

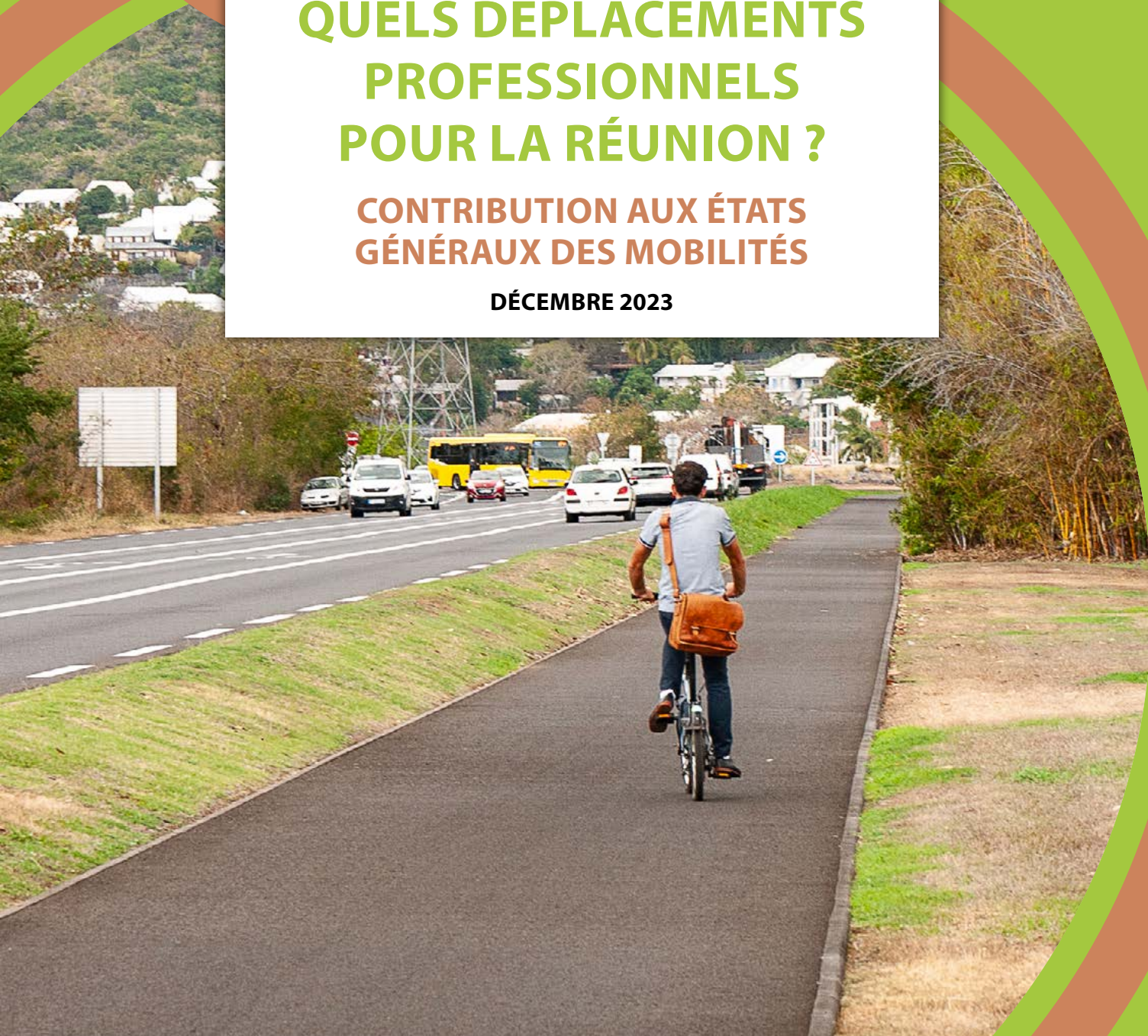


**AMÉNAGEMENT DURABLE DE L'ESPACE RÉGIONAL  
FORMATION, ÉDUCATION ET RECHERCHE**

# **QUELS DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS POUR LA RÉUNION ?**

**CONTRIBUTION AUX ÉTATS  
GÉNÉRAUX DES MOBILITÉS**

**DÉCEMBRE 2023**



*« La mise en scène de notre vie est  
aussi importante que le scénario.  
Chaque déplacement est une  
pierre qui se rajoute à notre  
monument. »*

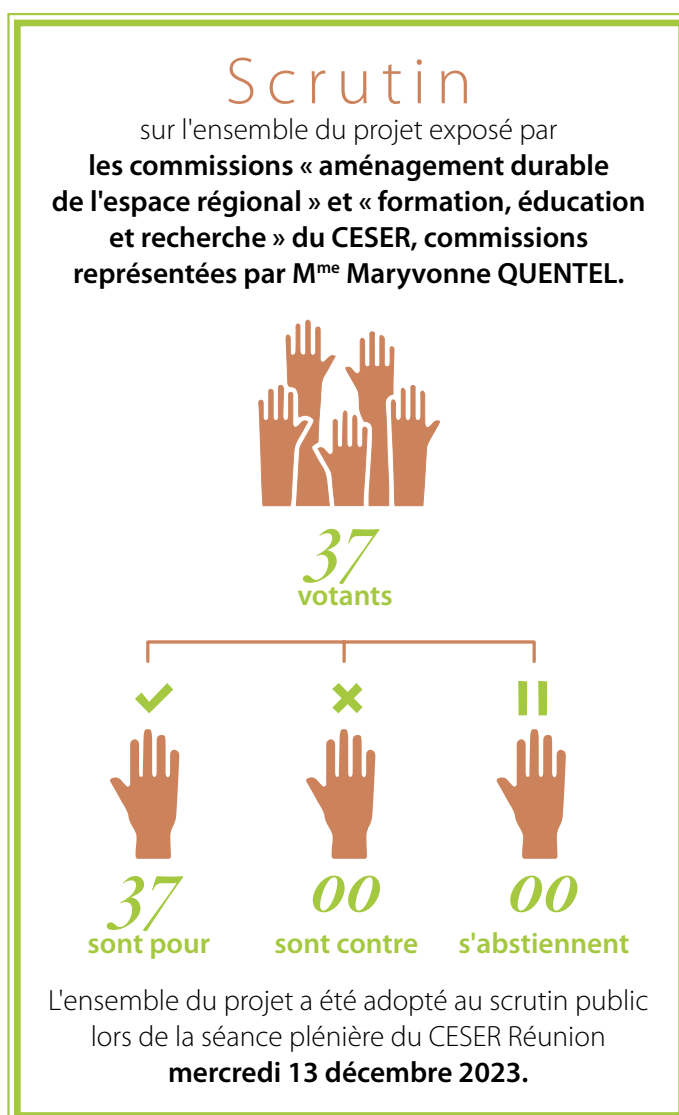
M. Michel CONTE, artiste, chorégraphe,  
compositeur et metteur en scène (1932-2008)

## QUELS DÉPLACEMENTS PROFESSIONNELS POUR LA RÉUNION ?

# Contribution adoptée (à l'unanimité) des membres présents ou représentés

### ONT PRIS PART AU VOTE :

M. Philippe ARNAUD-MARQUIER  
M. Hugues ATCHY  
M. Dominique AUDOUIN  
M. Fadil BEEKHY  
M. Marcel BOLON  
M. Marcelino BUREL  
M<sup>me</sup> Monique CAUMES  
M<sup>me</sup> Pascale CHABANET  
M<sup>me</sup> Julie CHATEL  
M. Érick CHAVRIACOUTY  
M<sup>me</sup> Nicole CHON-NAM  
M<sup>me</sup> Sylviane DIJOUX  
M<sup>me</sup> Patricia DOXVILLE  
M. Haroun GANY  
M. Renaud GILLARD  
M<sup>me</sup> Chantal GRÉGOIRE  
M. Fabrice HANNI  
M<sup>me</sup> Gina LAYEMAR  
M. Jean-François LEBIHAN



M. Jean-Marie LE BOURVELLEC  
M<sup>me</sup> Sylvie LE MAIRE  
M. Karl MAILLOT  
M. Frédéric MIRANVILLE  
M. Jean-Raymond MONDON  
M. Rodolphe MONNERIE  
M. Stéphane NICAISE  
M. Pierrick OLLIVIER  
M<sup>me</sup> Cendrine PEIGNON  
M. Alain PUEL  
M<sup>me</sup> Maryvonne QUENTEL  
M. Cyrille RICKMOUNIE  
M<sup>me</sup> Valérie ROCA  
M. Patrick SERVEAUX  
M. Joël SORRES  
M. Laurent TURPIN  
M. Dominique VIENNE  
M. Yves ZOOGONES

# SOMMAIRE

INTRODUCTION . . . . . P.5

## PREMIÈRE PARTIE

### État des lieux fonctionnel et territorial

Se déplacer sur le territoire . . . . . p.8

Travailler sur le territoire. . . . . p.10

## DEUXIÈME PARTIE

### Préconisations opérationnelles et stratégiques

#### Coopérer

**PRÉCONISATION N° 1.** Engager, au sein du Comité des partenaires, un dialogue sur la question des mobilités professionnelles . p.18

**PRÉCONISATION N° 2.** Faire de Île de La Réunion mobilités l'unique AOM sur le territoire

**PRÉCONISATION N° 3.** Réunir la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) et intégrer une commission « aménagement, habitat et projet de territoires » en son sein, chargée notamment d'élaborer un schéma régional des zones d'activités économiques (SRZAE). . . . p.19

#### Responsabiliser

**PRÉCONISATION N° 4.** Rendre plus incitative l'élaboration d'un plan de mobilité au sein des entreprises. . . . . p.20

**PRÉCONISATION N° 5.** Communiquer davantage autour de la prise en charge des aides mobilités au sein des entreprises et des administrations. . . . . p.22

#### Agir

**PRÉCONISATION N° 6.** Organiser un dialogue social permettant la mise en œuvre de services de transport de marchandises et de logistique urbaine de nuit. . . . . p.24

**PRÉCONISATION N° 7.** Développer les expérimentations sur des leviers tels que le télétravail, la semaine à quatre jours, les amplitudes horaires, de sorte d'une part à mieux répartir les déplacements, mais aussi à en consommer moins. . . . . p.25

**PRÉCONISATION N° 8.** Revoir la planification territoriale à travers la révision d'un SAR transversal, d'un SRIT opposable et la création d'un SRZAE fonctionnel. . . . . p.26

#### Élever les compétences

**PRÉCONISATION N° 9.** Mettre à jour l'« Enquête déplacements grand territoire » datant de 2016 . . . . . p.29

**PRÉCONISATION N° 10.** Mettre en place un guichet unique d'information relatif aux transports publics, chargé de piloter une plateforme *mobility as a service (MAAS)* . . . p.30

**PRÉCONISATION N° 11.** S'appuyer sur l'ingénierie publique et les forces vives du territoire dans l'élaboration des projets de mobilité . . . . . p.31

**PRÉCONISATION N° 12.** Mener un travail de sensibilisation à travers une communication pédagogique visant à faire évoluer les pratiques vis-à-vis des mobilités. . . . . p.32

CONCLUSION . . . . . P.34

TABLE DES FIGURES . . . . . P.36

ACRONYMES & SIGLES. . . . . P.37

# INTRODUCTION

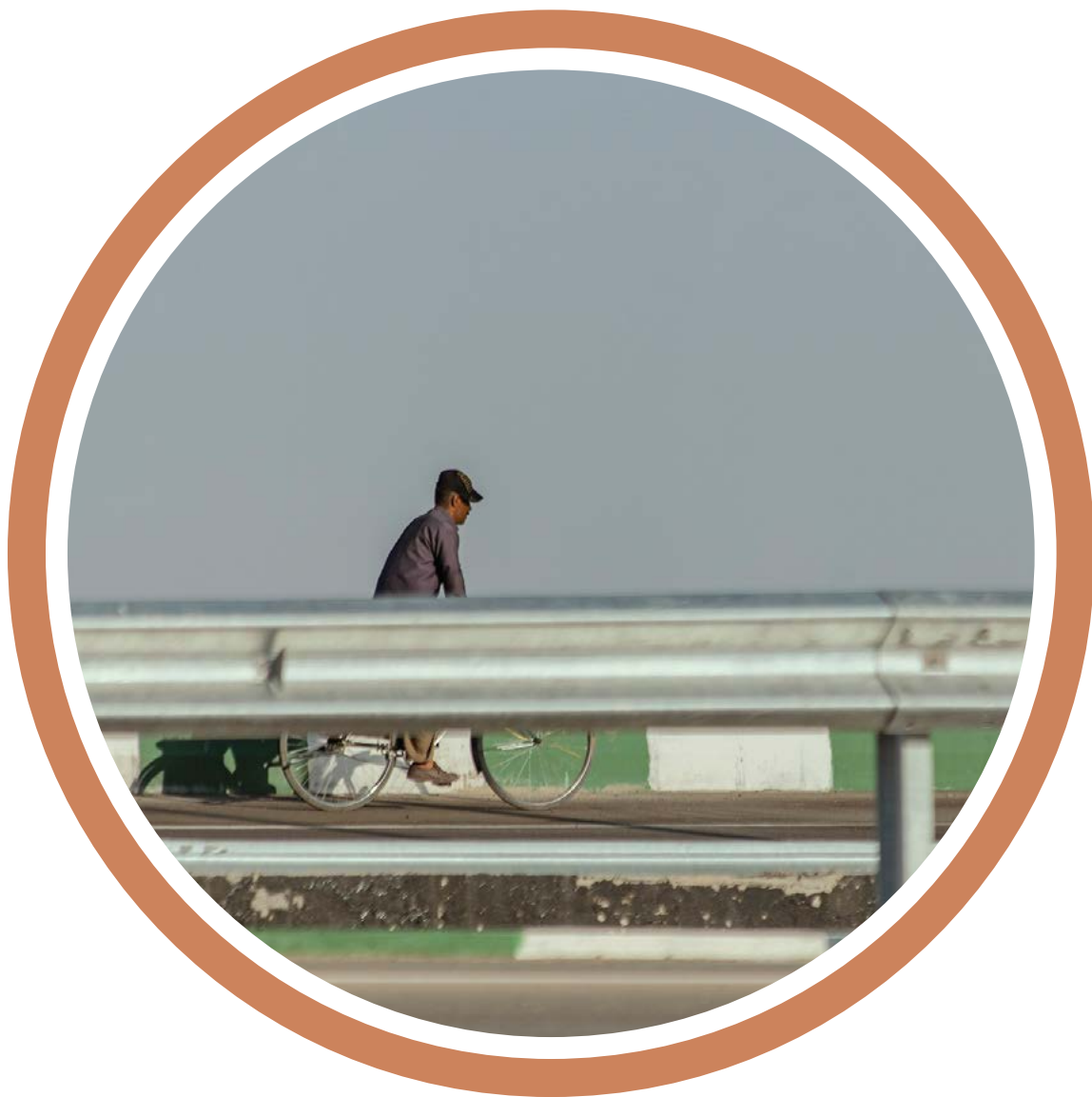
À l'heure où le Conseil régional de La Réunion organise les états généraux des mobilités (EGM), qui se veulent une réflexion de grande ampleur autour des transports sur le territoire, le Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) estime nécessaire d'apporter sa contribution à travers la mise en avant de la question particulière des déplacements professionnels en dépit d'un certain manque de données, notamment sur le transport de marchandises, qui permettraient de mettre davantage en lumière les enjeux relatifs à cette problématique.

Le trafic routier, régulièrement congestionné, notamment aux heures de pointe, représente une contrainte quotidienne pour les trajets professionnels. L'enjeu des déplacements pour travailler et se former revêt dès lors un intérêt particulier et doit faire l'objet d'une réflexion en profondeur, pour permettre d'actionner des leviers à court, moyen et long terme. Sans actions concrètes, la paralysie actuelle du réseau routier ainsi que les conséquences économiques qui y sont associées continueront sans aucun doute à empirer à l'avenir. Et au-delà des considérations économiques, la problématique de la mobilité impacte notamment la qualité de vie des travailleurs, à travers son influence non seulement sur la vie professionnelle, mais aussi sur la vie privée. Cette approche doit dès lors être perçue sous le prisme de considérations sociales, sanitaires<sup>1</sup>, sociétales, sécuritaires et environnementales.

Autant de dimensions et thématiques que le CESER entend aborder dans cette contribution afin de conscientiser les différents acteurs, aussi bien privés que publics, sur l'urgence de la situation et la nécessité d'y répondre pour que la mobilité ne constitue pas, ou plutôt plus, un frein à l'emploi et aux formations<sup>2</sup>.

Cette contribution se veut dès lors brièvement descriptive, pour faire prendre conscience des enjeux qui se posent à travers cette thématique, puis suggestive, pour nourrir les travaux actuellement en cours dans le cadre des EGM, ainsi que la révision du schéma d'aménagement régional (SAR) et du schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), qui devrait être effective à l'horizon 2026.

- 
1. CESER Réunion, « Prévention santé à La Réunion : nouveaux regards et plus-values d'une approche mieux territorialisée », octobre 2022.
  2. CESER Réunion, « Orientation à La Réunion, état des lieux et préconisations », décembre 2023.



**PREMIÈRE PARTIE**  
**ÉTAT DES LIEUX**  
**FONCTIONNEL**  
**ET TERRITORIAL**

## Se déplacer sur le territoire

Les mobilités sont aujourd'hui marquées par la place de la voiture individuelle et le manque d'alternatives pour la mobilité quotidienne.

Selon l'Institut nationale de la statistique et des études économiques (INSEE), 75 à 90 % des actifs utilisent leur véhicule personnel pour se rendre quotidiennement sur leur lieu de travail. La Réunion possède un parc automobile très important. Le nombre de véhicules en circulation à La Réunion s'établit à 475 000 et peut compter sur un dynamisme du marché qui enregistre 30 000 ventes par an<sup>3</sup>. La prépondérance de l'automobile est en grande partie liée à l'histoire récente de La Réunion et aux choix politiques pris par le passé en matière de mobilité, qui ont inscrit le territoire dans une logique de « tout automobile », renforcée par l'abandon du projet de « tram-train ».

Simultanément, l'offre de transports collectifs apparaît souvent comme une alternative contrainte plutôt que choisie, faute d'un dimensionnement suffisamment anticipé. Celle-ci peine en effet à répondre à la demande compte tenu des limites affichées

en termes d'intermodalité, de plages horaires restreintes, de fiabilité au sein d'un réseau saturé sur le littoral et de maillage territorial disparate, notamment au sein des mi-pentes et des Hauts.

Les mobilités actives (vélo et marche) ne constituent pas, quant à elles, aujourd'hui, une alternative crédible, notamment en raison d'une discontinuité des aménagements sur le réseau routier existant.

Un quart des ménages ne dispose pas de véhicule et dépend d'une offre inadaptée de transports en commun. Cela engendre de fortes inégalités, notamment sur le plan professionnel, générées par l'insuffisance de l'offre de transports en commun. La première phase des EGM a d'ailleurs fait ressortir le fossé existant entre les attentes des citoyens et les possibilités de transport existantes.

**Préalablement au développement d'infrastructures adaptées, des leviers à actionner à court et moyen terme méritent dès lors d'être envisagés afin de moins / mieux partager le réseau routier existant.**

---

3. Syndicat de l'importation et du commerce de La Réunion (SICR), données 2022.





# Travailler sur le territoire

Le territoire réunionnais se caractérise par un étalement urbain périphérique marqué, et ce en dépit de nombreuses contraintes géographiques. L'aménagement du territoire s'est longtemps réalisé selon une logique de spécialisation géographique : zones d'activités d'un côté et zones résidentielles de l'autre. Cette vision a entraîné une concentration des bassins d'emplois. L'île souffre aujourd'hui de cette spécialisation, avec trois pôles économiques et administratifs principaux (un pôle sur Saint-Denis, un pôle sur Le Port et Saint-Paul et un autre pôle sur Saint-Pierre) et six pôles secondaires (figure 1). Ils concentrent la majorité de l'offre de formation de l'enseignement supérieur, des espaces économiques et des équipements de santé et de loisirs. Or, la polarité fonctionnelle ne constitue pas une quelconque

traduction de la répartition de la population (seulement 28 % de la population habite au sein des trois pôles majeurs).

L'île doit également faire face à une augmentation du nombre d'actifs qui travaillent dans une commune éloignée de leur lieu de résidence, avec des déplacements pendulaires importants, créant ainsi des embouteillages et une saturation du réseau routier en début et en fin de journée (cf. figures 3 et 4).

**Le sujet de la déconcentration des zones d'emploi et d'équilibrage territorial constitue dès lors un enjeu clé de l'aménagement du territoire auquel l'actuelle révision du SAR devra répondre à moyen et long terme.**

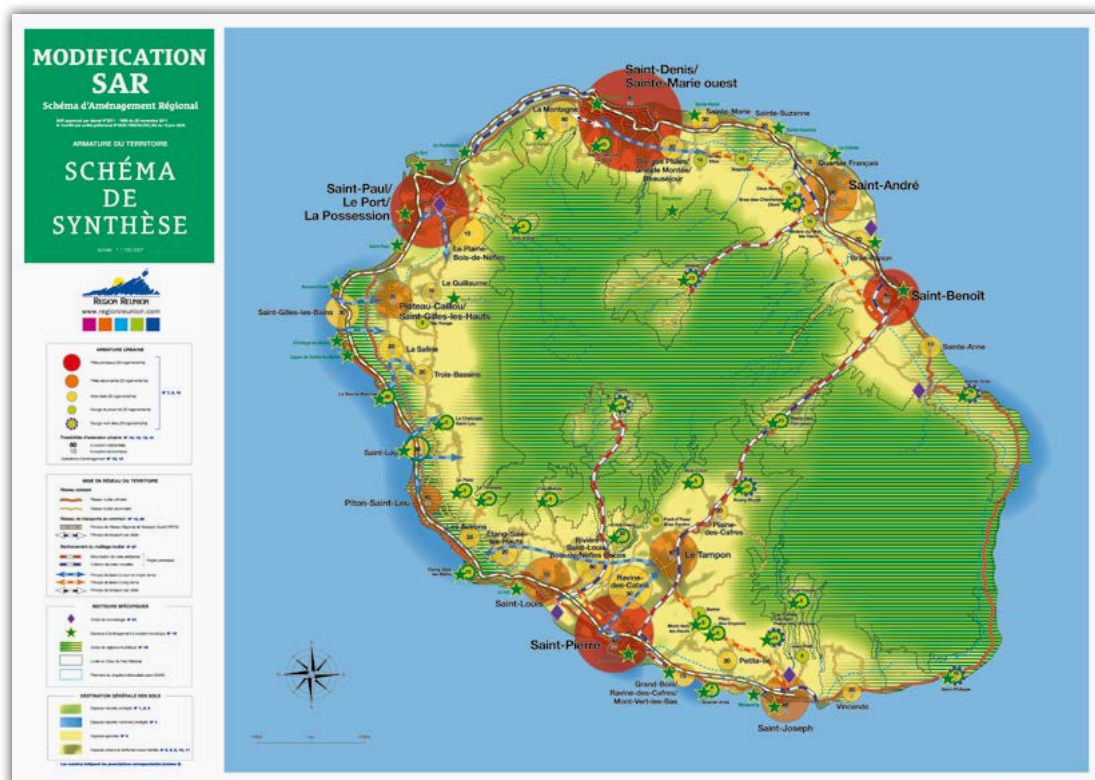
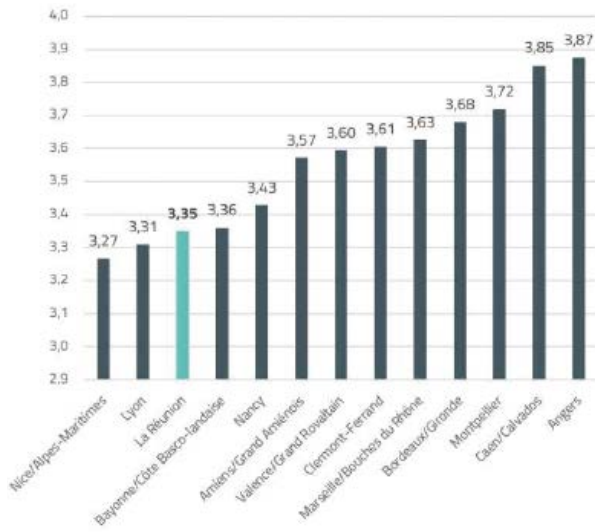


Figure 1. Région Réunion, schéma de synthèse du SAR modifié, juin 2020.

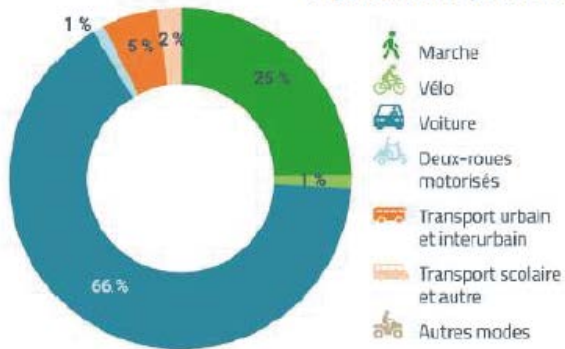


**6,7 km et 22 minutes par déplacement en moyenne**

**Des déplacements de proximité très largement majoritaires : 90% des déplacements sont internes aux EPCI**

- **3,35 déplacements par habitant par jour** (3,56 en moyenne dans les autres EDGT les plus récentes)
- **15% des habitants ne réalisent aucun déplacement au cours de la journée**
- **La voiture : premier mode de déplacement** (66% des déplacements)
- **Plus d'un tiers des déplacements est lié au travail, à l'école ou aux études**

**Répartition des déplacements par mode**



**Répartition des déplacements par motif**

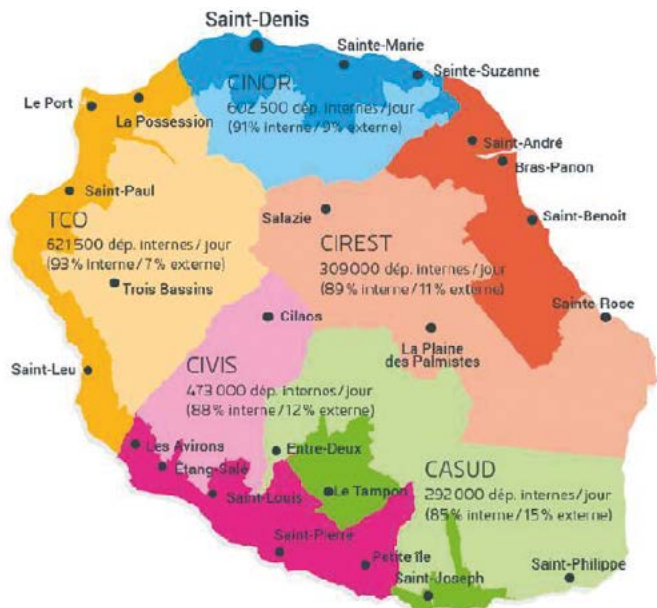
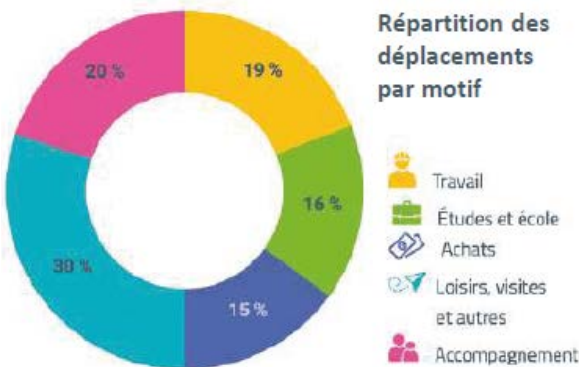


Figure 2. Plus de 2,5 millions de déplacements par jour, Île de La Réunion mobilités (ancien SMTR), « Analyse des données issues de l'Enquête déplacement grand territoire », 2016, p. 5.

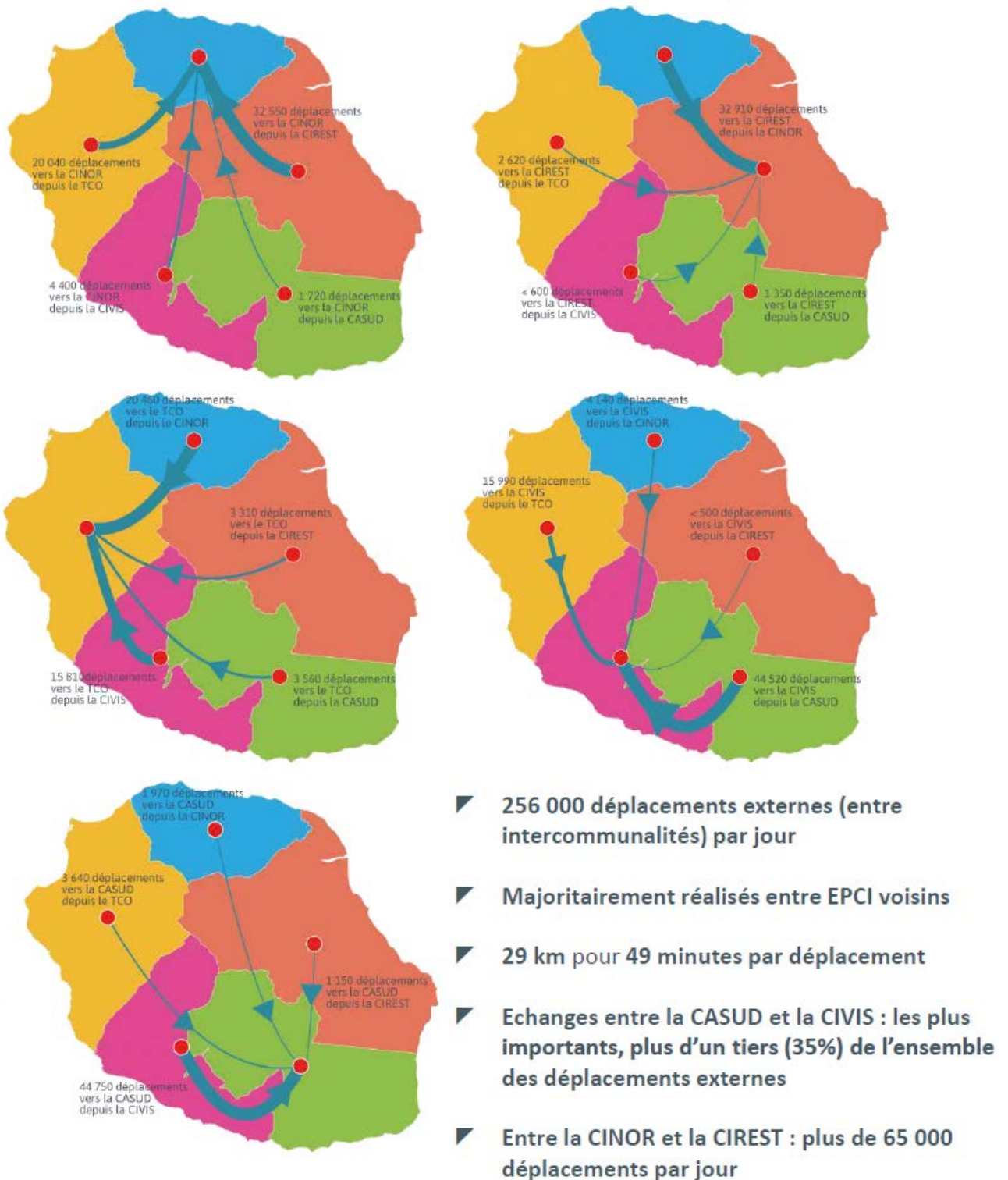
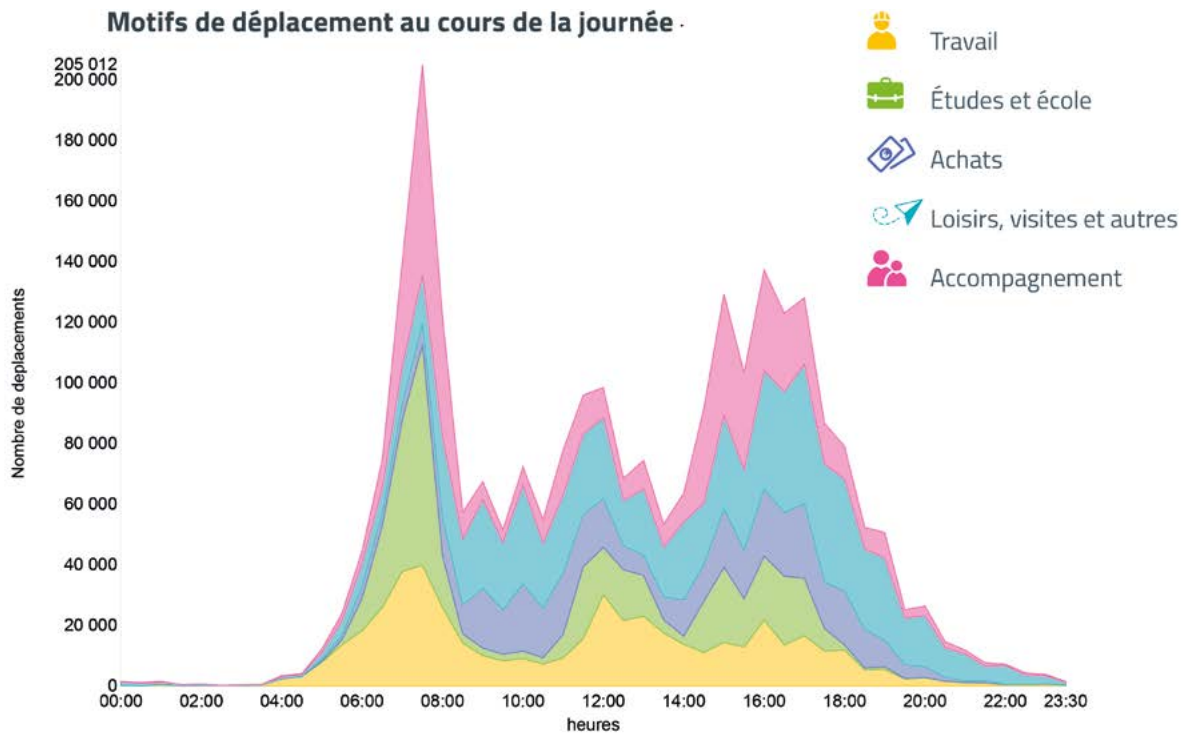
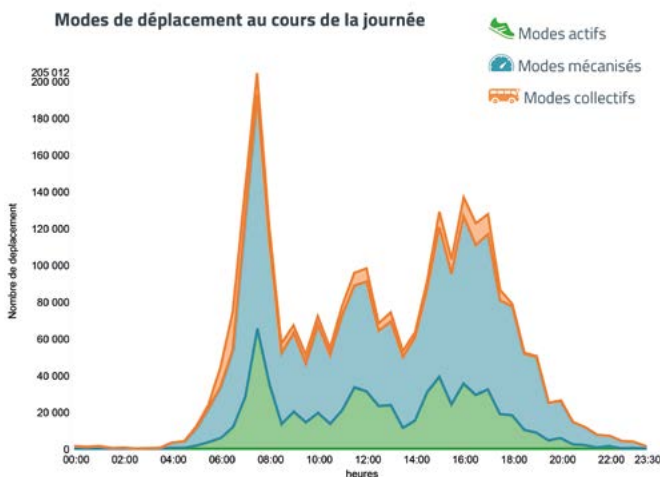


Figure 3. Où se déplace-t-on ? Mouvements journaliers sur le territoire réunionnais, ibid.



Trois périodes de pointe :

- 6h30-8h30 (pic de 205 000 déplacements à 7h30)
- 11h-12h30 (pic de 98 400 déplacements à 12h)
- 14h30-17h30 (pic de 137 000 déplacements à 16h)



Des motifs prépondérants variables :

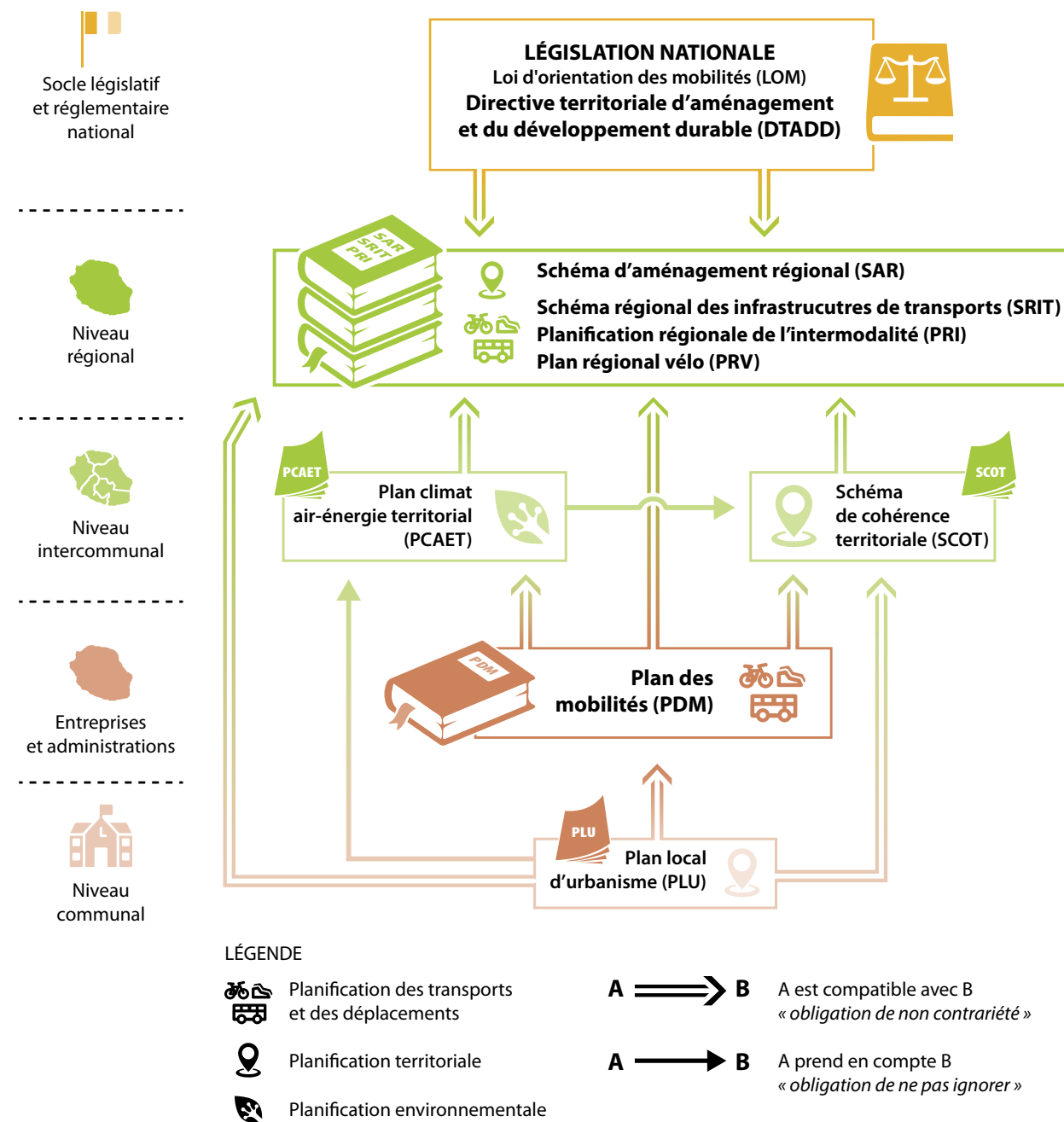
- École et études le matin
- Travail le midi
- Loisirs, visites et autres l'après-midi

Des pointes décalées pour les différents modes de déplacements :

- Entre 5h et 7h pour les transports collectifs
- Entre 5h30 et 7h30 pour la voiture
- Entre 6h et 8h pour les modes actifs

Figure 4. Quand se déplace-t-on ? Schéma pics de circulation, ibid.

# L'architecture juridique des principaux documents de planification



Réalisation : CESER Réunion, d'après France mobilités, déc. 2023, v.0.3.

*Figure 5 ci-contre. L'Architecture juridique des documents de planification relatifs aux mobilités, CESER Réunion, 2023.*

*Le plan de mobilité (PDM) s'inscrit dans le panorama des documents de planification. Il doit ainsi prendre en compte ou être compatible avec certains plans, schémas ou directives relatifs à la planification territoriale ou environnementale, à l'échelle régionale mais aussi aux échelles locales.*

*La compatibilité/prise en compte entre le plan de mobilité et ses documents supérieurs (SAR, plan de protection de l'atmosphère - PPA, directive territoriale d'aménagement et du développement durable - DTADD, plan climat air-énergie territorial - PCAET), doit être vérifiée lors de l'évaluation du PDM, réalisée de manière obligatoire tous les cinq ans.*





## DEUXIÈME PARTIE

# PRÉCONISATIONS OPÉRATIONNELLES ET STRATÉGIQUES

**A**yant à cœur l'amélioration durable de l'équilibre régional de l'offre d'activité et de mobilité professionnelle, le CESER formule des propositions pour faciliter les déplacements professionnels.

Le CESER a souhaité inscrire ses préconisations dans les quatre orientations stratégiques suivantes :

- Une dynamique de coopération pour mettre en synergie les efforts de chacun
- La responsabilisation des acteurs grâce à des mécanismes de suivi et d'évaluation pertinents
- Une dynamique d'actions en renforçant la capacité et le pouvoir d'agir de chacun
- Une nécessité de développer les connaissances et favoriser l'élévation des compétences



# Coopérer

## PRÉCONISATION N° 1. Engager, au sein du Comité des partenaires, un dialogue sur la question des mobilités professionnelles

Le CESER propose, à travers l'instance du Comité des partenaires issue de la loi LOM, espace d'intelligence collective regroupant l'ensemble des parties prenantes publiques et privées (Autorités organisatrices des mobilités – AOM, organisations patronales, organisations de salariés), d'entamer un dialogue autour du sujet des mobilités professionnelles afin d'établir des propositions concrètes. Cette instance pourrait en parallèle constituer le lieu de pilotage paritaire du versement mobilité<sup>4</sup>, de sorte à établir une transparence sur l'utilisation de cette cotisation au sein des budgets transport des collectivités<sup>5</sup>.

## PRÉCONISATION N° 2. Faire de Île de La Réunion mobilités l'unique AOM sur le territoire

Plutôt qu'un outil de coopération des AOM (Conseil régional, EPCI), le CESER préconise de faire de Île de La Réunion mobilité (anciennement SMTR) l'unique AOM sur le territoire. Ce statut unique, permis par la Loi LOM, doit permettre de renforcer les capacités de décision, en dépassant l'enchevêtrement des effets et la complexité générée par l'exercice de la compétence transport par les multiples AOM impliquées.

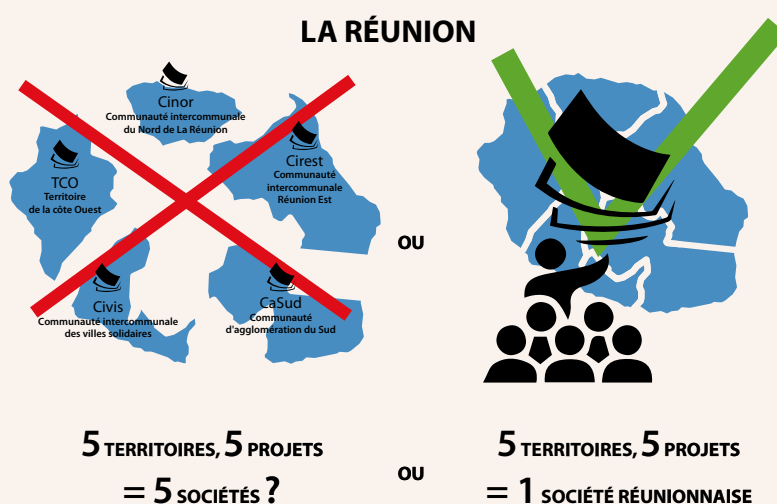


Figure 6. Cinq territoires, cinq projets, une société réunionnaise.

4. Le versement mobilité est une contribution patronale, versée par toutes les entreprises qui emploient au moins 11 salariés. Le versement mobilité permet de financer les transports en commun, il est recouvré par l'Urssaf.
5. CESER Réunion, « Enjeux et équilibres de l'économie réunionnaise, pour réussir les mutations socio-économiques et territoriales », octobre 2021.

**PRÉCONISATION N° 3. Réunir la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) et intégrer une commission « aménagement, habitat et projet de territoires » en son sein, chargée notamment d'élaborer un schéma régional des zones d'activités économiques (SRZAE).**

Le développement du territoire ne doit pas se comprendre comme une addition de projets mais comme une réelle dynamique de *co-construction*, à travers l'instauration d'une véritable gouvernance des dynamiques territoriales.

À ce titre, et bien que les textes ne l'imposent pas, le CESER préconise de créer une commission spécifique au sein de la CTAP. Cette commission pourrait être l'instance de gou-

vernance d'un futur schéma SRZAE<sup>6</sup>, permettant ainsi de définir les enjeux et de répartir la responsabilité de la mise en œuvre des plans d'actions au niveau régional entre les différents EPCI.

Le CESER soutient que la voie de l'équilibre territorial passera nécessairement par la définition d'une stratégie globale, mettant en évidence les lignes de force de chacun des micro-territoires.



6. CESER Réunion, « Avis sur le projet d'aménagement opérationnel de l'armature économique du territoire de la côte ouest (TCO) – Enjeux des zones d'activités économiques (ZAE) », mai 2023.

# Responsabiliser

## PRÉCONISATION N° 4.

### Rendre plus incitative l'élaboration d'un plan de mobilité au sein des entreprises

Un PDM est un projet interne mis en place par une ou plusieurs structures privée(s), publique(s) ou associative(s) visant à optimiser et rationaliser tout ou partie des déplacements générés par l'activité du ou des établissements en favorisant l'utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Il vise notamment à encourager les salariés aux mobilités douces, ainsi qu'à mettre en place des infrastructures liées à ces mobilités (parking vélos, vestiaires, espaces douches, etc.).

Toutes les entreprises regroupant plus de 50 salariés sur un même site ont pour obligation d'élaborer un PDM<sup>7</sup>. En dehors de l'obligation réglementaire pour les entreprises de plus de 50 salariés, toutes les autres entreprises (de 1 à 49 salariés), administrations et établissements associatifs peuvent mettre en place un plan de mobilité. Les PDM ne concernent pourtant qu'une minorité du tissu entrepreneurial réunionnais compte tenu du fait que :

- cette obligation n'est pas réellement appliquée pour les entreprises qui y sont tenues (50 salariés et au-delà) ;
- le tissu entrepreneurial local est constitué à environ 95 % d'entreprises qui échappent à cette obligation (entreprises de moins de 50 salariés).

Or, le CESER estime que la généralisation de PDM constitue un levier non négligeable dans l'optique de fluidifier le réseau routier. Pour cela, l'obligation d'élaborer un plan de mobilité doit être réellement mise en œuvre au sein des entreprises pour lesquelles la loi l'impose. Plus largement, le CESER préconise de démocratiser ce type de plan au sein des entreprises non soumises à cette obligation (structures de moins de 50 salariés) à travers une incitation à mutualiser leurs efforts, notamment via la constitution de plans de mobilité inter-entreprises (PDMIE) au sein de certaines zones d'activités. Enfin, il serait souhaitable que les administrations qui ne sont pas soumises à l'obligation de réaliser un PDM, s'en dotent dans un souci d'exemplarité.

Le CESER propose dans ce cadre que les entreprises puissent défiscaliser l'acquisition de véhicules neuf places destinés à organiser le transport domicile-travail de leurs salariés. La défiscalisation doit être conditionnée par la mise en œuvre d'un PDM ou d'un PDMIE.

7. Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 relative à la loi de d'orientation des mobilités (Loi LOM).

Pour se donner les moyens de cette ambition et permettre le montage de tels projets, un véritablement accompagnement, via une démarche « d’aller vers » et un soutien en ingénierie à la fois technique — animation et conseil — (Île de La Réunion mobilités – ancien SMTR -, Chambres consulaires, Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie - ADEME, Centre d’expertise sur les risques, l’environnement, la mobilité et l’aménagement - CEREMA, Agence régionale pour l’amélioration des conditions de travail - ARACT) par la mise en relation avec bureaux d’étude, mais aussi financière (subventions, exonération de charges, fonds européens), doit être proposé par les pouvoirs publics. Dans le cadre de plan de déplacements inter-entreprises, l’AOM compétente sur le territoire peut faciliter les aménagements et améliorer l’offre de mobilité alternative.

Le développement de tels plans devra faire l’objet d’une consultation et d’un suivi, respectivement au sein de la Commission paritaire régionale inter-professionnelle (CPRI), dotée de moyens de fonctionnement suffisants, pour les entreprises de moins de onze salariés et des Comité social et économique (CSE) pour les entreprises de plus de onze salariés.



Figure 7. Les avantages du Plan de mobilité.

### PRÉCONISATION N° 5.

#### Communiquer davantage autour de la prise en charge des aides mobilités au sein des entreprises et des administrations.

La participation de l'employeur aux frais de transports publics est obligatoire. Conformément aux articles R3261-1 et suivants du Code du travail, **l'employeur doit prendre en charge 50 % du prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour l'intégralité du trajet entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accompli au moyen de services de transports publics**, même si plusieurs abonnements sont nécessaires à la réalisation de ce trajet (différents réseaux de bus par exemple). Sont également concernés les services publics de location de vélos.

Par ailleurs, le décret n° 2023-812 du 21 août 2023 porte à 75 % le taux de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023 par les agents publics entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail (au lieu de 50 % auparavant). Or, cette obligation pour les employeurs et ce droit pour les salariés sont peu connus et mis en œuvre au sein des entreprises et administrations. Dès lors, **le CESER préconise de mieux communiquer sur ces dispositions législatives et réglementaires, de sorte à inciter les travailleurs à reporter leurs trajets domicile-travail vers des moyens de transports collectifs et/ou doux/actifs permettant d'obtenir un effet de levier sur les mobilités**. Un redimensionnement de la flotte de bus devra ainsi progressivement être opéré afin de répondre à la croissance du nombre d'usagers.



*Focus*

**Le forfait  
de mobilité durable**

En parallèle de l'obligation participation de l'employeur aux frais de transports publics, le forfait mobilité durable, mis en place par l'État, offre, depuis mai 2020, la possibilité aux employeurs, du privé comme du public, d'attribuer une indemnité aux employés qui privilégient les modes de transport plus propres que la voiture individuelle pour effectuer leurs trajets domicile-travail.

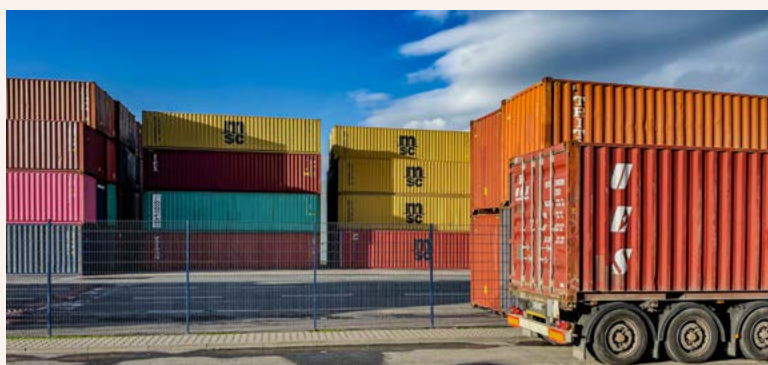
Ce forfait est un dispositif facultatif qui permet la prise en charge, totale ou partielle, par l'employeur des frais de déplacement personnels de ses employés entre leur domicile et leur lieu de travail. Condition sine qua non : qu'ils choisissent une solution de mobilité douces pour effectuer ces trajets. À savoir des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, plus propre (moins émetteurs en CO<sub>2</sub>), et moins coûteux, comme le vélo ou le covoiturage (tant en passager que conducteur).

# Agir

## **PRÉCONISATION N° 6. Organiser un dialogue social permettant la mise en œuvre de services de transport de marchandises et de logistique urbaine de nuit.**

Au regard du caractère insulaire de l'île et par conséquent de l'importance des importations, le trafic routier de marchandises représente une part considérable sur l'ensemble du flux routier. **Le CESER préconise de structurer l'organisation actuelle des transports de marchandises sur l'île.** Bien que prévue par le SRIT, cette mesure n'a jamais été mise en œuvre et constitue aujourd'hui un vide dans la mise en œuvre des politiques de mobilités sur le territoire. Le SRIT actualisé devra prendre en considération l'impérative nécessité de mettre en place des chaînes logistiques suffisamment efficaces (optimisation des flux) organisées et planifiées afin que le transport de marchandises pèse le moins possible sur le trafic routier durant les heures de pointes. Dans cette optique, **le CESER appelle à envisager l'organisation d'un dialogue social**

entre organisations patronales et syndicats de salariés afin de négocier, contractualiser et réglementer des accords relatifs au transport de marchandises au sein de certains secteurs d'activité opportuns, sur des plages horaires creuses et/ou nocturnes, durant lesquelles le trafic routier est moindre, sous réserve de la disponibilité du réseau lié aux travaux. **À ce titre, le CESER préconise qu'une incitation financière (fiscale et sociale) soit mise en place de sorte à réaliser certaines livraisons sur de telles plages horaires.** Au-delà, le développement d'infrastructures telles que la gestion du stationnement, la mise en place d'espaces logistiques urbains (hub et/ou port sec<sup>8</sup> notamment), ainsi que l'aménagement d'aires de livraison devront être considérés en lien avec les pouvoirs publics.



8. Terminal terrestre en liaison commerciale et logistique avec un port maritime



**PRÉCONISATION N° 7.** Développer les expérimentations sur des leviers tels que le télétravail, la semaine à quatre jours, les amplitudes horaires, de sorte d'une part à mieux répartir les déplacements, mais aussi à en consommer moins.

Le télétravail, développé en urgence en réponse à la pandémie du Covid-19<sup>9</sup>, a permis de d'accélérer la mise en œuvre du travail à distance. Il convient dorénavant de structurer de telles alternatives durablement. Le CESER préconise à ce titre :

- de recenser les lieux accueillant le télétravail (cartographie interactive) ;
- de soutenir et impulser la création de tiers lieux, d'espaces de *coworking* et de bureaux partagés (via des financements ou des appels à projets innovants).

Enfin, un accompagnement doit être opéré auprès des entreprises afin de les faire évoluer dans leurs pratiques. Le CESER préconise en outre d'expérimenter des modalités de travail telles que la semaine à 4 jours (déjà mise en place dans certaines entreprises locales), la mise en place d'amplitudes horaires, de sorte d'une part à consommer moins de déplacements mais aussi à mieux répartir les déplacements sur les plages horaires cruciales.



9. Corona virus disease 2019, traduit de l'anglais par « maladie du virus à couronne survenue en 2019 ».

**PRÉCONISATION N° 8. Revoir la planification territoriale à travers la révision d'un SAR transversal, d'un SRIT opposable et la création d'un SRZAE fonctionnel.**

Le SAR fixe les orientations fondamentales à moyen et long terme en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement. Il caractérise notamment la destination générale des différentes parties du territoire, l'implantation des grands équipements d'infrastructures et de transports, la localisation préférentielle des extensions urbaines, des activités industrielles, portuaires, agricoles, touristiques, etc. Il s'impose par ailleurs aux schémas de cohérence territoriale (SCOT) et aux plans locaux d'urbanisme (PLU) qui doivent être compatibles avec ses prescriptions.

Le CESER rappelle l'intérêt d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) pour La Réunion. En effet, le SAR ne donne qu'une vision spatiale du projet de territoire, alors qu'un SRADDET permet une véritable dynamique de gestion du territoire et une véritable transversalité. Or, la mobilité est au centre d'une multitude d'autres sujets (habitat, économie, énergie, déchets, biodiversité, matériaux<sup>10</sup>, etc.).

**Le futur SAR révisé devra dès lors accorder une place forte aux enjeux**

**fonciers liés aux mobilités, de sorte à permettre le développement d'une politique ambitieuse de localisation de l'habitat des salariés au plus près des pôles d'activité<sup>11</sup>, de réorganisation du réseau, création d'infrastructures dédiées, d'intermodalité et de maillage du réseau (complémentarités entre les différents modes de déplacements), etc. ; et ce à travers une vision transversale des thématiques liées.**

Pour le CESER, ce moment important de mise en révision du SAR exige une *co-construction*, en cohérence, avec une coordination adaptée, renforcée par une contractualisation, à la fois pour chaque enjeu à décliner (notamment les transports et mobilités, l'aménagement, l'habitat, etc.) et ce avec tous les échelons du territoire.

Le SAR révisé devra en outre être décliné de façon proactive au sein des documents de planification infra-régionaux qui en découlent (SCOT, PLU), avec un accompagnement et une ingénierie à anticiper, notamment à l'échelle des communes.

10. CESER Réunion, « Diagnostic et vision pour un usage raisonné et concerté des matériaux de construction nécessaires à un aménagement durable de La Réunion », janvier 2021.

11. CESER Réunion, « L'Habitat Réunionnais à l'horizon 2050, un projet de société », octobre 2023.

# La gouvernance des mobilités par la planification stratégique au pilotage opérationnel

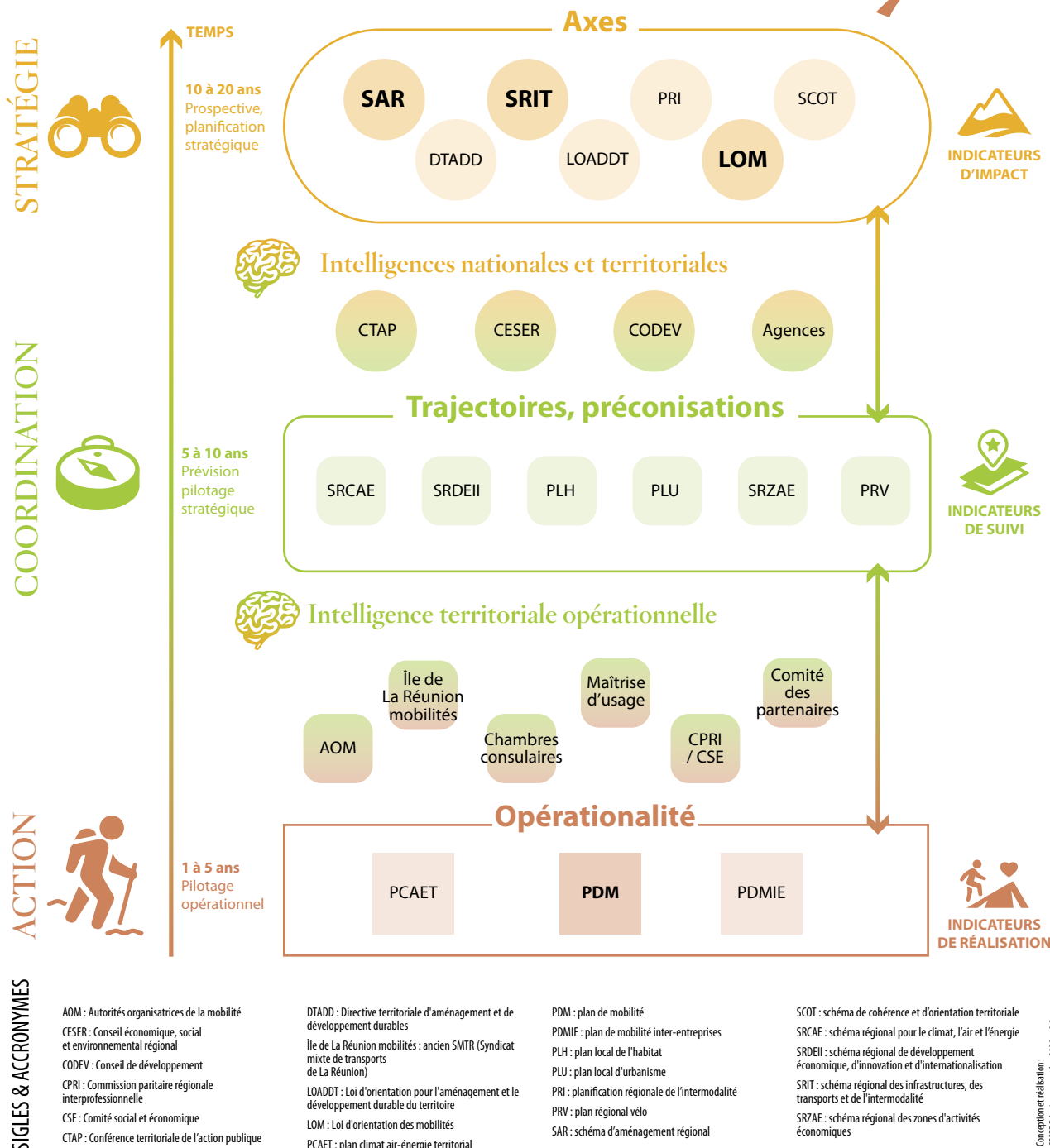


Figure 8. La gouvernance des mobilités par la planification stratégique au pilotage opérationnel.

Dans le cadre de la mise en place des actions et moyens pour développer des ZAE, **le CESER préconise de développer l'attractivité des ZAE pour les employés en intégrant les notions de transport, de garde d'enfants et de qualité de vie. Ces notions peuvent consister, par exemple, à assurer de bonnes conditions d'accessibilité au site que cela soit par transport en commun ou par toutes autres formules de mobilités douces.** Ces notions doivent également recouvrir le développement du parc de logements nécessaire pour les futurs employés de la zone, ainsi que tous les services de proximité qui y sont associés. **Rendre les ZAE attractives permettra de pérenniser l'implantation des entreprises.**

Par ailleurs, le SRIT, est un document d'orientation et de planification des politiques territoriales en matière de transport public de personnes et de marchandises. Il englobe toutes les infrastructures terrestres, maritimes et aériennes. Il est un cadre de référence pour l'ensemble des politiques

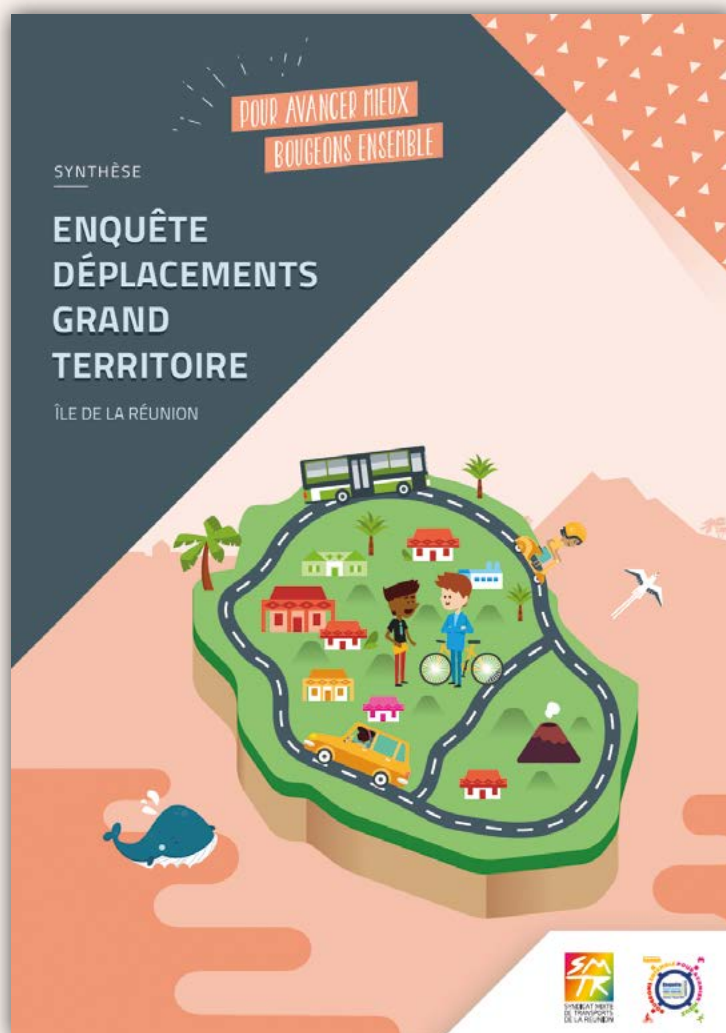
liées aux infrastructures et aux transports à l'échelle régionale. En lien avec le SAR, il précise la thématique des transports et des déplacements grâce à un état des lieux des transports à La Réunion, ainsi que leurs principaux enjeux et leurs objectifs à l'horizon 2030. Enfin, il propose un plan d'actions composé de mesures concrètes et cohérentes avec les politiques menées et les autres documents cadres en matière d'urbanisme sur le territoire. L'enjeu de cette démarche consiste à identifier les grands défis en matière d'infrastructures et de transports et, de façon générale, d'accompagner le développement durable de l'île.

Ce schéma possède une portée juridique toute relative dans la mesure où il n'est jusqu'à présent pas opposable aux documents de planification. **Le SRIT révisé devra dès lors traduire une politique de transports en commun et de mobilités douces/actives ambitieuse, de considérations relatives à l'organisation de chaînes logistiques optimisées visant à minimiser les déplacements de marchandises, de même qu'une traduction opérationnelle qui ne pourra être mise en œuvre qu'à travers une évolution juridique vers un caractère opposable aux autres documents.**

# Élever les compétences

## **PRÉCONISATION N° 9.** Mettre à jour l'« Enquête déplacements grand territoire » datant de 2016.

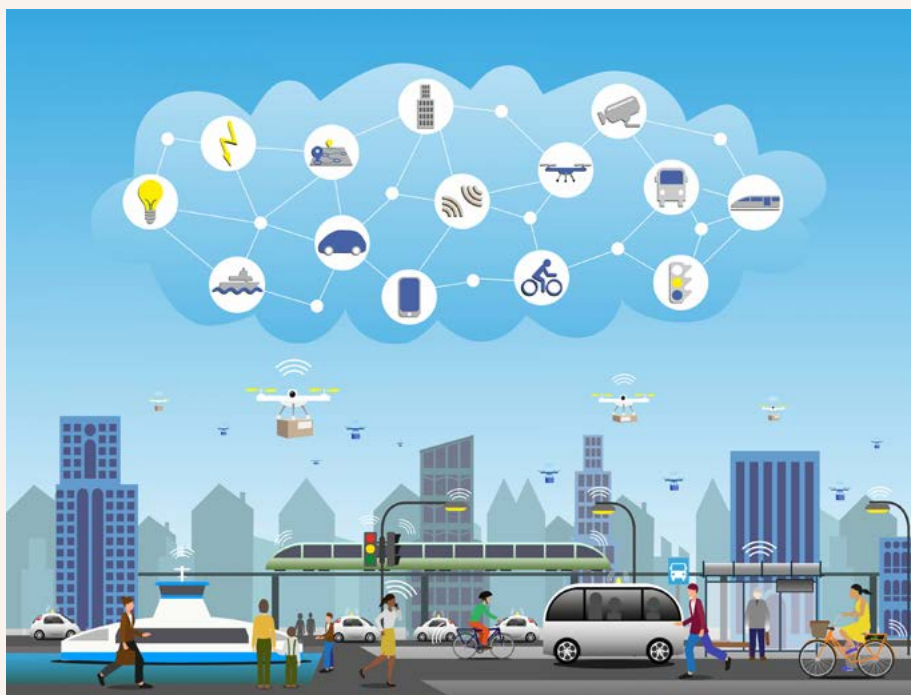
Quand bien même le délai entre deux études est prévu à 10 ans d'écart, **le CESER préconise d'actualiser l'Enquête grands déplacements de l'île de La Réunion mobilité et d'y intégrer des volets relatifs aux aspects professionnels et aux transports de marchandises, afin que les acteurs puissent disposer de données les plus fiables** dans le cadre de la révision actuelle du SAR et du SRIT.



**PRÉCONISATION N° 10.** Mettre en place un guichet unique d'information relatif aux transports publics, chargé de piloter une plateforme *mobility as a service (MAAS)*<sup>12</sup>

L'offre de mobilité proposée doit être facilement accessible par l'utilisateur. Le CESER plaide pour que l'Île de La Réunion mobilité (ancien SMTR) devienne un « guichet unique » chargé de l'information sur l'offre de services de transports publics et la tarification des mobilités ainsi que de l'exploitation des données numériques collectées sur les flux de mobilités.

Ce dernier doit dans cette logique **porter la mise en œuvre d'un service de calcul d'itinéraire multimodal** optimisé par la mise en commun des données de trafic de l'ensemble des transports. Pour atteindre cet objectif de simplifier le choix pour l'utilisateur souhaitant effectuer un trajet spécifique, le CESER préconise à court terme la mise en place d'un ticket interopérable.



12. Traduit de l'anglais par « la mobilité comme service ». MAAS est une plateforme proposant à la fois un service d'informations sur l'offre disponible de transports publics et privés d'un territoire et leurs tarifs, mais également un service de vente des titres de transports.

### PRÉCONISATION N° 11. S'appuyer sur l'ingénierie publique et les forces vives du territoire dans l'élaboration des projets de mobilité

Le conseil en mobilité se rapporte à un ensemble d'actions, sans définition réglementaire précise :

- information et conseils sur les offres de mobilité auprès des employeurs, de certains publics (employés, précaires, etc.), ou du grand public ;
- appui aux démarches de plans de mobilité employeurs.

**Le CESER encourage les AOM et les entreprises à systématiser le recours à l'expertise de l'ADEME, l'ARACT, du CEREMA et de l'AGORAH et au-delà au vivier entrepreneurial local spécialisé dans la mise en œuvre de leurs politiques de mobilité.** En parallèle, dans une optique de démocratie locale permanente, la société civile, par ses différentes composantes, doit être associée.

L'ingénierie nécessaire à la mise en place de plans de mobilité au niveau des entre-

prises, des sites et des collectivités, suppose une montée en compétence de l'ensemble des acteurs.

Le réseau de certaines chambres consulaires emploie également des conseillers en mobilité en relation avec les AOM, l'ADEME et l'ensemble des agences compétentes sur le sujet. Toutefois, ce réseau est peu développé et inégal sur le territoire. De plus, les AOM ne sont qu'assez rarement dotées de moyens efficaces pour notifier aux entreprises concernées les obligations auxquelles elles doivent souscrire.

Le CESER préconise de développer un vrai réseau de conseillers en mobilité afin d'accompagner les entreprises, les administrations et les collectivités dans la conception et la mise en œuvre des plans de mobilité. Les AOM en relation avec les conseillers en mobilité seraient ainsi en mesure de mieux suivre la montée en charge du dispositif.



**PRÉCONISATION N° 12.** Mener un travail de sensibilisation à travers une communication pédagogique visant à faire évoluer les pratiques vis-à-vis des mobilités.



Les EGM ont mis en avant le fait qu’une très large part de la population réunionnaise se retrouve dans l’affirmation selon laquelle la voiture constitue « *un moyen de transport parmi d’autres* », un relativisme qui suggère la possibilité d’un engagement vers un report modal.

La participation financière régionale au covoiturage s’est à cet effet traduite par une hausse significative de la pratique sur le territoire. Cette réussite démontre que **les mentalités en lien avec les mobilités évoluent et que la population est prête à faire évoluer ses pratiques dès lors que l’offre proposée correspond aux besoins exprimés.**

L’activation du levier public de la régulation économique (subventions, taxes, etc.) apparaît dès lors comme un outil de transition essentiel. Les ménages identifient en effet la diminution du budget alloué à l’automobile comme une importante motivation à faire évoluer leurs pratiques de mobilité. **Les pouvoirs publics possèdent à ce titre un intérêt à mettre en place des politiques agissant sur les déterminants économiques de la transition vers une mobilité durable.**

Le CESER préconise à ce titre que le Conseil régional institue un dispositif d’aide financière pour inciter les administrés à acquérir un vélo à assistance électrique ou trottinette électrique. En



**parallèle, les entreprises doivent être en mesure de financer un complément de l'acquisition de sorte à ce que le reste à charge incite les travailleurs à basculer vers ce type de transport.**

Le CESER insiste toutefois sur le fait qu'une évolution vers des modes de transports plus durables ne se fera pas sans la réalisation d'infrastructures adaptées, qui passera notamment par :

- le développement des voies réservées aux transports en commun (VRTC), dans la mesure du possible, sur les zones les plus congestionnées du réseau littoral, dans l'optique de convaincre la population d'opter pour les transports en commun avec, en regard un gain de temps réalisé. Ce type d'aménagement doit être systématiquement envisagé au travers d'une intermodalité adaptée. Il apparaît en effet indispensable d'appréhender la réflexion sur les mobilités à travers une intermodalité et une multimodalité et ce, au regard du temps de déplacement et non pas sous le seul prisme du mode de transport et du métrage.
- le développement d'urgence et la sécurisation des pistes cyclables, qui constitue aujourd'hui un frein majeur pour qu'une partie de la population accepte de basculer vers ce moyen de transport.
- le développement de projets d'infrastructures de covoiturage (aires, lignes ou expérimentation de voies dédiées) via la mobilisation de fonds dédiés (fonds vert notamment).

Enfin, le CESER encourage l'ensemble des acteurs à organiser des temps de sensibilisation et de formation adaptés (ateliers d'initiation au vélo, campagne publicitaire en faveur du covoiturage et des modes actifs, mise en place de journées à thème : journées sans voiture, journée du vélo, journée des transports en commun gratuits, communication et formation au télétravail dans les entreprises, semaine d'événements autour des mobilités durables, etc.).

#### **Et demain... un réseau régional de transport guidé ?**

Le CESER préconise de s'appuyer sur les EGM pour légitimer politiquement un projet de réseau régional de transport guidé (RRTG). Il conviendra notamment d'anticiper sa réalisation (considérations foncières suite à la 2<sup>ème</sup> phase des études menées et économiques via l'établissement d'un plan de financement).

Le CESER suggère à ce titre de réaliser une évaluation socio-économique (ESE) permettant de mettre en perspective les conséquences préjudiciables qui résultent de la situation critique actuelle (sur le plan économique, sur les aspects sanitaires, éducatifs, etc.) avec les externalités positives amenées à découler de tels investissements.

# CONCLUSION

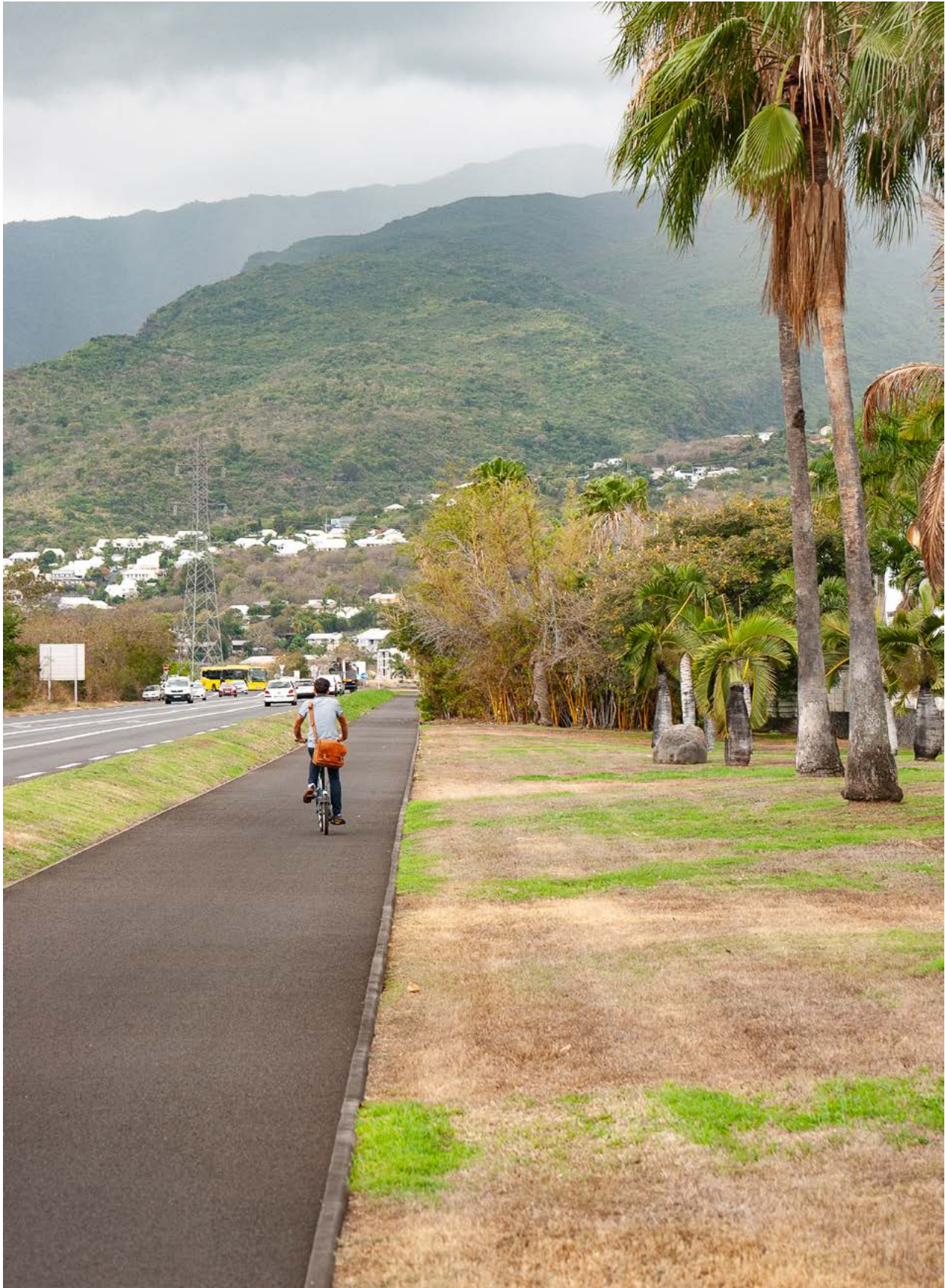
La thématique des mobilités est aujourd'hui confrontée à des perspectives incertaines. Dans un contexte de transition énergétique et écologique, elle est pourtant au centre d'enjeux fondamentaux pour le territoire, au premier rang desquels : aller travailler, se former et faire vivre le territoire.

Le SRIT qui n'est plus d'actualité, ni opposable et le SAR dont la révision ne sera actée que d'ici 3 ans, doivent permettre d'apporter des réponses à moyen et long terme.

En parallèle, face à cette situation qui ne cesse d'empirer, des initiatives visant à apporter des solutions opérationnelles à brève échéance, méritent d'être avancées.

C'est en ce sens que le CESER a souhaité contribuer en formulant des préconisations relatives à la problématique particulière des mobilités professionnelles, qui souffrent aujourd'hui d'un manque de considération et d'organisations territoriale et temporelle.

Bien que le CESER esquisse certaines préconisations à même d'offrir des marges à la situation de « coma circulatoire » actuelle, il alerte sur le fait que cette problématique mérite une exploration large et transversale et que cette contribution ne saurait, à elle seule, régler l'ensemble de la problématique liée à la question des mobilités sur le territoire réunionnais.



# CONTRIBUTEURS

Membres composant la Commission au moment de l'adoption de cette contribution :

## Composition de la commission « aménagement durable de l'espace régional »

**M. Éric MARGUERITE**, Président. . . . . 2<sup>e</sup> collègue  
Au titre de Force ouvrière (FO)

**M. Marcel BOLON**, vice-président . . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre de la Confédération générale des planteurs et éleveurs de la Réunion (CGPER)

**M. Cyrille RICKMOUNIE**, vice-président. . . . . 1<sup>er</sup> collègue

Au titre de la Confédération de l'artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB)

**M. Hugues ATCHY** . . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre du Syndicat des transporteurs

**M. Dominique AUDOUIN**. . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre du Syndicat des marins, Syndicat d'armement à la pêche réunionnaise, Comité régional des pêches marines et élevage marins de La Réunion (CRPMEM Réunion)

**M. Fadil BEEKHY** . . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre de la Chambre de commerce et d'industrie de La Réunion (CCIR)

**M. Christophe BEYRONNEAU** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue  
Au titre de la Confédération française démocratique du travail (CFDT)

**M<sup>me</sup> Pascale CHABANET** . . . . . 3<sup>e</sup> collègue  
Au titre des organismes de recherche - Institut de recherche pour le développement (IRD)

**M. Denis CHIDAINE** . . . . . 3<sup>e</sup> collègue  
Au titre de l'Association des maîtres d'ouvrages sociaux (ARMOS)

**M. Fabrice HANNI**. . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre du Syndicat de l'importation et du commerce de La Réunion (SICR) et de la Fédération des commerces et de la distribution de La Réunion (FCD Réunion)

**M. Julius MÉTANIRE** . . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre de la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles (FDSEA) de La Réunion

**M<sup>me</sup> Corine RAMOUNE** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue  
Au titre de la Confédération générale du travail à La Réunion (CGTR)

**M. Guillaume SELLIER**. . . . . 1<sup>er</sup> collègue  
Au titre du Centre départemental des jeunes agriculteurs (CDJA)

**N.B.**  
1<sup>er</sup> collègue : entreprises et activités professionnelles non salariées;  
2<sup>e</sup> collègue : syndicats de salariés;  
3<sup>e</sup> collègue : vie collective;  
4<sup>e</sup> collègue : personnalité qualifiée.

## Composition de la commission « formation, éducation et recherche »

**M<sup>me</sup> Maryvonne QUENTEL**, Présidente

Au titre de la Confédération française démocratique du travail (CFDT) . . . . . 2<sup>e</sup> collègue

**M. Frédéric MIRANVILLE**, vice-président . . . . . 3<sup>e</sup> collègue

Au titre de l'Université de La Réunion

**M. Yves ZOOGONES**, vice-président . . . . . 3<sup>e</sup> collègue

Au titre de Union régionale des organismes de formation (UROF)  
et de la Fédération de la formation professionnelle (FFP)

**M. Érick CHAVRIACOUTY** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue

Au titre de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA)

**M<sup>me</sup> Sylviane DIJOUX** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue

Au titre de la CGTR

**M. Renaud GILLARD** . . . . . 1<sup>er</sup> collègue

Au titre de l'Union des métiers et industries de l'hôtellerie (UMIH)

**M. Karl MAILLOT** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue

Au titre de la CFDT

**M<sup>me</sup> Cendrine PEIGNON** . . . . . 2<sup>e</sup> collègue

Au titre de la Fédération syndicale unitaire (FSU)

**M. Patrick SERVEAUX** . . . . . 1<sup>er</sup> collègue

Au titre du Mouvement des entreprises de France (MEDEF)

# TABLE DES FIGURES

Figure 1. Région Réunion, schéma de synthèse du SAR modifié, juin 2020. . . . . p.10

Figure 2. Plus de 2,5 millions de déplacements par jour, Île de La Réunion mobilités (ancien SMTR), « Analyse des données issues de l'Enquête déplacement grand territoire », 2016, p. 5. . p.11

Figure 3. Où se déplace-t-on ? Mouvements journaliers sur le territoire réunionnais, *ibid.* p.12

Figure 4. Quand se déplace-t-on ? Schéma pics de circulation, *ibid.* . . . . . p.13

Figure 5. L'Architecture juridique des documents de planification relatifs aux mobilités, CESER Réunion, 2023. . . . . p.15

Figure 6. Cinq territoires, cinq projets, une société réunionnaise. . . . . p.19

Figure 7. Les avantages du Plan de mobilité. p.21

Figure 8. La gouvernance des mobilités par la planification stratégique au pilotage opérationnel. . . . . p.27

# ACRONYMES & SIGLES

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

AGORAH : Agence pour l'observation de La Réunion, l'aménagement et l'habitat

AOM : Autorité organisatrice des mobilités

ARACT : Agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail

CEREMA : Centre d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

CESE : Conseil économique, social et environnemental

CESER : Conseil économique, social et environnemental régional

CSE : Comité social et économique

CTAP : Conférence territoriale de l'action publique

DTADD : directive territoriale d'aménagement et du développement durable

EGM : états généraux des mobilités

EPCI : établissements publics de coopération intercommunale

ESE : évaluation socio-économique

INSEE : Institut national de la statistique et des études économiques

MAAS : *mobility as a service*, traduit de l'anglais par « la mobilité comme service »

PCAET : plan climat air-énergie territorial

PDM : plan de mobilité

PDMIE : plans de mobilité inter-entreprises

PIB : produit intérieur brut

PLU : plan local d'urbanisme

PPA : plan de protection de l'atmosphère

PRI : plan régional de l'intermodalité

PRV : plan régional vélo

RRTG : réseau régional de transport guidé

SAR : schéma d'aménagement régional

SCOT : schémas de cohérence territoriale

SMTR : anciennement Syndicat mixtes des transports de La Réunion, Île de La Réunion mobilités

SRADDET : schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

SRIT : schéma régional des infrastructures et des transports

SRZAE : schéma régional des zones d'activités économiques

VRTC : voie réservée aux transports en commun



**Rapport élaboré par la commission « aménagement durable de l'espace régional » et « formation, éducation et recherche » du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de La Réunion.**

**Président du CESER :** M. Dominique VIENNE.

**Vice-président(e)s :** M<sup>me</sup> Maryvonne QUENTEL et M. Joël SORRES.

**Présidents de comission :** M. Éric MARGUERITE et M<sup>me</sup> Maryvonne QUENTEL.

**Directrice :** M<sup>me</sup> Valérie FERRERE.

**Chargé d'étude :** M. Mathieu POUJADE.

**Directeur de la publication :** M. Dominique VIENNE.

**Conception et réalisation :**

CESER Île de La Réunion, décembre 2023, version 1.



50 ANS  
CESER  
ÎLE DE LA RÉUNION

# CESER

ÎLE DE LA RÉUNION

## CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL RÉGIONAL

73, boulevard du Chaudron  
97490 SAINTE-CLOTILDE



0262 979 630



[Ceser-reunion.fr](http://Ceser-reunion.fr)



S'abonner à « L'actu. du CESER »,  
la lettre d'information mensuelle pour suivre  
toutes les actualités.



Facebook    LinkedIn    Youtube



OUVRIR LA VOIE,  
ÉCLAIRER LA DÉCISION,  
PARTICIPER À L'ACTION PUBLIQUE