



# Etats généraux des mobilités

**RAPPORT INTERMÉDIAIRE  
DU COLLÈGE DES GARANTS**

Phase 1 / 08 mai - 23 juil 2023

**“ Koman nou sa déplas a nou  
domin a La Rényon ”**

**LA** commission  
nationale du  
débat public

**CNDP**

# SOMMAIRE

## **INTRODUCTION..... 3**

## **LES PRINCIPAUX CHIFFRES DU DÉBAT..... 4**

### **PARTIE 1**

#### **COMMENT A ÉTÉ ORGANISÉE**

#### **LA CONSULTATION?..... 5**

### **CHAPITRE I**

#### **Préparation de la consultation citoyenne..... 6**

##### 1. Le rôle de la CNDP..... 6

##### 1.1 - Les enseignements du contexte..... 6

##### 1.2 - Nos propositions de modalités de garantie de la consultation..... 8

##### 1.3 - La mise en place d'un collège de garants 8

##### 1.4 La gouvernance de la consultation : le comité de pilotage..... 9

### **CHAPITRE II**

#### **Les modalités d'information et de participation du public..... 10**

##### 2.1 - L'accessibilité à l'information du public... 10

##### 2.2 - Le site internet de la concertation, la plateforme participative en ligne..... 11

##### 2.3 - La caravane du tour des routes de La Réunion..... 11

##### 2.4 - Les réunions publiques, les Ron kozé et les ateliers..... 11

##### 2.5 - Les autres actions..... 12

##### 2.6 - L'équipe de la consultation..... 12

### **PARTIE 2**

#### **QUE S'EST-IL DIT AU COURS**

#### **DE LA CONSULTATION ?..... 13**

### **CHAPITRE I**

#### **Un diagnostic partagé..... 14**

##### 1.1 - Un réseau saturé qui "empoisonne" le quotidien..... 14

##### 1.2 - Trop de voitures..... 14

##### 1.3 - Les alternatives ne sont pas assez développées et efficaces..... 15

##### 1.4 - Un territoire en déséquilibre..... 17

##### 1.5 - La gouvernance en question..... 17

### **CHAPITRE II**

#### **Les mobilités au carrefour de 5 enjeux..... 18**

##### 2.1 - L'enjeu territorial..... 18

##### 2.2 - L'enjeu environnemental : réduire les effets négatifs environnementaux des mobilités..... 20

##### 2.3 - L'enjeu économique : favoriser le développement de l'emploi induit par les nouveaux modes de déplacement..... 20

##### 2.4 - L'enjeu social : mettre en place des solutions de mobilité accessible à tous..... 21

##### 2.5 L'enjeu sociétal : accompagner le changement des comportements..... 22

### **CHAPITRE III**

#### **Ce que propose le public..... 23**

##### 3.1 - Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité..... 23

##### 3.2 - Améliorer les conditions actuelles de circulation..... 28

##### 3.3 - Réaliser des projets structurants de transport collectif..... 31

##### 3.4 - Limiter les déplacements du quotidien.. 31

##### 3.5 - Promouvoir les déplacements en mode doux ou actif (marche à pied, vélo, trottinette, rollers, skate... )..... 33

##### 3.6 - Organiser une gouvernance partagée... 35

##### 3.7- Intégrer la participation citoyenne aux décisions..... 36

### **ANNEXES..... 38**

#### Lettre de mission de la CNDP..... 39

#### Tableau des récapitulatifs des réponses du public aux questions ouvertes..... 40

# Introduction

L'organisation des Etats généraux des mobilités fait suite à la demande du public au cours du débat public sur la Nouvelle entrée ouest de Saint-Denis (NEO), relayée par la Commission particulière du débat dans son compte-rendu, publié le 28 février 2021. Le Conseil Régional de La Réunion a saisi la CNDP par courrier du 23 Avril 2022 pour l'accompagner dans la définition d'un dispositif de consultation des réunionnais à l'échelle de l'île.

## Accompagnement de la CNDP

La mission d'accompagnement de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) relève de l'art. L121-1 du code de l'environnement et ne peut porter que sur des questions relatives à la participation du public. Conformément aux principes de neutralité qui régit la CNDP, les responsables de la mission ne se prononcent à aucun moment et en aucune manière sur le fond de l'objet de la participation (la mobilité), mais formulent des recommandations mieux adaptées sur les modalités de participation et d'information du public, sur le dispositif de garanties à mettre en place, ainsi que sur tout autre sujet en lien avec la participation.

## Pourquoi des Etats généraux des mobilités ?

Pourquoi des Etats généraux des mobilités (EGM) ? Ils font suite à la demande du public qui fait un large constat des freins à la circulation sur le territoire de La Réunion. Parce qu'il nous faut trouver des solutions aux embouteillages en continu, aux problèmes de circulation... Parce que cela implique et concerne tout le monde. Les objectifs de la consultation citoyenne visent à faire le point sur les usages et les attentes, identifier les projets clés,

dégager des priorités pour améliorer les déplacements aujourd'hui et anticiper les mobilités de demain.

Les états généraux sont la première phase du nouveau défi de la mise en œuvre de la politique globale des mobilités à La Réunion. Une politique publique présente la vision, les objectifs et les actions à venir de la Région Réunion afin de répondre à un enjeu considéré comme majeur, de mettre en œuvre des priorités.

## Méthodologie

Toutes les données de la consultation nous ont été transmises par l'équipe d'organisation du Conseil régional. Elles ont été triées, par le collège de garants de la CNDP, par thème ou sous-thème puis les arguments, exprimés par le public, ont été relevés. La liste des arguments et des propositions sera jointe en annexe du présent document.

La première partie du rapport s'est appuyée sur la mission de conseil, confiée à la CNDP, pour l'élaboration du dispositif de la consultation citoyenne.

La deuxième partie est basée sur le diagnostic, sur les propositions et suggestions émises par le public. Les citations utilisées sont issues des propos tenus par les participants (contributions, questionnaires, ateliers, réunions publiques...). Elles sont mentionnées entre guillemets et sont restituées à l'identique avec à minima des corrections d'orthographe. Elles sont utilisées pour illustrer les principales idées émises par les contributeurs.

**Notre rapport n'est pas une analyse statistique.** Il est rédigé selon le principe, retenu par la CNDP, qui consiste à relever les arguments du public considérant que "tous les arguments quelle que soit l'expertise ou la qualité de leur auteur ont la même place dans le débat".

## Les principaux chiffres de la consultation



**11 000** contributions



**6 230** questionnaires  
remplis sur le terrain



**6 578** visites du site web

**692** participations  
Mur des contributions + carte participative

**130** rendez-vous sur le terrain  
Caravane des mobilités, wello, équipe mobile,  
réunions publiques, évènements festifs



**21** ateliers

**15** cahiers d'acteurs

**25** synthèses Ron kozé



**177** candidatures  
à l'assemblée citoyenne



# PARTIE 1

Comment a été organisée  
la consultation?



# Chapitre I

## Préparation de la consultation citoyenne

### 1. Le rôle de la CNDP

A la demande de la Région Réunion, la CNDP a réalisé une mission de conseil d'élaboration d'un dispositif de consultation de la population lors des Etats généraux des mobilités.

Par décision de la CNDP du 4 mai 2022, la mission a été confiée à Floran Augagneur, Renée Aupetit, Bernard Vitry. La lettre de mission prévoyait un accompagnement afin de répondre aux questions suivantes :

“Comment informer et mobiliser le public ? Quelles modalités de participation les plus adaptées pour ce dispositif ? Comment le piloter et comment apporter des garanties au public ? Le cas échéant, quel mandat pour les garants ? Quels engagements additionnels du commanditaire ?

Le rapport de cette mission de conseil a été publié le 20 octobre 2022. La CNDP a proposé des modalités, des thèmes et une gouvernance pour cette consultation.

Comme pour toute conception de dispositif participatif, les responsables de la mission CNDP ont conduit une phase préparatoire d'analyse de contexte et de rencontres avec les parties prenantes afin de :

- Clarifier les attentes et les conditions de réussite de ce dispositif participatif

- Recueillir les disponibilités, notamment institutionnelles
- Pour participer à l'organisation de modalités et au relais de l'information
- Informer sur la tenue de cette démarche et de les associer plus largement à sa conception

Ont été consultés : Mairie de l'Etang Salé - CESER - DEAL - Fédération des acteurs de la solidarité océan indien - Mairie de Bras-Panon - CIREST - Secrétariat général des hauts - SREPEN. Mairie de St Denis - Administration Conseil départemental - Mairie de Petite-Île - Association des Maires - Mairie des Aviron - ATD Quart Monde - FNAUT - Secrétariat général des hauts - UDAF - AD2R (Association développement rural Réunion) - Mairie de Salazie, CIVIS, TCO, CASud, M. Maunier, CINOR, SEMITTEL, SMTR, association vélovie974. FAS OI, Conseil départemental, JB4, Shifters de La Réunion, et beaucoup d'autres...

Les entretiens ont permis d'informer et de sensibiliser à la démarche participative de la consultation citoyenne des EGM. Toutes les personnes rencontrées ont confirmé leur intérêt et leur volonté de mettre à disposition des EGM leurs moyens de communication et de faciliter la mise en œuvre des modalités de consultation.

#### 1.1 - Les enseignements du contexte

Toute la population réunionnaise est concernée par les enjeux de mobilité :

- **Les jeunes** : puisqu'il s'agit d'enjeux de long terme, les publics jeunes sont particulièrement concernés par l'évolution des mobilités
- **Les personnes âgées**, il y a donc un enjeu important de maintien du lien social et d'autonomie

- **Les personnes à mobilité réduite** ont des besoins de déplacement qui nécessitent des véhicules et/ou des équipements adaptés. L'offre des transports en commun reste limitée pour ces publics
- **Les habitants des hauts et mi-pentes** éloignés des circuits primaires de transports, des administrations et des pôles économiques
- **Les usagers des transports en commun**, dont les transports scolaires, constituent un public "captif" qui utilise ce mode de transport "parce qu'il ne peut pas faire autrement". Malgré le développement des TCSP sur des portions de route, la circulation des bus reste compliquée en dehors de ces voies dédiées. Ces transports subissant les mêmes contraintes - ralentissements, bouchons - que les autres usagers de la route, leur attractivité est faible
- **Les professionnels de la route** (ambulanciers, taxiteurs, transporteurs) dont l'activité et la rentabilité économiques sont directement liées aux conditions de circulation
- **Les usagers de la route** pour tous les déplacements du quotidien (déplacement domicile/travail, courses, loisirs, etc.)
- **Les utilisateurs des deux-roues** constituent un public à part qui emprunte un mode de transport rapide, en particulier depuis que la remontée des files est tolérée, mais reste dangereuse
- **Les cyclistes** dont les motifs de déplacement sont multiples : sportifs, de loisir, professionnels (se rendre au travail et/ou outil de transport pour l'activité

professionnelle, comme certains coursiers et livreurs en zone urbaine)

- **Les piétons** par choix ou faute de moyen de transport ou pour le "dernier kilomètre" des usagers des transports en commun
- **Les employeurs** et les administrations qui participent à la régulation des mobilités

Les enseignements de cette phase préparatoire ont permis de proposer des modalités de participation qui soient adaptées au contexte de La Réunion.

Après divers échanges, il est apparu nécessaire que le dispositif permette :

- **Une participation très large** du public, associant tous les Réunionnais
- Que le **débat** soit **conclusif**, aboutisse à des propositions claires, réalisables et ayant un impact sur le quotidien des personnes
- Un dispositif organisé en **deux phases** :
  - une **phase** dite de **diagnostic** « faisons le tour des constats et des propositions citoyennes ». Ce travail de la première phase nourrira la deuxième, il constitue sa base de travail
  - une phase de **formulation de scénarios**, de délibération à partir des enseignements issus de la première phase pour en extraire des priorités, les hiérarchiser, les préciser ou les amender

## 1.2 - Nos propositions de modalités de participation

Nos propositions pour la mise en œuvre de la consultation se sont traduites dans les modalités déployées au cours de la première phase. Il s'agissait de :

- **Construire un dispositif inclusif** basé sur une logique d'aller vers la population ! Objet de la caravane des mobilités qui a visé le recueil de la parole du public là où il se trouve
- **Élaborer un socle d'informations claires et accessibles** à tous : traduit par l'atlas des mobilités reprenant l'historique des transports en commun et présentant les projets en cours et ceux abandonnés
- **Prévoir la garantie de la prise en compte de la parole du public** : fortement souhaitée lors de chaque concertation ou débat public. Pour éviter la défiance du public face aux décideurs, le lien à la décision devra être clarifié et annoncé publiquement en amont du dispositif, de l'assemblée citoyenne. Quel lien à la décision ? Quel engagement ? Comment seront pris en compte les résultats ?
- **Étudier la gouvernance des mobilités** : ce sujet de la coordination, l'articulation et la définition d'une vision de long terme des mobilités, a été soulevé régulièrement dans tous les débats et concertations précédents
- **Examiner les questions sociales et la question de l'énergie** : les EGM doivent aborder ces sujets car les inégalités sociales sont exacerbées par les difficultés de mobilité (le prix des billets, les amplitudes horaires, le dernier

kilomètre du trajet, etc). La décarbonation à La Réunion prévue à court terme devrait inciter à des modifications dans les usages et les modes de vie

- **Aborder l'aménagement du territoire et la question du climat** : l'évolution des mobilités à La Réunion est étroitement liée à l'aménagement du territoire. Les travaux des EGM pourront nourrir la révision du SAR prévue en 2024. Une vision à court et moyen terme de la mobilité ne peut être envisagée qu'à travers le prisme du changement climatique. L'abandon imposé des énergies fossiles et les changements climatiques subis nécessitent des alternatives de déplacements

## 1.3 - La mise en place d'un collège de garants

Le 3 mai 2023, la CNDP a désigné : Renée Aupetit, Laurent Bouvier, Dany Gicquiaud, Daniel Guérin, Philippe Masternak, Bernard Vitry pour constituer le comité de garantie des états généraux des mobilités de La Réunion.

Conformément aux recommandations de la CNDP, suite à la sollicitation de la présidente de région, les missions confiées au comité de garantie sont de :

- Garantir la mise en place du dispositif tel qu'il a été défini et annoncé et l'adapter si besoin, en lien avec l'organisateur, en fonction de son déroulé
- Être accessible à toute personne qui souhaite les contacter pour tout sujet en lien avec les états généraux de la mobilité
- Assister, autant que de besoin, au dispositif de pilotage mis en place par l'organisateur



- Être présent aux événements publics, et notamment conseiller et accompagner l'organisation des réunions d'initiatives locales
- Exploiter les données et restituer la parole du public, conformément aux pratiques habituelles de la CNDP : **établir un rapport d'étape à l'issue de la première phase et un rapport final à la fin de la consultation**, soit à l'issue de l'assemblée citoyenne
- les cinq établissements publics de coopération intercommunale (Cirest, Cinor, le Territoire de l'Ouest, Civis, Casud)
- le Syndicat mixte des transports routiers (SMTR)
- les garants de la CNDP
- l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage.



#### 1.4 La gouvernance de la consultation : le comité de pilotage

Une équipe d'organisation a été mise en place avec les acteurs des mobilités sous la forme d'un comité de pilotage à fréquence régulière et en présence des garants.



L'objectif de la Région a été d'associer toutes les parties pour réussir collectivement la démarche des Etats généraux des mobilités. Chacune ayant des compétences dans le domaine des mobilités, elles ont confirmé leur engagement à trouver des solutions et à les articuler entre les territoires afin d'améliorer les conditions de circulation des réunionnais.

Ont participé à ces comités toutes les instances concernées par les mobilités :

- La présidente de la région, les élus de la mobilité, les services de la région
- Le préfet et le directeur de la DEAL
- les représentants du conseil départemental

## Chapitre II

### Les modalités d'information et de participation du public

La plupart des propositions formulées dans le rapport de mission ont été reprises par le conseil régional et relayées sur le site internet dédié à la consultation.

La méthode présentée dans le rapport de mission envisagé un dispositif en deux phases :

- **Une phase 1 dite de "diagnostic"**, d'identification des arguments, des controverses et les propositions du public, objet de la consultation de mai à juillet 2023. A l'issue de cette période, le collège des garants rédige un rapport qui servira de base de travail pour la phase suivante
- **Une phase 2 de "propositions"** permettant la formulation de réponses aux enjeux de la mobilité que l'assemblée citoyenne pourra présenter. Elle travaillera sur un temps donné pour approfondir les sujets et arguments issus de la phase 1. Il s'agira d'appliquer des méthodes permettant d'aboutir à des conclusions claires et précises.

Il est recommandé pour fluidifier le lien à la décision que des représentants élus de diverses collectivités soient associés à la délibération de cette assemblée.

La consultation s'est articulée autour de plusieurs modalités de participation ou d'information du public :

- ✓ le **site internet** et la plateforme en ligne

- ✓ un tour des villes et micro-régions avec la **caravane des mobilités**
- ✓ des **réunions publiques** par micro-régions
- ✓ des **ateliers** avec des **publics ciblés**, avec des experts des mobilités, de la santé, de la formation, de l'université...
- ✓ des **Ron kozé...** ouverts à tous, un kit à télécharger depuis le site internet facilitait l'organisation de ces rencontres moins officielles
- ✓ un **questionnaire** largement administré sur toute l'île, depuis la caravane ou en ligne.

Chaque modalité a fait l'objet d'une récolte des données, transmises sous forme de verbatim, de comptes-rendus, de tableaux excel... Ces données, triées et analysées par le collège des garants, ont été utiles à la rédaction du présent rapport.

#### 2.1 - L'accessibilité à l'information du public

L'information soumise au public a été présentée dans l'atlas des mobilités, rédigé par l'organisateur, agrémenté d'illustrations pour faciliter la compréhension du public, conformément aux recommandations de la CNDP.

Une vidéo a été largement diffusée lors des réunions publiques et autres événements. Elle était également accessible sur le site internet de la consultation.

La consultation a bénéficié de nombreux spots télévisés... qui annonçaient les Etats généraux et invitaient le public à y participer.

Les autres documents de la consultation : le dossier de presse, l'Atlas des mobilités, les plaquettes d'information, les flyers...

## 2.2 - Le site internet de la concertation, la plateforme participative en ligne

**La plateforme en ligne** a été ouverte dès le démarrage de la consultation et permettait à chacun d'accéder à toute l'information mise à disposition du public.

**Le site** avait pour vocation d'informer, échanger, recueillir les données, les avis et propositions du public. Il contenait toute l'information des EGM pour que chacun puisse émettre un avis ou des propositions en toute connaissance. Le site a permis les échanges entre le public.

**Le mur des contributions** recueillait les constats et propositions des citoyens ainsi que les échanges entre les contributeurs.

**La carte participative** permettait au public de préciser les lieux de difficultés.

**Le questionnaire** pouvait être rempli directement en ligne et des résultats statistiques ont pu être fournis sur le site avant la fin de la consultation. Au-delà des questions relatives aux déplacements (modes, motifs, etc.), à la demande des garants, trois questions ouvertes ont été ajoutées. Elles visaient à obtenir des informations relatives à des choix :

- La voiture, vous aimeriez dans l'avenir : ne plus l'utiliser, moins l'utiliser, continuer de l'utiliser comme aujourd'hui, davantage l'utiliser ? Pour quelles raisons ?
- Quel mode de transport vous pourriez utiliser à la place de la voiture pour vous seul ou avec vos proches ? Pour quelle raison ?

- Quelle serait votre proposition pour améliorer la circulation, diminuer la place de la voiture, améliorer les transports en commun ou éviter certains déplacements ?



## 2.3 – La caravane du tour des routes de La Réunion

Le principe d'aller vers le public ayant été accepté, la région a décidé d'organiser un tour de l'île en minibus avec une équipe d'animateurs. Après avoir été formés, ils ont administré les questionnaires sur les 27 lieux de passage de la caravane. Ils ont apporté de l'information au public et distribué des goodies.



## 2.4 – Les réunions publiques, les Ronkozé et les ateliers

Chaque microrégion a accueilli des réunions publiques qui se sont tenues en présence d'élus ou personnalités. Les échanges ont fait l'objet de verbatim et d'analyse par les garants.

Des réunions d'initiatives locales (RIL) sous forme de « Ron kozé » ont été présentées au public qui pouvait télécharger un kit expliquant comment l'organiser et comment restituer les échanges sur le site. Les randonnées dans les cirques ont également produit des échanges restitués par comptes-rendus synthétiques.

De nombreux ateliers ont été organisés avec ou non des professionnels sur différents thèmes : santé, université, mobilités...



Son rôle est de garantir à la population l'accès à toute l'information et à la diversité des interventions dans les prises de paroles, de restituer les arguments énoncés au cours de la consultation citoyenne. Il accompagne le maître d'ouvrage dans l'organisation de l'assemblée citoyenne, à l'issue de laquelle un bilan global sera rédigé et restitué au public.

## 2.5 - Les autres actions

Des outils de synthèse de présentation de la démarche étaient mis à disposition : plaquettes, exposition, vidéo... La vidéo de la consultation a été présentée lors de chaque réunion publique.

Des productions de cahiers d'acteurs ont été proposées aux associations, entreprises ou autres professionnels. Ils ont été déposés sur le site.

## 2.6 - L'équipe de la consultation

La région, maître d'ouvrage de la consultation citoyenne, a souhaité réunir ses partenaires à l'organisation des états généraux en les associant dans un comité d'organisation.

Le collège des garants a participé aux comités de pilotage et a répondu aux sollicitations de la Région.

# PARTIE 2

Que s'est-il dit au cours  
de la consultation ?

*Arguments et propositions*



# Chapitre I

## Un diagnostic partagé

Cette partie reprend les arguments de constat du public sur leurs expériences de mobilité à La Réunion.

### 1.1 - Un réseau saturé qui "empoisonne" le quotidien

#### UN RÉSEAU SATURÉ

Le constat largement partagé, qui transpire de façon transversale sur l'ensemble de la consultation, est que La Réunion étouffe sous les bouchons.

Ce constat est particulièrement valable aux heures de pointe, pendant les "migrations journalières" liées aux activités professionnelles et scolaires.

Néanmoins, le public constate que les plages de saturation du trafic ont tendance à s'étendre tout au long de la journée au point que certains estiment qu'il n'y a presque plus "de fenêtres" pour circuler facilement.

#### QUI IMPACTE LOURDEMENT LE QUOTIDIEN ET LA QUALITÉ DE VIE

Cet encombrement des routes impacte fortement le quotidien des Réunionnais, "parfois obligés de passer 4 à 5 heures dans le trajet chaque jour". Cet encombrement génère de la fatigue ("Je me lève de plus en plus tôt"), du stress ("L'utilisation de la voiture est un stress"), de l'énerverment et des incivilités, et des coûts de plus en plus importants pour les ménages ("Pendant ce temps, le prix de l'essence ne cesse d'augmenter"). L'impact de la saturation du trafic sur le quotidien est jugé "difficilement tenable".

#### ET PERTURBE L'ÉCONOMIE

Corollaire à la saturation du trafic, l'économie s'en trouve perturbée.

Les bouchons génèrent des "retards professionnels" dans les entreprises, les artisans se plaignent de temps de trajets qui impactent leur activité, les poids lourds se retrouvent à l'arrêt dans les bouchons... Même le tourisme, activité économique importante pour La Réunion, s'en trouve impacté : "Dès la sortie de l'aéroport, ils sont dans les bouchons".

Les services aux usagers fournis par les professionnels s'en trouvent également dégradés. Les problèmes de circulation perturbent par exemple l'offre de soins : "Certains infirmiers ne veulent pas aller faire de soins trop haut ou trop loin parce que le temps de trajet avec les bouchons est trop long."

Les problèmes d'accès aux transports peuvent être par ailleurs des freins à l'emploi et aux formations : "Je ne peux plus répondre à des offres d'emploi trop éloignées de chez moi".

#### UN ENVIRONNEMENT DÉGRADÉ

La saturation du trafic génère de la pollution ("des difficultés à respirer en ville pendant le pic du matin") et des nuisances sonores. Certains s'inquiètent du mauvais bilan carbone et de l'impact général négatif sur la planète ("la clim tourne dans les bouchons") d'autant que les véhicules "propres" ou à "basses émissions" sont "ultra minoritaires".

### 1.2 - Trop de voitures

#### LA VOITURE RESTE OMNIPRÉSENTE

Dans un territoire "restreint", "une petite île non extensible", le nombre de véhicules en circulation est jugé trop important. Les difficultés de circulation sont imputées au réseau routier insuffisant mais aussi aux très nombreux véhicules individuels sur les routes, surtout quand on retrouve trop souvent "une personne par voiture". "Le tout voiture n'est plus tenable" d'autant que les citoyens jugent la voiture comme un

moyen de transport de plus en plus coûteux : “le prix des voitures neuves explose”, “le prix de l’essence est trop cher”.

La voiture semble être néanmoins encore un symbole fort (“c’est la liberté”, “c’est culturel”, “on veut notre voiture”), mais le symbole bat de l’aile dans le contexte de la saturation du trafic : “l’individualisme nous mène dans le mur”.

## **MAIS ENCORE JUGÉE INDISPENSABLE**

Si nombre de citoyens déclarent être prêts à abandonner la voiture, sinon pour leurs loisirs du moins pour leurs déplacements professionnels, elle reste souvent la seule solution faute “d’alternative fiable”, notamment lorsque l’on habite dans les Hauts ou que l’on a des horaires décalés.

### **1.3 - Les alternatives ne sont pas assez développées et efficaces**

Face à la position dominante de la voiture sur les routes de La Réunion, le constat est que l’offre alternative n’est pas à la hauteur.

## **LES TRANSPORTS EN COMMUN JUGÉS PEU PERFORMANTS**

### ***Une qualité de service dégradée***

D’une façon générale, les usagers des transports en commun jugent que la qualité de service n’est pas à la hauteur des enjeux. Ils pointent du doigt des bus saturés aux heures de pointe (“il faut parfois attendre trois bus devant l’arrêt avant de monter”) et des difficultés à être à l’heure à leurs rendez-vous : “il faut partir très très en avance”.

Le manque de confort et d’accessibilité, notamment pour les personnes âgées et PMR (personnes à mobilité réduite), laisse à dire aux usagers que s’ils avaient

le choix, ils choisiraient un autre moyen de transport. Les gares routières sont jugées peu sûres et peu attrayantes “La gare routière c’est un non-lieu” et d’une manière générale les usagers notent les trop nombreuses “incivilités” et le manque de sécurité qui “n’incitent pas les parents à laisser leurs enfants prendre ces transports pour aller à l’école, “ce qui augmente le nombre de voitures aux heures de pointe”.

### **Un réseau pas toujours cohérent**

Les usagers des écarts se disent un peu “oubliés” et les habitants des Hauts constatent un réseau “descendant” qui oublie la transversalité des mi-pentes : “il faut descendre en bas sur le littoral jusqu’à la gare routière pour ensuite remonter.”

Même si les usagers constatent “des efforts”, les différents réseaux du territoire gérés par les intercommunalités ne sont pas toujours “en cohérence”, il y a des discontinuités et les changements ne sont pas facilités “notamment pas d’application mobile commune”.

### **Intermodalité et interconnexions en question**

La possibilité pour les usagers de passer d’un mode de transport à un autre au cours d’un même déplacement semble difficile à La Réunion si l’on en croit le public consulté alors même que cette demande est forte. Tous s’accordent pour dire que l’utilisation successive de deux ou plusieurs modes de transports au cours d’un même déplacement (vélo + bus, marche + bus, covoiturage + bus, vélo + covoiturage...) n’est pas facilité. “On ne peut pas toujours mettre son vélo dans le bus” nous dit par exemple cet usager.

Les freins à l’intermodalité se traduisent dans l’espace public par un manque d’aménagements spécifiques, notamment au niveau des pôles d’échanges.

Par ailleurs, le découpage et la gestion de l'offre de transport en commun par territoire, confiés à différentes Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) compliquent la vie des usagers. "Je passe très souvent du Sud au Nord pour mon travail, je ne (devrais) pas avoir un abonnement Cavis, un autre Car jaune et un troisième TCO ou Cinor pour pouvoir me déplacer, je devrais le faire avec une seule carte" nous dit par exemple cet usager régulier des transports en commun.

### **Des bus dans les bouchons**

En raison du "trop faible nombre de voies en sites propres", le bus n'est pas plus rapide que la voiture : "Quel intérêt de prendre le car jaune si c'est pour être dans les embouteillages ?"

Certains font remarquer que les voies réservées pour les bus existent, mais qu'elles ne sont "pas forcément en continu", et pas forcément "connectées entre elles". Résultat: "les difficultés de déplacement se retrouvent dès qu'on quitte ces lignes privilégiées ».

### **Le transport des élèves perfectible**

Face à la réalité de l'engorgement à proximité des établissements scolaires ("c'est ce qui englué principalement en ville la circulation le matin à 7h30 et le soir à 15h00"), le constat est fait que "trop peu d'enfants prennent les transports scolaires". Les lignes sont jugées trop complexes. "Pour faire une courte distance, entre le domicile et l'école, les enfants doivent prendre 2 à 3 bus." Les horaires semblent rebuter les parents: "Les bus scolaires obligent souvent à se lever très tôt et à attendre sans sécurité devant l'établissement pour le retour"; "les horaires ne correspondent pas toujours aux usages des lycéens".

### **LE COVOITURAGE PAS ASSEZ FAVORISÉ**

Le covoiturage séduit et se développe mais il soulève quelques craintes et questions : sécurité, assurances, ponctualité. Le public pointe le manque d'aires de covoiturage et quand elles existent leur manque de sécurisation ("j'ai peur de laisser ma voiture"). Pour certains, les entreprises devraient être plus motivantes : "Elles n'incitent pas les salariés à lutter contre l'autosolisme".

### **LE VÉLO N'EST PAS UN TRANSPORT SÉCURISÉ**

Les voies cyclables ne sont pas encore assez généralisées pour permettre un usage sécurisé du vélo, notamment en ville ("passer les ronds-points est dangereux", "je me suis fait peur trop de fois"). Les parkings à vélo ne sont pas suffisants : "Le Moufia est la seule université de France où il n'y a pas de parking à vélo aménagé". Les usagers du vélo se plaignent des "discontinuités des itinéraires, de la qualité médiocre de certaines réalisations en section courante comme une intersection, de l'absence d'entretien des pistes et des voies cyclables, des bandes de peinture effacées, de la proximité de trottoirs."

Et s'agissant du vélo à assistance électrique, le coût d'acquisition semble freiner son développement car "malheureusement trop cher à l'achat".

### **LES DEUX-ROUES MOTORISÉS JUGÉS DANGEREUX**

La solution deux-roues pourrait séduire davantage si elle n'était jugée "dangereuse". On note des conflits d'usages : "Les motards changent de file, des voitures sans clignotants », « j'ai investi dans un scooter. Mais je me fais des frayeurs avec les voitures tous les jours." Toujours dans les conflits d'usage, les piétons jugent dangereux les trottinettes qu'ils voient débouler en ville sur les trottoirs. Enfin, les usagers des



deux-roues pointent du doigt “des chaussées dégradées dangereuses pour les motos.”

## ABSENCE DE TRAM ET DE TRAIN

Les usagers des transports en commun se posent la question de l'absence de ce moyen de transport, de l'abandon de tous les différents projets : “on se pose la question pourquoi avoir abandonné l'ancien chemin de fer réunionnais...” “Pourquoi a-t-on arrêté le Tram Train en 2010 ?”

## 1.4 - Un territoire en déséquilibre

### LES HAUTS ENCLAVÉS

Le public qui habite les Hauts pointe du doigt un réseau de bus et de minibus insuffisant ou “inexistant”, l'absence à proximité de services publics et de commerces, et des bassins d'emploi éloignés : “résultat, il faut prendre la voiture pour tout.”

### LES BASSINS D'EMPLOIS MAL RÉPARTIS

Le public met en avant la répartition déséquilibrée des zones économiques et bassins d'emplois sur le territoire : “Les déplacements professionnels nous imposent d'aller dans les grandes villes.” “Les bassins d'emplois sont mal répartis.”

### UN URBANISME DE “SÉPARATION”

Le public note la séparation entre zones commerciales, zones d'activités et zones de logement qui génèrent “beaucoup de déplacements.”

### LA QUESTION DU LOGEMENT

Pour le public, les programmes de logements ne semblent pas suivre le rythme du développement des bassins d'emploi : “on doit se loger de plus en plus loin du travail”.

## 1.5 - La gouvernance en question

### DES TEMPS DE PROCÉDURES TROP LONGS

La durée des procédures pour les projets d'aménagement apparaît au citoyen comme “peu compatibles avec l'urgence” des enjeux de la mobilité.

### L'ABANDON DES PROJETS AMÈNE LA DÉFIANCE

L'abandon des grands projets d'aménagement alimente la défiance des citoyens vis-à-vis du politique : “Dès lors à quoi ça sert de donner notre avis ?” ; “Le tram train, l'Espace Océan, à quand le prochain projet abandonné ?”

### PAS DE RÉPONSE GLOBALE AUX ENJEUX DE MOBILITÉS

“Chacun fait son projet de son côté.” Des citoyens appellent de leurs vœux un plan de développement des mobilités coordonné : “La clef de réussite c'est que l'ensemble des acteurs se mettent vraiment autour d'une table et que politiquement cela remonte, parce que l'aménagement du territoire reste politique et qu'il est essentiel que la vision locale soit retranscrite dans un programme et dans un schéma directeur global.”

### LE MILLE FEUILLE DE LA GOUVERNANCE

Les citoyens ne savent pas très bien qui fait quoi dans ce “mille-feuille” de gouvernance, notamment en matière de mobilité.

## Chapitre II

# Les mobilités au carrefour de 5 enjeux

Les arguments développés par le public au cours de la consultation ont mis en évidence cinq enjeux pour les mobilités à La Réunion : territorial, environnemental, économique, social et sociétal.

### 2.1 - L'enjeu territorial

#### Cohérence entre aménagement et déplacements

Les participant.e.s ont évoqué l'organisation du territoire, et notamment son aménagement comme condition nécessaire au changement des modes de déplacement. D'abord en milieu urbain, en repensant le partage de la route entre les différents usages, en incitant la piétonnisation des centres-villes, la création de pistes cyclables, mais aussi dans les hauts et les écarts, en élargissant certains virages ou en créant des réseaux de bus plus performants.

L'aménagement du territoire et l'organisation de l'espace sont abordés par le public comme nécessaires à l'accompagnement des efforts des personnes dans les mobilités du quotidien. L'offre inégale de transports entre les territoires et l'accès difficile aux services dans les hauts où les écarts sont considérés comme des freins aux changements d'habitudes des déplacements « Renforcer les liaisons bus entre quartiers des hauts, actuellement les liaisons sont nombreuses du haut vers le bas mais très peu de choix dans les hauts ».

Si dans le questionnaire en ligne ou lors des réunions publiques aucune question n'était dédiée à l'aménagement du territoire, le public a évoqué, dans les contributions, la nécessité d'adopter un

nouveau paradigme tourné vers une réduction des mobilités individuelles et polluantes. Il est ainsi proposé de recentrer " l'aménagement du territoire en diminuant les déplacements emploi/domicile, courses /domicile, en réfléchissant aux conséquences, sur la santé, causées par les nuisances automobiles, sur l'environnement, l'air et le climat ".

#### Repenser l'urbanisme et les documents de planification

Pour certains, les nuisances occasionnées par la circulation routière n'est pas une préoccupation majeure dans les documents d'urbanisme « Il est évident qu'habiter au bord d'une route est dangereux pour la santé et les études de Santé Publique France le montrent ». Une personne « appelle aussi les collectivités territoriales, Région, Département, communes, intercommunalités à concevoir un territoire qui permette d'éloigner l'habitat des routes ». C'est ainsi qu' « un lotissement social est construit à 10 m de la route et tout le monde s'interroge sur la façon de préserver la qualité de l'air à l'intérieur, la ventilation, la chaleur, la route, le bruit, c'est insoluble, on crée une situation où il n'y a pas de solution technique ou organisationnelle. »

Une personne s'interroge sur l'utilité des documents de planification qui ne permettent pas de vérifier la cohérence entre ce qui est dit, proposé et la concrétisation des projets : « sur le papier, on a des choses écrites et des objectifs qui sont intéressants, et quand on voit les projets qui sortent de terre, les constructions concrètes, cela ne respecte pas forcément tous les objectifs qui sont dans ces documents de planification ; c'est... fourre-tout... Il suffit de piocher la bonne phrase qui va bien au bon moment pour justifier les réalisations. » . Pourquoi ne pas envisager d'évaluer la cohérence entre les politiques publiques et les projets comme le propose un

contributeur "faire une évaluation des projets".

Repenser l'urbanisme, c'est aussi modifier la façon de concevoir les déplacements afin de favoriser ou protéger la santé de la population, en mobilisant l'ensemble des acteurs de différents secteurs : urbanisme, transport et santé publique pour travailler en transversalité. Une contribution d'atelier incite à concevoir l'urbanisme dans une globalité « Arrêtons cet urbanisme créant de manière distincte des zones commerciales, des zones d'activités, des zones de logements, urbanisme générateur de nombreux déplacements ».

### Rééquilibrer le territoire pour limiter les déplacements

Les propos du public font ressortir le souhait de retrouver la proximité des services publics. Une répartition équilibrée des activités sur l'ensemble du territoire pourrait réduire la dépendance à la voiture individuelle au quotidien, réduire les distances domicile/travail et services, et diminuer les temps de transport.

Des contributeurs proposent une réorganisation entre lieu d'habitation et espace de travail, une meilleure répartition des administrations sur le territoire « les bassins économiques ne sont pas forcément là où il y a des bassins d'habitat, il y a donc un mouvement pendulaire domicile/travail très important et c'est là que cela bloque le matin et le soir. On pourrait réorganiser le territoire.... Saint-Denis où toutes les administrations sont concentrées, ce serait bien qu'il y ait des administrations délocalisées ailleurs, à Saint-Paul, Saint-Pierre. » Il s'agirait de « dynamiser les territoires pour éviter de tout centraliser sur une seule grande ville autant pour le travail que pour les loisirs».

Au-delà, la question du télétravail et du co-working interroge aussi les habitudes

du quotidien, son développement est une possibilité suggérée par les participant.e.s pour diminuer le nombre de trajets, réduire le recours à la voiture et désengorger les réseaux de transport. L'exemple de continuité du travail, lors de la période du Covid ou des cyclones, a démontré qu'il est possible de réduire fortement les déplacements. Il est proposé de « co-construire une charte du télétravail entre les agents, les cadres, les collectivités avec une amélioration en continu ».

### Penser le territoire pour toutes les mobilités, pas seulement pour la voiture

« Nos villes et nos campagnes sont conçues prioritairement pour la circulation en véhicule personnel. Vous êtes piétons, vous devez parfois naviguer entre les trottoirs à droite un coup, à gauche plus loin ou marcher sur la chaussée ou au fond du fossé pour ne pas vous faire écraser par les voitures. Si vous poussez une poussette avec un petit dedans ou traîner un chariot de course, cela devient très vite un parcours du combattant. Ne parlons pas des cyclistes avec leurs minces bandes cyclables, quand ça existe, qui risquent leurs peaux à longueur de journée. »

Le constat de l'évolution du nombre de voitures sur nos routes confirme l'intérêt pour ce mode de déplacement "aujourd'hui j'ai ma voiture, et c'est surtout une question de liberté, de pouvoir aller quand on veut où l'on veut... tout le monde n'a pas cette chance". Même si la circulation est difficile tous les jours, les demandes de plus de routes sont toujours d'actualité.

A l'inverse des partisans de la voiture, certains considèrent qu'il faut « rendre la vie difficile aux automobilistes". Moins de parking, moins de voie de circulation, réduction de la vitesse, priorité à chaque carrefour aux transports doux, trajet le plus court toujours réservé aux transports doux, réduction largeur des

voies, pas de partage de voie entre voiture et transport doux (bus, vélo) etc. attention les obstacles à la voiture doivent être réels et physiques tel que barrière, trottoir, et/ou système de contrôle et verbalisation automatique (caméra). Le système actuel (simple signalétique, panneau, peinture, etc.) ne fonctionne pas ».

Des propositions pour réduire le nombre de voitures sur les routes ont été faites comme "limiter le nombre de voitures par famille" ; la taxation ou le péage " seul dans la voiture : 10 €".

## **2.2 - L'enjeu environnemental : réduire les effets négatifs environnementaux des mobilités**

La réduction des effets négatifs environnementaux des mobilités constitue l'un des premiers objectifs assignés à la politique de déplacements. Selon les participants, ces effets ne se résument pas à l'émission de gaz à effet de serre (GES), de polluants ou à la pollution sonore produite par toutes les catégories de véhicules en circulation et qui impactent la qualité de vie de la population. Ils évoquent :

- Les effets des aménagements nécessités par l'augmentation de la circulation routière, contribuant à utiliser les zones naturelles et agricoles et parfois à perturber les écosystèmes : « la maîtrise de l'aménagement du territoire est un facteur déterminant : cesser l'étalement urbain, éviter la spéculation foncière, préserver les zones naturelles et agricoles, éviter l'artificialisation des sols doivent être des préoccupations constantes »
- « L'exportation et le recyclage des batteries restent pour l'île un défi environnemental et financier très pénalisant »
- L'enjeu de décarbonation pour diminuer le volume des carburants fossiles générés par la

circulation - « baisse de 10% - urgence climatique oblige » - et pour anticiper la possibilité future d'une pénurie d'approvisionnement de l'île en hydrocarbures

- Les conséquences du développement des activités touristiques aériennes qui occasionnent des nuisances sonores par le survol des zones d'habitat et des zones naturelles sensibles du littoral jusqu'aux cirques et impactent la qualité de vie des habitants, la tranquillité des promeneurs et génèrent de fortes perturbations de l'avifaune. Ces activités sont décrites comme : « une gabegie énergétique, hélicoptères avions et ULM consomment beaucoup d'énergie pour peu de gens en profitant » ;
- La voiture électrique, dont l'acquisition est encouragée, n'est pas exempte de questionnement dans les avis du public : « Elle n'agit que sur le défi climatique et non sur l'amélioration des mobilités », son utilisation n'est pas toujours considérée comme pertinente à la Réunion où « la production électrique décarbonée est insuffisante ».

## **2.3 - L'enjeu économique : favoriser le développement de l'emploi induit par les nouveaux modes de déplacement**

La mobilité joue un rôle essentiel pour le développement économique et les activités du quotidien. Le coût de la non-mobilité est autant humain qu'économique car l'absence de mobilité accentue les vulnérabilités : plusieurs participants ont mentionné avoir déjà refusé un emploi faute de solution acceptable pour s'y rendre.

Une grande partie des mobilités est liée aux déplacements domicile-travail. Le public, justifiant le souhait d'abandonner la voiture pour des transports en

commun, fait ressortir que l'usage contraint de la voiture génère des coûts importants pour ses utilisateurs : « ça coûte cher pour les ménages de se déplacer ».

Les déplacements pendulaires se font principalement en direction des pôles urbains ou des zones d'activités, là où se concentre l'activité économique. À contrario, les territoires qui connaissent le moins de mobilités rencontrent généralement des difficultés :

- « Diminuer la place de la voiture oui, mais il faudrait favoriser l'emploi de chacun selon son secteur »
- « Coma circulatoire : c'est un frein économique car de nombreuses personnes se limitent à leur secteur afin de chercher un emploi pas trop loin et éviter ainsi les axes routiers encombrés ».

Inciter les entreprises et administrations à délocaliser et créer de l'emploi dans les différentes zones de l'île, instaurer le télétravail, la formation à distance sont des propositions considérées comme « rapprochant l'emploi des administrés » et créatrices de services et d'emplois, en particulier dans les champs des services à la personne et du numérique.

Pour une partie du public, l'enjeu économique des mobilités est centré sur l'emploi et notamment sur celui généré par les nouveaux modes de déplacement et le développement des transports collectifs existants. Il pourrait s'agir d'emplois nécessaires au fonctionnement, à l'exploitation et la maintenance des réseaux dans leur globalité, et ceux générés par les besoins des usagers.

Les participants évoquent l'intérêt de penser, dès à présent, la formation de ces futurs métiers, qu'ils considèrent comme des emplois durables ou pérennes, « pas seulement des emplois le temps du chantier ».

Selon un contributeur, l'attractivité économique du territoire repose principalement sur la qualité de ses infrastructures de transport : « pour que La Réunion puisse attirer les investisseurs, mettre en valeur son héritage culturel et assurer l'avenir de ses habitants, de solides infrastructures de transport et de connectivité sont nécessaires ».

#### **2.4 - L'enjeu social : mettre en place des solutions de mobilité accessible à tous**

L'enjeu social des mobilités réside dans la possibilité de se déplacer à des coûts accessibles, mais aussi dans la qualité des déplacements effectués. Pouvoir se déplacer est une nécessité pour chaque personne d'accéder aux études, à l'emploi, à divers services ou tout simplement pour avoir des interactions sociales. L'absence de solution de mobilités accessible peut être un vrai facteur de précarité et d'exclusion.

Comme l'expriment des participants : « La difficulté devant la mobilité est un frein à l'évolution professionnelle, à la formation et à l'insertion. Encore une fois, ce sont les plus fragiles d'entre nous qui en paient le prix le plus élevé », « Il est grand temps d'agir pour une équité sociale dans les déplacements. Il est inconcevable que les plus riches puissent rouler en SUV en brûlant la planète, tandis que les plus pauvres risquent leur vie en vélo ou à pied. À La Réunion, ce sont les plus défavorisés qui pâtissent le plus des problèmes de transports, car ils dépendent largement de notre système défaillant de transport en commun pour gagner leur vie ».

Les différentes contributions montrent que toutes les catégories de population sont concernées : les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite ou porteuses de handicap, les jeunes étudiants ou actifs sans moyen de déplacement individuel qui passent quotidiennement plusieurs heures en

transport en commun pour rejoindre leur lieu d'études ou de travail, ceux en recherche d'emploi – exemple cité “d'une candidature à un emploi refusée au motif que l'éloignement du domicile du postulant et les difficultés de transport ne pouvaient garantir sa ponctualité”.

Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et les hauts de l'île en particulier, faciliter les déplacements des personnes fragiles, notamment dans les centres-villes, et permettre à chacun de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, aux services, à la santé, à la culture sont des questions exprimées par les participants : « problèmes de mobilité des jeunes des hauts pour leurs activités extra scolaires. Isolement forcé des jeunes une fois rentré chez eux ; Qu'en est-il pour des déplacements en soirée quand on habite dans les hauts si on veut aller au spectacle ? au cinéma ? sans voiture ça semble infaisable ».

Le confort des déplacements en transport collectif est également mentionné comme une nécessité, pour que les mobilités subies ne contribuent à détériorer la qualité de vie.

## **2.5 L'enjeu sociétal : accompagner le changement des comportements**

Pour amener des changements dans les mobilités, il faut accompagner le changement. Il faut notamment penser à l'éducation, comme le souligne une association : « Lorsque les habitudes de déplacement sont ancrées, il est difficile de les faire évoluer. Il est donc peu probable que la transition vers des modes alternatifs se fasse naturellement chez les automobilistes ayant été habitués à se déplacer ainsi. De plus, dans certains cas, la voiture est considérée comme un critère de différenciation sociale, auquel cas l'attachement n'est plus seulement pratique, mais aussi symbolique ”.

## Chapitre III

### Ce que propose le public

L'ensemble des propositions du public répond, en transversalité, aux grands enjeux des mobilités définis ci-avant : territoriaux, environnementaux, économiques et sociaux.

Les propositions visent à améliorer l'existant, à explorer d'autres pistes de mobilité collective, à développer des services pour une offre adaptée aux besoins immédiats et futurs. Ces propositions ne sont pas classées par ordre d'importance, de pertinence, de faisabilité, de budget ou de priorité. Ces approches sont laissées à l'initiative de l'Assemblée citoyenne, du Maître d'ouvrage et des autres opérateurs comme l'Etat, le Conseil départemental, les EPCI, le SMTR et les communes selon leurs champs de compétences.

#### 3.1 - Améliorer et développer le réseau de transports en commun sur l'ensemble de l'île en structurant l'intermodalité

L'ensemble des propositions vise d'un côté à améliorer l'existant et de l'autre à inciter les usagers à basculer vers ce mode de transport en le rendant plus attractif que la voiture.

#### Co construire une offre globale et coordonnée pour les usagers

Pour éviter les "incohérences" entre des réseaux pouvant quelquefois paraître "concurrents", certains proposent la mise en place d'un réseau et d'une interconnexion globale à l'échelle de l'île "de façon cohérente et exhaustive" gérée par un organisme indépendant. A minima, des participants estiment qu'il devrait y avoir "co-construction par l'ensemble des intervenants concernés" d'une offre de transports en commun

fiable pour les usagers et d'une billetterie unique.

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

Le constat des utilisateurs maintes fois évoqué est que les cars et bus sont souvent bondés et ne s'arrêtent pas aux arrêts pour cette raison, longue attente pour les suivants. Face à ce problème, les citoyens invitent les opérateurs à densifier les lignes en augmentant la fréquence des bus aux heures de pointe, et à avoir une capacité de réaction plus rapide face aux fluctuations de la demande. A noter que les heures de pointe concernent aussi les retours de plage le week-end.

Si, pour satisfaire la demande aux heures de pointe, on peut jouer sur la fréquence, on peut aussi jouer sur "la taille et la capacité des véhicules." Les opérateurs pourraient, notent certains, mettre en service des bus à plus grande capacité pour gérer les pics de flux. De la même façon, abondent d'autres usagers, "sur plusieurs axes de transports les bus sont bien trop grands pour la demande et la mise en service de bus de plus petite taille serait beaucoup mieux."

Dimensionner les véhicules en fonction des routes empruntées permettrait d'éviter "de faire circuler sur des routes sinueuses et étroites des cars et bus qui sont obligés de manœuvrer dans les virages et créent ainsi des embouteillages."

#### Élargir et densifier les plages horaires

Pour répondre aux besoins de ceux qui doivent se déplacer très tôt pour aller travailler, il est souhaité que les horaires des premiers bus du matin soient avancés. On se déplace aussi pour se divertir. Or, notent certains, "après 20h, il

n'est possible que de rentrer à pied ou en voiture". Pour répondre à la demande, notamment des jeunes, "qui habitent dans des zones excentrées, souhaitant fréquenter les lieux de socialisation : les bars ou les cinémas" il est proposé d'élargir les horaires des transports en commun jusqu'à la fermeture des établissements nocturnes, en particulier le week-end. Cette solution alternative à la voiture, en outre, permettrait, notent certains, de "diminuer l'alcool au volant".

### **Généraliser les voies réservées pour les transports en commun**

Pour faire basculer l'utilisateur de la voiture aux transports en commun, "il s'agit tout simplement (de faire) que les transports en commun offrent des avantages supérieurs à l'utilisation de la voiture." Pour le public consulté, la généralisation d'un réseau de transport en commun en site propre (bus ou tram train) serait décisive dans ce basculement parce qu'il permettrait de faire sauter les bouchons. "Si je suis un automobiliste coincé dans les embouteillages et que je vois passer à côté un bus qui n'est pas impacté par ces embouteillages (voie dédiée) et dans lequel les gens peuvent par exemple travailler ou se reposer, je vais envisager de changer de mode de transport."

### **Faire des transports en commun des véhicules prioritaires**

Quand les voies dédiées ne sont pas possibles, ou en attendant qu'elles soient généralisées, il est proposé par le public de donner priorité aux transports en communs aux feux et aux carrefours. "Faisons des transports en commun des véhicules prioritaires au même titre que les pompiers ou le SAMU" propose-t-on. Certains vont jusqu'à imaginer "un gyrophare vert" sur tous les transports en commun.

### **Mettre à disposition des bus à haute qualité de service**

Le bus ne séduit pas l'utilisateur des transports parce qu'il se retrouve dans les bouchons comme les voitures certes, mais aussi parce qu'il n'offre pas le confort attendu. "On se retrouve trop souvent avec des bus vieillissant aux pannes récurrentes" et qui "gravissent difficilement la pente". Certains pointent du doigt des bus "au toit non étanche" et aux portes "défectueuses"... À rebours de cette vétusté constatée, certains appellent de leurs vœux des bus à haut niveau de service avec des "sièges confortables", des prises de recharge USB...et du calme (bus insonorisés).

### **Desservir les lieux touristiques**

Dans une île où le tourisme est un axe de développement économique fort, le public note que de nombreux lieux, comme "le Maïdo" ou "le volcan", sont mal desservis. Quand ils sont desservis, c'est au prix de plusieurs changements et dans des plages horaires non adaptées aux usages touristiques, notamment le week-end. Parmi les propositions, on note la mise en service de nouvelles lignes sur les sites non desservis et la mise en place de bus dédiés : "Est-ce qu'on peut mettre enfin sur la table une navette des plages pour améliorer le flux le long du littoral Ouest ?"

### **Faire des gares routières des lieux de vie attractifs**

Les gares routières apparaissent "sous-dimensionnées", "peu sécurisées" et peu attractives dans leur ensemble. Pour donner envie de les fréquenter et optimiser l'attente de ceux qui n'ont pas d'autre choix, il est proposé toute une série d'améliorations : équiper les arrêts et gares routières pour limiter la sensation de « perdre son temps ». Parmi les autres idées évoquées, il est proposé de les équiper de biblio cabines, de cabines multimédia, de prises de recharges pour smartphone, d'espaces



couverts avec tables pour travailler, de petits plateaux sportifs ou street workout, de bornes wifi, d'animations, d'épiceries, d'aires de jeux...

L'autre axe de propositions concerne l'amélioration de l'intermodalité : mise en service de bornes à vélo électriques et parkings relais à proximité des gares routières. "Des parkings de vélos/motos/voitures sécurisés peuvent être pensés aux gares routières pour y laisser son véhicule si nécessaire."

Enfin, le public insiste sur la sécurisation nécessaire de ces lieux fréquentés aussi par des personnes âgées, enfants et femmes seules pour limiter les actes d'incivilités. La présence de vigiles notamment le soir semble nécessaire.

### **Communiquer en temps réel**

La communication est un enjeu important, pour les usagers, qui devrait être facilité à l'heure du numérique. "Si un bus est annulé ou en retard, s'il y a un incident sur le parcours, l'usager devrait pouvoir être prévenu à l'instant" explique-t-on. Le public propose d'améliorer l'information relative aux temps d'attente des bus, à leur encombrement et aux diverses informations sur le réseau par des panneaux numériques aux arrêts de bus et dans les bus et via une application sur smartphone. Quand elles existent, il est proposé de "mutualiser les applications de services de transports entre EPCI et Région" en une seule application afin de renseigner sur l'ensemble des réseaux. "Est-ce que le bus est passé, quand est-ce que passe le prochain, combien reste-t-il de places ? Nous devrions être au courant."

### **Mettre à l'abri les usagers en attente**

Les usagers pointent du doigt le nombre d'arrêts de bus non couverts, rendant pénible l'attente "sous le soleil" ou "sous la pluie." Ils proposent de généraliser les abris bus qui, outre la protection contre les éléments, ont l'avantage de mettre en

sécurité les usagers par rapport à la route. Ces abris doivent être suffisamment solides pour éviter les dégradations.

### **Améliorer la desserte des écarts et des Hauts**

Les habitants des écarts se plaignent du manque de desserte en transport en commun qui est vécu comme une double peine à leur éloignement. Certains racontent qu'ils sont "souvent en retard à leur poste de travail et ont pu parfois le perdre." Les transports en commun sont d'autant plus essentiels pour eux qu'ils ont besoin de se déplacer systématiquement "pour faire leurs courses, se rendre dans les services publics et accéder aux soins". Il est proposé de développer le maillage des écarts en créant de nouvelles lignes et en mettant en service des véhicules à des gabarits adaptés aux petites routes et aux densités de population.

### **Améliorer l'accès depuis l'aéroport**

Pour pallier aux difficultés de prendre les transports en commun à l'aéroport, le public demande des lignes accessibles depuis l'aérogare, des lignes directes, qui n'obligent pas à un transfert notamment à la gare routière de Saint-Denis. D'autres proposent de faire correspondre les horaires aux départs et arrivées d'avions.

### **Améliorer l'offre de transport aux scolaires pour les inciter à prendre le bus**

Le constat est que "trop peu d'enfants prennent les transports scolaires". "Les bus scolaires obligent souvent à se lever très tôt et à attendre sans sécurité devant l'établissement pour le retour." "Les horaires ne correspondent pas toujours aux usages des lycéens, il faut souvent attendre, cela n'incite pas les parents à ce que leurs enfants prennent le bus. "

Il est proposé de "sécuriser et améliorer la qualité des transports scolaires pour

éviter aux parents d'engorger les alentours des établissements aux horaires d'ouvertures et de fermetures.”

La proposition est de “mettre en place beaucoup plus de bus, de taille réduite avec des trajets plus courts afin de limiter les temps de trajet et densifier le réseau afin de limiter les temps d'attente”. Certains proposent également la gratuité des transports scolaires “pour inciter les familles à systématiser les trajets en bus scolaire pour leurs enfants”.

### **Inciter aux transports collectifs par le prix**

Une partie du public estime qu'il ne faut pas chercher à rentabiliser économiquement les transports en commun (“ne pas chercher à faire de profits ou à minimiser les coûts”) mais plutôt chercher à favoriser leur utilisation. Pour eux, il faudrait faire en sorte que le bus soit gratuit notamment “pour les chômeurs, pour les enfants”. Pour d'autres, le bus gratuit pour tous n'est pas la solution à long terme car “de l'investissement doit être généré pour réhausser le niveau de transport.” Des usagers proposent une tarification unique et dont les tickets donneraient accès à tous les réseaux pour faciliter les interconnexions.

La demande de tarifs accessibles, simples et attractifs revient fréquemment dans les avis exprimés sur l'attractivité des transports collectifs. Cette demande inclut également la nécessité de disposer de parkings à tarifs réduits, qui seraient adossés aux gares et aux stations. Les participants considèrent que l'obtention des billets devrait être facilitée, en augmentant le nombre de bornes automatiques et en offrant une possibilité d'achat en ligne sur des sites faciles à identifier. Le principe de l'abonnement est discuté quant à sa durée - annuelle ou mensuelle - et à son tarif.

Les usagers n'ont pas toujours le temps de se procurer un billet avant de monter dans un bus. Pour faciliter les achats de tickets, un contributeur propose de pouvoir payer par carte bancaire en accédant au bus.

### **Apporter une qualité du service pour les seniors**

“Les seniors à La Réunion font face à des problématiques spécifiques en ce qui concerne les transports en commun”. En raison de l'âge, certains d'entre eux peuvent “avoir des difficultés à se déplacer”, que ce soit pour “des raisons physiques” ou liées à “une perte d'autonomie”.

Il est clair que pour les seniors consultés, dans le réseau de transports en commun de l'île, des améliorations doivent être mises en place pour leur faciliter l'accès :

- Les bus doivent être équipés de “rampes d'accès pour les personnes à mobilité réduite”, ce qui peut faciliter l'embarquement et le débarquement des seniors.
- Des places assises prioritaires doivent impérativement être réservées pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.
- La couverture du réseau de bus doit prendre en compte certaines zones plus rurales ou isolées de l'île, où les seniors sont souvent isolés s'ils n'ont pas de famille à proximité.
- Les conducteurs de bus doivent être sensibilisés à ces besoins et recevoir une formation appropriée
- A certains moments de la semaine, des bus peuvent être dédiés aux immeubles et résidences seniors ou les desservir en les incluant dans le circuit ?

## **Prendre en compte systématiquement la problématique des personnes porteuses de handicaps**

La problématique des personnes à mobilité réduite (PMR) rejoint en partie celle des personnes âgées. Le citoyen interpelle sur l'intérêt d'une approche globale de la succession des déplacements en vue de permettre aux personnes en situation de handicap de pouvoir se déplacer de façon plus libre, sans rencontrer d'obstacle quel que soit leur destination.

Le public propose toute une série de mesures concrètes pour améliorer le quotidien des personnes porteuses de handicaps dont les déplacements sont souvent une épreuve :

- Mettre en place des bus pouvant accueillir plusieurs PMR, actuellement c'est une seule personne par bus
- Former les chauffeurs à l'accueil des personnes porteuses de handicaps.
- Avoir un accompagnateur dans chaque bus
- Mettre des rampes d'accès pour chaque bus
- Assurer un meilleur service pour les personnes porteuses de handicaps (pouvoir monter et descendre entre deux arrêts)
- Améliorer et généraliser un service de transport à la demande en cas de déplacement en urgence (décès)
- Aux arrêts de bus, avoir des places spécifiques pour les personnes handicapées pour atteindre plus de confort.
- Avoir un bus spécifique pour 1 circuit adapté pour les handicapés.

- Améliorer la communication sur les possibilités de déplacement pour les personnes porteuses de handicaps.
- Créer une application "rassemblant d'un côté des bénévoles de quartier prêts à donner de leur temps avec leur véhicule et de l'autre des personnes en perte d'autonomie"

## **Remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission**

Des usagers s'étonnent de la faible part de bus électriques sur le réseau, notant que le secteur ne contribue qu'à la marge à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ils proposent de remplacer les véhicules collectifs par des bus à faible émission, bus ou tram. Ils proposent, pour les liaisons courtes, que les transports en commun aient un bilan « neutres » sur le plan des rejets de carbone (bus électriques, à hydrogène ou roulant au biocarburant).

## **Promouvoir le transport collectif**

Certains pointent "le manque criant" d'éducation et de sensibilisation aux mobilités alternatives. "On ne fait pas suffisamment la promotion des transports en commun" notent d'autres. De la même façon, les entreprises "n'incitent pas leurs employés à prendre les transports en commun", or des mesures incitatives existent. Il est donc proposé de mener des campagnes de promotion.

## **Mettre en place un comité consultatif des usagers**

Qui mieux que les usagers sont à même de faire remonter les difficultés sur les réseaux et des propositions pour y remédier ? Certains disent : "Adressez-vous aux gens qui savent et qui ont les clés pour vous dire ce que nous

pouvons faire ou non”. Le public propose de mettre en place “un comité consultatif des usagers” et d’avoir des outils permettant de faire des retours utilisateurs. Le manque de concertation avec les usagers est également pointé du doigt lors des différents projets liés aux transports.

### **3.2 - Améliorer les conditions actuelles de circulation**

Les personnes qui se sont exprimées sur ce sujet demandent des initiatives majeures pour améliorer les conditions actuelles de circulation, les systèmes de transport existant et ceux qui pourraient les compléter. Ces projets devraient bien entendu répondre aux problèmes de congestion routière, de pollution, de mobilité urbaine tout en adoptant des modes de déplacement « plus durables et efficaces ».

#### **Faire évoluer les infrastructures existantes**

Celles-ci sont évoquées par certains contributeurs à partir de propositions visant :

- “ la poursuite de l’amélioration de la qualité des infrastructures routières, notamment en accélérant les projets en cours comme la route de Salazie et la RN5, la sécurisation de points dangereux, l’amélioration de la lisibilité de certains carrefours (Barachois), etc. ”
- “ l’augmentation de la capacité de certaines routes à fort trafic par ajout de voies, exemple RN1 à St Paul ou/et la création de nouvelles routes, exemple contournement de St Pierre ”
- “ la modernisation de la route des Plaines la seule route qui traverse l’île”

D’autres participants considèrent que le report modal de la voiture vers d’autres modes de déplacement justifie la mise

en place de mesures contraignantes pour les automobilistes notamment en ville : “ réduction du nombre de voies, les rues partagées à sens unique, l’interdiction de stationnement, etc.”

#### **Moderniser la gestion des flux**

Les giratoires et les feux de signalisation sont diversement clivants, facilitant la circulation pour certains, à supprimer pour d’autres.

Des citoyens proposent « une circulation avec moins de feux, moins de ronds-points » ou encore « d’augmenter la vitesse sur les 4 voies ».

L’idée a été proposée d’utiliser une régulation ‘intelligente’ du trafic routier, comme « l’application existante « city Brain » qui gère de manière automatique les feux de circulation en fonction des points de congestion qu’il repère, une optimisation ou encore une synchronisation des feux d’une même rue à fort trafic en ville afin qu’en roulant à la vitesse maximale autorisée (50 km / h en général) les véhicules ne s’arrêtent pas inutilement ». Des outils innovants comme l’utilisation des données satellites en temps réel pourraient être utilisés pour fluidifier le trafic.

#### **Optimiser la gestion des accidents de la route**

Des personnes demandent une meilleure gestion des accidents jugée : « trop de temps pour [gérer les conséquences sur la route] des accidents surtout en heure de pointe. » Autre proposition : développer et généraliser les systèmes de sécurité sur les voitures (par exemple le freinage automatique d’urgence).

#### **Repenser le transport de marchandises**

Le trafic routier de marchandises et la circulation des poids lourds en particulier ont donné lieu à plusieurs propositions

en vue de diminuer autant que possible leur nombre sur la route :

- Circulation préférentielle pendant les heures creuses
- Circulation en nocturne
- Transport sur rail ou mer
- Routage.

Une association propose de "créer deux ports secs situés l'un à Saint Pierre et l'autre dans l'Est. Les camions feraient le transport de containers EVP uniquement le soir pour désencombrer les routes."

### **Créer des mesures contraignantes à la voiture**

Plusieurs propositions sont faites pour taxer les automobilistes : « Mettre en place des moyens coercitifs et des obligations logistiques pour utiliser les transports en commun : Parkings vélos et voitures à côté des gares routières et en contrepartie, centres-villes très chers pour le stationnement. ». La réduction de vitesse à 30 km/h pour les voitures en ville est également proposée pour « apaiser la circulation urbaine ».

Autres propositions contraignantes vis à vis des automobilistes : alterner la circulation entre les immatriculations paires et impaires ; les jours pairs seuls les voitures dont l'immatriculation se termine par un chiffre pair pourraient circuler et la règle s'inverse les jours impairs.

D'autres mesures sont aussi évoquées comme limiter le nombre de véhicules par foyer ou imposer un quota de véhicules sur l'île.

La fiscalité est une solution pour des participants qui souhaitent une taxation sur l'import de véhicules neufs, sur le carburant, et pour la détention de véhicule au-delà de deux par famille.

D'autres, au contraire, ont écrit l'importance de la voiture dans leur vie : « Aujourd'hui, j'ai ma voiture, et c'est

surtout une question de liberté, de pouvoir aller quand on veut où l'on veut, mais pas tout le monde n'a pas cette chance ».

### **Développer le covoiturage**

#### *Agrandissement et création de nouvelles aires*

Le public propose d'augmenter les aires de covoiturage qui semblent "saturées." "Les parkings existants sur la route des Tamarins étaient saturés dès leur livraison" : "Mettre en place des lignes de covoiturage (concept développé par Ecov) en complément des bus là où c'est pertinent".

Il invite à sécuriser les "espaces de covoiturage sécurisés, voire payants avec gardien, pour laisser des voitures une journée ou une nuit sans avoir peur de se faire casser sa voiture ". ou avec des caméras pour éviter les déprédations. Ces aires pourraient se situer "à proximité immédiate des espaces de covoiturage, des arrêts de bus / navettes / tramway".

#### *Promouvoir et améliorer les applications de covoiturage*

Des applications existent mais ne sont pas assez connues. Il convient de les faire davantage connaître. Il est proposé de « communiquer sur l'application de covoiturage lors de l'organisation d'évènements, les aires de covoiturage et plus communiquer de manière générale ».

Un participant suggère les améliorations suivantes des applis disponibles : « actuellement il n'est pas possible de renseigner des itinéraires ponctuels, or les itinéraires des gens sont rarement identiques au quotidien, il faudrait pouvoir renseigner des trajets « unitaires », flexibles et non réguliers. Les points de référence indiqués pour récupérer les personnes sont parfois très éloignés des adresses réelles : permettre de mettre un point GPS exact ».

### *Contraindre à covoiturer*

Des personnes souhaitent « imposer le covoiturage et limiter la circulation aux véhicules immatriculés pair un jour, impair le jour suivant, sur les trajets et aux heures infernales (St Benoît - St Denis, par exemple). Certains expliquent que « 90% des véhicules à 4 roues n'ont qu'une seule personne à bord ». D'autres ont envisagé des mesures plus coercitives comme l'application d'une amende de 10 € pour lutter contre « l'autosolisme. »

### *Mettre en place un système de stations de covoiturage*

Autre initiative à étudier : « Des grandes villes en hexagone ont mis en place un système de station (comme les bus). Tu télécharges une appli, un piéton se place à la station et envoie une notification aux conducteurs abonnés. Si le conducteur passe par là et souhaite prendre la personne, il la récupère à la station. »

### **Réguler la circulation par les TIC**

Les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) permettent un meilleur usage des voiries et un meilleur partage des espaces publics existants. En matière de transport, les nouvelles technologies peuvent opérer les passerelles nécessaires pour faciliter le passage d'un mode à l'autre pour l'usager et aider à développer l'intermodalité.

Plusieurs participants ont exprimé leur intérêt pour développer une régulation 'intelligente' du trafic routier, avec divers moyens, telle la généralisation de l'adaptation du réglage des feux tricolores aux conditions réelles de la circulation, voire à partir d'une information satellitaire centralisée.

Des citoyens proposent également de recourir aux nouvelles technologies pour « optimiser, faciliter, contrôler le stationnement pour décongestionner les

centres-villes pour faciliter le paiement des redevances, le contrôle, ou encore la recherche d'une case vacante. »

### **Promouvoir les taxis collectifs et les VTC**

Des citoyens consultés proposent de « réinventer le « taxi la place » avec une application pour connaître les plus proches et leurs trajets/horaires. ». Certaines personnes pensent à des véhicules de type « mini-bus » pour ces taxis collectifs.

Certains proposent de promouvoir les Voitures de Transport avec Chauffeurs (VTC) qui permettent « de faciliter les déplacements des Réunionnais en leur proposant un moyen de transport pratique et flexible, réduisant ainsi les contraintes liées à la possession d'un véhicule personnel. »

### **Développer une offre de location de véhicules individuels**

Pour limiter le parc automobile, il est proposé de favoriser l'émergence d'une offre de véhicules à la demande. Des contributeurs proposent de « mobiliser un parc de 100 000 véhicules à énergie renouvelable qui fonctionnent 24h sur 24, pour répondre aux besoins de déplacements rapides et de courtes distances. » Ces véhicules devront être « bons marchés, agréables et dans le voisinage immédiat. »

### **Développer les plans des mobilités au sein des entreprises publiques et privées**

Les déplacements professionnels ont un impact sur le trafic routier et l'environnement. Une série de propositions sont faites en direction des entreprises publiques et privées pour limiter cet impact :

- Faire travailler les salariés en horaire décalé
- Favoriser le télétravail

- Aménager des places de coworking
- Mettre en place des navettes pour le transport du personnel
- Prendre en charge une partie de l'abonnement des transports en commun
- « Développer des solutions de gestion de flotte... pour réduire le nombre de véhicules sur nos routes »
- Participer au paiement des abonnements aux transports en communs
- "Créer des conditions favorables à l'utilisation d'un mode de transport alternatif en installant par exemple un atelier de réparation, des vestiaires et des douches ...".

### 3.3 - Réaliser des projets structurants de transport collectif

Dans ce chapitre deux thèmes sont revenus : l'amélioration des transports par cars et bus, et la création de mobilités sur rails. Ces propositions sont généralement assorties de conditions considérées comme incontournables au bon fonctionnement de ces réseaux : maillage, coordination, gares multimodales, possibilités d'accéder aux moyens de transport collectif avec un vélo et/ou une trottinette etc.

Les pistes évoquées par les participants s'appuient sur les différentes technologies existantes, mises en œuvre par le monde et pour certaines à La Réunion. Sont ainsi cités :

- Le transport ferré, type RER
- Les autres transports guidés, partiellement ou totalement automatisés, transports urbains automatiques : tramways, VAL, métros

- Les transports guidés automatiques par câble : télécabines, funiculaires

#### Réaliser un réseau ferré régional inter et intra urbain

A moyen terme la création d'une voie ferrée faisant le tour de l'île semble une évidence. Des personnes estiment que ce moyen de transport résoudrait les problèmes de mobilité actuelle.

Le tracé raccorderait l'ensemble des villes importantes avec des gares multimodales et des parkings adaptés. Pour certains une ligne St Benoit-St Joseph en passant par St Denis serait suffisante pour d'autres il faudrait faire le tour complet de l'île. Sur la question du nombre d'arrêts en ville, les avis sont partagés. Certains suggèrent un tramway en ville et des trains entre les villes !

Autre proposition : la reprise du projet Tram-Train dont le tracé initial pourrait être revu. A plusieurs reprises des participants ont regretté l'abandon de ce projet et d'autres également sur rails comme TAO ou Run Rail. Ils pointent aussi le retard dans la mise en place du projet RRTG (Réseau régional de transport guidé).

Sur le même sujet, l'idée a été proposée de créer un monorail ou téléphérique au-dessus des voies existantes.

Les effets liés à la réalisation de tels projets sont présentés comme bénéfiques pour l'environnement (moins de gaz à effet de serre et de pollution, favorisant la transition énergétique), le tourisme, la santé (absence de stress, détente) et notoirement favorables aux liens sociaux (intégration et cohésion sociale, sentiment d'appartenance commun) et créateurs d'emplois.

## Réactiver le transport par voie maritime

Le transport des personnes et des marchandises par voie maritime a été abordé lors de la consultation.

Ceux qui se sont exprimés sur ce thème rappellent qu'il existe déjà des ports de pêche qui pourraient être aménagés pour accueillir des petits navires de marchandise pour le cabotage. "Bien entendu des aménagements comme des gares multimodales sont à prévoir." Trois ports existants pourraient accueillir un tel projet à court ou moyen terme : Saint Pierre, le Port et Sainte Marie. Un contributeur rappelle l'histoire maritime de l'île: "Pour mémoire, en 1850 il y avait 11 mouillages/débarcadères et 1 port. »

## Développer l'aéroport du sud pour rééquilibrer le territoire

Les personnes qui habitent le sud demandent que l'aéroport de Pierrefonds soit un aéroport de « plein exercice ». Il permettrait d'éviter les trajets jusqu'à l'aéroport Roland Garros. Elles suggèrent de créer également une liaison aérienne entre les 2 aéroports dans le même but, avec des horaires adaptés pour éviter de passer trop de temps dans l'attente d'une correspondance.

## Généraliser le transport par câble

La mise en service du premier téléphérique urbain Papang semble avoir conquis les Réunionnais. Il a une bonne image. Tous ceux qui se sont prononcés sur ce sujet préconisent d'en augmenter le nombre pour relier les zones de mi-pentes au littoral, également les zones rurales et les cirques.

## Faciliter les déplacements et l'approvisionnement des Mafatais

Des Ron Kozé ont été également organisés dans le cirque de Mafate. Ceux qui y ont participé préconisent :

- Des navettes électriques régulières pour aller au Col des Bœufs
- Plus de parkings au départ des sentiers sur Salazie et Cilaos
- Un accompagnement financier pour l'approvisionnement par hélicoptère, par drone, par téléphérique ou à dos d'animal dans les sites touristiques
- Une meilleure accessibilité aux transports en commun sur le littoral pour les Mafatais
- Un transport scolaire dédié aux collégiens et lycéens de Mafate

## 3.4 - Limiter les déplacements du quotidien

Une des façons de réduire les embouteillages est d'éviter de se déplacer, le public propose une série de mesures en ce sens.

### Proposer une offre alternative innovante au tout voiture

- « *Utilisation de drones pour certaines livraisons urgentes et désenclavement.* » Une personne a cité également le transport de personnes par taxis drones comme ceux qui seront mis en place pour les Jeux Olympiques de Paris en 2024 »
- " *Un parc de dirigeables et de drones (pour assurer) les liaisons passagers et marchandises pour valoriser et désenclaver les cirques*"

### Développer le télétravail

Ce thème est revenu comme alternative à l'usage de la voiture, avec certaines réserves à lever : « La collectivité n'est pas pro-télétravail à cause des abus mais aussi des moyens matériels et financiers à déployer pour le mettre en place : cofinancement de l'abonnement internet, chaises et tables adaptées à fournir, matériel informatique performant, connexion différente en



fonction du lieu d'habitation.» Le public propose la mise en place :

- D'une "charte du télétravail à co-construire entre les agents/cadres et les collectivités [avec] amélioration continue"
- De "formations de managers et des agents pour encourager le télétravail, avec les notions de suivi, confiance, communication, vision collective, droits/devoirs, atteinte des objectifs".

Les entreprises et autres organisations sont invitées à privilégier les visioconférences à la place des réunions en présentiel. Un des participants à une réunion publique du sud indique qu' "il faut parfois passer 3 heures dans sa voiture pour participer à une réunion d'une heure dans le nord".

### **Créer des espaces de coworking**

Il faudrait créer plus d'espaces de coworking autour de l'île, comme exprimé par les participants à l'atelier consacré au tourisme : « L'amorce de réflexion est que notre réseau de professionnels du tourisme, de professionnels privés qui ont des hébergements qui sont loin, occupés la semaine, si on maillait ce réseau, si on le formait et on l'équipait, il pourrait aussi représenter un réseau de coworking qui nous permettrait sans doute de beaucoup moins nous déplacer. »

Le public considère que les trajets les plus importants sont liés au travail, les entreprises ont donc un rôle à jouer dans la mobilité. Il propose de:

- "responsabiliser les entreprises à leur rôle d'acteur et être un modèle dans la mobilité (télétravail, frais transport en commun, prime mobilité (achat de vélo...), et accompagner les salariés".
- "augmenter les espaces de travail partagés avec diverses

entreprises, plus proches du domicile salarié pour limiter le trajet...,"

- "proposer la semaine de 4 jours, (combiné au télétravail et/ou coworking, cela diminue de plus d'une journée les trajets)",

### **Développer les services de proximité**

Les propos entendus font ressortir le souhait de retrouver la proximité des services publics. Une répartition équilibrée des activités sur l'ensemble du territoire pourrait réduire la dépendance à la voiture individuelle au quotidien, réduire les distances domicile/travail et services, et diminuer les temps de transport. Des citoyens notent que si le maillage des commerces et services de proximité est mieux pris en compte dans l'urbanisme ou l'aménagement du territoire, ils auront moins à se déplacer et à encombrer les routes.

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

Les « modes doux » ou « modes actifs » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés. Les participants qui se sont exprimés sur ces modes s'accordent sur les aspects positifs de ces modes de déplacement : décongestion automobile en ville, baisse de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores, impact positif sur la santé.

### **Créer des voies cyclables sécurisées et continues**

La création d'infrastructures et d'équipements adaptés et sécurisés associés à la pratique du vélo sont des demandes récurrentes. Celles-ci portent sur des itinéraires cyclables continus et sécurisés, de préférence des pistes ou voies séparées de la chaussée et non des bandes cyclables.

Les usagers du vélo se plaignent des discontinuités des itinéraires, de la qualité médiocre de certaines réalisations en section courante comme une intersection, de l'absence d'entretien des pistes et des voies cyclables, des bandes de peinture effacées, de la proximité de trottoirs.

Il est proposé de dissocier les voies piétonnes, de prévoir une signalétique au sol et des stationnements vélo adaptés et diversifiés. Les élèves doivent également pouvoir se rendre dans leurs établissements en vélo en toute sécurité.

Un participant propose d'inverser le sens de circulation des pistes par rapport à celui du trafic routier afin de "voir les véhicules approcher". Si certaines personnes considèrent que les infrastructures cyclables priment sur les voies routières, d'autres estiment que la création de pistes ou de bandes cyclables ne doivent pas réduire la place dédiée à la voiture.

Des personnes pensent que les tracés des voies pour les piétons, cyclistes et autres n'ont pas obligation d'être parallèles aux routes destinées aux véhicules de transport. Certains souhaitent des tracés qui leur permettent d'éviter les ronds-points voire les feux de circulation.

### **Créer des services utilisateurs**

Le développement des infrastructures cyclables doit s'accompagner de services. Dans les zones rurales, la pratique du vélo demande l'intégration d'aménagements sécurisés de voirie, des possibilités de stationnement ou d'embarquer son vélo dans le bus pour des trajets multimodaux.

Pour accompagner ces modes de déplacement les usagers souhaitent la mise à disposition chez les employeurs, dans les établissements scolaires et universitaires de vestiaires en nombre suffisant, équipés de douches pour ceux

qui viennent à pied, vélos, trottinettes etc et que les municipalités donnent accès librement aux douches des piscines.

Il est souhaité la multiplication de stations en libre-service de vélos à assistance électrique, trottinettes, gyropodes, skates etc. et aussi des ateliers de réparation.

### **Faire la promotion des modes actifs**

Au-delà des infrastructures et des services mis en œuvre pour faciliter et soutenir la pratique des modes actifs, des participants estiment qu'il est nécessaire d'en faire la promotion par des actions de communication et d'animation pour inciter au changement de comportement. Il sera nécessaire d'inclure dans le champ de ces actions la dimension des modes doux et plus particulièrement du vélo comme élément d'attractivité du territoire notamment touristique.

Autre proposition : aider à l'acquisition et à l'entretien de vélos à assistance électrique.

### **Mieux partager la route pour plus de sécurité**

Les citoyens ont souvent parlé de la dangerosité réelle ou perçue des voies de circulation dédiées aux mobilités douces, trop peu sécurisées à leur avis. Ils demandent une plus grande sévérité envers les automobilistes qui ne respectent pas ces voies et des barrières entre les voies de circulation automobile et celles en mode doux. La sécurité est à prendre en considération dans les campagnes de promotion de ce type de mobilité et semble être un frein au développement de l'usage de ces moyens de mobilité.

Afin de faire respecter ces voies il faudrait être plus sévère contre les contrevenants. Cette remarque est revenue à plusieurs reprises contre ceux qui ne respectent pas le code de la route et en particulier

contre les automobilistes qui stationnent sur les trottoirs (quand ils existent) obligeant les piétons à marcher sur la chaussée ou empruntent les voies de mobilité douce.

L'utilisation des trottinettes reste un sujet polémique entre ceux qui les trouvent dangereuses et ceux qui les utilisent car très pratiques : rapides et de faible encombrement.

### **Créer et aménager des voies piétonnes**

Le manque de trottoir et de voies piétonnes est revenu dans le débat ainsi que leur dimensionnement. La demande est d'en créer, de les élargir lorsqu'ils existent et de « verdir » ces voies avec des arbres et d'y installer du mobilier urbain. Un participant lors d'un comité de pilotage a constaté que devant chez lui, la création de trottoirs a permis aux riverains de ne plus utiliser leur voiture et de marcher pour faire leurs courses de proximité ou pour conduire les enfants à la crèche ou à l'école du quartier.

Pour un participant, il faut même, « rétrécir (en ville) les voies pour les voitures et élargir les voies pour les piétons, trottinettes et vélos ».

### **Des navettes de vélos cargos et de transport de personnes**

Dans une contribution, un participant recommande de mettre en place des navettes à vélo comme les vélos cargos à assistance électrique pour les administrations, collectivités, entreprises etc. Un autre préconise l'utilisation de rickshaw pour transporter des personnes en ville.

### **Recourir à l'énergie animale**

Un participant propose de revenir au transport en charrette bœuf : « Koman nou té déplas a nou dann tan lontan ? On se déplaçait tout simplement moins. On se déplaçait par traction animale (bèf

moka). Même si cette proposition peut paraître farfelue elle est très intelligente. »

Pour le transport de marchandises, non urgent, à Mafate il est proposé « d'investir dans les ânes et des caravanes de muletiers » ce qui permettrait également de « sortir de la dépendance des hélicoptères, consommateurs d'un max de carburant... ces engins ne sont justifiés que pour les urgences. »

## **3.6 - Organiser une gouvernance partagée**

Les citoyens semblent perdus dans le « mille-feuille » de gouvernance en matière de mobilité, notamment face aux multiples autorités organisatrices de transport.

Des contributions demandent une articulation entre les collectivités, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), leurs partenaires pour aboutir à une cohérence entre les différents projets. Cette gouvernance partagée pourrait s'appliquer à la gestion commune des réseaux des transports et plus globalement au pilotage des mobilités.

### **Construire une gestion unique des réseaux de transport**

Certains proposent de « mettre fin à la gestion des mobilités par 31 Collectivités (Communes, EPCI, Conseil départemental ; Conseil régional). Ils demandent de fusionner les Transports en Commun dans un seul réseau pour arrêter la concurrence entre EPCI ».

« Une gouvernance unique des mobilités serait chargée de :

- coordonner, de façon cohérente et exhaustive, un réseau de transport en commun
- organiser une intermodalité globale à l'échelle de l'île

- regrouper les syndicats de transport des différentes intercommunalités
- intégrer dans ses actions la coordination des voiries en lien avec les communes »

« Cette gestion doit être assurée par une entité indépendante des collectivités et EPCI, protégée des mandats politiques successifs ». Des citoyens y voient « l'avantage d'une économie de frais de structure permettant de financer la gratuité des transports ».

### **Piloter les mobilités en cohérence**

Il y a une attente forte d'une politique des mobilités cohérente, sans ancrage partisan et prenant en compte l'ensemble du territoire. On souhaite aux élu.e.s la volonté d'aller au bout d'un projet de transports en commun à long terme et la mise en place d'une politique publique des mobilités commune à toutes les collectivités.

### **Adopter une politique globale et coordonnée des mobilités sur tout le territoire**

« La Région doit assurer le rôle d'autorité organisatrice des mobilités, à charge pour elle :

- de veiller à ce que tous marchent dans le même sens et ne prennent pas des positions politiciennes qui bloquent des projets
- de créer un réseau entre les collectivités pour échanger sur ces enjeux
- d'instituer un coordinateur mobilité au sein de la collectivité
- de mutualiser des applications des services de transports entre EPCI et Région. »

Des citoyens ont demandé une législation pour protéger les projets

ayant fait l'objet d'études par rapport à des changements d'équipes politiques.

### **Promouvoir les mobilités douces et transports en commun au niveau des collectivités**

On observe une volonté de voir les collectivités donner l'exemple dans la promotion des mobilités douces et des transports en commun. Ainsi, on souhaite :

- « Le pilotage de la Région pour la construction de vélo-écoles pour enfants, adultes en entreprises ou personnes en difficulté sociale »
- « L'aide financière des collectivités pour l'achat de VAE trop chers ... »
- « La mise en place du télétravail par les collectivités qui comptent parmi les plus grands employeurs; c'est une solution au désengorgement du réseau routier. »

### **3.7- Intégrer la participation citoyenne aux décisions**

Bien qu'ils manifestent de la défiance vis-à-vis des décideurs, de plus en plus les citoyens souhaitent participer à la décision et donner leur avis sur les projets.

Les positions sont contrastées, entre méfiance et envie de plus de démarche participative. Il y a un espoir de voir cette initiative citoyenne (EGM) perdurer et déboucher sur des changements qu'on espère radicaux et sur des actions coordonnées. Des citoyens souhaitent « pouvoir formuler des propositions d'élaboration de projets d'intérêt général ». Ils demandent « aux élus de prendre régulièrement l'avis des utilisateurs et de les informer sur les nouveautés en matière de mobilités ».

Par ailleurs, certains soulignent la séparation, voire la défiance entre les sphères citoyenne et politique. Ils

regrettent le temps perdu, les dissensions et les revirements politiques. « Les citoyens ne font pas confiance aux politiques qui peuvent remettre en cause les grands projets d'un mandat à l'autre ». Il ressort des contributions trois groupes de propositions convergentes :

### **Réussir l'assemblée citoyenne**

La mise en place de cette instance correspond à la deuxième phase des Etats Généraux des Mobilités dont « les conclusions prétendent définir les priorités régionales immédiates et à venir. ».

Il existe des doutes sur le poids de cette assemblée, le rôle de ses membres et l'impact de ses décisions. Les participants veulent « que la parole des citoyens soit prise en compte autant que celle des experts ». Certains saluent la méthode mise en place pour cette consultation. En effet, « les projets des collectivités doivent correspondre aux besoins de la population qui doit être sensibilisée à l'importance de donner son avis ».

Et surtout, il faut garantir la pérennité des choix des citoyens face aux éventuels changements de mandature politique car « aucun élu n'a été capable de poursuivre le projet de son prédécesseur et de le mener à terme, inapte à dépasser les courants politiques ».

Cette instance « ne doit pas répondre à un effet de mode ». Son fonctionnement doit tenir compte du profil non-professionnel d'une majorité de ses membres et de leurs difficultés à se déplacer - « si les réunions sont à 18 heures, c'est l'heure où le bus de mon quartier "ferme" ».

Un point de vigilance est à porter aux suites données à la consultation citoyenne pour qu'elle puisse conserver toute sa crédibilité auprès du public, il faut développer une communication publique sincère, éclairant la population dans son ensemble sur les objectifs du

projet de mobilité, sa mise en œuvre, les étapes à atteindre localement et globalement, les résultats obtenus, les freins à la réalisation... « La création d'un comité consultatif sur les transports publics » est demandée.

### **Fédérer les décideurs pour redonner confiance aux citoyens**

Les participants souhaitent « un soutien politique avec une cohérence des décisions entre les différents opérateurs et entre administrations ». Ils demandent « d'intégrer l'ensemble des institutions face aux aspects financiers politiques et autorisations environnementales. » et ce « sans considération d'étiquettes politiques ». Certains pensent que « toute décision unilatérale d'investissement important découragera les Réunionnais des consultations publiques. » Ils se prennent même à rêver « que La Réunion soit un modèle mondial de mobilité environnementale raisonnée et réfléchie. ».

### **Partir des conclusions des EGM et agir**

Ces Etats Généraux recueillent des avis favorables avec des gens qui souhaitent plus de démarches participatives. Mais certains disent leur scepticisme par rapport aux consultations ou enquêtes qui ne seraient que des manœuvres pour ne pas traiter vraiment le sujet des mobilités car trop compliqué.

Certains pensent « qu'il faut arrêter de consulter et agir pour rattraper 30 ans de retard. Tout a déjà été dit. ». Ils ne veulent plus de promesses mais des actions concrètes « il faut faire et arrêter de dire que l'on va faire ». « Les solutions techniques existent ; il faut arrêter de demander l'avis aux gens ». « Il n'y a pas 1 proposition mais un ensemble de mesures qui rendra les autres modes de transports désirables ... ».

# ANNEXES



# Lettre de mission de la CNDP

La présidente

Paris, le 5 mai 2023

Mesdames, Messieurs,

Pour faire suite à la sollicitation du Conseil régional de la Réunion par courrier reçu le 19 avril 2023, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désigné.e.s lors de la séance plénière du 3 mai 2023 pour faire partie du comité des garant.e.s mis en place par la région dans le cadre de la mise en œuvre du dispositif participatif des « Etats généraux de la mobilité à la Réunion ».

### Rappel du contexte et demande du conseil régional de La Réunion

Lors du débat public sur la Nouvelle entrée ouest (Neo) de Saint-Denis, le public avait exprimé ses difficultés pour se déplacer à la Réunion dans un cadre qui dépassait le périmètre géographique et les objectifs du projet Neo.

C'est ainsi que l'organisation d'un grand dispositif participatif pour que le public puisse débattre des enjeux de mobilité et apporter des réponses collectives et coordonnées à l'échelle de toute l'île sur l'avenir de la mobilité a fait partie d'une des recommandations que contenait le compte-rendu du débat public publié le 28 février 2021.

Dans ce cadre, la CNDP, lors de la séance du 4 mai 2022, a désigné Floran AUGAGNEUR, Renée AUPETIT et Bernard VITRY pour émettre un avis et des recommandations à caractère méthodologique sur cette démarche participative envisagée par le conseil régional de la Réunion.

Il ressort du rapport de la mission des garant.e.s tel que publié le 20 octobre 2022, qu'il a été recommandé au Conseil régional de mettre en place un collège de garant.e.s pour veiller, en toute indépendance du Conseil régional, au respect des principes de la CNDP et pour restituer la parole du public.

L'intervention de la CNDP dans ce contexte a été décidée en application de l'article L.121-1 du code de l'environnement. Celui-ci dispose que la CNDP peut être saisie d'une mission visant à « *émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la participation du public* ». Compte tenu de la sollicitation du Conseil régional de la Réunion et de l'intérêt des enjeux participatifs de ce dossier, les membres de la Commission ont décidé de vous confier cette mission. Par cette lettre, la CNDP précise le périmètre de cette mission, que je vous remercie d'avoir acceptée, afin de vous aider dans l'exercice de vos fonctions.



## Mise en place d'un comité de garant.e.s

La mise en place d'un comité de garant.e.s a pour objectif de veiller au respect des principes de la CNDP afin de contribuer au succès de la démarche. Le comité de garant.e.s assurera sa mission en toute indépendance. Il sera associé à toutes les étapes de la préparation et du déroulement de la consultation du public sur une période totale de 8 mois se déclinant en deux phases :

- une première phase de diagnostic, présentation des enjeux et de prise en compte des aspirations des Réunionnais en matière de mobilité et de transport;
- une seconde phase de restitution et de propositions/d'orientations issues du diagnostic établi en phase 1.

### *Garantir le droit à l'information et à la participation de chaque individu*

Il s'agira, au travers de votre mission, de vous prononcer sur le respect du droit à l'information et à la participation des citoyens. Vous devrez veiller en particulier à ce que le public puisse pleinement émettre ses observations.

Dans ce contexte, vous pouvez intervenir à tout moment pour **rappeler aux organisateurs les principes de la CNDP**, notamment concernant la qualité et l'accessibilité de l'information, l'exigence en termes de modalités de participation des citoyens et le respect de votre indépendance dans votre mission de conseil. Je vous invite en outre à vous assurer de la justesse de la présentation publique de cette mission.

Le comité de garant.e.s aura ainsi pour missions de :

- garantir la mise en place du dispositif tel qu'il a été défini et annoncé et l'adapter si besoin, en lien avec l'organisateur, en fonction de son déroulé ;
- être accessible à toute personne qui souhaite les contacter pour tout sujet en lien avec les états généraux de la mobilité ;
- assister, autant que de besoin, au dispositif de pilotage mis en place par l'organisateur ;
- être présent, autant que de besoin, aux événements publics, et notamment conseiller et accompagner l'organisation des réunions d'initiatives locales;
- exploiter les données et restituer la parole du public : **établir un rapport d'étape à l'issue de la première phase, et un rapport final à la fin de la mission conformément aux pratiques habituelles de la CNDP.**

Le Conseil régional devra mettre à votre disposition l'ensemble des données issues des différentes modalités de concertation.

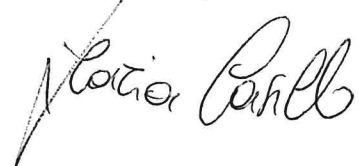
Votre bilan intermédiaire et votre bilan final seront rendus publics et mis en ligne sur le site des États Généraux des Mobilités.

=

Conformément aux pratiques de la CNDP, votre bilan final sera suivi d'un rapport de réponse de la Région qui indiquera les orientations qu'elle, et les collectivités partenaires, auront retenues au terme de ce dispositif.

Vous remerciant pour votre engagement, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, l'expression de ma considération distinguée.

Ilaria Casillo  
Présidente par intérim



Madame Renée AUPETIT  
Madame Dany GICQUIAUD  
Monsieur Laurent BOUVIER  
Monsieur Daniel GUERIN  
Monsieur Philippe MASTERNAK  
Monsieur Bernard VITRY  
Comité des garant.e.s des Etats généraux de la mobilité à la REUNION.

=

SÉANCE DU 3 MAI 2023

DECISION N° 2023 / 47 / EG MOBILITE LA REUNION / 2  
ETATS GENERAUX DE LA MOBILITE A LA REUNION (974)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants ;
- vu sa décision n° 2022/62/EG MOBILITE LA REUNION/1 du 4 mai 2022 désignant M. Floran AUGAGNEUR, Mme Renée AUPETIT et M. Bernard VITRY pour émettre un avis à caractère méthodologique relatif à la définition d'un dispositif de concertation du public pour les futurs états généraux de la mobilité à La Réunion ;
- vu le bilan d'accompagnement de M. Floran AUGAGNEUR, Mme Renée AUPETIT et M. Bernard VITRY du 20 octobre 2022 relatif à la définition d'un grand dispositif participatif « Se déplacer demain à La Réunion » ;
- vu le courrier et le dossier annexé de Mme Huguette BELLO, Présidente de la Région REUNION, reçus le 19 avril 2023, sollicitant, un second avis méthodologique de la CNDP afin de constituer un comité de garantie pour les états généraux de la mobilité à La Réunion ;
- vu le compte rendu du débat public sur l'aménagement de la nouvelle entrée Ouest de SAINT-DENIS de LA REUNION en date du 28 février 2021 ;

considérant

- les recommandations formulées dans le compte rendu du débat public sur l'aménagement de la nouvelle entrée Ouest de SAINT-DENIS de LA REUNION,
- et les recommandations formulées dans le bilan d'accompagnement de M. Floran AUGAGNEUR, Mme Renée AUPETIT et M. Bernard VITRY relatif à la définition d'un grand dispositif participatif « Se déplacer demain à La Réunion »,

après en avoir délibéré,

décide :

**Article 1 :** Mme Renée AUPETIT, M. Laurent BOUVIER, Mme Dany GICQUIAUD et MM. Daniel GUERIN, Philippe MASTERNAK et Bernard VITRY sont désignés pour constituer le comité de la garantie des états généraux de la mobilité de La Réunion.

**Article 2 :** La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

La Présidente par intérim



Ilaria CASILLO

Tableau des récapitulatifs des  
réponses du public aux questions  
ouvertes

## Quel mode de transport vous pourriez utiliser à la place de la voiture pour vous seul ou avec vos proches ?

### Le covoiturage : pour quelles raisons ?

Convivialité
Rentabiliser le trajet voiture avec d'autres personnes
Le plus simple au vue de l'existant
Plus pratique
pas de place de stationnement
moins de voitures sur les routes, économique
Plus rapide que transports en commun
Très peu développé sur l'île alors que c'est une pratique courante en métropole
Socialement très intéressant, permet de sortir du cadre habituel du métro boulot dodo
Trop de voiture vide, facile à mettre en place à court terme
Pour l'instant il n'y a pas assez de bus. Et les dessertes ne sont pas assez nombreuses. Je covoiture déjà régulièrement pour me déplacer ou aller au travail.
1 raison financière 2 partage échange conversation
Économe, agréable, Ecologique
aucune alternative possible, les transports en commun prennent trop de temps
le covoiturage devrait être légion dans notre île.. alors qu'il n'y a casi rien .. et svp un site internet pour ceux qui ne peuvent mettre des applis tel.
moins couteux et moins épuisants
transport me font peur et trop d'attente mais covoiturage qu'avec la famille
DISTANCE PAS DE GARE DS MA VILE BOIS COURT ET JE SUIS TRES AGEE
Mon travail nécessite de me déplacer à des horaires et à des endroits inaccessibles par les transports en communs, néanmoins je pourrais prendre des passagers sur mon chemin.
être conduit
J'habite trop loin de mon travail pour y aller en trottinette, vélo ou marche. Les transports en commun sont aussi bloqués dans les embouteillages et donc en retard. Les deux-roues sont dangereux. Le covoiturage serait la seule option : le problème reste les horaires de travail qui ne correspondent pas ET il y a quand même des embouteillages.
plus pratique quand on habite dans les hauts
Partager les frais et passer un moment d'échange
Si trajets possible A/R en co-voiturage : moins de fatigue et réduction des coûts, et de surcroît sympathique
J aime rouler en voiture
Multiplés lignes de bus pour atteindre une destination (au sein de St Denis), temps de trajet multiplié par 3 ou 4.
Covoiturer avec la famille/amis. Mais pas avec des étrangers par sécurité.
Pratique sur de longues distances
Beaucoup plus rapide et pratique que les bus ou autres transports en commun déjà présents sur l'île et beaucoup plus sécuritaire que le vélo ou les 2 roues
pour des trajets fixes avec des collègues, plus simple à organiser
l'interconnexions entre les villes et quartiers n'est pas encore optimum pour une mobilité efficace
Karos
On fait du covoiturage entre amis pour nos sorties
Aux heures de pointes, les transports en commun ce n'est pas envisageable ; et pour les autres moyens, on respire trop les gaz émis par les véhicule motorisés
Moins de frais et bcp de gens habitent mon quartier et travaillent au même endroit que moi
Possibilité d'y installer des sièges pour enfants et faire un long trajet
Avec de la sécurité
Pouvoir se déplacer le soir et même la nuit, les jours fériés, le dimanche
Actuellement, les transports en commun ne sont pas efficaces. Pour aller du point A au point B, le covoiturage reste une solution, même si j'aurai aimé privilégié les transports en commun.
Partage des frais, organisation et optimisation d'un planning de déplacement
les transports en commun sont interdits à ma chienne, autrement je le ferais
La voiture reste obligatoire (climat, dénivelés, autonomie)

plus souple et plus sécurisant que les transports en communs (notamment en soirée)
Covoiturer avec des gens de confiance c'est mieux
La mobilité active n'est pas sécurisée
Si bébé n'est pas avec moi, c'est pratique et économique.
Seul moyen vraiment efficace à plusieurs
Vu mon âge (69), la marche pour aller aux arrêts de bus est un peu trop longue
pas de transport en commun sur mes trajets et distances trop importantes pour utiliser un vélo une trottinette... et le deux roues c'est trop risqué et soumis à la météo
Avec des enfants en bas âges c'est plus pratique.
Le bus nécessite d'être debout quelque fois, c'est une complication de s'arranger avec les autres usagers qui n'hésitent pas à défigurer, cela est source de stress.
La voiture répond de manière pratique à plusieurs besoins. le covoiturage est une organisation atteignable et une volonté sociale que les politiques peuvent favoriser.
Optimise les trajets on peut dormir, travailler, si on ne conduit pas
Car cela encourage le vivre ensemble et le partage et l'écologie
horaires de travail décalés, pas de bus (et surtout pas direct) pour mon emploi

## Quel mode de transport vous pourriez utiliser à la place de la voiture pour vous seul ou avec vos proches ?

### Les transports en commun : pour quelles raisons ?

<b>Questions / craintes autour du covoiturage</b>
à partir de 3 personnes compliquées les deux roues et la marche (covoiturage peut-être pas mal)
Car c'est fixe, ça ne demande pas d'organisation supplémentaire comme le covoiturage
Covoiturage est il sécurisé? Bus pas sécurisé dans est
Covoiturage pas forcément sécurisé
Distances lieu de travail / domicile trop longs pour vélo/trottinette,; covoiturage trop compliqué
Je n'ai pas de deux-roues, je ne sais pas monter à vélo, le covoiturage n'est pas toujours fiable quand celui ou celle qui a appartient le véhicule informe ses passagers à la dernière minute qu'il ou elle va faire des courses ou se rend à des rendez-vous personnels avant de les ramener
Je ne me sens pas en sécurité avec un deux roues (moto, scooter, vélo, trottinette). Le covoiturage, je ne suis pas assez renseignée et j'ai peur de dépendre de quelqu'un et des embrouilles.
J'ai été victime d'un viol lors d'un co-voiturage (il y a longtemps), je ne monte pas en voiture avec des inconnus et cela devrait être beaucoup plus encadré et sécurisé avant que je soutienne ce mode de transport. Même les hommes peuvent être victimes d'agressions, il y a aussi la question de la sécurité, on ne sait pas quelles sont les aptitudes à la conduite, la moralité et la consommation de médicaments éventuellement de la personne. Il n'y a pas les mêmes garanties qu'avec les conducteurs de bus, train, avion, etc.
Les distances sont grandes, donc c'est le plus adapté, le covoiturage n'est pas dans nos habitudes
Les mobilités actives ne sont pas possibles résidant à 30 km de mon lieu de travail. Le covoiturage n'offre pas de flexibilité pour les horaires.
Moto trop dangereux, covoiturage compliqué si la personne n'habite pas à coté. Pas de sécurité pour les vélos
parce que je ne sais pas conduire de deux-roues motorisés, parce que je vis dans les hauts alors remonter 450m de dénivelés tous les jours me paraît trop audacieux et parce que je n'ai pas confiance pour le covoiturage (si le conducteur se désiste, s'il est bizarre, etc.)
Pas assez de sécurité pour les déplacements en deux roues, aucune confiance en le covoiturage, les vélos et trottinettes ne sont plus de mon âge et la marche ok mais pas sur les longues distances
Pas assez sportive pour les mobilités actives. Le covoiturage est souvent contraignant pour les horaires.
<b>C'est pratique : famille, enfants, personnes âgées, PMR</b>
Avec bébé, 2 roues pas possible.
avec des enfants, 2 roues ou vélo pas possible
c'est le moins chère pour les PMR mais plus longs délais d'attente et compliqué pour se rapproché des commerces ou supermarché centre commerciale
J'ai un enfant. Il me faut un moyen de transport ou il peut-être avec moi
J'aurais aimé pouvoir choisir aussi les mobilités actives (2 choix ce serait mieux pour cette question). Il faut une combinaison de plusieurs modes de déplacements pour faire de long trajet sans voiture (St Denis hauts Bellevue - St Benoit pôle Bois): descendre sur le littoral en voiture (si enfants à déposer) ou en vélo puis garer dans un parking relais, prendre le train/tramway, reprendre le vélo ou un bus ou marche pour arriver à destination ! Dans un transport en commun performant/ régulier sur Rail, on se sent en sécurité, on profite des paysages, on peut lire, travailler et on se remet à marcher car il faut courir entre les correspondances!
Je suis PMR
Les transports en commun mais mieux adaptés, en ligne directe mais pas changer 3 bus pour La Ressource (Sainte-Marie) /Saint-Denis par exemple. Merci de penser aux personnes âgées!
Les transports en commun sont sécuritaire et peuvent être pris avec des jeunes enfants
Meilleur pour la planète et plus pratique avec des enfants par exemple, qu'une trottinette ou un vélo.
Nous habitons à l'Etang St Leu, quartier de St Leu où il n'y a aucun commerce (à part une pharmacie). Je voudrais bien utiliser des mobilités douces mais comment "remonter" chez nous avec des enfants au delà de plusieurs km... ? ce qu'il faudrait c'est aussi que les collectivités encouragent la mise en place de services de proximité dans les quartiers des hauts ou des mi-pentes (comme Etang St Leu) afin que nous ne soyons pas OBLIGES de prendre une voiture.
Plus adapté aux personnes âgées, aux handicapés, à ceux qui ont des problèmes de santé, aux femmes enceintes

Plus pratique avec des enfants

Pour aller travailler, pour aller en ville sachant que la ou je vis ( Impasse des Zinnias, chemin Summer 97460 Saint Paul,, il n'y a aucun arrêt de bus et que pour me rendre a l'arrêt le plus proche, je dois parcourir 30 minutes de marche. Je dois aller a 6h30. Il n'y a pas de lumière publique sur ma route. Les personnes âgées et les enfants qui n'ont pas de voiture, c'est pareil..

Pour les enfants plus sécurisé

aujourd'hui impossible car il n'y a pas de relais pour se déplacer facilement, et besoin d'un véhicule dans mon travail. Mais le tram ou un train pour aller voir la famille ou se rendre au travail serait pratique

C'est plus sympathique quand toute la famille est ensemble, pouvoir se voir et discuter sans se préoccuper de la route et de ses dangers.

Il faudrait que quand je franchis le seuil de ma porte, je puisse avoir des solutions de transports rapide, efficace, fréquent, nombreux avec des bonnes capacités de places. Parce que tout est question d'éducation, d'habitude quand on a une offre de réseau et de transports en commun adapté à sa vie quotidienne pour aller travailler, faire ses courses, sortir entre amis/famille

Plus pratique en tant que mère de famille

Pour pouvoir se déplacer en famille et en sécurité (la mise en sécurité de nos routes étant trop coûteuse et longue selon moi). de plus, un développement des transports en commun réduira la présence de véhicules sur la route et permettra et réduira donc le risque pour les deux roues qui s'y engageront.

Pour utiliser un mode de transport doux, même si je préfère pouvoir me déplacer uniquement en "mobilité active" mais de façon réaliste se déplacer en famille à vélo ou à pied quand on habite dans les hauts c'est assez compliqué.

si offre transport en commun plus large (toutez heures, tous trajets comme tram ou bus, tous les jours), je laisse la voiture pour aller au job ou dans l ile pour les loisirs ou visiter la famille ou autres...

Un service ferroviaire correspondrait complètement aux attentes de ma famille et moi même. Cela me coûterait moins chère.

Handicap/ marche difficile par très forte chaleur sur le littoral

Plus adapté aux personnes âgées , aux handicapés, à ceux qui ont des problèmes de santé, aux femmes enceintes

### Mobilités douces inadaptées, notamment dans les Hauts

Au quotidien pour aller travailler, je marche à pied car j'habite à côté. J'utilise déjà les transports en commun pour faire les courses et pour me déplacer sur l'île (le plus : c'est gratuit pour moi grâce à mon statut d'étudiante), mais leur irrégularité au niveau des horaires et les difficultés pour accéder à certains endroits (entre autres les hauts) m'amène régulièrement à faire du stop. Lors des longs week-end, pour éviter ces modes de transports aléatoires (surtout les bus les jours fériés), la location d'une voiture est inévitable, bien que plus coûteuse. Je préférerais tout faire en bus, mais il faudrait un suivi en temps réel de la localisation des bus (sur l'application Car Jaune par exemple) afin de mieux gérer ses propres horaires de départ vers l'arrêt du bus, et ne pas y attendre des heures pour rien.

Habitant dans les hauts, il est dangereux de circuler sur les bords de route qui sont parfois non éclairés, le plus sécurisant et la traversé en mini bus

Habitant dans les hauts, impossible le vélo donc reste que la voiture pour rejoindre transport type tram/train

J'aurais aimé pouvoir choisir aussi les mobilités actives (2 choix ce serait mieux pour cette question). Il faut une combinaison de plusieurs modes de déplacements pour faire de long trajet sans voiture (St Denis hauts Bellevue - St Benoit pôle Bois): descendre sur le littoral en voiture (si enfants à déposer) ou en vélo puis garer dans un parking relais, prendre le train/tramway, reprendre le vélo ou un bus ou marche pour arriver à destination ! Dans un transport en commun performant/ régulier sur Rail, on se sent en sécurité, on profite des paysages, on peut lire, travailler et on se remet à marcher car il faut courir entre les correspondances!

J'habite dans les hauts dans le sud et je dois me rendre régulièrement dans l'ouest pour raison familiale une fois/semaine

J'habite dans les hauts de l'île qui sont très très mal desservis par les transports en commun actuels

J'utilise beaucoup les transports en commun parce que je n'ai pas le choix. Le service est tellement médiocre: bus en retard, fréquence de passage insuffisante, les hauts pas assez desservis, des bus qui ne passent pas, etc.

Le vélo c'est mieux mais dans les Hauts c'est compliqué donc transport en commun

Nous habitons à l'Etang St Leu, quartier de St Leu où il n'y a aucun commerce (à part une pharmacie). Je voudrais bien utiliser des mobilités douces mais comment "remonter" chez nous avec des enfants au delà de plusieurs km... ? ce qu'il faudrait c'est aussi que les collectivités encouragent la mise en place de services de proximité dans les quartiers des hauts ou des mi-pentes (comme Etang St Leu) afin que nous ne soyons pas OBLIGES de prendre une voiture.

Parce qu'on habite dans les Hauts et ça monte dur et virages plus route étroite.

parce que je ne sais pas conduire de deux-roues motorisés, parce que je vis dans les hauts alors remonter 450m de dénivelés tous les jours me paraît trop audacieux et parce que je n'ai pas confiance pour le covoiturage (si le conducteur se désiste, s'il est bizarre, etc.)

Aller de ville en ville et longs trajets plus facilement qu'en vélo, vu la chaleur à la Réunion

Avec les proches, faire les courses, c'est beaucoup mieux en transport en commun. En trottinette, marche, vélo un peu compliqué pour faire les courses !!



c'est moins cher mais je ne peux rentrer mon vélo dans le car jaune...
Car j habite trop loin de mon travail pour le vélo
Car la sécurité et loin d'être ce qu'on pense a vélo / trottinette manque d'aménagement sécurisé.
domicile éloigné du lieu de travail, réseau routier mal adapté aux deux roues motorisés et aux vélos
en plein été il est compliqué de faire de longues distances à pieds ou à vélo
Et j'utiliseras le vélo en intermodalité
J'habite dans les hauts et le vélo n'est pas l'idéal
J'aimerais vélo mais les routes sont trop dangereuses pour les vélos actuellement et les transports en commun 10 fois mieux desservis seraient beaucoup plus pratique
Je me déplace à vélo pour les petits trajets. Les transports en commun conviennent pour les longues distances.
Le vélo ce n'est pas toujours pratique quand on a des choses lourdes à porter
Le vélo est mieux mais en règle général je pense que ce n'est pas le plus pertinent sur l'île; des transports en communs fonctionnelles et rapide, de nuit également seraient le mieux
Les transports en communs permettent d'aller plus loin qu'en vélo
nous n'avons plus l'âge du vélo ou de la trottinette !!
Parce que je ne sis pas faire du vélo... et d'ailleurs il manque des clubs pour apprendre...
Peur des routes des hauts à vélo
Plus sécurisant que le vélo
Pour utiliser un mode de transport doux, même si je préfère pouvoir me déplacer uniquement en "mobilité active" mais de façon réaliste se déplacer en famille à vélo ou à pied quand on habite dans les hauts c'est assez compliqué.
principalement le tramway car pour en avoir eu l'expérience en vivant quelques années dans des grandes villes de l'hexagone (Bordeaux et Paris), je n'avais besoin d'une voiture que très ponctuellement et uniquement pour des trajets qui n'étaient pas desservis par le tramway, par les bus ou trop loin pour être effectués à vélo
Peur des routes des hauts à vélo
Pour utiliser un mode de transport doux, même si je préfère pouvoir me déplacer uniquement en "mobilité active" mais de façon réaliste se déplacer en famille à vélo ou à pied quand on habite dans les hauts c'est assez compliqué.
Si le réseau de transport en commun est bien développé, accessible de jour comme de nuit, dans les hauts ou les bas de l'île, je serai prêt à abandonner ma voiture.

### Réduit la fatigue, le stress, permet de voyager en sécurité

Aller en train réduirait la fatigue liée à la conduite et aux embouteillages. On pourrait pleinement profiter de notre sortie et par la même occasion du paysage
c'est assez convivial et moins stressant que conduire
C'est un moyen qui marche très bien dans d'autres pays, pourquoi à la Réunion cela n'est pas aussi fonctionnel (retard de bus, manque de sécurité il suffit de regarder le nombre d'agressions qu'il peut y avoir sur le réseau Citalis, etc.) ?
Car la sécurité et loin d'être ce qu'on pense a vélo / trottinette manque d'aménagement sécurisé.
Emprunte écologique moins importante, liberté de se déplacer (pas de stationnement à chercher, possibilité de boire un verre sans danger)
Ex: un train ou tram-train comme transports en commun, cela pourra m'aider à être moins fatigué et de pouvoir lire profiter les 2heures temps
Habitant dans les hauts, il est dangereux de circuler sur les bords de route qui sont parfois non éclairé, le plus sécurisant et la traversé en mini bus
insécurité des mobilités actives
J'aurais aimé pouvoir choisir aussi les mobilités actives (2 choix ce serait mieux pour cette question). Il faut une combinaison de plusieurs modes de déplacements pour faire de long trajet sans voiture (St Denis hauts Bellevue - St Benoit pôle Bois): descendre sur le littoral en voiture (si enfants à déposer) ou en vélo puis garer dans un parking relais, prendre le train/tramway, reprendre le vélo ou un bus ou marche pour arriver à destination ! Dans un transport en commun performant/ régulier sur Rail, on se sent en sécurité, on profite des paysages, on peut lire, travailler et on se remet à marcher car il faut courir entre les correspondances!
J'aimerais vélo mais les routes sont trop dangereuses pour les vélos actuellement et les transports en commun 10 fois mieux desservis seraient beaucoup plus pratique
Je ne me sens pas en sécurité avec un deux roues (moto, scooter, vélo, trottinette). Le covoiturage, je ne suis pas assez renseignée et j'ai peur de dépendre de quelqu'un et des embrouilles.
Pas assez de sécurité pour les déplacements en deux roues, aucune confiance en le covoiturage, les vélos et trottinettes ne sont plus de mon âge et la marche ok mais pas sur les longues distances
Plus en sécurité et si le réseau des transports est bien développé (coordonnés au niveau des horaires entre les différents transports) on gagnera du temps et économisera de l'argent
Pour être en sécurité et être rapidement et à heure fixe à destination

pour réduire les embouteillages, la durée des trajets, la fatigue visuelle, pour lire durant mon trajet, pour ma planète, l'air que je respire, et, pour mon budget !
Seulement si cela réduit les temps de transport ou si c'est équivalent (si bus dans les embouteillages ça n'avance a rien), un tram ou train réduit la fatigue, on peut faire autre chose pendant le trajet, transporter des choses. Si plus courte distance, trajet a vélo permet de faire du sport
Si le réseau était plus déployé, plus sûr => moins d'attente, attention à la sécurité dans les transports en commun et la vie en communauté (odeurs, bruit, violence...)
Vu mon âge, je me sentirais plus en sécurité, je n'aurais pas peur de manquer de réactivité en cas de problème sur mon trajet, ce qui pourrait être le cas si je suis au volant d'une voiture.

<b>Efficace, convivial, économique</b>
c'est assez convivial et moins stressant que conduire
Convivial, écologique, économique
Convivialité de ce mode de déplacement, horaires respectés, régularité des passages
Efficace, moins polluants, désengorgement réseau routier, REDYNAMISATION DES CENTRE-VILLES
Il faudrait que quand je franchis le seuil de ma porte, je puisse avoir des solutions de transports rapide, efficace, fréquent, nombreux avec des bonnes capacités de places. Parce que tout est question d'éducation, d'habitude quand on a une offre de réseau et de transports en commun adapté à sa vie quotidienne pour aller travailler, faire ses courses, sortir entre amis/famille
Plus simple, plus efficace, plus économique, plus écologique
Si les transport en commun sont bien organisés : ils sont sur et efficaces
Si les transports en commun étaient efficaces, ils permettraient de parcourir de longues distances que je ne peux relier à vélo, donc ouvrir à d'autres emplois plus loin, d'autres activités aussi
Si plus rapide et efficace
Si transport en commun plus efficace qu'aujourd'hui
Un réseau de transports en commun efficace est la base d'une bonne mobilité et le garant de la qualité de vie, du développement économique et des conditions sociales. Le transport en commun doit être efficace et accessible à tous, quelle que soit la géographie ou les contraintes. De plus, le transport en commun est moins polluant que la voiture individuelle.

<b>C'est un moyen de transport écologique</b>
C'est le plus logique et écologique
c'est le seul moyen de transporter des gens à moindre coût d'énergie et de pollution
coût réduit, sûreté, pollution réduite, absence de stationnement à domicile
diminuer la pollution, évité les embouteillages, mais avec de l'hygiène sensibilisé les personnes le civisme, et la civilité
Le transport en commun a des vertus (environnementales comme sociales) que le transport individuel n'a pas; mais il doit être de grande qualité (ponctualité, juste prix, diversité des circuits à courte et longue distance) et respectueux du confort et de la tranquillité pour les passagers (calme, silence sont les garants de la sérénité à bord...)
Les transports en communs impactent le moins l'environnement.
Moins de pollution si train
Moins de pollution vu que c'est un transport public donc logiquement avec beaucoup de personnes et moins de contraintes que le co-voiturage par rapport aux horaires
Réduire notre impact environnemental. Plus de bus bien organisés = moins de circulation / bouchons
Si réseau dense et fréquent, avantageux par rapport à la voiture, alors c'est toute la société qui y gagne (temps de transport, pollution, émission de gaz à effet de serre...)
C'est bénéfique pour la planète sans trop me limiter dans mes distances de déplacement
Meilleur pour la planète et plus pratique avec des enfants par exemple, qu'une trottinette ou un vélo.
pour réduire les embouteillages, la durée des trajets, la fatigue visuelle, pour lire durant mon trajet, pour ma planète, l'air que je respire, et, pour mon budget !
Tous en bus c est mieux pour la planète

<b>Demande de train, tram, tram-train</b>
A condition que ce soit en tram-train.
Aspect pratique : un tramway et/ou un train pour se déplacer dans les grandes villes et entre les grandes villes serait un gain de temps considérable
aujourd'hui impossible car il n'y a pas de relais pour se déplacer facilement, et besoin d'un véhicule dans mon travail. Mais le tram ou un train pour aller voir la famille ou se rendre au travail serait pratique
Avant tout un projet tram et train serait une grande avancée pour les ménages. réunionnais , déplacement professionnel , scolaire ,loisir ,moins coûteux

Avec des transports en commun adaptés (téléphériques urbains reliés à un tram par exemple), plus besoin de solliciter une ou plusieurs voitures pour faire une sortie de l'autre côté de l'île. Et d'un point de vue sécuritaire, c'est intéressant pour les gens qui ne peuvent pas s'empêcher de boire et conduire...
Avec un tram train cela permettrait de couvrir des distances plus grandes et dans un temps convenable
Avec un vrai réseau intelligent qui communique correctement : téléphérique arrivée au pied du tramway et ensuite marche à pied.
Ce serait plus simple pour nous de prendre le train, pour relier les grandes villes, sans subir les bouchons.
Éviter les embouteillages, permet de faire de longue distance, moins chère. On veut un Tramway
Ex: un train ou tram-train comme transports en commun, cela pourra m'aider à être moins fatigué et de pouvoir lire profiter les 2heures temps
gain de temps si c'est un train ou un RER
J'aimerais tant avoir un Tram et faire un trajet avec un temps donné sans avoir des contretemps (pluies / accident/ éboulis..) et être pris dans les embouteillages.
J'attends le tram train depuis des lustres, d'autres pays développent ce moyen de transport qui s'avère très pertinent
J'aurais aimé pouvoir choisir aussi les mobilités actives (2 choix ce serait mieux pour cette question). Il faut une combinaison de plusieurs modes de déplacements pour faire de long trajet sans voiture (St Denis hauts Bellevue - St Benoît pôle Bois): descendre sur le littoral en voiture (si enfants à déposer) ou en vélo puis garer dans un parking relais, prendre le train/tramway, reprendre le vélo ou un bus ou marche pour arriver à destination ! Dans un transport en commun performant/ régulier sur Rail, on se sent en sécurité, on profite des paysages, on peut lire, travailler et on se remet à marcher car il faut courir entre les correspondances!
L'idéal serait de pouvoir se déplacer sans voiture comme à Paris et Ile de France. (métro, tram, tram-bus, RER, Transilien, Enorme réseau de bus avec une grande fréquence de passage)
Le réseau de bus actuel n'est pas adapté pour les personnes qui travaillent. La durée du trajet, la fréquence de passage, la capacité, le transport multimodal. Une ligne de tram train permettrait de répondre à ces problématiques sur un réseau dédié.
Le train c'est une bonne idée. Par contre pour mon papa i travail dans le bâtiment li peu pas faire autrement que d'utiliser la voiture
le tram-train serait beaucoup plus pratique
principalement le tramway car pour en avoir eu l'expérience en vivant quelques années dans des grandes villes de l'hexagone (Bordeaux et Paris), je n'avais besoin d'une voiture que très ponctuellement et uniquement pour des trajets qui n'étaient pas desservis par le tramway, par les bus ou trop loin pour être effectués à vélo
Seulement si cela réduit les temps de transport ou si c'est équivalent (si bus dans les embouteillages ça n'avance à rien), un tram ou train réduit la fatigue, on peut faire autre chose pendant le trajet, transporter des choses. Si plus courte distance, trajet à vélo permet de faire du sport
seulement si celui-ci est rapide (train)
Si le réseaux est suffisamment développé pour être fiable j'aimerais pouvoir utiliser le train
Si le train se développe je l'utiliserai volontiers, c'est plus confortable de ne pas avoir à conduire
si le transport en commun était fréquent et fiable (ex: tramway) cela éviterait une surcharge du trafic
Si les transports en commun offraient de vraies possibilités de déplacement rapide et pratique (pas le bus mais des tramways, tram trains, téléphérique) pour relier les centres d'intérêt et les pistes cyclables
si offre transport en commun plus large (toutes heures, tous trajets comme tram ou bus, tous les jours), je laisse la voiture pour aller au job ou dans l'île pour les loisirs ou visiter la famille ou autres...
Si on prend l'exemple des grandes villes internationales c'est dans les mœurs de se déplacer de cette façon et moins en voiture. Pourquoi ? Parce que tout est réfléchi à être bien desservi car disposant de plus types de transports différents ! Soit un métro, tram, bus etc. donc les points se lient entre eux.. je trouve cela intéressant
Un réseau de transports en commun efficace est la base d'une bonne mobilité et le garant de la qualité de vie, du développement économique et des conditions sociales. Le transport en commun doit être efficace et accessible à tous, quelle que soit la géographie ou les contraintes. De plus, le transport en commun est moins polluant que la voiture individuelle.
Un train rapide serait une bonne option pour aller à la plage, visiter d'autres villes, etc.
un train serait bcp plus rapide sur le trajet St André St Denis
Un train serait l'idéal car plus écologique et plus rapide
Un tram ou un train permet d'être installé confortablement pour faire des trajets plus conséquents. Le bus est par contre bien plus contraignant et non pratique (temps d'attente important, rester debout, embouteillages, etc.)
Uniquement un tram train - je n'utiliserai pas le bus

### Transport en commun - bus : oui mais ...

A condition d'avoir suffisamment de bus et de lignes adaptées

Actuellement pas de réseau transport public suffisant pour faire mon trajet (1h30 avec 2 bus vs 30 min voiture)

Au quotidien pour aller travailler, je marche à pied car j'habite à côté. J'utilise déjà les transports en commun pour faire les courses et pour me déplacer sur l'île (le plus : c'est gratuit pour moi grâce à mon statut d'étudiante), mais leur irrégularité au niveau des horaires et les difficultés pour accéder à certains endroits (entre autres les hauts) m'amène régulièrement à faire du stop. Lors des longs week-end, pour éviter ces modes de transports aléatoires (surtout les bus les jours fériés), la location d'une voiture est inévitable, bien que plus coûteuse. Je préférerais tout faire en bus, mais il faudrait un suivi en temps réel de la localisation des bus (sur l'application Car Jaune par exemple) afin de mieux gérer ses propres horaires de départ vers l'arrêt du bus, et ne pas y attendre des heures pour rien.

C'est un moyen qui marche très bien dans d'autres pays, pourquoi à la Réunion cela n'est pas aussi fonctionnel (retard de bus, manque de sécurité il suffit de regarder le nombre d'agressions qu'il peut y avoir sur le réseau Citalis, etc.) ?

J'utilise essentiellement mon véhicule pour me rendre au travail je commence à 4h00 du matin si un transport en commun passait à l'heure voulu j'irais au travail en bus et pour mon retour chez moi un passage plus régulier du bus

J'aimais prendre le bus en hexagone et à l'étranger ! Mais pas à la Réunion

J'utilise beaucoup les transports en commun parce que je n'ai pas le choix. Le service est tellement médiocre: bus en retard, fréquence de passage insuffisante, les hauts pas assez desservis, des bus qui ne passent pas, etc.

Le réseau de bus actuel n'est pas adapté pour les personnes qui travaillent. La durée du trajet, la fréquence de passage, la capacité, le transport multimodal. Une ligne de tram train permettrait de répondre à ces problématiques sur un réseau dédié.

Les transports en commun mais mieux adaptés, en ligne directe mais pas changer 3 bus pour La Ressource (Sainte-Marie) /Saint-Denis par exemple. Merci de penser aux personnes âgées!

Les transports en commun marchent très bien dans les grandes et moins grandes villes de nombreux pays. Il suffit d'avoir des horaires réguliers avec de nombreux passages. Il suffit d'avoir l'assurance de ne pas rester sur le bord de la route comme on le voit trop souvent à la Réunion. Le bus n'est pas assez fiable.

Pour aller travailler, pour aller en ville sachant que là où je vis ( Impasse des Zinnias, chemin Summer 97460 Saint Paul,, il n'y a aucun arrêt de bus et que pour me rendre à l'arrêt le plus proche, je dois parcourir 30 minutes de marche. Je dois aller à 6h30. Il n'y a pas de lumière publique sur ma route. Les personnes âgées et les enfants qui n'ont pas de voiture, c'est pareil..

Réduire notre impact environnemental. Plus de bus bien organisés = moins de circulation / bouchons

s'il y avait un réseau de transports en commun digne de ce nom, des horaires respectés, une fréquence plus importante, plus de bus, je prendrais le bus tous les jours

Si le bus sur la 4 voies a une voie réservée pour lui, il irait plus vite et amènerait plus de personnes et polluerait moins !

transport en commun si le réseau de bus est amélioré (respect des horaires plus simple si moins d'embouteillages ou si lignes dédiées, lien/entente entre les lignes des différentes zones) + vélo (le climat permet de se déplacer à vélo quasi toute l'année, les vélos électriques mis à disposition pour très faible coût permettent de se déplacer à peu d'efforts, c'est bon pour la santé sur une île où le taux de personnes en surpoids atteint presque 30%)

Avec des transports en commun adaptés (téléphériques urbains reliés à un tram par exemple), plus besoin de solliciter une ou plusieurs voitures pour faire une sortie de l'autre côté de l'île. Et d'un point de vue sécuritaire, c'est intéressant pour les gens qui ne peuvent pas s'empêcher de boire et conduire...

Avec les proches, faire les courses, c'est beaucoup mieux en transport en commun. En trottinette, marche, vélo un peu compliqué pour faire les courses !!

C'est polluant et dangereux. D'autres moyens de transports sont à prioriser, pour l'environnement comme pour notre santé, notamment les transports actifs ou les transports en commun. La voiture devrait occuper moins de place sur l'île, il y en aurait plus pour des espaces de communauté, de rencontre et des espaces verts.

Car je parcours plus de 20 km par jour les mobilités actives ne me paraissent pas sûres pour des distances aussi importantes (mais si c'était plus sécurisé pour les mobilités actives, ça aurait été mon choix), donc pour l'instant il ne reste que les transports en commun mais c'est encore trop complexe pour que je puisse les utiliser (pas assez de fréquence, mauvaises interconnexions...)

Car selon moi les transports en commun, doivent permettre de réduire la place de la voiture dans nos espaces de vie (l'espace alloué à la voiture aujourd'hui est considérable) et car ils doivent permettre (en supprimant le nombre de véhicules perso) de réduire les impacts sur la qualité de l'air et les effets sur le réchauffement climatique liés à l'utilisation personnelle de la voiture

Efficacité de transports en commun optimisés. Il y a du boulot !!!

Il est dommage de voir un questionnaire construit avec si peu de possibilités de réponse qui ne rend pas compte du caractère multifactoriel de la manière dont les gens peuvent se déplacer. Donc en plus de ma réponse sur les transports en commun, je serais également dans des mobilités actives. Cela permet, selon la proximité des activités que je dois faire d'avoir un parcours optimisé en termes de temps et adapté.

Il faudrait que quand je franchis le seuil de ma porte, je puisse avoir des solutions de transports rapides, efficaces, fréquents, nombreux avec de bonnes capacités de places. Parce que tout est question d'éducation, d'habitude quand on a une offre de réseau et de transports en commun adaptés à sa vie quotidienne pour aller travailler, faire ses courses, sortir entre amis/famille

J'ai toujours pris les transports en commun jusqu'à mon arrivée à la Réunion, et lorsque la desserte est suffisante, cela est un réel plus par rapport aux autres modes de transports.

J'aimerais pouvoir profiter des transports en commun comme en ville en métropole

J'en ai marre de conduire & d'avoir des embouteillages à n'importe quel heure de la journée. Prendre les transports en commun permettra de faire des rencontres...
J'habite dans les hauts de l'île qui sont tres tres mal desservis par les transports en commun actuels
J'aimerais vélo mais les routes sont trop dangereuses pour les vélos actuellement et les transports en commun 10 fois mieux desservis seraient beaucoup plus pratique
J'utilise déjà le vélo pour les courtes distances, je préférerais utiliser les transports en commun plutôt que la voiture pour les plus longues distances
J'utilise déjà un scooter. Si le réseau de transport en commun est bien réfléchi et si ses équipements et plateformes de relais sont Nombreux et de bonne qualité, ce sera un plaisir et un engagement que de prendre les transports en communs.
Je change de ville pour travailler. Le transport en commun (car jaune) est une bonne alternative
je covoiture déjà et pour les déplacements courts c'est à pieds + vélo. Mais pour les longs trajets on a besoin d'un bon maillage de transports en commun sinon on ne peut se passer de la voiture.
je ne paye pas les transports en commun
Je prendrai un transport en commun si c'est fiable dans les horaires, sécurisé et proche de mon chez moi. Innovante , confortable et réfléchie
Je rêve de transports en communs nombreux, fréquents, fiables et sécurisés où je n'aurai rien à faire d'autre qu'être transportée
je suis prête je n'attends que ça que les transports en commun se développent sérieusement
Le co-voiturage oblige une organisation plus particulière et une dépendance à l'autre tandis que les transports en communs permet une organisation plus simple. Les mobilités actives limitent nos déplacements dans un rayon limité
le plus pratique serait des transports en commun en continu (même la nuit ouiiii) et le plus abordable financièrement
Le transport en commun a des vertus (environnementales comme sociales) que le transport individuel n'a pas; mais il doit être de grande qualité (ponctualité, juste prix, diversité des circuits à courte et longue distance) et respectueux du confort et de la tranquillité pour les passagers (calme, silence sont les garants de la sérénité à bord...)
Le VAE me permet de me déplacer seul facilement dans un rayon de 10 à 15 KM mais lorsque je vais plus loin ou avec quelqu'un d'autre je souhaite utiliser les transports en commun.
Le vélo est mieux mais en règle générale je pense que ce n'est pas le plus pertinent sur l'île; des transports en communs fonctionnelles et rapide, de nuit également seraient le mieux
Les autres modes ne sont pas sécurisés. Mais il faut des lignes dédiées uniquement aux transports en commun, pour qu'il y ait un intérêt.
Les transports en commun mais mieux adaptés, en ligne directe mais pas changer 3 bus pour La Ressource (Sainte-Marie) /Saint-Denis par exemple. Merci de penser aux personnes âgées!
les transports en communs doivent être prioritaires sur la voiture pour permettre au plus grand nombre de se déplacer facilement et à moindre cout.
Pour aller loin la marche est pas suffisante développer les transports en commun serait selon moi de permettre au plus grand nombre de se déplacer sur l'île et ça permettrait aussi de desservir les lieux de tourismes et l'aéroport pour développer l'économie réunionnaise
pour les trajets travail-domicile, pour moi le transport en commun reste la meilleure option
S'il y avait des transports en commun fiables, à l'heure, réguliers et peu chers cela nous permettrait d'aller au travail avec ces moyens.
s'il y avait un réseau de transports en commun digne de ce nom, des horaires respectés, une fréquence plus importante, plus de bus, je prendrais le bus tous els jours
S'ils sont bien organisés, les transports en commun permettent de se déplacer facilement, rapidement, à moindre coût et sereinement. Ce qui n'est pas du tout le cas actuellement à La Réunion.
Si le réseau de transport en commun est bien développé, accessible de jour comme de nuit, dans les hauts ou les bas de l'île, je serai prêt à abandonner ma voiture.
Si les transports en commun étaient efficaces, ils permettraient de parcourir de longues distances que je ne peux relier à vélo, donc ouvrir à d'autres emplois plus loin, d'autres activités aussi
Si les transports en commun sont sécurisés vu mon âge
Si les transports en communs sont bien organisés et peu cher, voire gratuits. C'est plus facile et moins cher de les utiliser.
Si une ligne de transport en commun existait pour me rendre à mon travail je la ferais passer en priorité par rapport à la voiture.
Tout ce que je peux faire à vélo/pied, je le fais déjà. Aujourd'hui, l'offre de service des transports en communs ne me permet pas d'éviter de prendre la voiture pour les grands trajets, mais je le ferais avec plaisir !!!
transport en commun est le seul mode qui permettrait de faire tout types de déplacements, courts à longs. Bien sûr pour certains trajets courts je privilégierais les mobilités actives pour une totale liberté (pas d'attente et horaire à respecter) et l'aspect santé/effort
Un réseau de transports en commun efficace est la base d'une bonne mobilité et le garant de la qualité de vie, du développement économique et des conditions sociales. Le transport en commun doit être efficace et accessible à tous, quelle que soit la géographie ou les contraintes. De plus, le transport en commun est moins polluant que la voiture individuelle.