souhaite développer une politique intermodale en reliant les différentes polarités par une accessibilité réelle ou numérique (MAAS).

### ENJEUX DE CONCERTATION

Le développement d'une intermodalité renforcée, où différents modes de transport sont bien connectés, est jugé essentiel pour faciliter le passage d'un mode à l'autre et réduire la dépendance à la voiture.

Il en résulte le besoin d'un maillage efficace permettant des déplacements optimisés et connectés aux pôles générateurs de flux (zones résidentielles, zones d'activités, commerces..).

### ACTIONS DU PDM

**Action 20** : Organiser l'accessibilité du territoire au gré de pôles d'échanges multimodaux sur le territoire ;

**Action 21** : Développer et pérenniser le MAAS (IdRM).



# ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AU GRÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX SUR LE TERRITOIRE

## CONTEXTE & ENJEUX

Pour favoriser les déplacements sur le territoire, il est nécessaire de penser intermodalité. Cela se traduit par un « hub » ou plateforme qui favorise les échanges entre plusieurs modes de transport. On distingue ainsi les PEM, (pôles d'échanges multimodaux : TPC, bus, covoiturage, vélo en libre-service..) des P+R (parking-relais) où l'utilisateur laisse son véhicule pour prendre un autre mode de transport. Cette structuration est fondamentale afin d'assurer des ruptures de charges satisfaisante pour le voyageur.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Réaliser au moins un PEM d'ici 2031 ;

**Objectif 2** : Mener une étude stratégique P+R en lien avec les PEM.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 20.1** : Développer des PEM sur les pôles majeurs de flux du territoire ;

**Sous-action 20.2** : Mener une étude stratégique P+R en lien avec les PEM.

## BILAN DE L'ACTION 20

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 20.1	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Région, État, Communes	40M€	1	• Nombre de PEMs créés ou réaménagés
Sous-action 20.2	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé		35k€	2	• Réalisation d'une étude stratégique de positionnement et dimensionnement des P+R

# ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AU GRÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX SUR LE TERRITOIRE

## SOUS ACTION 20.1. : DÉVELOPPER ET AMÉNAGER LES PEM SUR LES PÔLES MAJEURS DE FLUX DU TERRITOIRE

Les pôles d'échange multimodaux constituent des points d'articulation entre les différents modes de transport proposés, offrant des possibilités d'intermodalité à partir d'un lieu donné.

Leur attractivité est ainsi un levier pour diminuer la part modale des véhicules motorisés.

Leur identification permet de faire connaître leur existence à tous les usagers potentiels qu'ils soient réguliers ou non. Par ailleurs, l'ensemble des services associés doit être mis en évidence pour favoriser l'intermodalité entre modes actifs et transport en commun.

Actuellement, le Territoire de l'Ouest dispose de 3 pôles d'échanges multimodaux:

- Une gare routière à Saint-Paul ;
- Un PEM à Saint-Gilles-les-Hauts ;
- Un PEM Roger et Odette Mofy à Le Port.

Un des objectifs de cette action est d'enrichir les services au sein de ces trois lieux. Ainsi, les mesures suivantes sont préconisées :

- Sécuriser les déplacements en modes actifs grâce à un jalonnement adéquat ;
- Réaliser un dépose-minute au sein de chaque PEM ;
- Doter chaque PEM d'un abri voyageur pour faire face aux aléas météorologiques.



Exemple information voyageur  
PEM Le Port



Par ailleurs des services complémentaires pourraient améliorer l'expérience usager. Ci-après quelques suggestions :

- Aménager des espaces d'attentes abrités avec présence de sanitaires, de points d'eaux potable et d'espaces bébé ;
- Garantir l'accessibilité pour tous les usagers, peu importe l'âge ou la condition physique ;
- Offrir une information voyageur efficace afin d'orienter les usagers et présenter l'ensemble de l'offre de transport de manière complète et efficace.

Parmi les PEM fléchés sur le Territoire de l'Ouest, on retrouve :

- PEM de Sainte Thérèse ;
- PEM de Saint-Leu ;
- PEM des Trois Bassins.

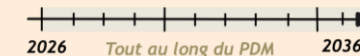
L'étude de l'interconnexion entre les communes de Saint-Paul et de Saint-Leu grâce au RRTG participe également à la réalisation de cette action en permettant une meilleure intermodalité.

Afin de favoriser l'intermodalité, il est recommandé, d'intégrer dans chaque PEM des :

- Stationnements sécurisés pour les cycles et EDPM personnel ;
- Stationnements pour les vélos en libre-service ;
- Stationnements pour les véhicules individuels y compris les deux roues motorisés ;
- Bornes de recharges pour les véhicules électriques ;
- Places de stationnement dédiées au covoiturage.

Il est recommandé, afin de valoriser l'intermodalité, de prévoir des BIV jouant le rôle de SAEIV.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, État, Communes

### COÛTS

40ME

Subvention : FEDER (-50 à 70%)  
Partenariat : Région (-20 à 30%)

### INDICATEURS

- Nombres de PEMs créés ou réaménagés

# ORGANISER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AU GRÉ DE PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX SUR LE TERRITOIRE

## SOUS ACTION 20.2. : MENER UNE ÉTUDE STRATÉGIQUE P+R EN LIEN AVEC LES PEM

Les parkings-relais constituent des leviers importants à la fois de l'intermodalité mais aussi de la décarbonation.

La mise en place de parkings relais participe à l'amélioration de la fluidité du changement de mode, au sein d'un déplacement.

Plusieurs lacunes peuvent être constatées au niveau de P+R existants qui peuvent freiner leur usage :

- Mauvais dimensionnement : saturation ou quasi-saturation du parking entraînant des pertes de temps ;
- Congestion en entrée / sortie du P+R notamment aux heures de pointe qui peuvent à la fois être rédhibitoires pour les usagers du P+R, car générant des congestions ;
- Manque d'attractivité de la grille tarifaire, rendant dissuasif l'usage du P+R ;
- Inadéquation de la grille tarifaire avec les revenus des usagers potentiels ;
- Manque de lisibilité dans le jalonnement ;
- Absence de services complémentaires (toilettes, mobilier urbain...).

Les pôles d'échange multimodaux constituent des lieux clés de la chaîne de déplacement. Ce sont spontanément des lieux d'implantation adéquats pour l'implantation de parking-relais.

Par ailleurs, implanter des parking-relais au niveau des PEM permet de mutualiser une partie des services proposés :

- Billettique, SAEIV, services complémentaires...

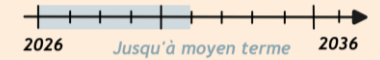
Afin de déterminer une stratégie P+R pertinente, l'étude ne doit pas être réalisée au cas par cas mais plutôt de manière globale à l'échelle du Territoire de l'Ouest afin d'offrir un nombre de places adéquates, avoir des tarifs unifiés, permettant une meilleure lisibilité de l'offre et permettant d'accroître l'attractivité des P+R.

Cette action vise également à prévoir les fréquentations futures des P+R afin de ne pas atteindre la saturation rapidement, mais plutôt à envisager leur occupation sur du long terme.

Les mesures suivantes ont été identifiées afin de mener à bien cette action :

- Diagnostic des P+R existant ;
- Analyse de l'offre TC actuelle et future ;
- Définition d'une stratégie globale concernant les P+R ;
- Mise en place d'une communication adaptée et via plusieurs médias (internet, affichage, journaux....) ;
- Sollicitation des usagers à travers des enquêtes de satisfaction notamment.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Région, État, Communes

### COÛTS

35k€

Partenariat : IdRM (-0 à 50%)

### INDICATEURS

- Réalisation d'une étude stratégique de positionnement et dimensionnement des P+R

# 21 DEVELOPPER ET PERENISER LE MAAS

## CONTEXTE & ENJEUX

Le Territoire de l'Ouest souhaite développer le MAAS à l'échelle de son territoire en lien avec le MAAS porté par IdRM. En effet, cet outil simplifié permettra d'accélérer et de multiplier les possibilités de déplacement en rendant plus simple, plus inclusive et plus durable la mobilité sur le territoire.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Assurer l'intégration de l'ensemble des modes de transport différents dans la plateforme (bus, vélo en libre-service, covoiturage, taxis, etc.) d'ici à horizon 2031 ;

**Objectif 2 :** Implémenter le système de paiement intégré d'ici mi-parcours (horizon 2031) ;

**Objectif 3 :** Accompagner IdRM dans la mise en ligne de la plateforme MAAS d'ici mi-parcours (horizon 2031) ;

**Objectif 4 :** Assurer la conformité RGPD dès le lancement de la plateforme.

## SOUS-ACTIONS

Sans objet.

## BILAN DE L'ACTION 21

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 21	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, IdRM, Région, État, Communes	1M€	1, 2, 3, 4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Développement de l'outil</li> </ul>

# 21 DEVELOPPER ET PERENISER LE MAAS

Le MAAS « Mobility as a service » vise à intégrer l'ensemble des services de mobilité au sein d'une même plateforme afin de garantir une lisibilité et d'éviter de démultiplier les terminaux de communication en lien avec la mobilité. En intégrant l'ensemble des modes de transports proposé au sein du Territoire de l'Ouest, il accompagne les utilisateurs vers une mobilité décarbonée. Par ailleurs, mutualiser ces informations avec les autres interfaces de l'Ile de La Réunion à travers Ile de La Réunion Mobilité permettra d'accroître la connaissance de l'offre de transport au niveau régional que ce soit pour les locaux ou les visiteurs ponctuels.



Outre l'offre de transport en commun, il est primordial d'intégrer au sein de ce service l'offre de stationnement (véhicules motorisés, cycles, EDPM).

En proposant plusieurs modes de transport, et en communiquant sur les temps de déplacements associés, le MAAS participe à une mobilité moins dépendante de la voiture.

Cet outil numérique constitue ainsi de facto, un levier pour :

- Lever les points de blocages de changement de comportement (méconnaissance de l'offre, temps de parcours par mode erronés, estimation fautive du budget mobilité) ;
- Limiter la sédentarité en intégrant des mesures d'activités physique ;
- Éco-responsabiliser les usagers, en leur communiquant sur les taux d'émissions CO2 émis suivant l'itinéraire ou le mode de transport choisi.

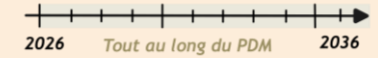
Afin de développer et pérenniser le MAAS, il serait pertinent de :

- Intégrer l'ensemble des acteurs de mobilité de la Réunion afin d'établir des normes communes ;
- Rendre l'application MAAS et l'ensemble des services associés, faciles à utiliser, intuitif et personnalisable en fonction de l'usage ;
- Mettre l'accent sur la sécurité des données des utilisateurs ;
- Rendre l'ensemble des services accessibles même pour les personnes ne possédant pas d'ordinateur ou de smartphone.

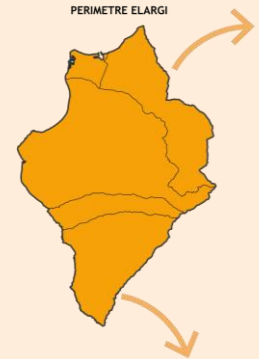
En effet, la mise en place d'une application MAAS ne doit pas renforcer la fracture numérique.

Fonctionnalités essentielles	Fonctionnalités secondaires
Ensemble de l'offre de transport	Comparatif d'émission de CO2 pour un itinéraire choisi en fonction du mode de transport choisi
Comparatif des temps de parcours pour une origine destination donné en fonction du mode de transport et de l'itinéraire choisi	Comparatif d'activité physique entre plusieurs modes de transports et plusieurs itinéraires
Espace Billettique et réservation de transport à la demande	Autopartage et covoiturage
Offre de Stationnement tout modes	Offre de stationnement en temps réel afin d'orienter les voyageurs
Temps d'attente et information en temps réels pour les transports en commun	Recueil des demandes réclamations afin d'avoir un suivi et un retour d'expérience
Actualités : travaux, mise en place de nouveaux services....	

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, IdRM, Région, État, Communes

## COÛTS

1M€  
Partenariat : IdRM (-50 à 100%)

## INDICATEURS

- Développement de l'outil

## DÉFI 6

Développer les pratiques de mobilité  
raisonnées autour des futurs quartiers  
d'habitat & zones d'activités

### ENJEUX DU DÉFI

Penser et adapter l'infrastructure et les comportements de mobilité de demain dans les futurs quartiers d'habitat et des zones d'activités constituent un défi pour le Territoire de l'Ouest.

Le Territoire de l'Ouest présente un bassin d'emploi concentré sur le littoral et autour des zones d'activités mais des opérations d'aménagements (ZAC, ZAE..) viendront se suppléer sur le territoire. Ainsi, dans une logique de développement de « ville de quart-d'heure », l'intégration des mobilités actives dès la conception, constitue un levier de réussite essentiel.

Le stationnement, de compétence communale, constitue également un levier stratégique de mobilité, au regard du foncier contraint.

### ENJEUX DE CONCERTATION

La concertation a souligné le besoin d'un accompagnement de la planification urbaine au sein de la création des nouveaux quartiers d'habitat et des nouvelles zones d'activités.

Garantir un aménagement équilibré, où les déplacements à pied et à vélo sont sécurisés et intégrés au réseau de transports, afin de réduire la dépendance à la voiture dans ces zones est identifié comme enjeu lors de la concertation.

### ACTIONS DU PDM

Action 22 : Repenser la mobilité de demain dans les documents d'urbanisme et feuille de route ;

Action 23 : Appréhender et optimiser les flux logistiques ;

Action 24 : Définir une stratégie de développement de stationnement au regard du foncier contraint et coordonner la politique de stationnement en fonction des besoins de chacun ;

Action 25 : Construire une stratégie de mobilité à l'échelle des bassins d'emplois et des établissements scolaires pour favoriser les mobilités raisonnées (PDMiE, PDMS, ...);

Action 26 : Expérimenter l'autopartage à l'échelle intercommunale.

# REPENSER LA MOBILITÉ DE DEMAIN DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET FEUILLE DE ROUTE

## CONTEXTE & ENJEUX

Les documents d'urbanisme sont des documents cadres qui définissent la planification urbaine sur un territoire donné. Or, l'aménagement d'un espace et les mobilités étant étroitement liés, il convient d'intégrer les ambitions de mobilité dès la conception.

De même, dans une logique de développement des mobilités actives, il serait pertinent de sensibiliser les aménageurs à ces pratiques, par le prisme de feuilles de route ou de référentiels.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Sensibiliser les aménageurs à la stratégie de pensée de mobilité de demain, en favorisant des rencontres au moins 1 fois par an ;

**Objectif 2 :** Mettre en place un ratio de stationnement de 0,8 à 1 place par logement dans 80 % des nouveaux quartiers d'habitation avec une desserte TC optimale ;

**Objectif 3 :** Intégrer une part de stationnement mutualisé dans les nouveaux projets de logements à horizon 2031 ;

**Objectif 4 :** Assurer une gouvernance partagée entre les acteurs du SCOT et du PDM, à raison de 2 réunions par an.

## SOUS-ACTIONS

**Sous action 22.1 :** Rédiger une feuille de route pour cadrer les aménageurs dans le choix du stationnement cycle/EDPM, les cheminements modes doux ;

**Sous action 22.2 :** Instaurer des ratios stationnement VL dans les futurs quartiers d'habitat en lien avec les communes et les bailleurs ;

**Sous action 22.3 :** Favoriser la transversalité entre le SCOT et le PDM.

## BILAN DE L'ACTION 22

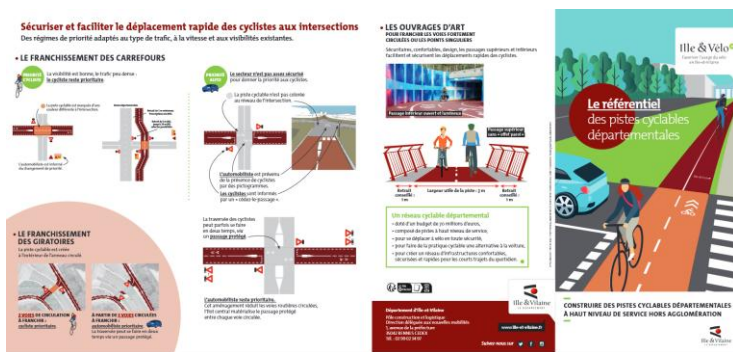
	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 22.1	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, État, aménageurs	10k€	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Guide référentiel aménagement ;</li> <li>Nombre d'aménageurs sensibilisés</li> </ul>
Sous-action 22.2	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé			2, 3	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compte rendu de réunion</li> </ul>
Sous-action 22.3	Tout au long du PDM	Territoire de l'Ouest	Territoire de l'Ouest, État	-	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>Compte rendu de réunion</li> </ul>

# REPENSER LA MOBILITÉ DE DEMAIN DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET FEUILLE DE ROUTE

## SOUS ACTION 22.1 : RÉDIGER UNE FEUILLE DE ROUTE POUR CADRER LES AMÉNAGEURS DANS LE CHOIX DU STATIONNEMENT CYCLE/EDPM, LES CHEMINEMENTS MODES DOUX

Dans le cadre de la stratégie de développement de mobilités décarbonées et de ville de quart d'heure, les aménageurs favoriseront l'aménagement de cheminement piétons et cyclables, en cohérence avec les besoins en stationnements voitures et deux-roues motorisés (action 22.2).

Pour aider les aménageurs dans leur réflexion, un guide référentiel sur les aménagements modes actifs sera établi par le Territoire de l'Ouest. Cela permettra également d'assurer une cohérence sur l'ensemble du territoire (signalisation verticale et horizontale, etc ...).



Référentiel d'aménagement cyclable Département Ille&Vilaine

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État, aménageurs

### COÛTS

10 k€  
Partenaires : Communes (-0 à 50%)  
Bailleurs (-0 à 50%)

### INDICATEURS

- Guide référentiel aménagement ;
- Nombre d'aménageurs sensibilisés

## SOUS ACTION 22.2 : INSTAURER DES RATIOS STATIONNEMENT VL DANS LES FUTURS QUARTIERS D'HABITAT EN LIEN AVEC LES COMMUNES ET LES BAILLEURS

En lien avec l'action 10.1 de l'actuel PDM, il s'agira de veiller à ce que les futurs projets d'habitat intègrent un ratio de places de stationnement voiture et 2 roues motorisés en adéquation avec l'offre de mobilité disponible aux alentours (transport en commun, vélo en libre service...).

L'objet n'est pas de surdimensionner les places de stationnement VL, mais d'avoir un « juste » milieu afin d'éviter le report sur du stationnement sur voirie, voire l'écueil de stationnements gênants sur trottoirs impactant l'accessibilité.

Le Territoire de l'Ouest pourra à ce titre, animer un atelier de sensibilisation auprès des bailleurs sociaux, à raison d'une fois par an, en illustrant ces propos par des retours d'expérience sur d'autres quartiers d'habitats.

En complément, des études de circulation pourront être lancées par le bailleur.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État, aménageurs

### COÛTS

Coût intégré dans actions 1.1, 1.2 et 2

### INDICATEURS

- Compte rendu du séminaire

# REPENSER LA MOBILITÉ DE DEMAIN DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME ET FEUILLE DE ROUTE

## SOUS ACTION 22.3 : FAVORISER LA TRANSVERSALITÉ ENTRE LE SCOT ET LE PDM

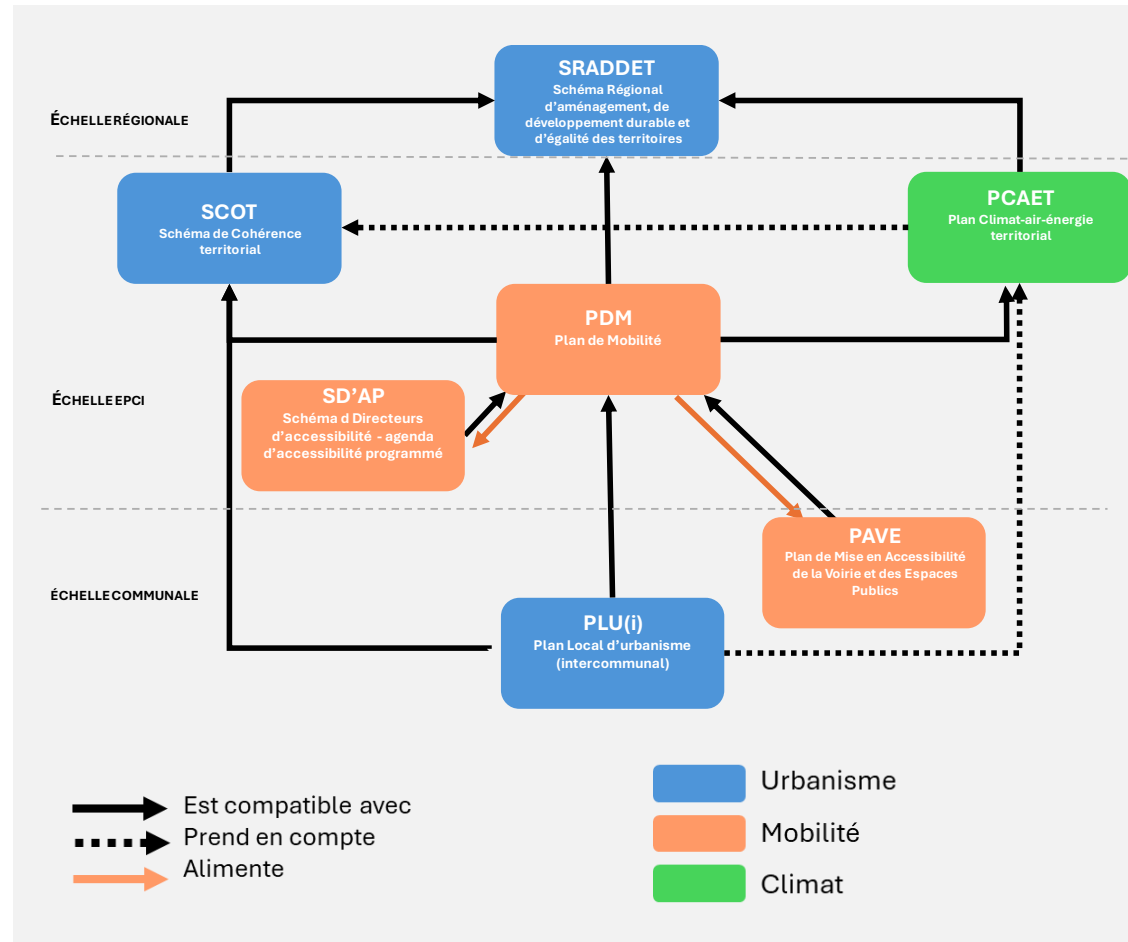
Ci-contre un schéma représentant les interfaces entre les différents documents de planification.

En effet, au-delà des responsables des actions, des interfaces devront notamment être réalisées entre les différents partenaires pour assurer la bonne mise en œuvre du PDM.

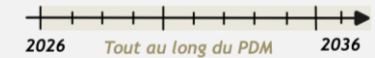
C'est le cas notamment entre le SCOT et le PDM où des attentes fortes devront être sanctuarisées, notamment en termes de :

- Stratégie d'emprise foncière 20-30 ans ;
- Recyclage urbain pour l'aménagement des ZATT ;
- Stratégie ZAN et ZEN.

Pour ce faire, une réunion semestrielle projet entre les services techniques (Territoire de l'Ouest, État, Région, Département, Collectivités...) pourra se tenir.



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE TERRITOIRE DE L'OUEST



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État

### COÛTS

Coût intégré dans actions 1.1, 1.2 et 2

### INDICATEURS

- Compte rendu de réunions

# APPRÉHENDER ET OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES

## CONTEXTE & ENJEUX

La nécessité de mieux appréhender les flux de marchandises et de les articuler tant au niveau régional qu'à celui du Territoire de l'Ouest, notamment à la vue de leur essor, se fait ressentir. Des solutions logistiques sont à étudier et un plan spécifique d'actions à mettre en place. Le besoin d'articulation des différentes solutions doit passer par une concertation fine entre les différents acteurs de la filière pour que les solutions proposées satisfassent la chaîne logistique en faveur d'un développement vertueux, vecteur de synergies.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Optimiser l'utilisation des infrastructures logistiques existantes (espaces de stockage, entrepôts, plateformes de distribution) pour réduire les coûts d'exploitation ;

**Objectif 2 :** Augmenter de 10% l'utilisation de solutions durables pour la logistique de dernier kilomètre d'ici 2026 ;

**Objectif 3 :** Réduire les émissions de CO2 liées aux flux logistiques de 20% d'ici 2027 ;

**Objectif 4 :** Encourager les entreprises locales à participer à des solutions de logistique partagée pour optimiser les livraisons et réduire les coûts.

## SOUS-ACTIONS

**Sous action 23.1 :** Assurer une desserte des flux logistiques avec la Zone Industriale-Portuaire (ex-ZAP) ;

**Sous action 23.2 :** Interdire la circulation Poids-Lourds sur certains axes et réglementer les horaires ;

**Sous action 23.3 :** Étudier la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités du Territoire de l'Ouest ;

**Sous action 23.4 :** Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine ;

**Sous action 23.5 :** Assurer une stratégie de logistique urbaine et de dernier km à énergie verte.

## BILAN DE L'ACTION 23

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 23.1	Court terme	Périmètre localisé	GIP Ecocité, État, GPMDRL, DEAL	200k€	1	• CR réunions
Sous-action 23.2	A partir de moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes, Région, État, DEAL (SPRINR)	200k€		• Nombre d'arrêtés mis en place ; • Nombre d'études menées
Sous-action 23.3	Jusqu'à moyen terme	Périmètre élargi	Territoire de l'Ouest, GPMP, Communes, Région, Département, État, Agorah	50k€	2, 3	• Etude stratégique de flux de transit
Sous-action 23.4	Tout au long du PDM	Périmètre élargi	Territoire de l'Ouest, État, Communes, CCI, Agorah,...	1M€	3	• Compte rendu d'ateliers
Sous-action 23.5	Jusqu'à moyen terme	Périmètre élargi	Territoire de l'Ouest, État, Communes, CCI, Entreprises, GPMP, Ecocité	1,1M€	3, 4	• Nombre d'études menées ; • Nombre de solutions de logistique ; • Nombre de vélos cargos sur les aires de livraison.

# APPRÉHENDER ET OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES

## SOUS ACTION 23.1 : ASSURER UNE DESSERTE DES FLUX LOGISTIQUES AVEC LA ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE (EX-ZAP)

Des réflexions sont menées depuis quelques années sur la stratégie de développement portuaire de la Zone Arrière Portuaire (ZAP).

Le GIP Ecocité, chef de file de ce projet, mène actuellement une étude d'approfondissement sur la programmation de cet espace foncier stratégique. La zone aura une vocation industrialo-portuaire, d'où le nom de ZIP, en lieu et place de ZAP.

Le contenu programmatique est pour l'heure en cours de définition et le Territoire de l'Ouest est membre du comité stratégique (COSTRA) et participe à la stratégie dédiée de cet espace foncier.

Cette fiche-action entend intégrer la ZIP au sein du PDM, puisque l'organisation de la logistique sera déployée autour de celle-ci.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

GIP Ecocité, Etat, GPMDRL, DEAL

### COÛTS

200k€

Partenaires : GIP Ecocité (100%)

### INDICATEURS

- CR de réunions

## SOUS ACTION 23.2 : INTERDIRE LA CIRCULATION POIDS-LOURDS SUR CERTAINS AXES ET CERTAINS HORAIRES

La multiplication des poids-lourds en circulation sur le réseau routier, particulièrement sur les communes (Le Port, La Possession), peut constituer un frein à la pratique cyclable.

C'est pourquoi afin de répondre aux enjeux de livraisons, tant des grands distributeurs que de commerçants indépendants, il semble nécessaire de structurer la filière du transport routier de marchandises.

Cette action consiste à **réguler la circulation de Poids-Lourds (PL), dans certaines zones**, pour éviter les flux de transit dans le territoire et notamment dans les lieux de vie du Territoire de l'Ouest par :

- La mise en place **d'interdiction de circulation PL sur certains axes** en lien avec leur gabarit et le tonnage transporté ;
- L'interdiction à **terme de véhicules de certains types de carburant** de circuler dans des zones définies ;
- L'interdiction à la **circulation à certains horaires** afin de réduire les nuisances en milieu urbain tant sur les conditions de circulation que sur la qualité de vie des habitants et la sécurité des déplacements aux heures de pointe ;
- La réduction de la **circulation de poids-lourds** (notamment roulant à vide) dans les lieux de vie du territoire pour apaiser le trafic et réduire les nuisances (sonores, pollution de l'air, congestion, sécuritaire) ;

- **L'optimisation des tournées** notamment par le passage de poids-lourds à des horaires spécifiques sur des itinéraires dédiés avec des infrastructures adaptées à leur circulation (jalonnement spécifique à déterminer pour le transport de marchandises) ;
- Une **meilleure gestion des tournées pour les filières particulières** de transport (ramassage des déchets) y compris pour les transports de matières dangereuses (transport de carburant) ;
- Ce point est à réfléchir en parallèle des études concernant la faisabilité d'espaces logistiques de groupage/dégroupage sur le Territoire de l'Ouest et de la régulation des aires de livraison (livraison à certaines heures et sur des aires de livraison dédiées) ;
- **D'encourager le renouvellement de flottes de véhicules propres et décarbonés** par l'interdiction à la circulation des véhicules carbonés sur certains axes.

Des études et expérimentations seront à déployer.



Livraison encouragée à certaines heures par la mise à disposition d'aires de livraison dédiées sur certaines périodes journalières - Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes, Région, État, DEAL (SPRINR)

### COÛTS

200k€

Partenaires : Communes, Région, Département, DEAL (-50 à 80%)

### INDICATEURS

- Nombre d'arrêtés mis en place ;
- Nombre d'études menées

# APPRÉHENDER ET OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES

## SOUS ACTION 23.3. : ÉTUDIER LA GESTION DES FLUX DE TRANSIT ET DE MARCHANDISES VERS LES ZONES D'ACTIVITÉS DU TERRITOIRE DE L'OUEST

Cette action consiste à établir un plan spécifique pour mieux appréhender les flux de transport de marchandises existants et futurs au sein du Territoire de l'Ouest afin de proposer, à terme, des solutions concrètes en matière d'optimisation des flux.

La réalisation de ce plan veillera en particulier à :

- Fédérer la logistique entre PME et plateformes logistiques du territoire ;
- Assurer la complémentarité entre les zones portuaires, aéroportuaires et à l'intérieur de l'EPCI ;
- Proposer des solutions pour mieux exploiter les infrastructures actuelles, encadrer les pratiques ;
- Donner un point d'attention particulier sur le transport de matières dangereuses et la gestion des filières particulières (déchets) ;
- Identifier les synergies possibles et les mutualisations des moyens logistiques entre acteurs (parkings, entrepôts, partage des poids-lourds et de l'affrètement) ;
- Lancer une étude de transport de marchandises et de logistique à l'échelle de l'île permettant de définir des mesures précises.

L'instance de concertation créée dans la sous-action suivante permettra de réaliser un état de l'art des pratiques actuelles sur le territoire, d'évaluer les futures tendances et sera force de proposition de solutions concrètes dans ce futur plan d'action spécifique à la logistique.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, GPMR, Communes, Région, Département, État, Agorah

### COÛTS

50k€  
Partenaires : Communes, Agorah  
(-50 à 80%)

### INDICATEURS

- Etude stratégique de flux de transit

## SOUS ACTION 23.4. : METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE LA CONCERTATION PERMANENTE SUR LES PROBLÉMATIQUES DE LIVRAISON URBAINE

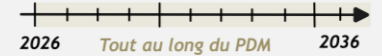
En collaboration avec l'ensemble des acteurs de la logistique, il s'agira de mettre en place des réunions de suivi afin d'identifier les problématiques de logistique à l'échelle du territoire et de trouver des solutions conjointes pour assurer le développement du territoire en ce qui concerne la mise en place de réglementations et de mesures cohérentes pour encadrer le transport de fret.

Cette instance **regrouperait les différentes parties prenantes** concernées à savoir :

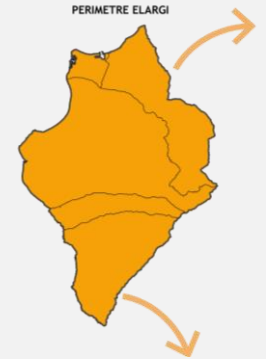
- Communes ;
- CCI ;
- Agorah ;
- Transporteurs et autres acteurs de la logistique ;
- Associations du territoire ;
- Représentants des commerçants ;
- Distributeurs ;
- Représentants des habitants/riverains ;
- Communautés portuaires et aéroportuaires ;
- Experts de la logistique.

Cette instance pourrait faire office de **regroupement pluriannuels** afin de prendre en compte les propositions des différents acteurs du secteur. La mise en place d'un programme d'actions détaillé pourra être réalisé à la suite des premières concertations. Le Territoire de l'Ouest pourrait encadrer les discussions en partenariat de l'Agorah et d'un AMO expert en la matière.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État, Communes, CCI, Agorah,...

### COÛTS

1M€  
Partenaires : Communes, Agorah  
(-80%)

### INDICATEURS

- Compte rendu d'ateliers

# ACTION 23 APPRÉHENDER ET OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES

## SOUS ACTION 23.5 : ASSURER UNE STRATÉGIE DE LOGISTIQUE URBAINE ET DE DERNIER KM À ÉNERGIE VERTE

Cette action vise à **planifier une étude de transport de marchandises et de logistique du dernier kilomètre** possibles sur le territoire.

Penser une nouvelle façon de gérer les flux à l'échelle du Territoire de l'Ouest semble pertinent, notamment de part sa connexion directe avec les Port Est et Ouest. En moyenne, les flux de marchandises annuels sont de 140 000 équivalent vingt pieds à l'import et environ 25 000 équivalent vingt pieds à l'export.

De plus, notons que les phénomènes d'ubérisation et de e-commerce, encore limités sur le territoire, peuvent se développer, entraînant davantage les flux de marchandises en milieu urbain. Il s'agira d'étudier les opportunités de groupage/dégroupage dans des espaces de logistique urbaine en périphérie et d'évaluer la pertinence de solutions de livraison du dernier km décarbonées sur le territoire.

### Économie solidaire et développement de services de proximité :

Le Territoire de l'Ouest pourra encourager les initiatives locales et le commerce de proximité en proposant des consignes de produits locaux dans les ZATT et lieux de vie majeurs du territoire pour rapprocher les producteurs des consommateurs et développer une économie plus solidaire/circulaire.

### Espace logistique de groupage/dégroupage :

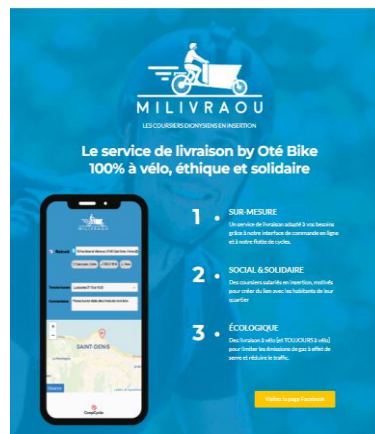
Le **groupage/dégroupage des marchandises dans un dépôt logistique** à proximité des grands axes routiers semble pertinent à la vue de la concentration des zones d'activités, industrielles et commerciales réparties sur le Territoire de l'Ouest. Les tournées pourront être optimisées et les allers-retours à vide évités. L'étude de faisabilité d'un tel dépôt serait à prévoir et pourra être menée en prenant en compte l'étude d'approfondissement de la Zone Industrialo-Portuaire menée par le GIP-Ecocité.

### Solutions de cyclo-logistique / vélo-cargos :

L'opportunité d'une desserte en vélo-cargo à partir de ces centres logistiques vers les commerces de proximité dans un rayon de 5km semble pertinent.

Les **vélos cargos** sont adaptés aux colis livrés en ville : petits et à acheminer fréquemment. La solution cyclable a d'autant plus de sens vis-à-vis de la volonté d'apaisement des centres-villes du Territoire de l'Ouest. Le mode cyclable permet l'optimisation des tournées en repassant à la base et une certaine rapidité des livraisons en particulier lors des congestions et d'autant plus avec l'essor des aménagements cyclables du Territoire de l'Ouest. De même, la petite taille des véhicules rend le stationnement plus aisé. Des synergies sont à trouver avec les associations et les gains associés (coût à l'entretien, prix de la recharge et infrastructures de recharge nécessaire - prise domestique suffisante pour recharge d'un vélo-cargo), au-delà de la connotation positive de l'image du vélo. Ces livraisons par vélo-cargo se développent déjà au niveau local.

#### Milivraou - Oté Bike



#### Le Maillon - Saint-Pierre, Saint-Louis



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, État, Communes, CCI, Entreprises, GPMR, Ecocité

### COÛTS

1,1M€  
Subvention : Appel à projets (~50%)

### INDICATEURS

- Nombre d'études menées ;
- Nombre de solutions de logistique ;
- Nombre de vélos cargos sur les aires de livraison

# DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENT AU REGARD DU FONCIER CONTRAINT ET COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

## CONTEXTE & ENJEUX

En moyenne, on considère que 10% du trafic induit dans les centres-villes correspond à la recherche d'une place de stationnement.

Le foncier étant précieux et contraint, les possibilités d'extension de places de stationnement au regard de la demande restent limitées. C'est pourquoi, cette action vise à définir une stratégie de rationalisation et d'optimisation du stationnement de telle sorte à trouver un équilibre entre l'offre et la demande.

## OBJECTIFS

**Objectif 1** : Accompagner au moins 10 employeurs/an du territoire dans l'élaboration ou la mise à jour de leur plan de mobilité employeur ou administratif, via un dispositif de conseil, de financement et de suivi personnalisé ;

**Objectif 2** : Atteindre une part de véhicule électrique de 5%-10% du parc automobile par l'implantation de bornes de recharges électriques sur le territoire.

## SOUS-ACTIONS

**Sous action 24.1** : Déployer une stratégie de stationnement autour des centralités ;

**Sous action 24.2** : Redéfinir le positionnement des aires de livraison et les réglementer ;

**Sous action 24.3** : Poursuivre le développement de bornes de recharges électriques.

## BILAN DE L'ACTION 24

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 24.1	Jusqu'à moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	600k€	1	• Nombre de places réglementées
Sous-action 24.2	Tout au long du PDM	Périmètre localisé		300k€	1	• Nombre d'aires de livraison réglementées
Sous-action 24.3	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes, SIDELEC	1M€	2	• Nombre de bornes IRVE créées ; • Évolution du parc automobile électrique.

# DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENT AU REGARD DU FONCIER CONTRAINT ET COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

## SOUS ACTION 24.1 : DÉPLOYER UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT AUTOUR DES CENTRALITÉS

Cette sous-action vise à proposer des **réglementations de stationnement** autour des centres-urbain, là, où à l'heure actuelle, le stationnement n'est pas partout réglementé mais dont un fort besoin de rationalisation se fait ressentir. Les mesures relatives au stationnement sont plurielles et des études sectorielles ont déjà été menées par certaines communes, étant donné que la gestion du stationnement est une compétence communale.

Parmi les réflexions possibles :

- La mise en place de **zones de stationnement réglementé** dans les centres-villes afin d'améliorer les rotations et leur attractivité. Le dispositif de contrôle sera renforcé afin d'éviter les stationnements sauvages existants aujourd'hui ;
- Le **développement et l'aménagement d'aires de livraison** à proximité des centres-villes soumises à réglementation horaire conformément à l'action 6.3 ;
- La **création de PEM en périphérie** afin de dissuader le stationnement longue-durée en surface et de limiter l'encombrement des centres-villes ;
- L'intégration dans les **projets urbains de solutions de stationnement** permettant de répondre au besoin des usagers tout en garantissant un meilleur partage de la voirie et un apaisement des espaces publics. La question du stationnement sera intégrée aux politiques de modernisation et aux projets de renouvellement urbain ;
- L'intégration dans les **constructions neuves d'emprises dédiées au stationnement privé** afin d'éviter l'encombrement des voiries ;
- La **suppression des masques de visibilité** aux abords des passages piétons et leur valorisation favorisant l'essor des pratiques actives ;
- La mise en place de **solutions de stationnement intelligent** comme celle étudiée par la ville de Saint-Paul ;
- La **mutualisation des stationnements** afin de répondre aux usages et limiter l'espace accordé au stationnement en ville (mutualisation du stationnement privé des centres commerciaux dans une optique de développement du covoiturage) comme le projet Cœur de Ville à La Possession ;
- La **promotion du covoiturage et la valorisation des aires de covoiturage existantes**.
- La poursuite des études communales afin d'identifier les zones où les solutions doivent être déployées.

Le Territoire de l'Ouest accompagnera les communes en qualité d'expertise technique et assurera une cohérence de réglementation sur les limites communales telles que La Possession-Le Port.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

**600k€**  
Partenaires : Communes  
(-90 à 100%)

### INDICATEURS

- Nombre de places réglementées

# DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENT AU REGARD DU FONCIER CONTRAINT ET COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

## SOUS ACTION 24.2 : REDÉFINIR LE POSITIONNEMENT DES AIRES DE LIVRAISON ET LES RÉGLEMENTER

Les aires de livraison peuvent être mieux réparties en distribuant l'espace accordé à la livraison sur tout le territoire et conformément à l'armature commerciale du Territoire de l'Ouest. L'usage de ces aires peut être mieux contrôlé pour favoriser la rotation et ne pas dépasser 30 minutes de stationnement pour les livraisons.

Dans une perspective d'essor de la cyclo-logistique (essor du vélo, partenariats avec des associations et de propositions de solution de logistique du dernier km), des places de vélo cargo seront à prévoir sur le territoire.

Un tel dispositif pourra être expérimenté sur le centre-ville de Le Port et déployé à l'échelle du Territoire de l'Ouest selon la réussite des tests (retours d'expérience et taux d'occupation des places). D'autres expérimentations sont à prévoir.

Cette action vise aussi à encourager les entreprises à réaliser les livraisons tôt le matin ou tard le soir plutôt qu'en journée afin d'éviter les nuisances liées au stationnement sur voirie, aux congestions et à l'encombrement des trottoirs pendant les heures les plus fréquentées de la journée.

Le Territoire de l'Ouest encouragera ce type de pratiques par l'instauration d'une réglementation spécifique à certaines zones dédiées à l'exclusivité des livraisons en période nocturne ou creuse.

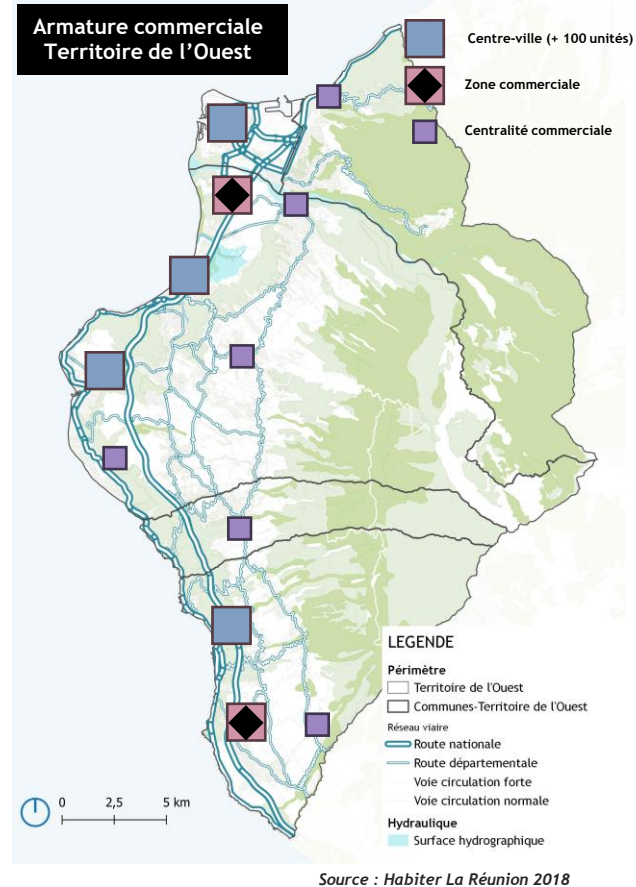
Les contraintes notamment du bruit généré en milieu urbain et de la disponibilité du personnel in situ pour réceptionner les livraisons à ces horaires nécessitent la mise en place d'expérimentations au niveau local/des entreprises et peuvent être valorisées dans les PDME.

Néanmoins, il est à noter que ces pratiques peuvent être facilitées par :

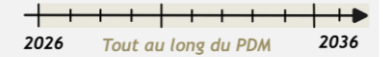
- La mise en place d'interphones connectés, permettant l'ouverture et la fermeture des portails en sécurité par une application à distance. Cela permettra de décaler les horaires de livraisons sur des heures creuses par exemple. Le Territoire de l'Ouest pourra soutenir financièrement les commerçants souhaitant se procurer de telles installations ;
- Les optimisations logistiques sur le territoire avec dépôt des livraisons en périphérie et livraison du dernier km, assurée en vélo cargo quel que soit le moment de la journée et sur des aires dédiées.



Illustration d'interphones connectés



### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

300k€  
Partenaires : Communes  
(-90 à 100%)

### INDICATEURS

- Nombre d'aires de livraison réglementées



# DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DE STATIONNEMENT AU REGARD DU FONCIER CONTRAINT ET COORDONNER LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

## SOUS ACTION 24.3 : POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DE BORNES DE RECHARGES ÉLECTRIQUES

Le SIDELEC est l'autorité organisatrice de la distribution d'électricité (AODE) à l'échelle départementale. Ses missions et compétences se portent sur le contrôle de la concession électrique, l'électrification en milieu rural, et le soutien à la transition énergétique.

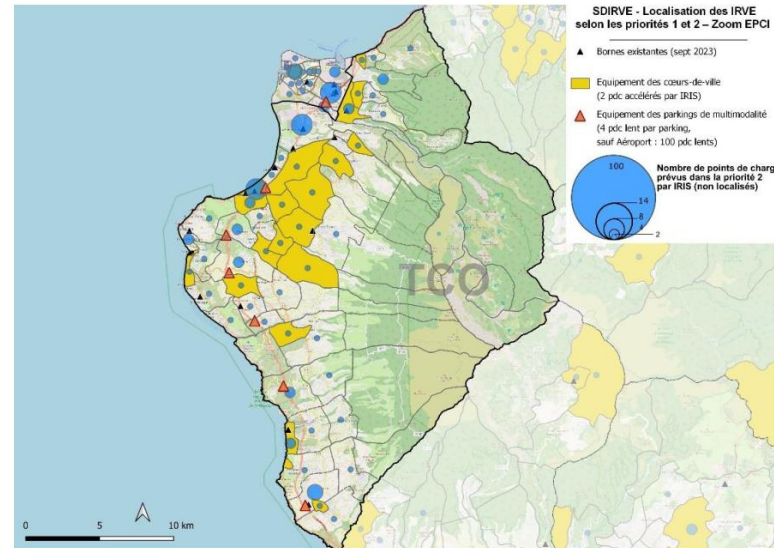
La Territoire de l'Ouest est membre d'une convention partenariale avec le SIDELEC, l'Etat, la Région, l'ADEME, l'AFD, le Département et les autres EPCI de l'île. Cette convention a pour but de créer des synergies et accompagner le développement de l'électromobilité sur le territoire. Cela prend en compte le déploiement des bornes de recharge électrique.

Si l'on sait, qu'à ce jour, 90 % de la recharge principale du véhicule se fait au domicile des particuliers, la couverture du territoire en **infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)** ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre le développement massif des véhicules électriques.

En effet, même si les IRVE ouvertes au public n'alimentent actuellement que marginalement les véhicules électriques en circulation, celles-ci jouent un rôle clef pour consolider la dynamique de l'électrification du parc : elles seront indispensables pour les utilisateurs n'ayant pas de solution de recharge à domicile ou sur leur lieu de travail, ou encore pour les utilisateurs intensifs (professionnels notamment). En outre, elles permettent de mettre en confiance les usagers de véhicules électriques grâce à l'assurance psychologique de pouvoir recharger le véhicule en cas d'imprévu.

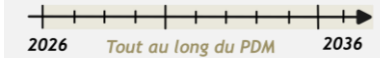
Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicule Électrique (SDIRVE) permet de structurer l'offre en recharge pour répondre au Plan Pluriannuel de l'Énergie (PPE). Cette action sera à mettre en cohérence avec les résultats du SDIRVE et notamment au regard des implantations des bornes sur le territoire et du nombre supplémentaire à développer.

En lien avec la fiche action 25.1, il s'agira de promouvoir le développement de bornes de recharges électriques au sein des zones d'activités et des entreprises.



👁 Carte de bornes de recharge gratuites pour voiture électrique - Territoire de l'Ouest -

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes, SIDELEC

### COÛTS

1M€  
Subvention : ADVENIR (~50%)

### INDICATEURS

- Évolution du parc automobile électrique

# CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS D'EMPLOIS ET DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS RAISONNÉES

## CONTEXTE & ENJEUX

Le Territoire de l'Ouest présente un bassin économique attractif et essentiellement localisé sur le périmètre de l'Ecocité, qui concentre une majorité des flux des déplacements pendulaires.

Dans une logique d'optimisation des trajets domicile-travail et domicile-école, le Territoire de l'Ouest entend mener des actions de sensibilisation auprès des administrations, entreprises par le développement de PDMiE et des écoles PDMs.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Accompagner au moins 6 groupements d'entreprises/an du territoire dans l'élaboration ou la mise à jour de leur plan de mobilité employeur ou administratif, via un dispositif de conseil, de financement et de suivi personnalisé ;

**Objectif 2 :** Accompagner au moins 6 établissements scolaires (y compris collèges / lycées)/an dans l'élaboration ou la mise à jour de leur plan de mobilité scolaire, via un dispositif de conseil, de financement et de suivi personnalisé.

## SOUS-ACTIONS

**Sous-action 25.1 :** Construire une stratégie de PDMA et PDMiE ;

**Sous-action 25.2 :** Favoriser le déploiement des PDMES.

## BILAN DE L'ACTION 25

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Sous-action 25.1	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes, IdRM	10k€ + 300k€ fonctionnement (ETP)	1	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'entreprises sensibilisées ;</li> <li>Nombre de dispositifs mis en place</li> </ul>
Sous-action 25.2	Tout au long du PDM	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	100k€ fonctionnement (ETP)	2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'élèves sensibilisés ;</li> <li>Nombre de dispositifs mis en place</li> </ul>

# CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS D'EMPLOIS ET DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS RAISONNÉES

## SOUS ACTION 25.1 : CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE PDME

La part modale de la voiture est plus élevée pour les déplacements domicile-travail (95%). L'enjeu est donc de trouver des solutions alternatives pour la mobilité liée au travail et d'intégrer les employeurs à la démarche.

Si l'effectif d'une entreprise, sur un site, est supérieur à 50 salariés alors l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME) est obligatoire, au titre de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) et de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Des entreprises ayant une démarche écoresponsable peuvent se positionner quant à la réalisation de tels plans. Le Territoire de l'Ouest, en tant qu'AOM, est en mesure de les accompagner.

Cette démarche avait déjà été initiée auprès de certaines zones d'activités (ZI 2000), mais n'a pas été poursuivie, faute de personnel côté MOA.

Au regard de la forte densité d'emplois sur certaines zones localisées, notamment au sein des zones d'activités, le Territoire de l'Ouest entend construire une stratégie de plan de mobilité inter-entreprise pour intégrer le plus grand nombre d'employeurs et d'employés dans la démarche.

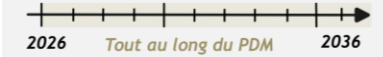
Parmi les mesures à promouvoir, il s'agira d'assurer :

- La promotion du vélo et amélioration des accès piétons ;
- La sensibilisation au covoiturage ;
- L'aménagement des horaires de travail et télétravail ;
- L'accès au transport en commun ;
- Etc. ...

La Territoire de l'Ouest peut assurer un soutien en :

- Identifiant les référents des entreprises concernées et en communiquant sur la démarche et leurs obligations ;
- Partageant des données récoltées (notamment en lien avec les différents observatoires mises en place tout au long du PDM) ;
- Proposant une aide technique à la réalisation ;
- Redirigeant les entreprises vers les institutions compétentes (Région, IdRM...) ;
- Encadrant les phases de concertation ;
- Faisant guise d'exemplarité par le déploiement de son PDM Administration, ainsi que les autres établissements publics (CHOR, Commune, Antenne DEAL etc.) ;
- Faisant guise d'exemplarité par le développement de flottes d'autopartage ou de stationnement vélo ;
- Réalisant des campagnes de communication.

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes, IdRM

### COÛTS

10k€ + 300k€ fonctionnement (ETP)

Subvention : ADEME, IdRM (-0 à 70%) pour investissement

### INDICATEURS

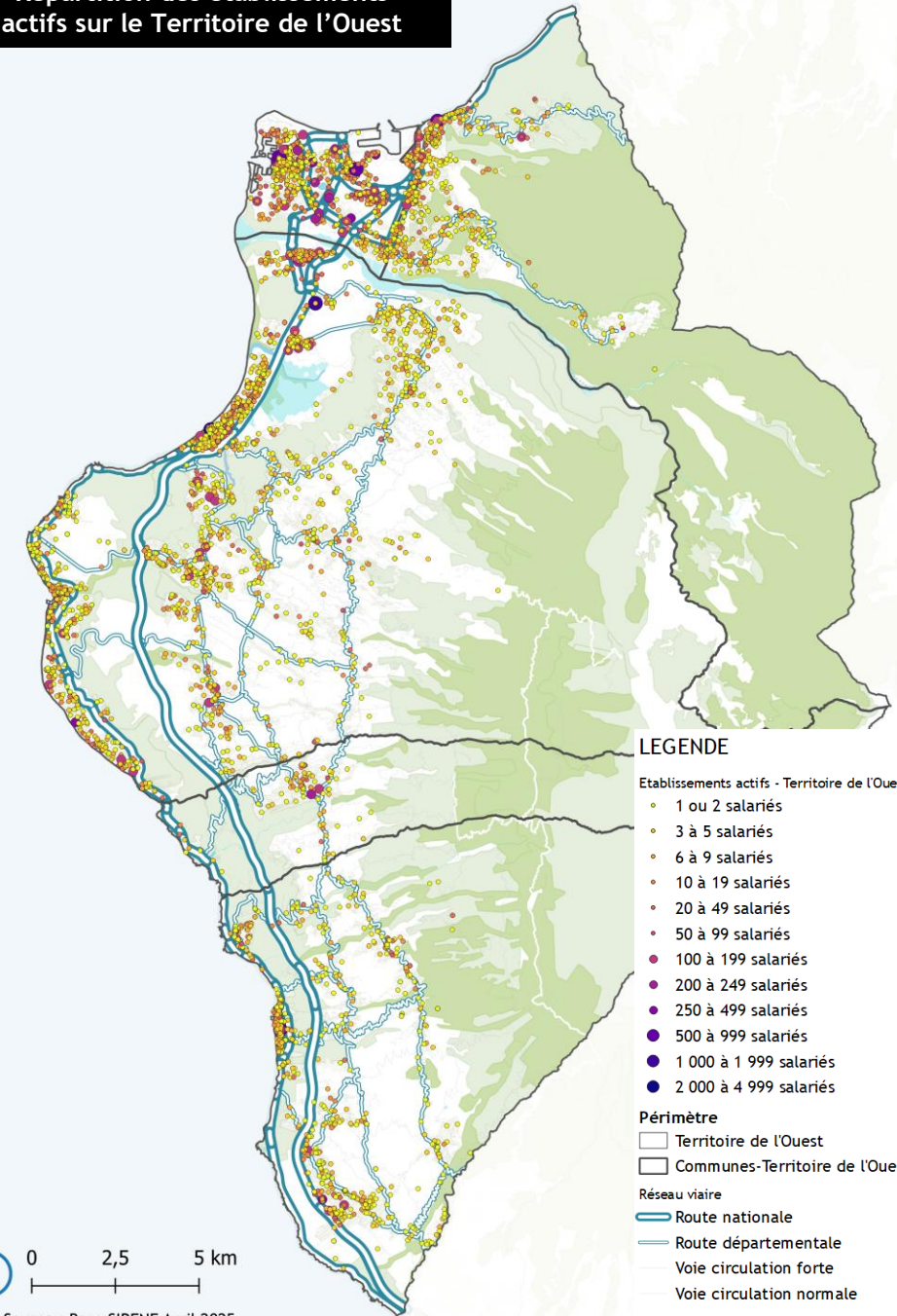
- Nombre d'entreprises mobilisées et sollicitées ;
- Nombres de PDMiE réalisés

# CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS D'EMPLOIS ET DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS RAISONNÉES

## SOUS ACTION 25.1 : CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE PDM/E

La cartographie ci-contre illustre l'ensemble des établissements actifs recensés dans la base SIRENE (avril 2025). Elle illustre les densités et concentrations localisées d'emploi sur le territoire, légitimant le développement de stratégie de plan de mobilité inter-entreprises (regroupant plusieurs entreprises).

### Répartition des établissements actifs sur le Territoire de l'Ouest



Source : Base SIRENE Avril 2025  
Conception - Réalisation Ingérop 2025

# CONSTRUIRE UNE STRATÉGIE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DES BASSINS D'EMPLOIS ET DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES POUR FAVORISER LES MOBILITÉS RAISONNÉES

## SOUS ACTION 25.2 : FAVORISER LE DÉPLOIEMENT DES PDMES

Le cadre scolaire est l'un des meilleurs environnements pour capter les jeunes populations et les former aux bonnes pratiques de mobilité. Agir au niveau des écoles permet d'initier des changements de comportement en incitant à l'usage des modes actifs et au covoiturage dans l'optique de former des citoyens plus sensibles aux enjeux de la mobilité durable.

Cette action concerne l'élaboration de Plans de Mobilité des Établissements Scolaires à l'échelle du territoire. Le cas spécifique de Mafate, territoire isolé est également intégré. La démarche de réalisation de tels plans doit venir des établissements scolaires mais le Territoire de l'Ouest peut encadrer et contribuer aux pilotages des réalisations notamment en apportant un soutien technique et financier pour :

- L'achat de matériel et l'organisation d'événements comme la mise en place de journées dédiées à la mobilité douce (semaine de la mobilité), de sorties pédagogiques ou l'organisation de pédibus pour le ramassage scolaire ;
- La diffusion d'informations sur les mesures existantes notamment par le biais de son site internet.

Le Territoire de l'Ouest peut aussi servir de support pour organiser et animer les concertations entre élèves, parents, établissements scolaires et autres partenaires, afin d'apporter la compétence d'une AOM, pour repenser les trajets domicile-études en privilégiant des solutions alternatives à la voiture.

### Mesures à promouvoir dans un PDMES :

- Encourager les modes actifs et identifier les zones où des aménagements de qualité doivent être réalisés, pour favoriser l'accès sécurisé des élèves ;
- Optimiser le ramassage scolaire par les bus (desserte, fréquence et horaires de passage) ou pédibus (des expérimentations pourront être réalisées) ;
- Encourager le covoiturage en facilitant les relations entre les parents d'élèves pour réaliser les trajets ;
- Former et sensibiliser les élèves aux bases de la pratique cyclable avec le développement du programme Savoir Rouler, développer les stationnements cyclables / trottinettes au sein des établissements.



👁 Le P'tit Tour - USEP

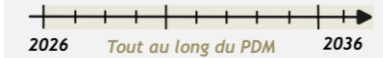


👁 Pédibus de l'école Almery - La Possession



👁 Vélo-bus pour se rendre à l'école - Bras-Panon

### TEMPORALITÉ



### ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



### ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

### COÛTS

100k€ de fonctionnement (ETP)

### INDICATEURS

- Nombre d'élèves sensibilisés ;
- Nombre de dispositifs mis en place

## CONTEXTE &amp; ENJEUX

Les pratiques de mutualisation peuvent être encouragées par le Territoire de l'Ouest par le développement de l'autopartage et de solutions en faveur d'une mobilité plus durable, et notamment à proximité des Quartiers Prioritaires de la Ville.

## OBJECTIFS

**Objectif 1 :** Développer un service d'autopartage inclusif autour des QPV

**Objectif 2 :** Diminuer l'emprise foncière occupée par le stationnement (ambition zéro artificialisation nette 2050).

## SOUS-ACTIONS

Sans objet

## BILAN DE L'ACTION 26

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Objectifs	Suivi de l'action
Action 26	A partir de moyen terme	Périmètre localisé	Territoire de l'Ouest, Communes	800k€	1, 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de véhicules mis à disposition ;</li> <li>Taux d'utilisation du système d'autopartage</li> </ul>

# ACTION 26 EXPÉRIMENTER L'AUTOPARTAGE A L'ECHELLE DE L'INTERCOMMUNALITE

L'autopartage est un dispositif qui consiste à partager une voiture entre plusieurs personnes notamment par la mise en libre-service de voitures sur une courte durée. Ce type de pratique s'adapte bien aux déplacements ponctuels et permet aux usagers de se dédouaner des frais d'entretien et d'achat, d'assurance, de stationnement associés à l'utilisation d'un véhicule particulier.

Très peu développé sur le territoire réunionnais, des initiatives ont néanmoins vu le jour par le biais :

- De partenariats privés. L'agence de location de voitures ADA et Renault se sont associés afin de mettre à disposition des stations avec des voitures électriques et des Vélos à Assistance Électrique en Libre-Service dans certains hôtels dans l'Ouest.
- D'expérimentation d'une solution de partage sur le territoire de la CIVIS. L'EPCI met à disposition des véhicules en autopartage dans le quartier Bois d'Olives dans le cadre de son projet de renouvellement urbain (Programme d'Investissement d'Avenir -PIA-, NPNRU).

Ce type de démarche doit être développé sur le territoire en focalisant prioritairement l'offre sur les QPV et les ZATT. Des expérimentations peuvent être prévues notamment dans le cadre d'opération de programmation urbaine ou en lien avec une administration et une baisse du nombre de véhicules de services. Pour cela la CINOR doit se rapprocher d'opérateurs d'autopartage pour évaluer la demande et développer une offre adéquate.

## Autopartage quartier Bois d'Olives - CIVIS



Clem – Solution d'autopartage et de recharge de véhicules électriques

## TEMPORALITÉ



## ÉCHELLE

PERIMETRE LOCALISE



## ACTEURS

Territoire de l'Ouest, Communes

## COÛTS

800k€

## INDICATEURS

- Nombre de véhicules mis à disposition ;
- Taux d'utilisation du système d'autopartage

PLAN DE  
**MOBiLiTÉ**

TERRITOIRE DE L'OUEST

*Se déplacer demain...*

Annexe 1:  
Plan d'actions SDIV  
Plan d'actions PDM

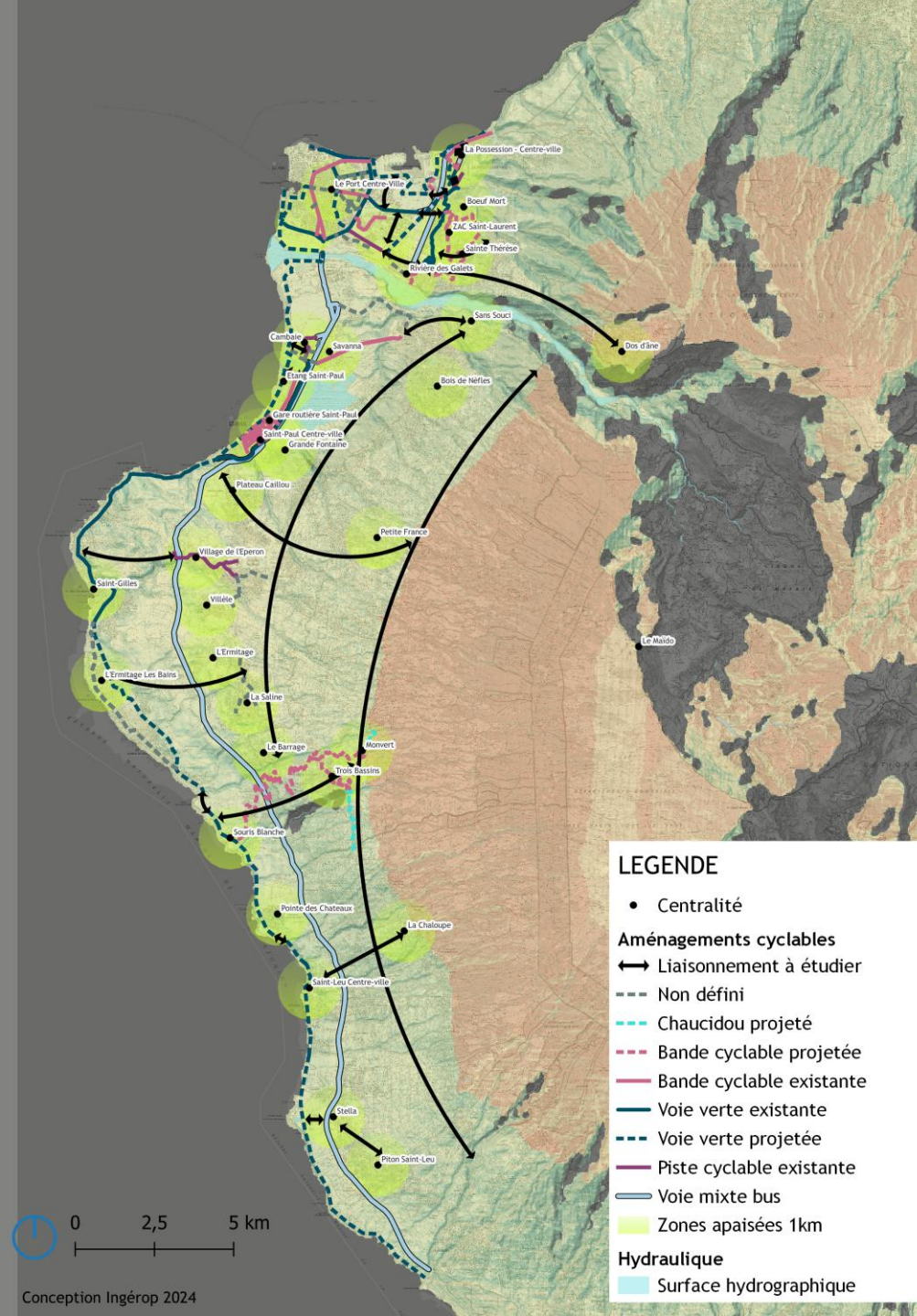
# Préambule

Le présent rapport propose une retranscription cartographique des aménagements cyclables projetés sur chaque commune du Territoire de l'Ouest. Il détaille sommairement les aménagements identifiés au stade. En complément, le défi 2 du plan d'action détaille les actions à mettre en œuvre pour développer la culture cyclable sur le Territoire de l'Ouest.

Si le SDIV-Scénarios présentait la structuration cyclable en 3 niveaux (primaire, secondaire et tertiaire), ce présent schéma détaille les typologies d'aménagement cyclables, bien qu'il reste à vocation fonctionnelle. Il intègre principalement les aménagements cyclables déjà projetés dans le cadre de schémas directeurs cyclables communaux voire les propositions d'aménagements potentiels identifiés au cours des divers entretiens. Ces propositions de tracés et d'aménagements ne sont qu'indicatives, elles devront être affinées via des études détaillées, comme le préconise la **sous-action 9.1 : Consolider le SDIV par des études cyclables sectorisées et hiérarchisées.**

Dans certains cas, des liaisons apparaissent sur les cartes bien que leur faisabilité technique et financière, ne soit pas avérée ou que leur tracé ne soit pas défini. Ces projets figurent sous forme de flèche sur les cartes.

Le schéma cyclable ne précise pas non plus les maitrises d'ouvrage associées à ces aménagements, qui peuvent être plurielles (Territoire de l'Ouest, Région, Département, Communes...).



# La Possession

La ville de La Possession a également engagé une dynamique de développement de son entrée de ville, nommée « Poss&Plus » au travers d'une voie de TCSP, d'aménagements cyclables, d'apaisement de la vitesse, d'espaces publics et de changement de sens de circulation.

Ainsi, le tronçon **Rue Leconte de Lisle N1E (1)**, intègre l'aménagement d'une voie bus mixte vélo dans le sens Nord Sud et une bande cyclable dans le sens inverse.

La **rue Sarda Garriga (2)** intègre la requalification de la bande cyclable en piste cyclable à contre sens avec la mise en place d'un sens unique routier, pour accorder plus de place aux modes actifs.

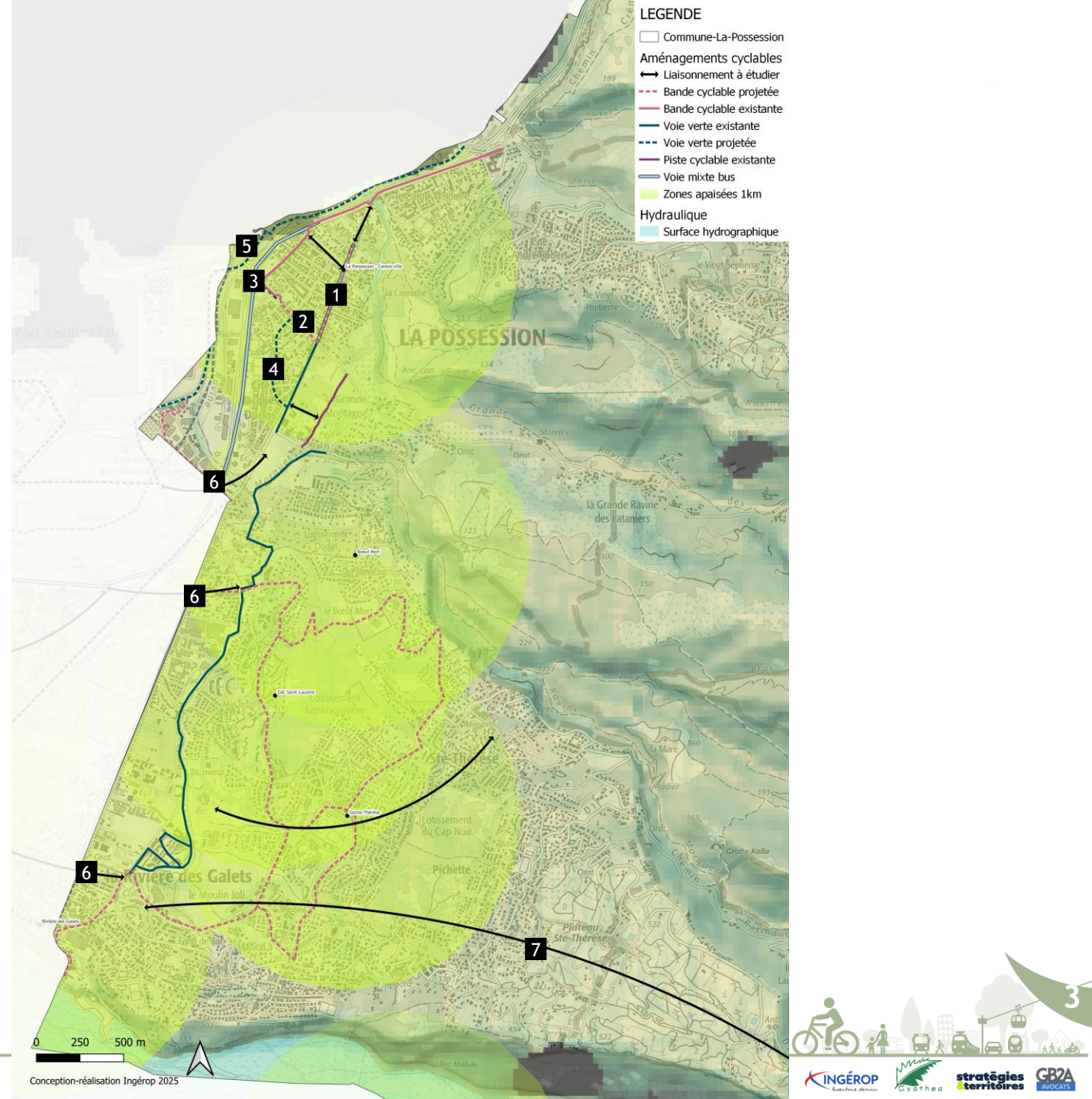
Un projet de voie verte porté par la Région est en cours de réalisation au niveau du giratoire **Capitaine Lebourg et la rue Sarda Garriga (3)**.

Cet aménagement pourra être lié à l'aménagement touristique de **sentier littoral ouest (5)**, porté par l'Ecocité.

Enfin, une voie verte est projetée le long de **l'avenue Raymond Vergès (4)**.

Les autres aménagements projetés sont issus du schéma directeur mobilité actives en faveur des modes doux entre 2020 et 2023.

Dans un souci de continuité urbaine et interurbaine, des liaisons sont matérialisés par des flèches sur la présente cartographie, notamment entre **la Possession et le Port (6)**, et dans un développement écotouristique, une réflexion à mener sur un éventuel **itinéraire vers Dos d'âne (7)**.



# Le Port

La ville de Le Port dispose d'une armature cyclable déjà développée, elle adopte toujours une politique de développement de modes actifs sur son territoire, avec l'implantation de nombreuses voies vertes ou bandes cyclables.

La dynamique se poursuit avec les opérations d'aménagement portées par la ville de Le Port et du Territoire de l'Ouest : **Avenue Rico Carpaye (2)**, **Avenue du 20 Décembre 1848 (3)**.

Une dynamique de cyclotourisme se développe également, avec **le sentier littoral Ouest (1)** en cours d'étude porté par GIP-Ecocité, ou encore la voie verte le long des **Chemins des Anglais porté par la Région (4)**.

Afin de garantir les continuités urbaines et interurbaines, des liaisons matérialisées par des flèches sur la présente cartographie, seront à approfondir et à sécuriser pour liasonner les communes de **La Possession et Le Port (5)**.



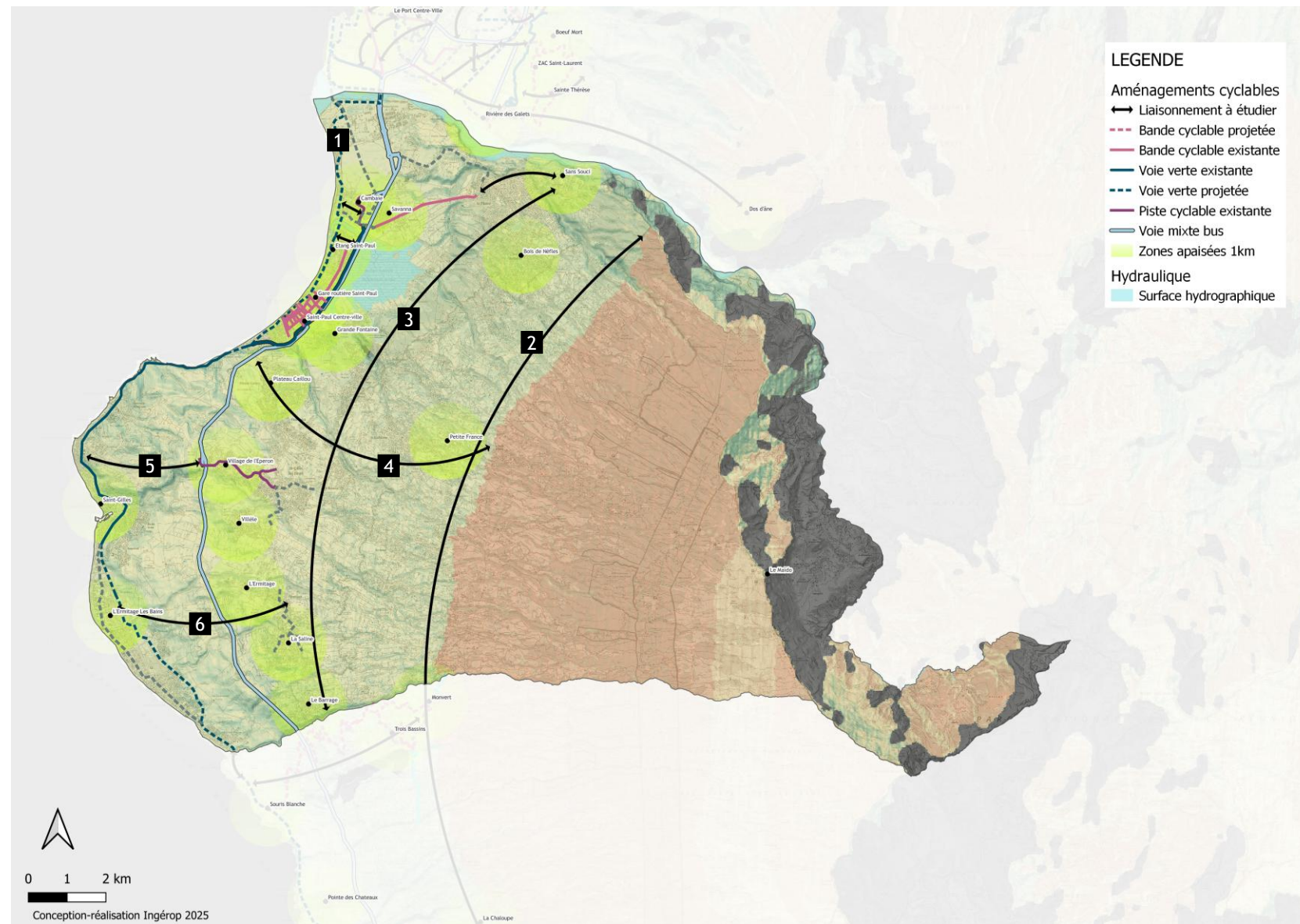
# Saint-Paul

Sur la commune de Saint-Paul, il est préconisé de réaliser des zones apaisées autour de l'ensemble des centralités, et de les interconnecter par des liaisons (qui feront l'objet d'études spécifiques) :

- Le Barrage et Sans Souci (3);
- Petite France et Plateau Caillou (4);
- Village de l'Eperon et Saint-Gilles-Lès-Bains (5);
- L'Ermitage et l'Ermitage-Lès-Bains (6).

Dans la continuité de la route Hubert de Lisle entre Saint-Leu et Trois-Bassins, une étude de liaison des hauts le long de la D3 et D4 est préconisée (2).

Le tracé du sentier littoral Ouest (1) en cours d'étude porté par GIP-Ecocité s'achève au niveau du front de mer de Saint-Paul.



# Trois-Bassins

La ville de Trois-Bassins a développé un schéma des mobilités sur sa commune, où figurent des intentions de cheminements cyclables, rappelés sur la cartographie ci-contre.

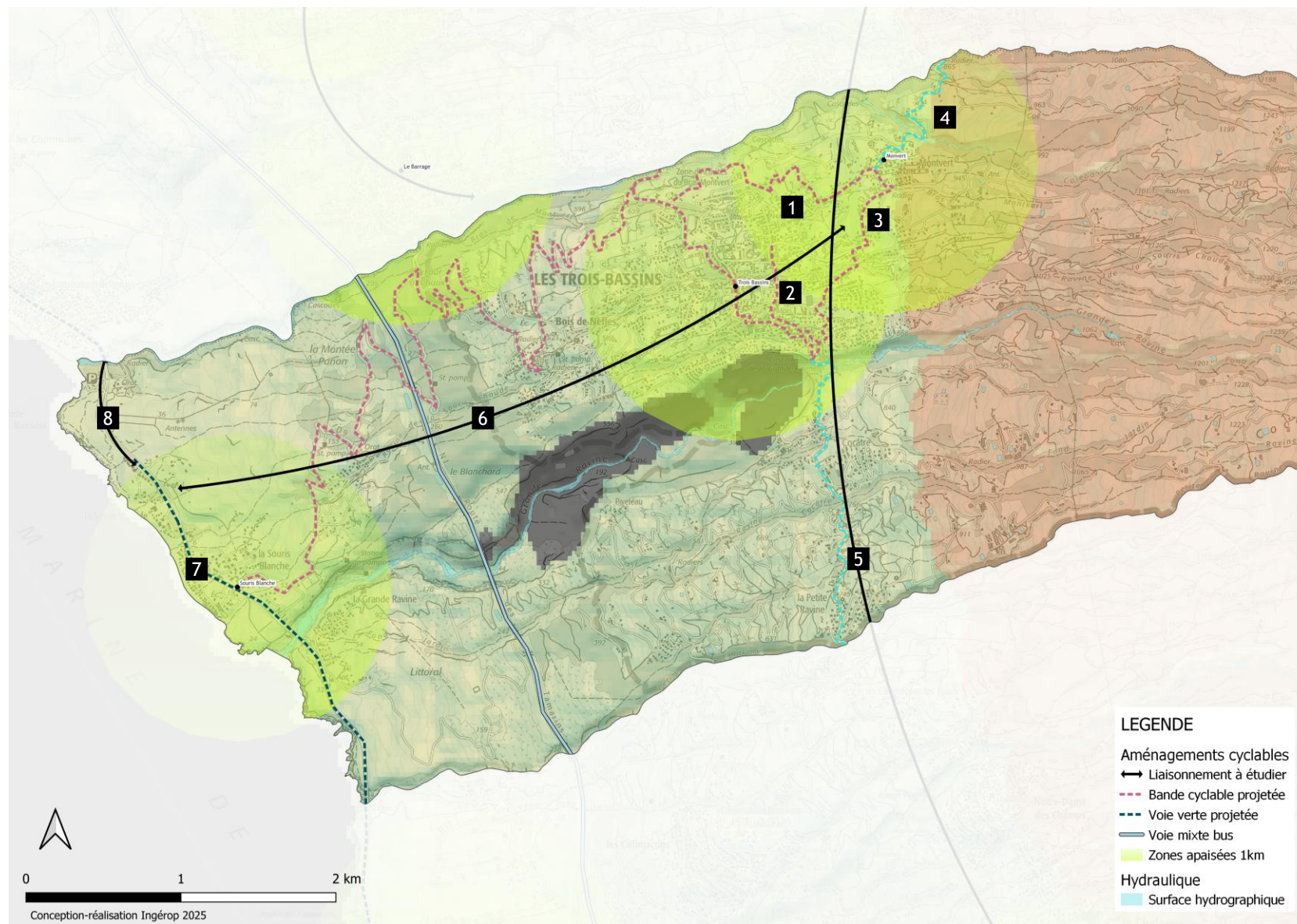
Au regard des limites de gabarit du réseau viaire, **des bandes cyclables sont projetées sur la rue Georges Brassens (1), Chemin des Barrières (2) et sur la section urbaine de la RD3(3).**

Sur la **section interurbaine de la RD3 (4)**, est projetée la mise en place de **chaucidou**, au regard du niveau du faible trafic.

La **D14 (6)** est l'axe de circulation principal reliant le littoral à Trois-Bassins. C'est un axe très emprunté par les cyclistes sportifs, malgré l'absence d'aménagement sécurisé. Il a donc été préconisé la mise en place d'une **bande cyclable le long de la D14 dans le sens montant**. Cet axe stratégique constitue un véritable liaisonnement à étudier.

Autre aménagement cyclable à vocation touristique : **la route Hubert de Lisle (5)**. Cet axe permet de desservir les Hauts du Territoire, et constitue un axe d'aménagement cyclable touristique à étudier.

Sur les emprises de bandes multifonctionnelles existantes, et dans la continuité des aménagements cyclables littoraux, une **voie verte est projetée (7)**, avec une **étude de liaisonnement à prévoir entre Trois-Bassins et Saint-Paul sur la N1A (8)**.



# Saint-Leu

La commune de Saint-Leu souhaite moderniser son centre-ville en y instaurant des espaces apaisés.

Le long du littoral, la bande multifonctionnelle pourra servir d'emprise pour la Région pour la **continuité du sentier littoral** une **voie verte est projetée (1)**.

La commune étant vaste, nous préconisons à minima des aménagements entre les centralités, et invitons notamment à étudier l'opportunité d'aménagements cyclables entre le **centre ville de Saint-Leu et la Chaloupe (2)**, **Piton Saint-Leu et Stella (3)** et **Stella et le littoral (4)**.

Autre aménagement cyclable à vocation touristique : **la route Hubert de Lisle (5)**. Cet axe permet de desservir les Hauts du Territoire, et constitue un axe d'aménagement cyclable à étudier.

