

L'an DEUX MIL DIX-NEUF, le SAMEDI 22 JUIN, à 09 h 05, le Conseil municipal de Saint-Denis s'est assemblé en troisième séance annuelle, dans la Salle des Délibérations, sur convocation légale du Maire faite en application des articles L. 2121-10, L. 2121-12 et L. 2121-17 du Code général des Collectivités territoriales (séance clôturée à 14 h 28).

Il a été, conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du Code général des Collectivités territoriales, procédé à la nomination de la Secrétaire de Séance prise dans le sein du Conseil municipal. BÉLIM Audrey a été désignée, par vote à main levée et à l'unanimité des votants, pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

ÉTAIENT PRÉSENTS

(dans l'ordre du tableau)

ANNETTE Gilbert / LOWINSKY Jacques / MAILLOT Gérald / VÉLOUPOULÉ-MERLO Nalini / FRANÇOISE Gérard / HOAREAU Jean-François (arrivé à 10 h 21 au Rapport n° 19/3-017) / CLAIN Claudette (arrivée à 09 h 21 au Rapport n° 19/3-003) / COUDERC Alain / FONTAINE Gabrielle / BELDA David / HOARAU Brigitte / ISIDORE Marylise / DELORME Éric / CHOPINET Gérard / VOLIA-GARNIER Laetitia / KICHENIN Virgile / BOMMALAIS Geneviève (arrivée à 10 h 10 au Rapport n° 19/3-016) / EUPHRASIE Didier / LESCAT Michel / SUDNIKOWICZ Christiane / ASSABY Maximilien / MAMODE Nourjhan / CADJEE Ibrahim / HUMBLOT Nicole / DUCHEMANN Yvette (arrivée à 09 h 30 au Rapport n° 19/3-004) / FIDJI Jean-Claude / VARONDIN Frédéric / BAREIGTS Éricka / ARLANDON Corine / MÉLADE Thierry / SILOTIA William / BÉLIM Audrey / FOURNEL Dominique (arrivé à 09 h 11 après l'appel nominal) / ANILHA Fernande / LAGOURGUE Michel / DOKI-THONON Lisianne / HUBERT Richenel / TÉCHER Régis / MOREL Jean-Jacques / LATRA Sylvie / JEAN-PIERRE Philippe (arrivé à 09 h 21 au Rapport n° 19/3-003) / VITRY Faouzia

ÉTAIENT REPRÉSENTÉS

(dans l'ordre du tableau)

Pour toute la durée de la séance

ORPHÉ Monique

À l'arrivée de sa mandataire (10 h 10 / Rapport n° 19/3-016)

ADAME Brigitte

À son départ (09 h 30 / Rapport n° 19/3-004)

HOARAU Brigitte

Pour toute la durée de la séance

PESTEL René Louis

ANDAMAYE Marie-Annick

MARCHAU Jean-Pierre

JAVEL François

LOYHER Jeanne

NAILLET Philippe

BARDINOT Sonia

HOARAU Serge

HO-SHING Cynthia

par BÉLIM Audrey

par BOMMALAIS Geneviève

par FIDJI Jean-Claude

par FRANÇOISE Gérard

par EUPHRASIE Didier

par CHOPINET Gérard

par MAILLOT Gérald

par HUMBLOT Nicole

par FONTAINE Gabrielle

par LESCAT Michel

par HUBERT Richenel

par TÉCHER Régis

Les membres présents, au nombre de 42 sur 55, ont pu délibérer en exécution de l'article L. 2121-17 du Code général des Collectivités territoriales.

VOTE DES COMPTES ADMINISTRATIFS

En application de l'article L. 2121-14 (alinéas 2 et 3) du Code général des Collectivités territoriales, par vote à main levée et à l'unanimité des votants, il a été procédé à la nomination de LOWINSKY Jacques en qualité de Président de Séance chargé de remplacer le Maire pour diriger les débats et pour mettre aux voix les Comptes administratifs 2018 : Rapports n° 19/3-017 (Budget Annexe de l'Eau), n° 19/3-021 (Budget de la Régie Affaires funéraires) – direction des débats et vote : MAILLOT Gérard –, n° 19/3-023 (Budget de la Régie Marchés et Droits de Place) – direction des débats et vote : MAILLOT Gérard – et n° 19/3-025 (Budget principal) – direction des débats et vote : VÉLOUPOULÉ MERLO Nalini –.

ÉLUS INTÉRESSÉS

En application de l'article L. 2131-11 du Code général des Collectivités territoriales, les élus intéressés n'ont pas pris part au vote portant sur les Rapports dont la liste suit.

(*)	ANNETTE Gilbert ANDAMAYE Marie-Annick BOMMALAIS Geneviève FONTAINE Gabrielle HOAREAU Jean-François LESCAT Michel MAMODE Nourjhan VITRY Faouzia HUBERT Richenel	(Président) (délégués/ Ville)	au titre du CCAS de Saint-Denis	Rapport n° 19/3-028
	ASSABY Maximilien	(lien de parenté)	au titre du CAP	
	LOWINSKY Jacques	(lien de parenté)	au titre de Lasours Handball	
	COUDERC Alain	(élu délégué)	au titre de l'OMS de Saint-Denis	
(*)	ADAME Brigitte	(déléguée/ Ville)	au titre de la SHLMR	Rapport n° 19/3-037
	MAILLOT Gérard	terrains sur chemin Dufourg-les-Hauts à la Bretagne	à titre personnel	Rapport n° 19/3-041
	DUCHEMANN Yvette	(déléguée/ Département)	au titre de l'ÉPFR	Rapport n° 19/3-043
(*)	NAILLET Philippe	(délégués/ CINOR)		
(*)	LOYHER Jeanne			
	FRANÇOISE Gérard			
(*)	HOARAU Serge			
(*)	DUCHEMANN Yvette	(déléguée/ Département)	au titre de l'ÉPFR	Rapport n° 19/3-044
(*)	NAILLET Philippe	(délégués/ CINOR)		
(*)	LOYHER Jeanne			
	FRANÇOISE Gérard			
(*)	HOARAU Serge			
(*)	ANNETTE Gilbert ANDAMAYE Marie-Annick BOMMALAIS Geneviève FONTAINE Gabrielle HOAREAU Jean-François LESCAT Michel MAMODE Nourjhan VITRY Faouzia HUBERT Richenel	(Président) (délégués/ Ville)	au titre du CCAS de Saint-Denis	Rapport n° 19/3-049
	LOWINSKY Jacques HOAREAU Jean-François BOMMALAIS Geneviève	(délégués/ Ville)	au titre de la SPL OPÉ	
(*)	ADAME Brigitte KICHENIN Virgile CHOPINET Gérard BÉLIM Audrey ASSABY Maximilien			

CCAS Centre communal d'Action sociale
OMS Office municipal des Sports
ÉPFR Établissement public foncier de la Réunion
SPL OPÉ Société publique locale « Oser pour l'Éducation »

CAP Club Animation Prévention
SHLMR Société d'Habitations à Loyer modéré de la Réunion
CINOR Communauté intercommunale du Nord de la Réunion

(*) absent(e) à la séance

Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception préfecture : 04/07/2019

DÉPLACEMENTS D'ÉLUS

FOURNEL Dominique	arrivé à 09 h 11	après l'appel nominal
CLAIN Claudette JEAN-PIERRE Philippe	arrivés à 09 h 21	au Rapport n° 19/3-003
DUCHEMANN Yvette	arrivée à 09 h 30	au Rapport n° 19/3-004
BOMMALAIS Geneviève	arrivée à 10 h 10	au Rapport n° 19/3-016
HOAREAU Jean-François	arrivée à 10 h 21	au Rapport n° 19/3-017
BAREIGTS Éricka	sortie de 09 h 18 à 09 h 58	du Rapport n° 19/3-002 au Rapport n° 19/3-015
FOURNEL Dominique	sorti de 09 h 51 à 09 h 53	du Rapport n° 19/3-011 au Rapport n° 19/3-012
VÉLOUPOULÉ MERLO Nalini	sortie de 09 h 57 à 10 h 07	du Rapport n° 19/3-015 au Rapport n° 19/3-016
ANNETTE Gilbert	sorti de 10 h 16 à 10 h 24	du Rapport n° 19/3-017 au Rapport n° 19/3-018
MAMODE Nourjhan	sortie de 10 h 19 à 10 h 39	du Rapport n° 19/3-017 au Rapport n° 19/3-019
COUDERC Alain LESCAT Michel	sortis de 10 h 25 à 10 h 32	du Rapport n° 19/3-018 au Rapport n° 19/3-019
SILOTIA William	sorti de 10 h 25 à 10 h 45	du Rapport n° 19/3-018 au Rapport n° 19/3-023
DUCHEMANN Yvette	sortie de 10 h 26 à 10 h 43	du Rapport n° 19/3-019 au Rapport n° 19/3-023
LOWINSKY Jacques	sorti de 10 h 29 à 11 h 03	du Rapport n° 19/3-019 au Rapport n° 19/3-025
ANNETTE Gilbert	sorti de 10 h 41 à 10 h 43	du Rapport n° 19/3-021 au Rapport n° 19/3-023
HUMBLOT Nicole	sortie de 10 h 41 à 10 h 45	du Rapport n° 19/3-021 au Rapport n° 19/3-023
EUPHRASIE Didier	sorti de 10 h 41 à 10 h 55	du Rapport n° 19/3-021 au Rapport n° 19/3-023
ANNETTE Gilbert	sorti de 10 h 43 à 10 h 46	du Rapport n° 19/3-023 au Rapport n° 19/3-025
CADJEE Ibrahim	sorti de 10 h 44 à 10 h 55	du Rapport n° 19/3-023 au Rapport n° 19/3-025
ANNETTE Gilbert	sorti de 10 h 46 à 10 h 54	au Rapport n° 19/3-025
ARLONDON Corine	sortie de 10 h 53 à 11 h 27	au Rapport n° 19/3-025
TÉCHER Régis	sorti de 11 h 36 à 11 h 45	au Rapport n° 19/3-025 (revenu après le vote)
ANNETTE Gilbert	sorti de 11 h 44 à 11 h 45	du Rapport n° 19/3-025 au Rapport n° 19/3-026
DOKI-THONON Lisianne HUBERT Richenel TÉCHER Régis	sortis de 11 h 45 à 11 h 53	du Rapport n° 19/3-025 au Rapport n° 19/3-030
HOAREAU Jean-François	sorti de 11 h 48 à 12 h 11	du Rapport n° 19/3-028 au Rapport n° 19/3-033
ANILHA Fernande	sortie de 11 h 52 à 11 h 56	du Rapport n° 19/3-029 au Rapport n° 19/3-031
FOURNEL Dominique	sorti de 12 h 07 à 12 h 16	du Rapport n° 19/3-032 au Rapport n° 19/3-036
CADJEE Ibrahim	sorti de 12 h 25 à 12 h 38	du Rapport n° 19/3-036 au Rapport n° 19/3-043
ISIDORE Marylise	sortie de 12 h 32 à 12 h 55	du Rapport n° 19/3-040 au Rapport n° 19/3-046
FIDJI Jean-Claude	sorti de 12 h 51 à 13 h 03	du Rapport n° 19/3-046 au Rapport n° 19/3-051
ANILHA Fernande	sortie de 12 h 57 à 13 h 00	du Rapport n° 19/3-047 au Rapport n° 19/3-050

DÉPLACEMENTS D'ÉLUS

(suite)

ARLONDON Corine	sortie de 13 h 00 à 13 h 20	au Rapport n° 19/3-051	
	sortie de 14 h 00 à 14 h 17	du Rapport n° 19/3-051 lors de la présentation de la Motion	
HOARAU Brigitte	partie à 09 h 30	au Rapport n° 19/3-004	<i>procuration à FIDJI Jean-Claude</i>
DUCHEMANN Yvette LATRA Sylvie	parties à 14 h 19	avant le vote de la Motion	

Le Maire certifie que le compte rendu de la présente séance a été affiché à la porte de l'Hôtel de Ville de Saint-Denis, le LUNDI 1ER JUILLET 2019 et que le nombre de Conseillers municipaux présents a été de 42 sur 55.

OBJET **Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)**
Mesure incitative pour le personnel communal
Approbation du projet

Compte tenu des enjeux environnementaux et la connaissance des impacts de l'utilisation des énergies fossiles, les Collectivités et les entreprises sont encouragées à œuvrer pour un développement durable.

Dans ce contexte et dans une logique écocitoyenne, la Ville par Délibération du Conseil municipal en date du 17 septembre 2016 a décidé de participer à la réflexion et de lancer son propre plan de déplacement d'entreprise, désormais appelé plan de mobilité.

Pour rappel, le plan de mobilité a pour objectif de rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité de l'entreprise. Ces actions visent à limiter le recours à la voiture individuelle par le développement d'offres alternatives comme la marche, le vélo, les transports en commun, le covoiturage... C'est une déclinaison du PDU (plan de déplacement urbain) de la CINOR élaborée pour la période 2013-2023.

Le PDU pour sa part vise en premier lieu à assurer, d'un côté, l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et de l'autre la protection de l'environnement et de la santé.

Si l'intérêt majeur du PDE est d'ordre environnemental et sanitaire, à l'échelle des entreprises l'intérêt est d'ordre économique et social :

- sur le plan économique, il permet à l'entreprise de diminuer les coûts générés par les transports : coût de gestion de la flotte de véhicule, dépense de stationnement, coût des accidents de trajets... ;
- sur le plan social, il entraîne une diminution des frais de déplacement domicile/ travail des employés et une amélioration des conditions d'accès et de travail (moins de stress, gain de temps...). Il constitue, par ailleurs, un outil de dialogue social dans l'entreprise.

L'étude pour l'élaboration du plan portait sur les 2 sites regroupant plus de 100 employés (l'Hôtel de Ville et le CTC) et repose sur un état des lieux visant à appréhender d'une part, les conditions de fonctionnement du site, l'accessibilité par les différents modes de transport et les habitudes des déplacements des salariés via un questionnaire et d'autre part de recueillir les attentes et de cerner les difficultés face aux changements d'habitudes.

Sur la base du diagnostic et des échanges avec les personnels via des ateliers, 4 objectifs, se déclinant chacun en plusieurs actions, ont été définis et présentés dans le document ci-annexé et soumis à votre approbation.

Il vous est demandé d'approuver le Plan de Déplacement de l'Entreprise avec la mise en place dès 2019 de l'Indemnité kilométrique Vélo incitative et le renforcement de la communication à destination des agents sur les modes alternatifs à la voiture et notamment la prise en charge de l'abonnement CITALIS à hauteur de 50 %.

La Ville s'engage également sur la période 2020-2023 à une extension des infrastructures liées au mode de déplacement doux.

NB L'ensemble des documents liés à cette affaire est consultable en l'Hôtel de Ville auprès de la Direction Aménagement/ Grands Projets/ Mobilité (1^{er} étage - aile Ouest) aux jours et heures d'ouverture de l'administration.

Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception préfecture : 04/07/2019

OBJET **Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE)**
Mesure incitative pour le personnel communal
Approbation du projet

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu la Loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des Communes, Départements et Régions, modifiée ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la Délibération du Conseil municipal en date du 17 septembre 2016 relative au lancement de l'étude ;

Vu l'avis du Comité technique ;

Vu le RAPPORT N°19/3-047 du MAIRE ;

Vu le rapport présenté par Monsieur LOWINSKY Jacques - 1er adjoint au nom des commissions « Affaire Générale / Entreprise Municipale » et « Aménagement / Développement Durable » ;

Sur l'avis favorable des dites commissions ;

APRES EN AVOIR DELIBERE
A L'UNANIMITE DES VOTANTS

Approuve le Plan de Déplacement de l'Entreprise avec la mise en place dès 2019 de l'Indemnité kilométrique Vélo incitative et le renforcement de la communication à destination des agents sur les modes alternatifs à la voiture et notamment la prise en charge de l'abonnement CITALIS à hauteur de 50 %.

ANNEXE

Objectifs	Propositions d'actions	Investissements	Partenaires, cofinancement	Fonctionnement annuel
1 - le développement d'une autre utilisation de la voiture	1.1 Développer un véritable service de covoiturage	aires de covoiturage : 100 K€ plateforme internet : 12 K€ aménagement places réservées : 8 K€ TOTAL : 120 K€	REGION REUNION, CINOR, CIREST, TCO	Contrôle places réservées : 8 K€/an Garantie de retour : 7 K€/an TOTAL : 15 K€/an
	1.2 Une évolution du parc de véhicules de service (pool unique de véhicules électriques et VAE en autopartage)	Budget renouvellement du parc + 30%		Renforcement des moyens humains du service
	1.3 Une meilleure gestion des offres de stationnement de la Ville	Requalification Parking République : 250 K€ Contrôle d'accès CTC : 60 K€ TOTAL : 310 K€	SODIPARC (DSP Stationnement)	Gestion globalisée des offres de stationnement de la Ville : 20 K€/an
2 - une forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail	2.1 Amélioration de la qualité de desserte du site par les transports collectifs	Tramway : Pour Mémoire	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	Amélioration de la desserte des sites : 10 K€/an
	2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux	action abandonnée		
	2.3 Prise en charge par la Ville de l'abonnement CITALIS des agents au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi	-	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	peut aller jusqu'à 22 K€/an (prise en charge à 75% pour 30% des agents)
	2.4 Renforcer la communication à destination des agents sur les modes alternatifs à la voiture	Opération initiale : 15 K€	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	budget annuel : 7 K€/an
3 - le développement de l'usage du vélo	3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site	Aménagements initiaux CTC : 35 K€		budget annuel pour travaux : 20 K€/an (plan vélo)
	3.2 Acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et de trottinettes électriques	intégré dans action 1.2		
	3.3 Mise à disposition des VAE aux agents municipaux	intégré dans action 1.2		
	3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos	Aménagements initiaux : 80 K€		gestion du local : 35 K€/an
	3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.			peut aller jusqu'à 19 K€/an (pour 10% des agents)
4 - de nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements	4.1 Généraliser les horaires flexibles			
	4.2 Autoriser 1 ou 2 jours de télétravail par semaine			
	4.3 Création de tiers-lieux	240 K€ pour 2 sites	CINOR, CIREST, TCO	loyer : 24 K€/an pour 2 sites
	4.4 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »			50 K€/an
TOTAL H.T.		800 K€		Peut aller jusqu'à 222 K€/an

Action réalisable à court terme



Plan de Déplacement d'Entreprise

Plan de mobilité de la Ville de SAINT-DENIS

Phase 3 : Elaboration du plan

Axxurban

20 rue André Doucet
92000 Nanterre
01 47 24 37 42

contact@axurban.fr

Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception préfecture : 04/07/2019

Janvier 2019

SOMMAIRE

1) CONTEXTE DE LA MISSION.....	4
2) LA DEMARCHE D’UN PLAN DE MOBILITE	6
2-1 Qu’est-ce qu’un plan de mobilité ?	6
2-2 Les bénéfices du PDM	8
3) LE CONTEXTE GENERAL	12
3-1 Situation géographique des 2 sites.....	12
3-2 Les caractéristiques des 2 sites.....	15
3-3 Le contexte des déplacements	17
4) L’ACCESSIBILITE DES SITES	22
4-1 Accessibilité en voiture et à pied.....	22
4-2 Stationnement	32
4-3 Accessibilité en transports collectifs	45
4-4 Les Modes doux.....	53
5) LE PARC DE VEHICULES	58
6) LES DEPLACEMENTS DES AGENTS MUNICIPAUX	62
6-1 Réalisation des enquêtes.....	62
6-2 Représentativité de l’échantillon.....	65
6-3 Interprétation des résultats	66

7) DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET ENJEUX.....	75
7-1 Les projets pouvant impacter la mobilité des agents et des visiteurs	75
7-2 Exemples d'actions d'autres collectivités	84
7-3 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC	92
7-4 SYNTHÈSE DES ATELIERS.....	94
8) LES PROPOSITIONS D' ACTIONS.....	101
8-1 Le développement d'une autre utilisation de la voiture	101
8-2 Une plus forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail	120
8-3 Le développement de l'usage du vélo	127
8-4 De nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements.....	134
8-5 Des moyens à mobiliser	137
9) ESTIMATION FINANCIERE DU PLAN DE MOBILITE	139

1) CONTEXTE DE LA MISSION

Dans le droit fil du Plan de Déplacements Urbains (P.D.U.) de la CINOR, la Ville de SAINT-DENIS envisage de mettre en œuvre un PLAN DE DEPLACEMENT D'ENTREPRISE (P.D.E.), aujourd'hui dénommé PLAN DE MOBILITE (P.D.M.) sur ses sites principaux :

- **l'Hôtel de Ville** regroupant 600 agents municipaux
- **le Centre Technique Communal** regroupant 350 agents municipaux

C'est pourquoi la Ville de SAINT-DENIS a confié à AXURBAN la réalisation d'une mission pour l'élaboration d'une étude permettant notamment d'apprécier :

- les capacités offertes par les sites en matière :
 - o d'accessibilité par le réseau de voirie
 - o de stationnement
 - o de desserte par les transports collectifs et les modes doux
- la mobilité actuelle et les habitudes des agents municipaux pour leurs déplacements domicile / travail et leur déplacements professionnels, par mode de déplacement (à pied, en vélo, en voiture et en transport collectif)
- les actions à engager et leur la pertinence au regard d'indicateurs en matière de déplacement (temps de déplacement, niveau de confort, coûts, impacts environnementaux, enjeux sociaux...).

La démarche proposée par AXURBAN s'appuie principalement sur la réalisation :

- d'un recueil de données basé notamment sur :
 - . une analyse de la desserte des deux sites
 - . une enquête auprès des personnels communaux,
- d'une concertation avec les représentants des employés et l'ensemble des partenaires (ADEME, CINOR, SODIPARC, REGION, etc...)
- de simulations permettant d'apprécier, pour chacun des sites, les hypothèses de choix modal et le coût généralisé des déplacements domicile / travail et trajets inter-sites,

afin d'aboutir à des propositions concrètes, pragmatiques et fiables.

L'étude proposée sera en tout point conforme au cahier des charges et se déroulera en 5 phases :

Phase 1 : Etat des lieux

Phase 2 : Diagnostic prospectif et enjeux

Phase 3 : Evaluation et validation du projet

Phase 4 : Communication et concertation

Phase 5 : Suivi de la mise en œuvre

Le présent document constitue le rendu des 4 premières phases de l'étude, dans l'attente d'une validation du Plan de Mobilité par la Ville de SAINT-DENIS.

2) LA DEMARCHE D'UN PLAN DE MOBILITE

2-1 Qu'est-ce qu'un plan de mobilité ?

Le PDM a pour objectif de rationaliser l'organisation des déplacements liés à l'activité de la collectivité.

Principalement, les actions d'un PDM visent à limiter le recours à la voiture solo par une sensibilisation aux offres alternatives de déplacement, telles que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage et l'auto-partage.

Le PDM doit viser à l'amélioration de l'ensemble des déplacements des agents municipaux, mais également de tous les autres usagers qui fréquentent le site :

- les salariés de la collectivité, pour leurs trajets domicile-travail, leurs déplacements éventuels pour déjeuner, et pour leurs déplacements professionnels
- les intervenants extérieurs réguliers (livraison, société de service, etc...)
- les usagers de la Ville de Saint-Denis.

Les objectifs d'un PDM sont multiples :

- **répondre à des préoccupations environnementales :**

réduire la pollution de l'air, les émissions de CO₂, les gaz à effet de serre, etc...

- **résoudre les problèmes de transport et d'accès :**

retards du personnel, difficultés à recruter ou à conserver un personnel qualifié, difficultés d'accès au site, difficultés de stationnement, etc...

- **faire des économies sur le budget déplacement de la collectivité, notamment sur les besoins en stationnement**

réduire le coût du stationnement lié notamment aux besoins de réalisation de parkings pour le personnel, réduire le coût des déplacements professionnels des agents de la Ville de SAINT-DENIS ;

- **réduire les problèmes de sécurité :**

réduire le nombre d'accidents de la route et limiter les arrêts de travail liés à ces accidents,

- **répondre à des enjeux en termes de management :**

la réalisation d'un PDM est l'occasion de rassembler autour d'un projet commun (réflexion sur la restructuration de son site, adapter les horaires de travail, améliorer l'équité entre les salariés, etc...)

2-2 Les bénéfices du PDM

La mise en œuvre d'un PDM engendre des bénéfices à différents niveaux, à la fois pour la collectivité et pour son personnel.

2-2.1 Les bénéfices pour la collectivité

Le PDM contribue notamment à :

- faire des économies :
 - en réduisant les coûts de déplacements :
 - dépenses de stationnement (moins de places à construire ou à acquérir)
 - coût de gestion de la flotte de véhicules,
 - coût des accidents de trajet,
 - remboursement des frais kilométriques,
 - etc.
 - en mutualisant les moyens : mise en place de solutions communes avec d'autres collectivités ou entreprises situées sur le même site ou à proximité (Conseil Général...), permettant des économies d'échelle ;
 - en valorisant mieux le foncier de l'administration : construction de nouveaux locaux plutôt que de nouvelles places de stationnement ;

- faciliter la gestion des ressources humaines par l'amélioration du climat social :
 - en résolvant les problèmes d'accès au site rencontrés par les employés et les visiteurs, du fait de la congestion des voies et du stationnement aux abords du site,
 - en favorisant le recrutement et le maintien du personnel, grâce à des déplacements domicile-travail plus faciles et moins chers ;
 - en améliorant la ponctualité, par la réduction des retards liés à la congestion et la mise à disposition d'une offre de transport plus fiable ;
 - en réduisant les arrêts de travail et en améliorant la santé du personnel, par la baisse du nombre d'accidents de trajet ;
 - en jetant les bases d'une nouvelle culture au sein de la collectivité, fondée sur la coopération et le partage de valeurs : respect de l'environnement, solidarité, équité...
- renforcer les liens entre les partenaires : entreprises, autorités organisatrices ou transporteurs, usagers, pouvoirs publics ;
- construire un territoire durable :
 - en réduisant la consommation d'énergie du territoire et ses émissions de CO₂ ;
 - en améliorant la qualité de l'air ;
 - en réduisant le nombre d'accidents de la route.

2-2.2 Les bénéfiques pour le personnel

En fixant de nouvelles règles s'appliquant à tous, un Plan de mobilité pourrait être considéré comme une contrainte par le personnel. Les bénéfiques s'avèrent pourtant être multiples et il est important de les souligner.

Il s'agit notamment de :

- réduire le temps passé dans les transports, grâce à une meilleure prise en compte des principaux flux des personnels :
 - adaptation des horaires des bus, création d'un nouvel arrêt ou déplacement d'arrêt existant
 - prise en compte de ces besoins lors d'une prochaine restructuration du réseau de transports collectifs
 - réalisation de sites propres, développement de parcs-relais

- réduire le coût des trajets domicile-travail.

L'enjeu principal est de rendre possible l'économie d'une seconde voiture dans le ménage en offrant aux personnels une gamme plus large de solutions alternatives à la voiture :

- réduction sur les tarifs des transports en commun ;
- mise en place d'une flotte de vélos pour les déplacements professionnels pouvant également être utilisés pour les déplacements domicile / travail
- incitation au covoiturage :
 - places de stationnement réservées aux covoitureurs,
 - possibilité d'adaptation des horaires de travail,
 - remboursement des frais exceptionnels

- offrir des solutions moins stressantes pour se rendre à son travail ;
- améliorer l'équité en développant des incitations à l'usage de modes de transport durables dont tout le monde peut bénéficier, y compris ceux qui ne possèdent pas de voiture ;
- améliorer la santé en donnant l'occasion de pratiquer un exercice physique au quotidien ;
- permettre aux agents de se rencontrer et d'échanger dans un nouveau cadre.

3) LE CONTEXTE GENERAL

3-1 Situation géographique des 2 sites

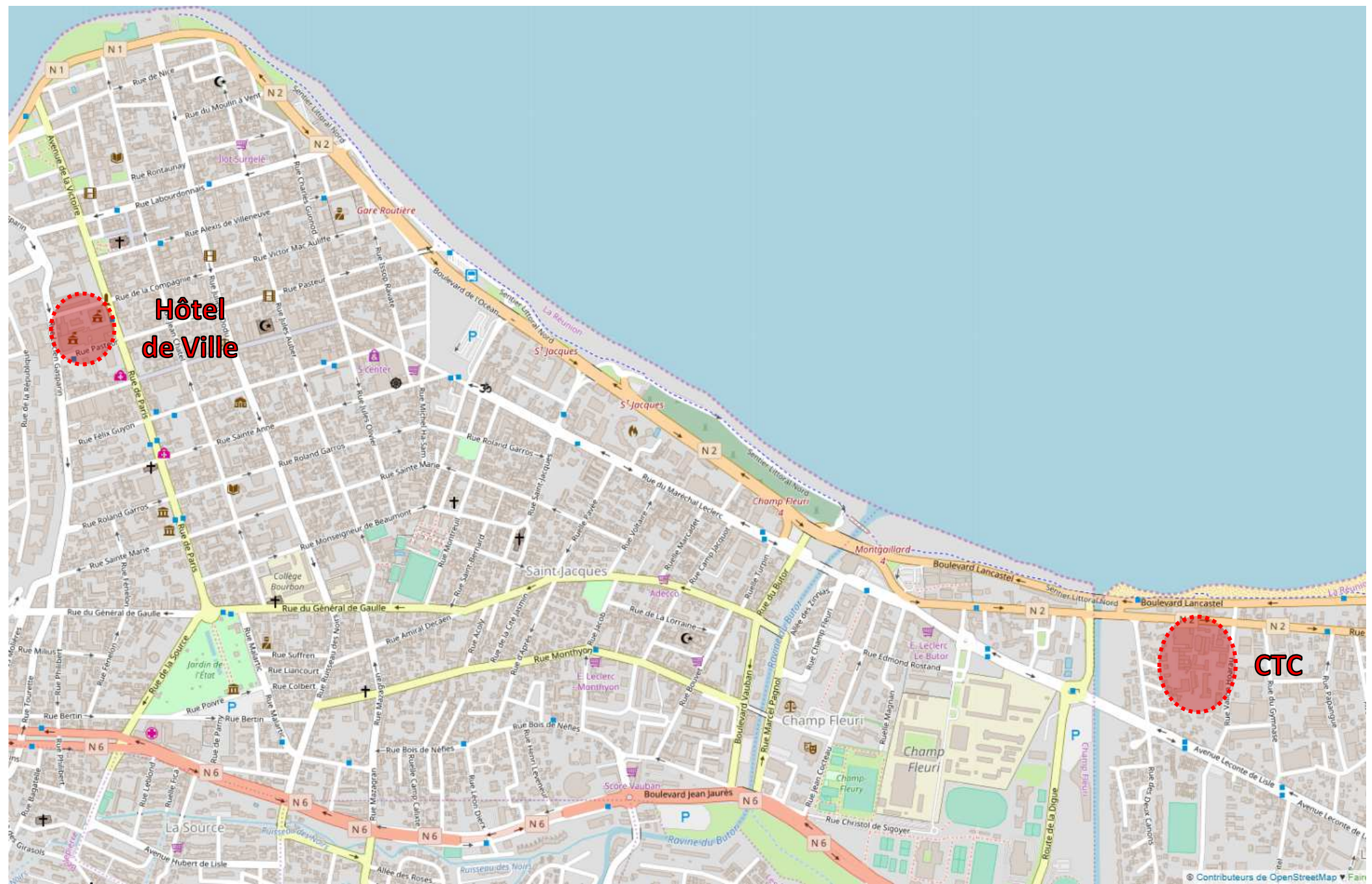


L'Hôtel de Ville se situe en bordure Ouest du plateau du centre-ville, le long de l'Av. de la Victoire et dans le prolongement de l'axe structurant de la rue du M^{al} Leclerc.

Le CTC est implanté dans la partie Nord-Ouest de Saint Clotilde, entre la RN1 (rue Léopold Rambaud) et la RD44 (Av. Leconte de Lisle).

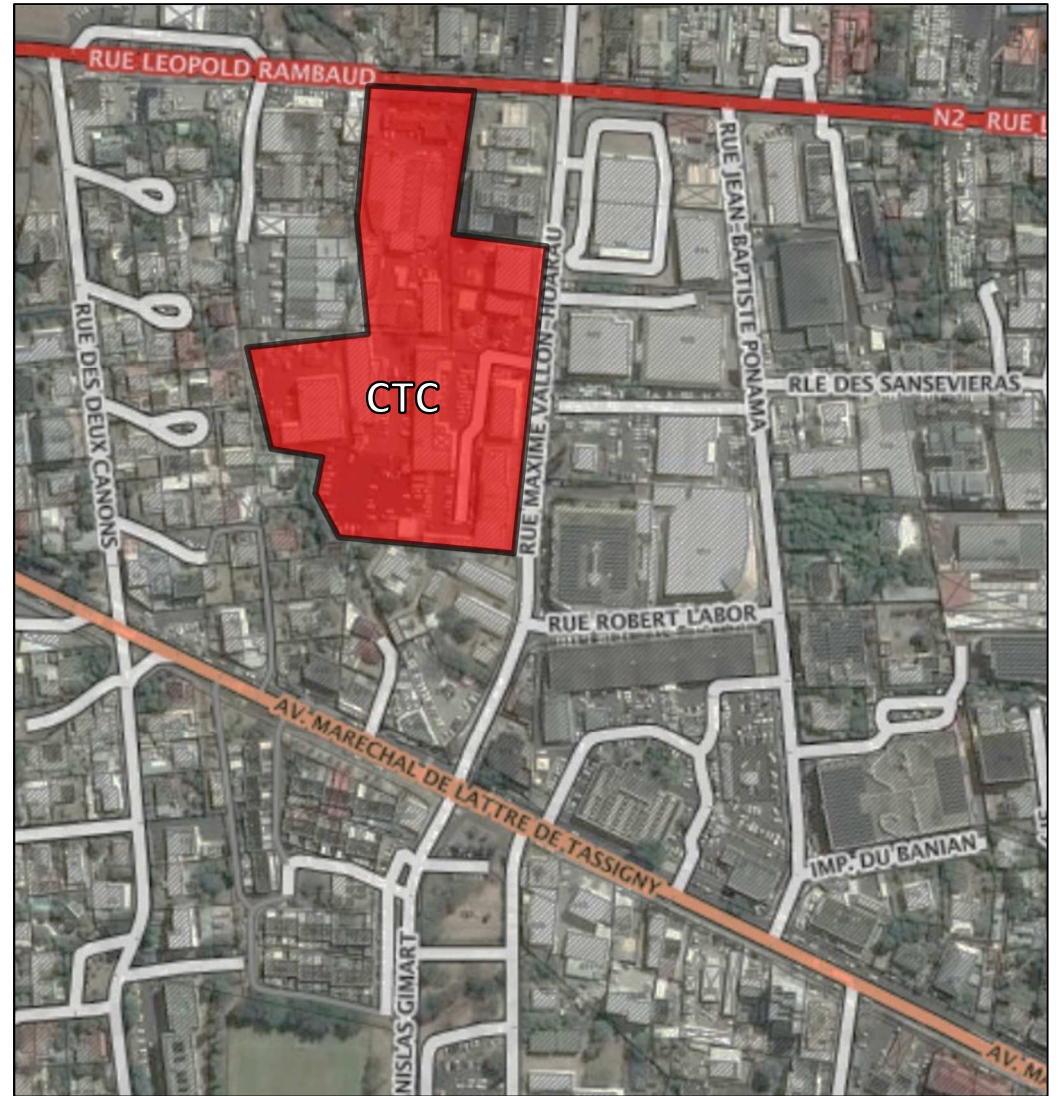
Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019





Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019





Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



3-2 Les caractéristiques des 2 sites

L'Hôtel de Ville et le CTC sont les 2 seuls sites communaux à regrouper plus de 100 employés. Ils représentent à eux deux près de 1 000 employés, soit le quart de l'effectif de l'entreprise municipale.

3-2.1 L'hôtel de Ville

L'Hôtel de Ville regroupe **600 employés**.

Il regroupe l'ensemble des fonctions classiquement alloué à cet équipement : bureau du Maire et son cabinet, bureaux des élus, salles de réunion, accueil du public, principaux services administratifs de la municipalité : état civil, affaires générales, services de l'urbanisme et de l'aménagement...

Situé dans le carré historique en bordure Ouest du centre-ville, le site occupe l'îlot bordé au nord par la rue de la Compagnie, au sud par la rue Pasteur, à l'est par la rue de Paris et à l'ouest par la rue Gasparin.

L'environnement est plutôt marqué par la concentration de services administratifs (Préfecture, Conseil Départemental, Conseil Régional, Chambre consulaire...) et de bâtiments classés.

Composé de 2 bâtiments principaux, l'ancien et le nouvel hôtel de ville, le site comprend également 2 locaux annexes sur l'îlot adjacent (rive sud de la rue Pasteur).

Les horaires de fonctionnement des services sont basés sur le principe de la journée continue, c'est-à-dire :

8h00 à 16h00 du lundi au jeudi

8h00 à 11h00 le vendredi.

Le site reçoit en moyenne **550 visiteurs par jour**.

3-2.2 Le CTC (Centre Technique Communal)

Le CTC compte **350 employés**.

Situé sur le quartier de Ste-Clotilde à l'Est de St-Denis dans une zone d'activités, le site occupe une superficie de 2 ha. Comme pour le site de l'Hôtel de ville, les horaires de fonctionnement sont également basés sur le principe de la journée continue :

- de 7h30 à 15h30 du lundi au jeudi et de 7h30 à 10h30 le vendredi pour 50% du personnel,
- de 8h00 à 16h00 du lundi au jeudi et de 8h00 à 11h00 le vendredi pour l'autre moitié de l'effectif.

La composition du site regroupe la majorité des services opérationnels de la Ville (entretien des espaces public et des bâtiments communaux, maintenance des équipements publics, les ateliers de menuiserie...) la direction de la commande publique, la centrale d'achats ...

Attenant à l'enceinte du CTC, le site abrite depuis 2015 la Direction Projet éducatif global, en charge notamment des inscriptions dans les écoles.

L'essentiel de la fréquentation du CTC, de l'ordre de **50 personnes par jour**, est constitué par les fournisseurs de la centrale d'achats, les professionnels pour les appels d'offres et pour les autorisations d'occupation du domaine public.

La direction de projet éducatif global génère une fréquentation de l'ordre de **60 personnes par jour**, plutôt constituée d'utilisateurs en lien avec l'activité scolaire.

3-3 Le contexte des déplacements

3-3.1 Le Plan de mobilité, l'une des actions préconisées par les PDU

Obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants comme la CINOR, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) visent à l'amélioration de la qualité des déplacements et la diminution de leurs impacts sur l'environnement. Les mesures portent donc sur la diminution du trafic automobile, le développement des transports en commun et l'organisation du stationnement.

Les PDU doivent également et obligatoirement préconiser l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un **plan de mobilité** visant à améliorer les conditions de déplacements de leurs personnels et de favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, covoiturage...) pour ces derniers comme pour l'ensemble des autres usagers.

Cette disposition est renforcée par la loi relative à la transition énergétique du 17.08.2015 qui rend obligatoire pour toute entreprise regroupant au moins 100 salariés sur un même site situé dans le périmètre d'un PDU, de disposer d'un plan de mobilité.

3-3.2 Le PDU de la CINOR

La CINOR a révisé son PDU en 2013 pour tenir compte des nouveaux projets d'aménagements des communes et des autres collectivités, des besoins de déplacements toujours plus importants de la population et de la nécessité de préserver la cadre de vie en proposant de se déplacer autrement.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document réglementaire qui définit à moyen terme, pour 10 ans, la stratégie d'un territoire en matière de transport de personnes et de marchandises, de circulation, de stationnement avec un objectif d'usage équilibré des modes, de promotion des modes moins polluants et économes en énergie.

Pour un développement équilibré de l'agglomération, une plus grande cohérence territoriale doit donc être recherchée entre le développement urbain et le développement de l'offre de déplacements. Il s'agit donc d'établir :

- une bonne desserte en transports collectifs des pôles d'emplois,
- la densification de l'urbanisation autour des TCSP,
- la limitation de l'urbanisation dans les zones périphériques peu denses ne pouvant correctement être desservies par les transports publics.

Les transports collectifs et autres modes doux doivent ainsi, constituer des éléments de composition urbaine et ne plus être le service public à « raccorder » après livraison des opérations d'aménagements.

Le PDU préconisait donc de développer le réseau de bus, d'aménager de nouveaux tronçons de TCSP, de réorganiser et distinguer plusieurs niveaux de ligne et modifier la qualité de l'offre (extension des amplitudes horaires et des fréquences, concept BHNS sur lignes structurantes, information en temps réel dans les bus et aux arrêts, adaptation des matériels roulants...)

Organiser toute la chaîne des déplacements pour un report modal

Dans le cadre des déplacements en hypercentre, le PDU propose la mise en place de larges trottoirs pour personnes à mobilité réduite, aménagements pour les vélos, zones 30.

De même, une nouvelle organisation du stationnement est préconisée avec des parcs-relais et des parcs de proximité, une tarification et un zonage permettant de satisfaire en priorité le stationnement de courte durée, à proximité notamment des rues commerçantes et des administrations, et favoriser le stationnement résidentiel pour inciter à l'usage des transports collectifs.

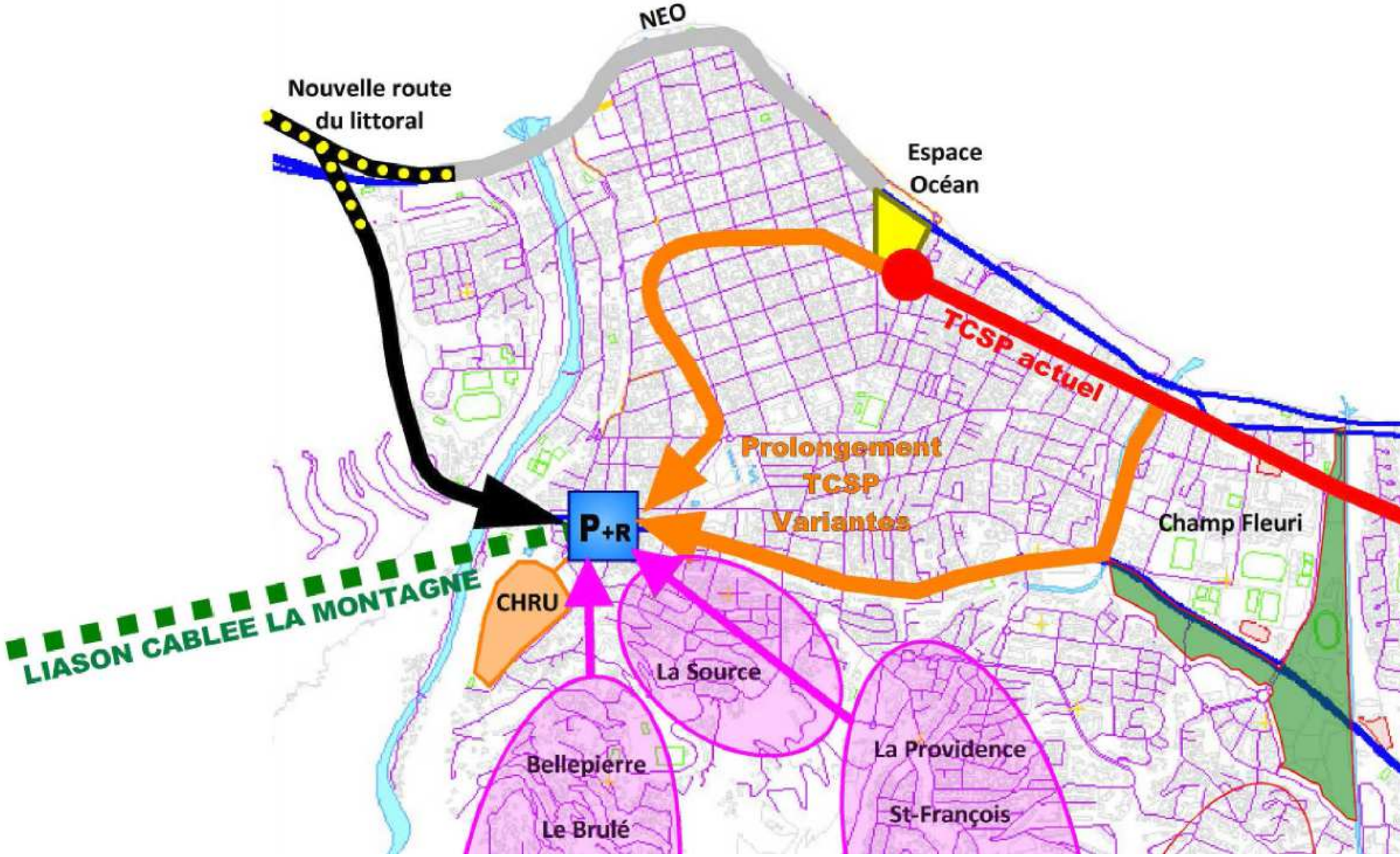
La carte ci-après visualise les principales **orientations du PDU sur le centre-ville de Saint-Denis**, avec :

- la création d'un pôle d'échange / parc-relais au débouché de la Route du Littoral sur le Boulevard Sud
- la réalisation d'une liaison câblée avec La Montagne au départ de ce pôle d'échange
- le prolongement du TCSP de la rue du Maréchal Leclerc jusqu'à ce pôle d'échange, en traversant l'hypercentre selon 2 variantes :
 - un itinéraire sur le Boulevard Sud
 - un itinéraire traversant l'hypercentre et desservant l'Hôtel de Ville

Une étude menée récemment sur cet itinéraire a démontré les difficultés d'insertion d'un TCSP dans les rues commerçantes du centre-ville, et la forte opposition des commerçants à ce type de projet impactant notamment le stationnement sur voirie.

L'itinéraire Sud reste néanmoins envisageable et pourra éventuellement bénéficier des sites propres dégagés par une première phase de réalisation du projet régional de RRTG (voir ci-après).

Orientations du PDU de la CINOR sur le Centre-Ville de SAINT-DENIS



En outre, le PDU de la CINOR, en action transversale, d'accompagner les entreprises et administrations dans la mise en place de leur PDE (aujourd'hui PDM).

Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion
Plan de Déplacements Urbains

**Action
8.1**

**Incitation et accompagnement à la
réalisation de Plans de Déplacements
d'Entreprise**

- **Objectifs :** Inciter les entreprises à mieux organiser les déplacements de leurs employés
- **Nature et contenu de l'opération :**
 - Elaboration et diffusion d'un guide méthodologique PDE (et PDES)
 - Mise en place d'un « club PDE / PDA » sous l'égide de la CINOR permettant de faire partager les expériences réalisées, de créer une synergie entre les actions entreprises et de mettre en place des actions communes :
 - financement partiel des cartes d'abonnement (1/3 AOTU, 1/3 employeur, 1/3 employé)
 - adaptation de l'offre de transport aux besoins des établissements (navettes spécifiques, renforcement de lignes existantes, création d'un titre PDE)
 - diffusion plus importante de l'information liée aux transports
 - développement de la pratique du vélo pour les déplacements domicile / travail
 - site internet commun pour le co-voiturage
 - limitation de l'offre de stationnement dans les entreprises le long des axes TCSP
 - etc...
- **Acteurs concernés :**
 - Maîtres d'Ouvrage : CINOR
 - Partenaires associés : Principaux établissements publics et privés du territoire, ADEME
- **Implications financières :**
 - mise à disposition de moyens humains et logistiques (de l'ordre de 1 M€)
- **Principales actions liées :**
 - redéploiement et développement du réseau urbain sur l'ensemble du territoire et développement du TAD (action 1.6)
 - Mise en place d'avantages visant à favoriser le covoiturage (action 8.2)
- **Echéancier :** action continue

4) L'ACCESSIBILITE DES SITES

4-1 Accessibilité en voiture et à pied

4-1.1 Le site de l'Hôtel de Ville

Les 2 principaux bâtiments disposent d'un accès piétons donnant sur les voies adjacentes en l'occurrence :

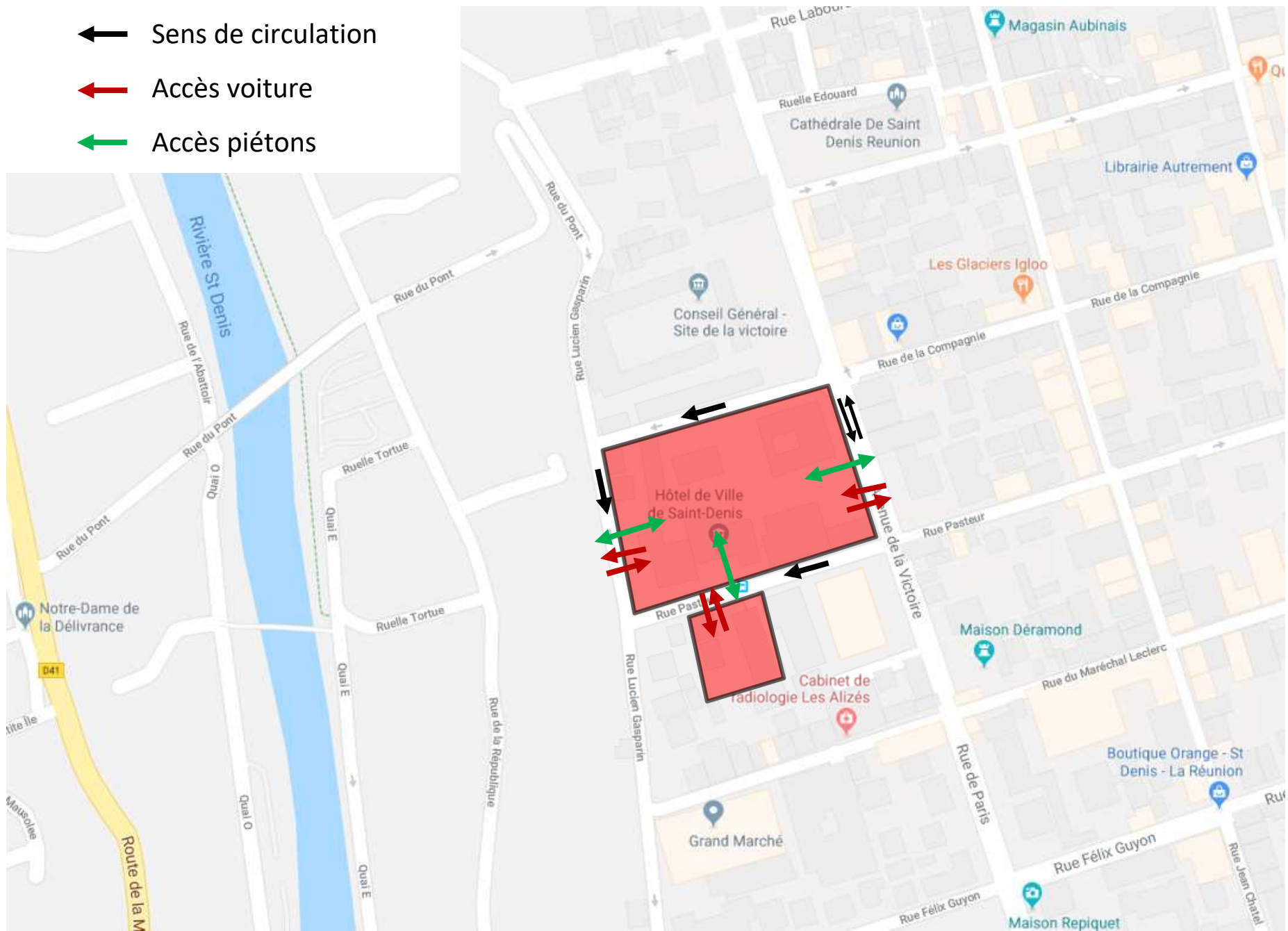
- la rue de Paris (accès à la dalle piétonne et à l'entrée secondaire située sur l'arrière)
- la rue Pasteur (accès direct par l'entrée principale au hall d'accueil)
- la rue Gasparin (accès à la dalle piétonne et à l'entrée secondaire située sur l'arrière)

Les accès au parking souterrain situé sous les bâtiments sont au nombre de deux : rue Gasparin et rue de Paris.

A noter que les 2 rues encadrant la parcelle au Nord et au Sud (rue de la Compagnie et rue Pasteur) sont dans le même sens Est => Ouest.

Les locaux annexes disposent d'un accès piétons et voitures sur la rue Pasteur.

- ← Sens de circulation
- ← Accès voiture
- ← Accès piétons



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



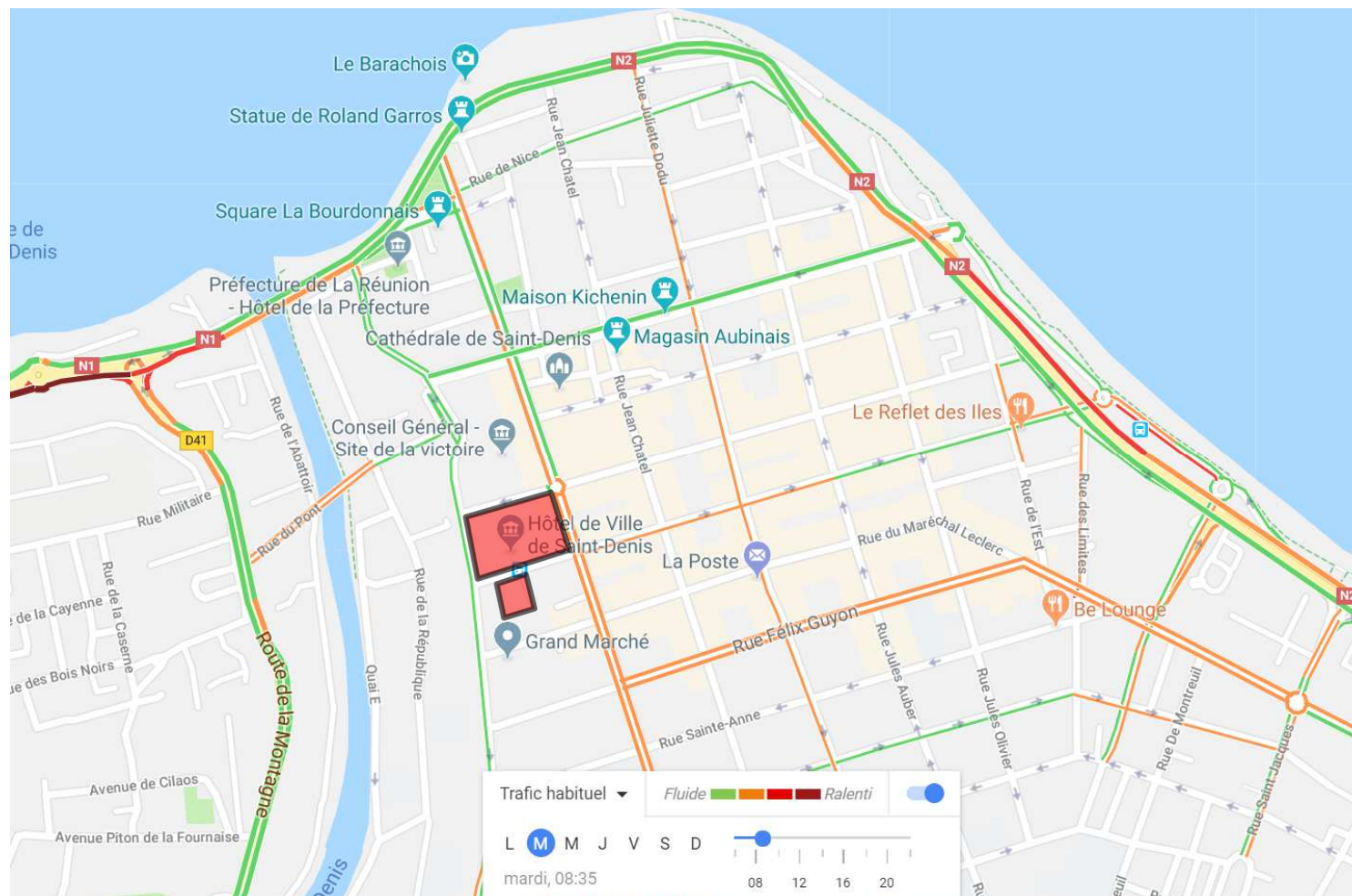
Relativement aux conditions de circulation rencontrées en semaine autour du site de l'Hôtel de Ville :

- le matin, une importante rétention de trafic s'opère sur la Route du Littoral pour les flux en provenance de l'Ouest, en amont du pont sur la Rivière Saint-Denis.

Dans l'hypercentre de Saint-Denis et autour de l'Hôtel de Ville, les conditions de circulation ne sont pas trop dégradées, si ce n'est des ralentissements observés dans la partie haute de la rue de la Victoire.

- le soir, les conditions de circulations sont globalement plus difficiles dans l'hypercentre :
 - o la RN2 est très ralentie sur le Barchois jusqu'au pont de la Rivière St Denis dans le sens Est => Ouest
 - o la RN2 est fortement saturée sur le Boulevard Lancastel
 - o tout l'axe Avenue de la Victoire - Rue de Paris est fortement ralentie, ainsi que la rue Lucien Gasparin

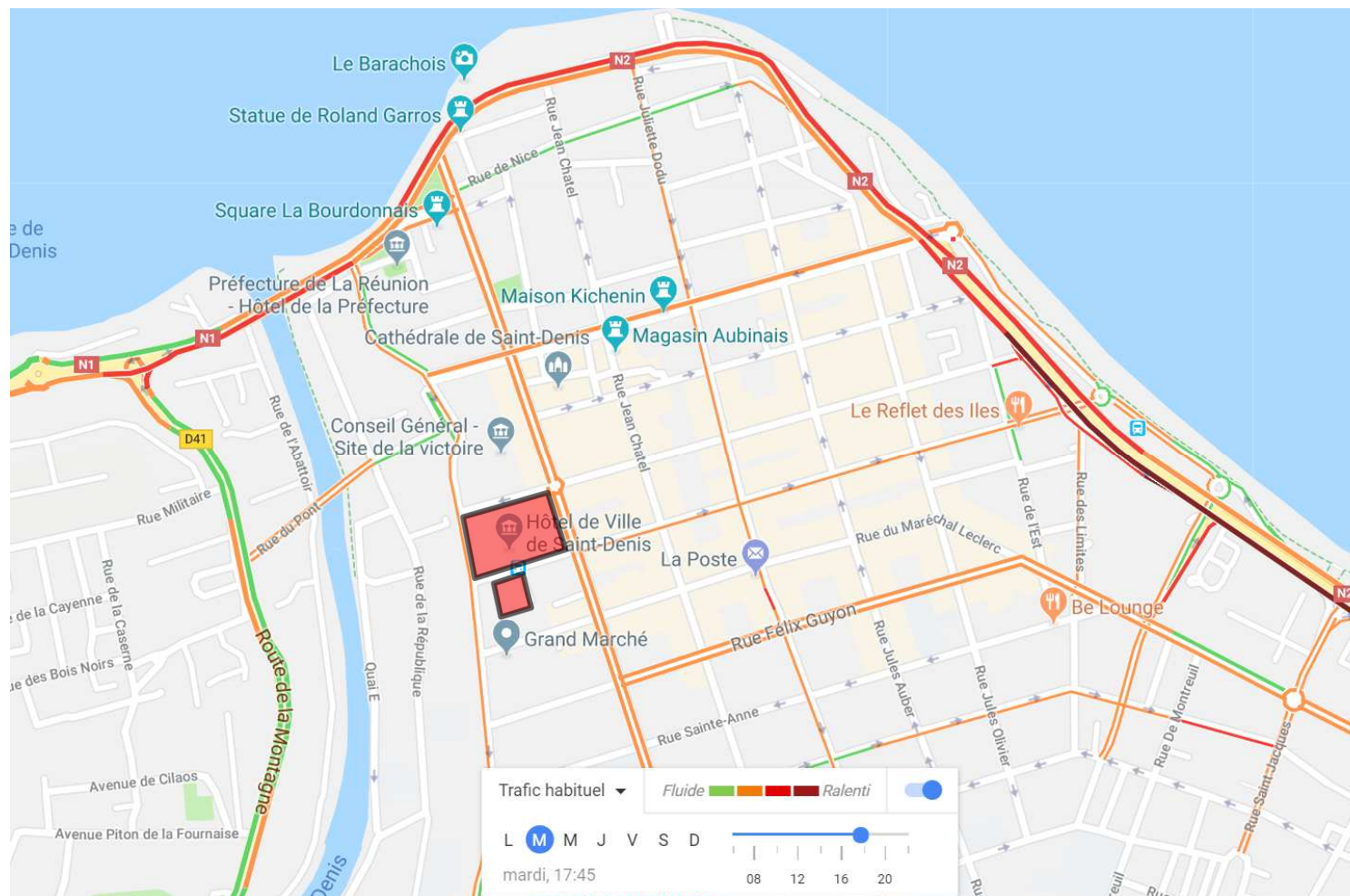
Conditions de circulation autour de l'Hôtel de Ville – Heure de Pointe du MATIN



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Conditions de circulation autour de l'Hôtel de Ville – Heure de Pointe du SOIR



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019

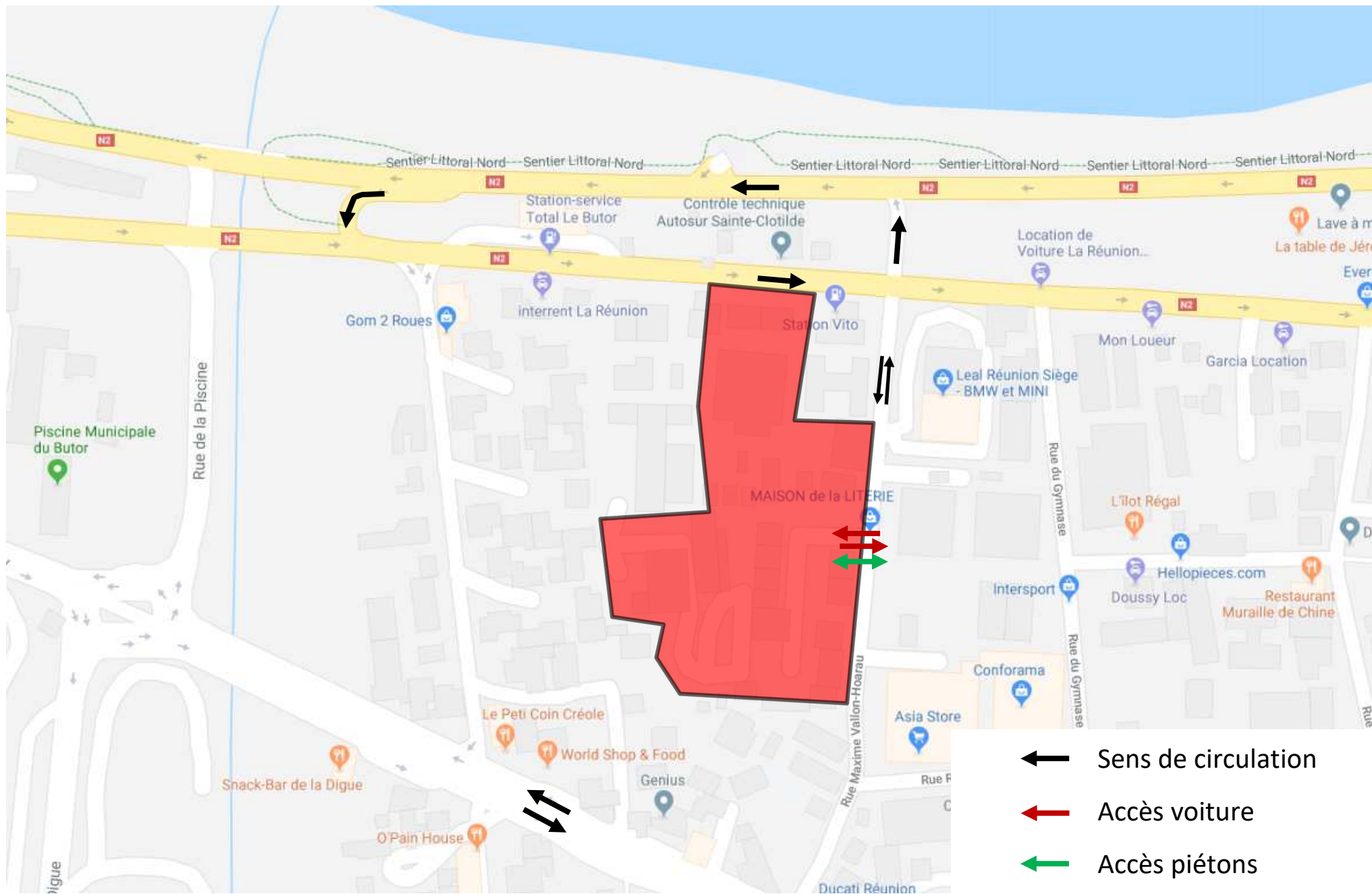


4-1.2 Le site du CTC

Le site comprend une dizaine de bâtiments accessibles par un accès unique situé sur la rue Vallon Hoarau (à double sens), depuis :

- la rue Léopold Rambaud à sens unique au Nord,
- l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny au Sud

Les accès piétons se réalisent par le même portail.



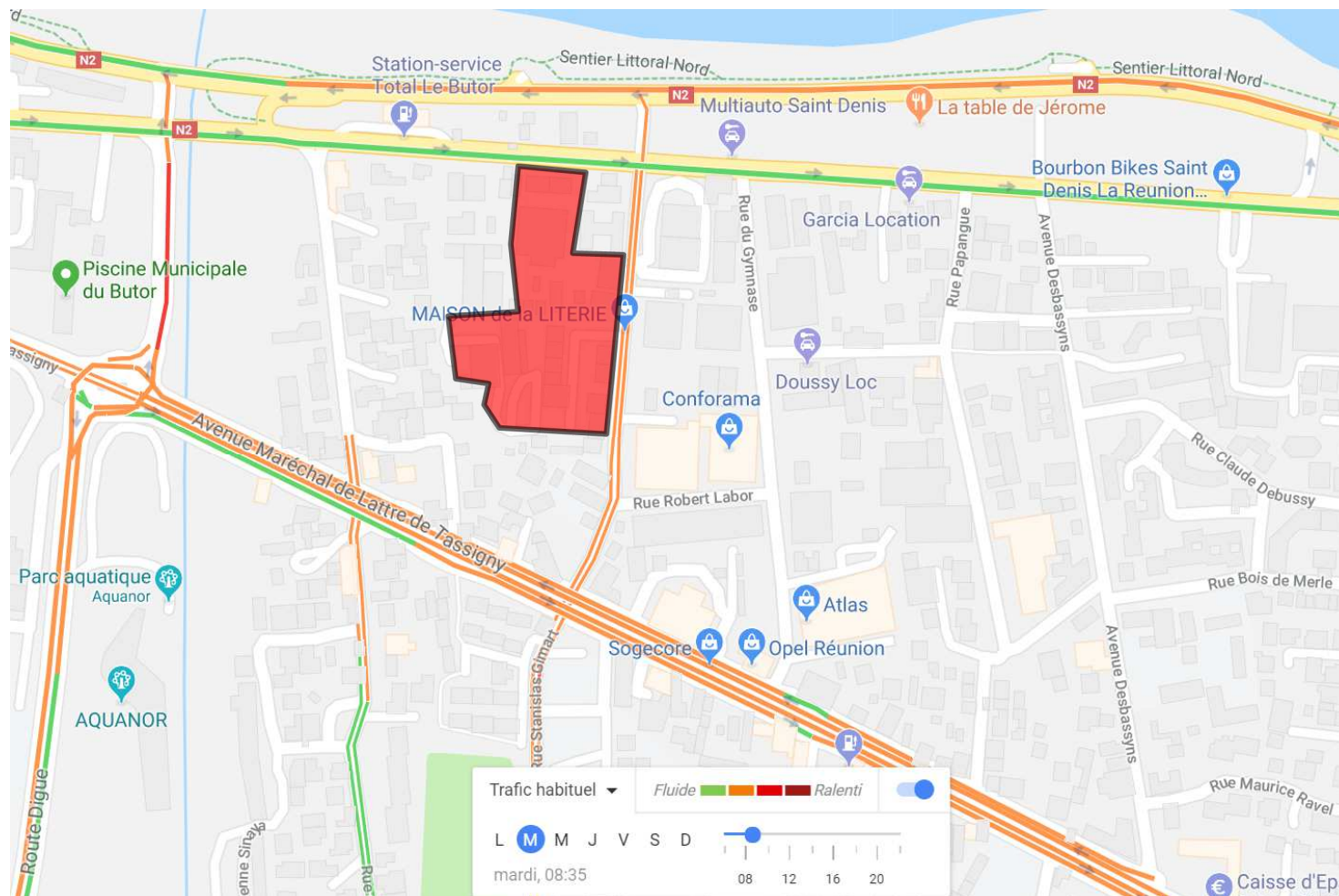
Accusé de réception en préfecture
 974-219740115-20190622-193047-DE
 Date de télétransmission : 04/07/2019
 Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Relativement aux conditions de circulation rencontrées en semaine autour du site du CTC :

- la RN2 connaît d'importants ralentissements :
 - le matin, dans le sens Sainte-Marie => Centre-Ville de Saint-Denis
 - le soir, dans l'autre sens
- matin comme soir, la rue Vallon Hoarau desservant le CTC, ainsi que la RD44 (Avenue De Lattre de Tassigny), sont fortement ralenties.

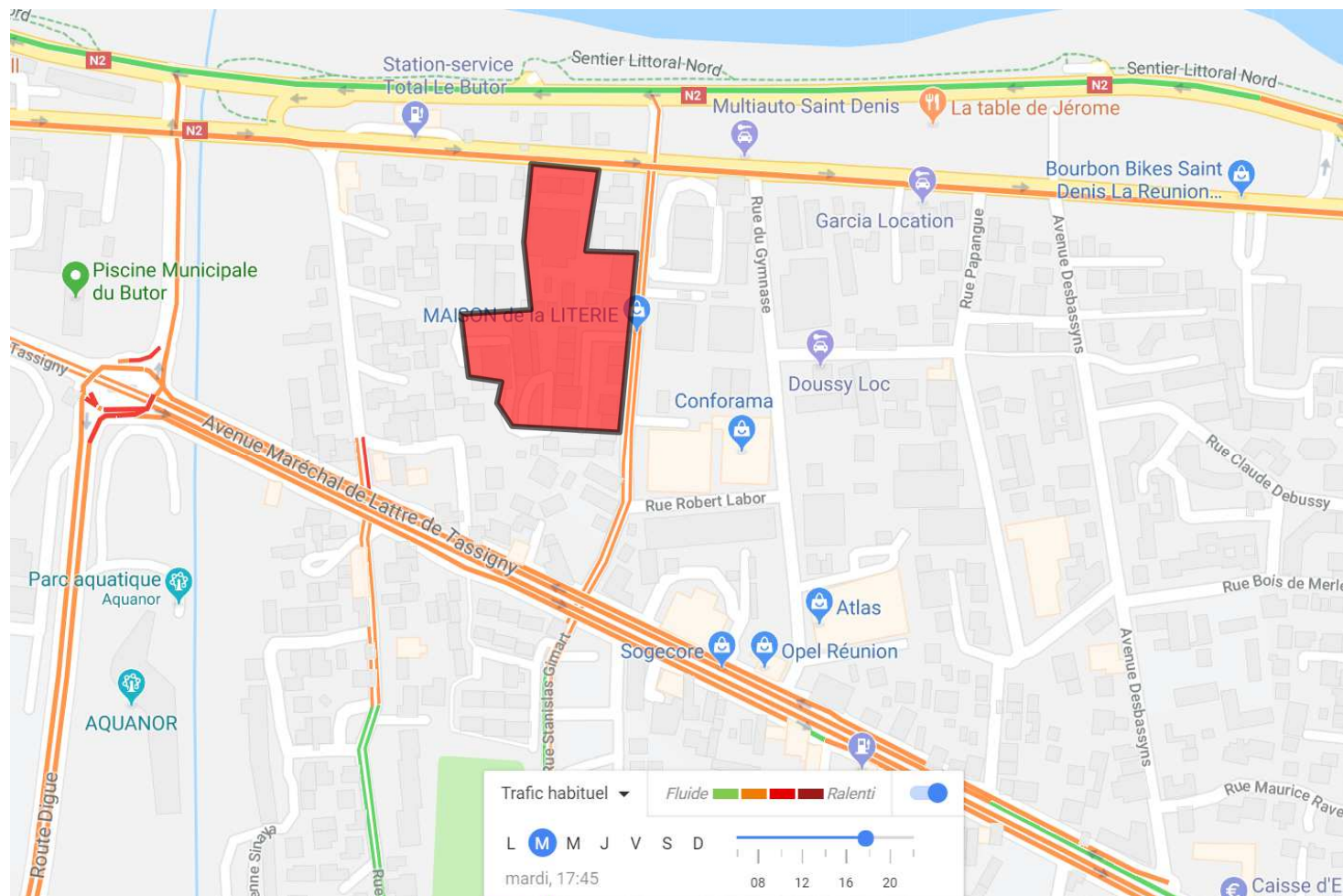
Conditions de circulation autour du CTC – Heure de Pointe du MATIN



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Conditions de circulation autour du CTC – Heure de Pointe du SOIR



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



4-2 Stationnement

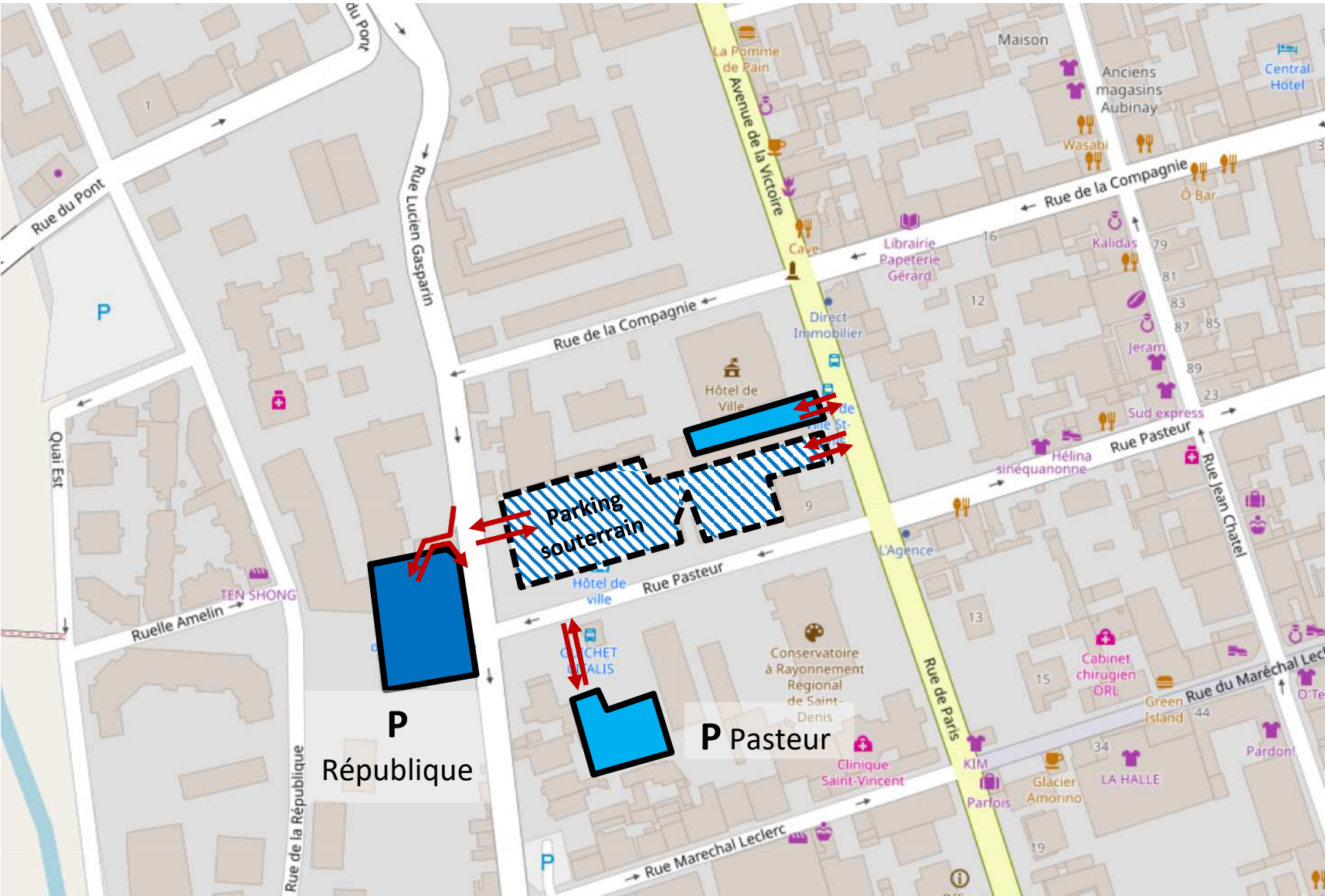
4-2.1 L'offre sur le site de l'Hôtel de Ville

L'offre de stationnement desservant le site se compose :

- du parking public de la République : 505 places sous contrôle d'accès dont 445 places réservées aux abonnés
La Ville dispose de 300 abonnements dans le parking pour ses agents.
- du parking souterrain situé sous les bâtiment de l'Hôtel de Ville, et intégralement réservé aux agents : 107 places sous contrôle d'accès dont :
 - 40 emplacements réservés (Maire, élus, cabinet, DG, PMR, Police Municipale, service topo et DSCI)
 - 67 places attribuées en turn-over aux directeurs, véhicules de service, agents autorisés...
- du parking Pasteur : 34 places gérées par un contrôle d'accès, réservées aux agents de la Ville venant des autres sites, aux coursiers, aux personnels en zone tampon (besoins ponctuels), etc...
Quatre emplacements sont réservés par convention aux ambulances du cabinet de radiologie Les Alizés.
- du parking de 21 places situé entre l'ancien et le nouvel Hôtel de Ville. Ces places sont réservées aux véhicules des entreprises effectuant des travaux ou intervenant sur le site. 6 places sont attribuées au véhicules 'l'auto-partaz » (pool de véhicule de service de la DLM)
- du parking Mancini situé rue Labourdonnais et comptant 15 places réservées aux agents de la DRH.

soit un total d'environ **477 places** « réservées » aux agents municipaux.

Localisation des offres de stationnement réservées aux agents municipaux :



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Parking souterrain de l'Hôtel de Ville :



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Les visiteurs de l'Hôtel de Ville peuvent stationner :

- soit dans le parking République, accessible depuis la rue Lucien Gasparin. Les tarifs du parking sont les suivants :
- soit autour du site sur le stationnement payant sur voirie. L'offre dans un rayon de 250 m est de l'ordre de 280 places, (voir plan ci-joint) :
 - o essentiellement en zone orange limitée à 2 heures :

30 mn : 0,90 €

1 h : 1,70 €

2 h : 3,40 €

- o mais aussi en zone verte (rue Labourdonnais...) :

30 mn : 0,30 €

1 h : 0,60 €

2 h : 0,90 €

4 h : 1,40 €

6 h : 2,00 €

Le FPS (remplaçant l'amende depuis le 01/01/18) se monte à 17 €.

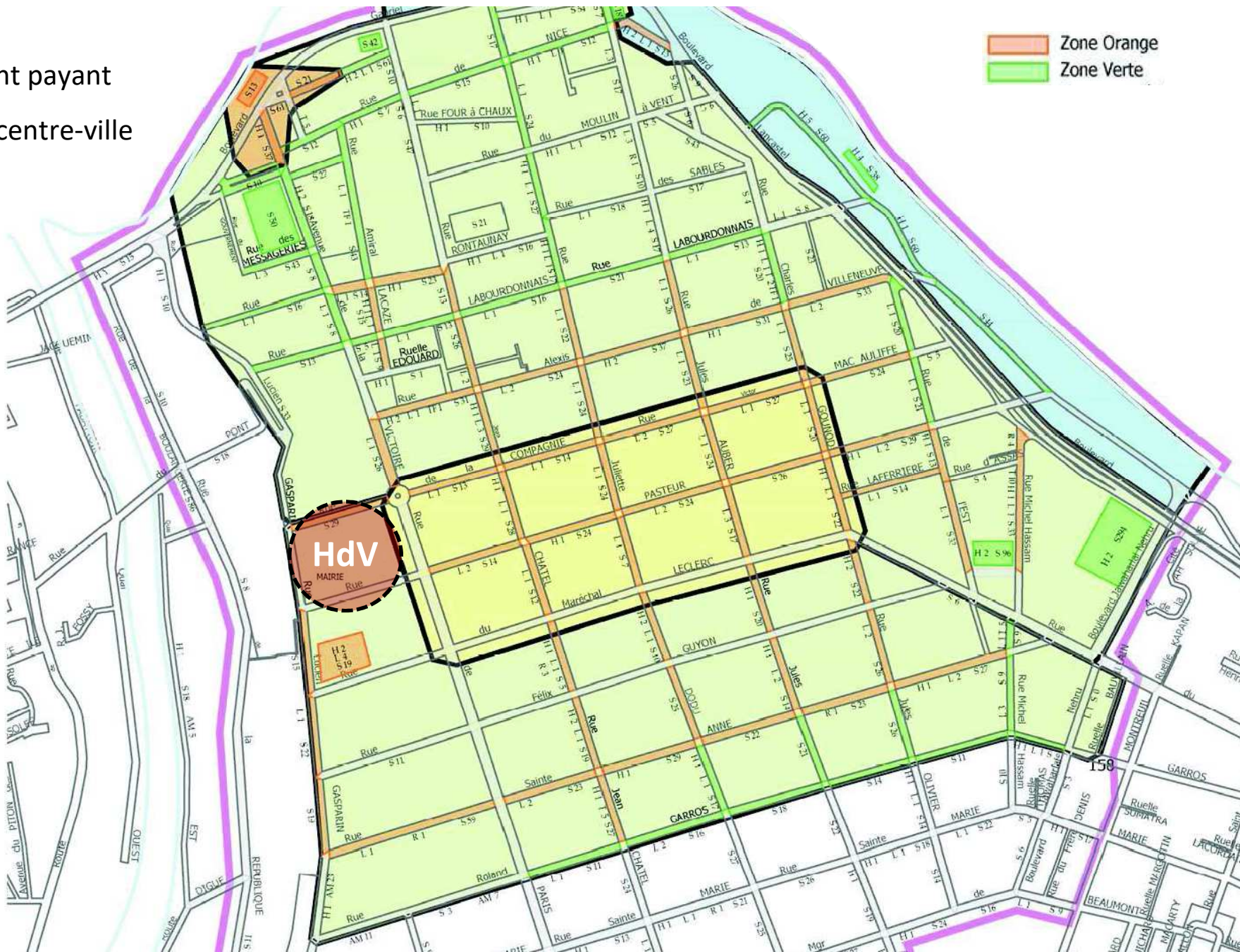
Tarifs Horaires

- de 14 minutes.	Gratuit
De 15 à 29 minutes.	0,70 €
De 30 à 44 minutes.	1,20 €
De 45 à 59 minutes.	1,70 €
De 1h à 1h14.	2,10 €
De 1h15 à 1h29.	2,50 €
De 1h30 à 1h44.	2,90 €
De 1h45 à 1h59.	3,30 €
De 2h00 à 2h14.	3,70 €
De 2h15 à 2h29.	4,10 €
De 2h30 à 2h44.	4,50 €
De 2h45 à 2h59.	4,90 €
De 3h00 à 3h14.	5,10 €
De 3h15 à 3h29.	5,30 €
De 3h30 à 3h44.	5,50 €
De 3h45 à 3h59.	5,70 €
De 4h00 à 4h14.	5,90 €
De 4h15 à 4h29.	6,10 €
De 4h30 à 4h44.	6,30 €
De 4h45 à 4h59.	6,50 €
Au-delà	0,10 € par 1/4 heure

Tarifs Abonnés - Abonnement mensuel

Carte perdue	20,00 €
Abonnement 24h/24h	140,00 €
Du lundi au vendredi	70,00 €
Salariés et résidents	35,00 €

Stationnement payant sur voirie au centre-ville



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



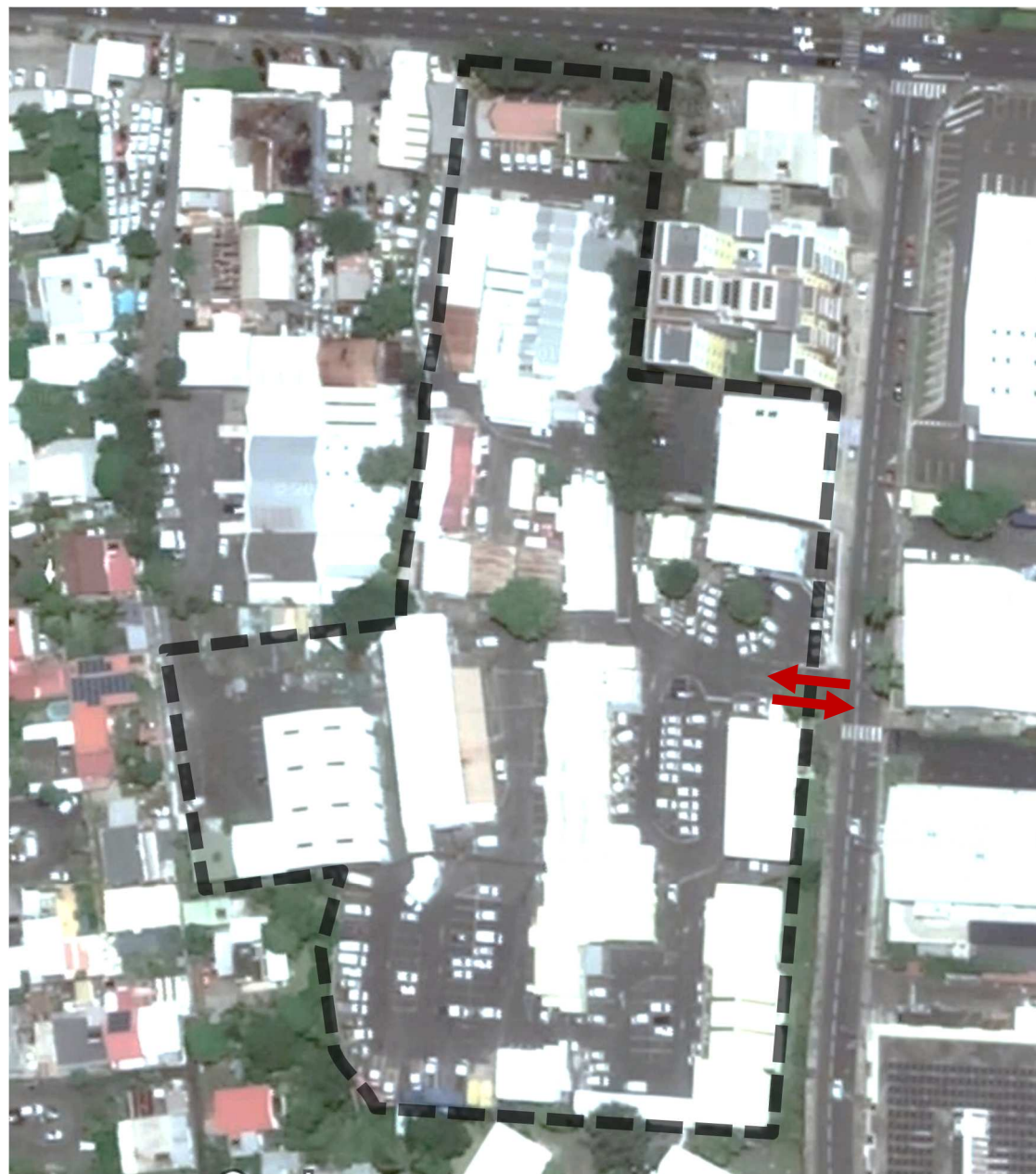
4-2.2 L'offre sur le site du CTC

L'offre de stationnement à l'intérieur de l'enceinte du site su CTC est de l'ordre de **240 places**.

Cette offre de stationnement est principalement dédiée aux personnels et au fonctionnement des services.

Pour les visiteurs, l'offre de stationnement public dans un rayon de 250 m autour du site est d'environ 120 places.

Le stationnement dans le secteur est gratuit.



4-2.3 L'usage du stationnement sur les 2 sites

L'usage du stationnement sur les offres des 2 sites a été mesuré par la réalisation d'une enquête d'occupation / rotation permettant d'identifier les différentes typologies d'usagers.

L'enquête d'occupation / rotation a été effectuée le **jeudi 18 janvier 2018**.

L'aire d'enquête comprend globalement **783 places** dont :

- 421 places sur le secteur de l'Hôtel de Ville,
- 362 places sur le secteur du CTC.

Cette aire d'observation a été divisée en **5 zones d'enquêtes** :

- zones A à C sur le secteur de l'Hôtel de Ville,
- zones D et E sur le secteur du CTC.

Chaque enquête a consisté en 14 rotations par zone :

- 1ère rotation à 6h du matin (stationnement résident ou véhicules de service)
- puis une rotation à chaque heure jusqu'à 20h00.

Les résultats détaillés des enquêtes sont présentés ci-joint en annexe.

OFFRE DE STATIONNEMENT

REPARTITION PAR ZONE D'ENQUETE

ZONE	LOCALISATION	CAPACITE TOTALE
ZONE A	Parking souterrain HdV	107 places
ZONE B	Parking Pasteur	34 places
ZONE C	Voirie autour de l'Hôtel de Ville	280 places
TOTAL secteur HOTEL DE VILLE		421 places
ZONE D	Centre Technique Communal	240 places
ZONE E	Voirie autour du CTC	122 places
TOTAL secteur CTC		362 places
TOTAL - ENSEMBLE DES ZONES		783 places

Les résultats bruts de l'enquête se présentent sous la forme d'un tableau triangulaire pour l'ensemble de l'aire enquêtée ainsi que pour chacune des zones (cf. en annexes) :

Résidents
489véhicules
la nuit
dont 127
« ventouses »

sur la
diagonale :
véhicules
arrivés à
chaque heure

Heure d'observation Heure d'arrivée	Avant 7 h	7 - 8 h	8 - 9 h	9 - 10 h	10 - 11 h	11 - 12 h	12 - 13 h	13 - 14 h	14 - 15 h	15 - 16 h	16 - 17 h	17 - 18 h	18 - 19 h	Après 19 h
Avant 7 heures	489	403	321	276	249	240	231	224	199	181	161	147	137	127
7 - 8 h		106	78	69	57	43	39	38	38	33	32	26	21	15
8 - 9 h			260	184	168	158	119	106	98	93	74	54	34	20
9 - 10 h				524	341	306	209	161	150	144	133	105	77	36
10 - 11 h					362	166	96	60	57	53	40	34	25	15
11 - 12 h						253	118	22	19	15	13	12	4	4
12 - 13 h							100	76	37	27	18	16	10	9
13 - 14 h								115	80	58	40	34	28	22
14 - 15 h									317	233	136	79	35	18
15 - 16 h										235	102	63	23	18
16 - 17 h											213	86	32	18
17 - 18 h												229	110	75
18 - 19 h													218	122
Après 19 h														175
TOTAL OCCUPATION	489	509	659	1053	1177	1166	912	802	995	1072	962	885	754	674

Exemple : entre 8 et 9h :
659 véhicules présents dont :
321 véhicules déjà présents à 6h
78 véhicules arrivés entre 7 et 8h
260 véhicules venant d'arriver

Occupation maximum à la pointe

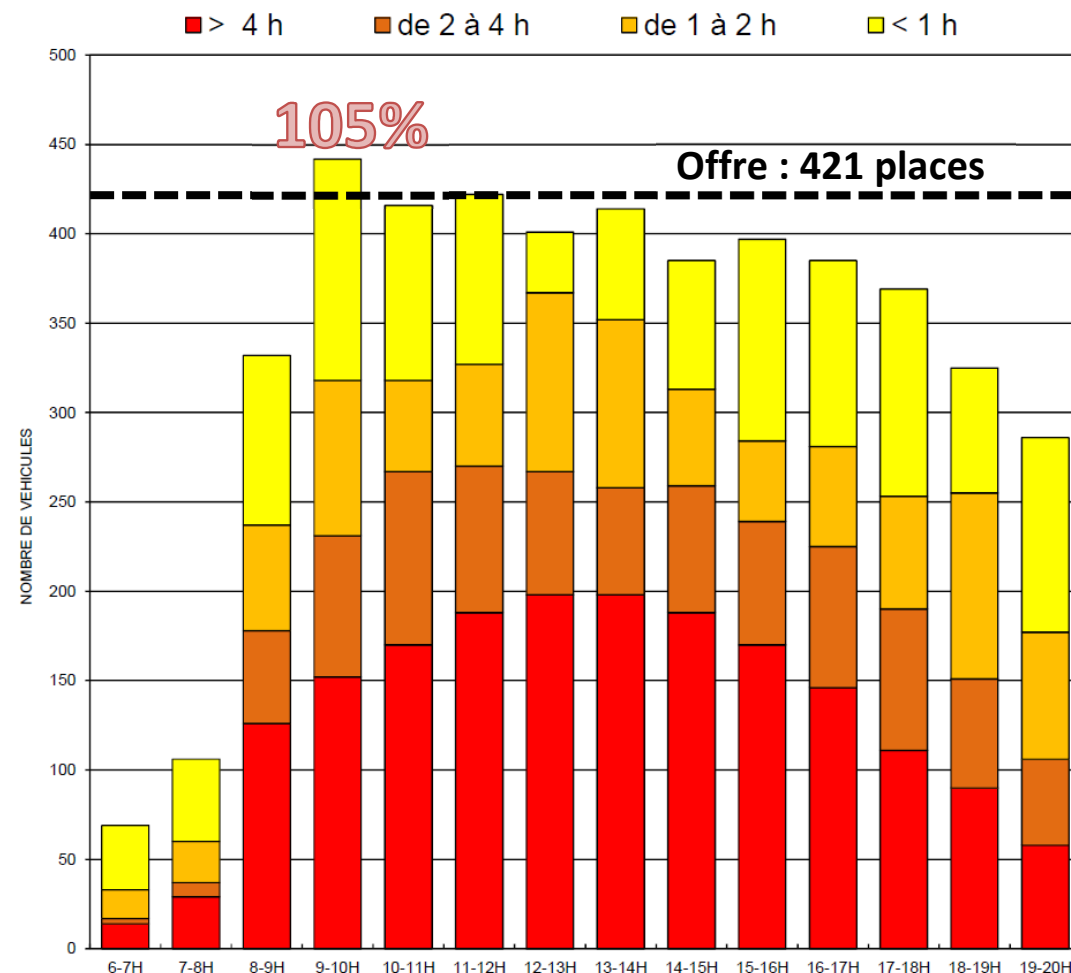
Sur le secteur de l'Hôtel de Ville, les taux d'occupation sont les suivants :

16% la nuit

81% en moyenne sur la période 6h-20h

105% à la pointe (9h-10h)

A la pointe, les parkings comme la voirie sont saturés.



Le parking souterrain de l'Hôtel de Ville est essentiellement occupé par du stationnement de longue durée (> 4h) réalisé par les agents, alors que le stationnement sur voirie est majoritairement occupé par du stationnement de courte durée (visiteurs)

Sur le secteur du CTC, les taux d'occupation sont les suivants :

29% la nuit

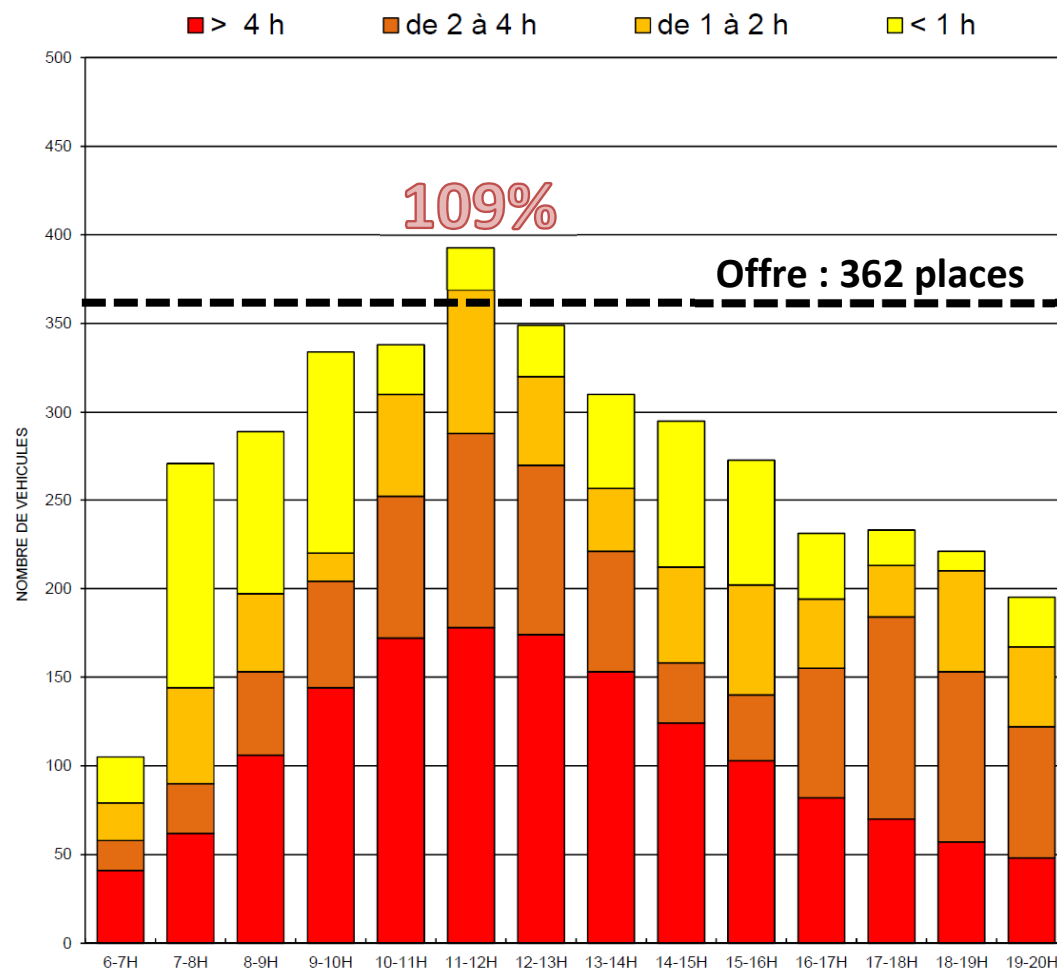
76% en moyenne sur la période 6h-20h

109% à la pointe (11h-12h)

La voirie autour du CTC est fortement saturée de 9h00 à 12h00 (plus de 120% d'occupation)

A l'intérieur de l'enceinte, une forte pointe est enregistrée entre 11h00 et 12h00, le site arrivant alors à sa saturation.

Si sur la voirie, le stationnement de courte durée est prépondérant (45%), il est également significatif à l'intérieur de l'enceinte (30%).



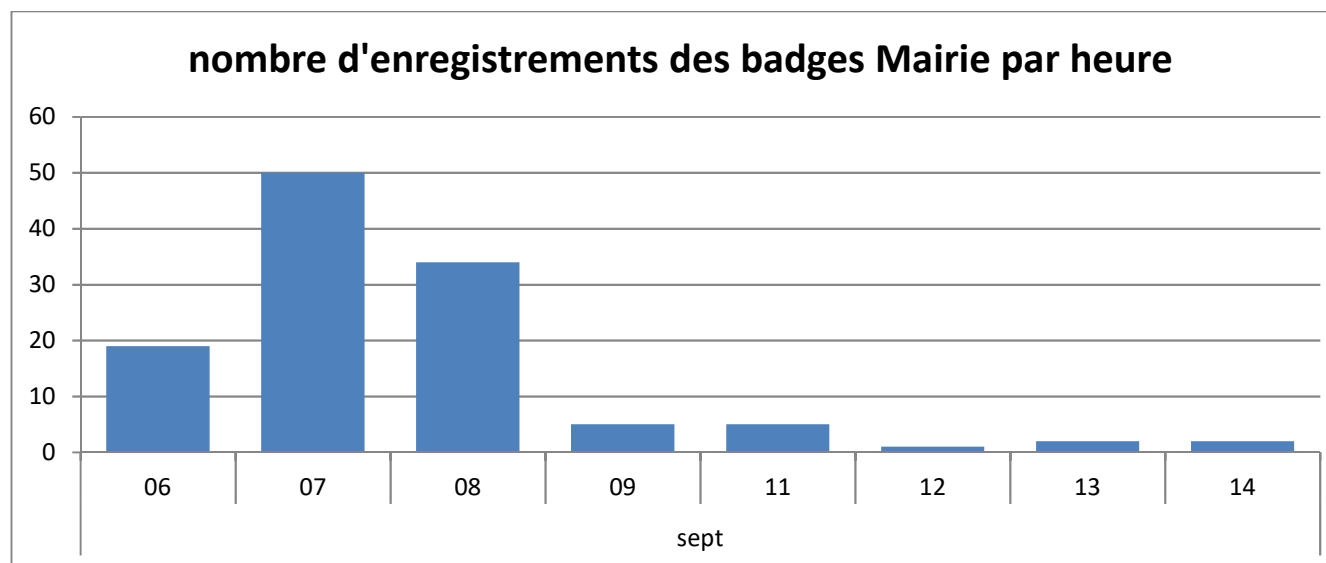
PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

REPARTITION PAR ZONE D'ENQUETE

ZONE	LOCALISATION	Taux de rotation	Occupation		par type		
			Moyenne	en pointe	CD	MD	LD
ZONE A	Parking souterrain HdV	3,23	81,8%	102,8%	20,8%	15,9%	63,3%
ZONE B	Parking Pasteur	3,24	66,0%	100,0%	29,6%	21,7%	48,7%
ZONE C	Voirie autour de l'Hôtel de Ville	5,90	81,9%	106,8%	53,1%	18,5%	28,3%
TOTAL secteur HOTEL DE VILLE		5,01	80,6%	105,0%	43,3%	18,0%	38,7%
ZONE D	Centre Technique Communal	3,38	66,2%	98,8%	30,0%	23,7%	46,2%
ZONE E	Voirie autour du CTC	6,07	94,5%	127,9%	44,7%	25,2%	30,1%
TOTAL secteur CTC		4,28	75,7%	108,6%	36,2%	24,3%	39,5%
TOTAL - ENSEMBLE DES ZONES		4,67	78,3%	104,1%	40,1%	20,9%	39,0%

Par ailleurs, relativement à l'usage du parking République par les agents municipaux (données SODIPARC) :

- 299 abonnements dans le parking sont réservés aux agents municipaux
- à ce jour, seulement 229 badges ont été distribués, soit 70 badges non attribués
- environ 120 à 130 entrées sont enregistrés chaque jour, soit une centaines de badges non utilisés
- les enregistrements sur les contrôles d'accès sont principalement effectués entre 6h00 et 9h00



Cette « sous-utilisation » du parking République par les agents municipaux pose question sur ses causes réelles, dans le contexte très tendu du stationnement sur le secteur de l'Hôtel de Ville.

4-3 Accessibilité en transports collectifs

4-3.1 Le site de l'Hôtel de Ville

L'Hôtel de Ville est particulièrement bien desservi par le réseau urbain CITALIS. En effet :

- il constitue le terminus de 11 lignes du réseau, dont les 4 lignes les plus importantes (5, 6, 7 et 8) :
 - empruntant le TCSP assurant 5 km de voies réservées aux bus jusqu'au Mail du Chaudron
 - proposant chacune une fréquence moyenne de 12 mn (soit 3 mn pour les 4 lignes regroupées)

- il est desservi par 3 autres lignes du réseau au départ de l'arrêt Victoire, ainsi que la ligne 14 réalisant une connexion avec la gare routière Car Jaune

soit : 15 lignes différentes desservant l'Hôtel de Ville,
un total de 626 bus desservant chaque jour de semaine l'Hôtel de Ville
un bus toutes les 1mn30 en moyenne entre 5h30 et 20h30

Lignes du réseau CITALIS desservant l'Hôtel de Ville :

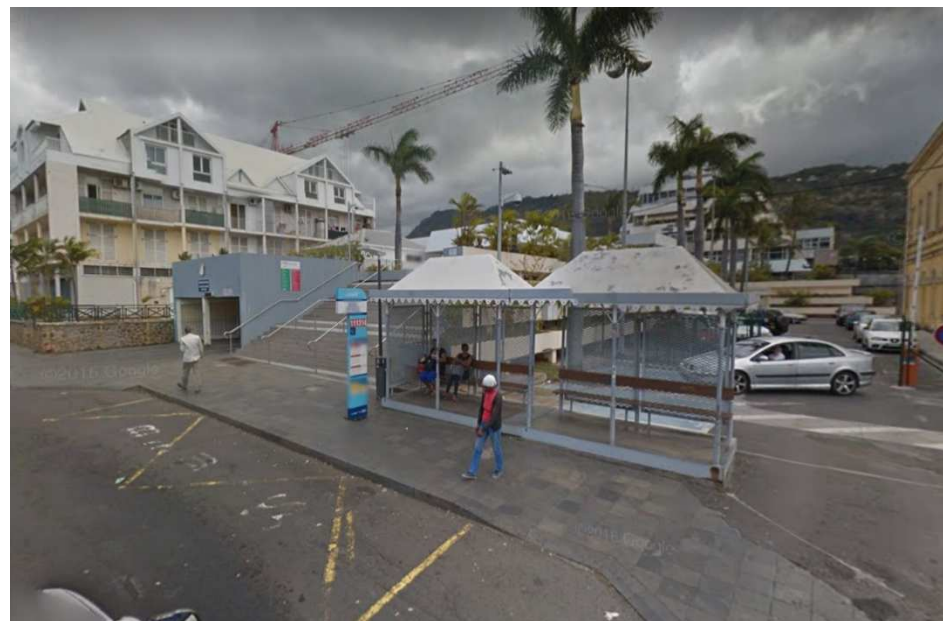
Ligne	Désignation	Horaire premier bus	Horaire dernier bus	Nombre de passages	Fréquence moyenne
5	Hôtel de Ville - Stade de l'Est	05:31	20:20	72	12 mn
6	Hôtel de Ville - ZAC 2 Moufia	05:34	20:25	73	12 mn
7	Hôtel de Ville - Moufia Les Flibustiers	05:37	20:00	72	12 mn
8	Hôtel de Ville - Collège Bois de Nèfles	05:40	20:20	70	12 mn
10	Hôtel de Ville - Parc Aquatique	05:40	20:10	45	19 mn
12	Hôtel de Ville - Bassin Couderc	05:24	19:32	46	18 mn
16	Hôtel de Ville - Bas de la Rivière	06:25	18:29	27	27 mn
21	Hôtel de Ville - Montagne 16ème	05:58	19:28	27	31 mn
22	Hôtel de Ville - Ruisseau Blanc	06:03	19:00	25	32 mn
22a	Hôtel de Ville - Montagne 17ème	06:05	18:50	16	51 mn
23	Hôtel de Ville - Evêché	06:20	19:00	21	38 mn
11	Victoire - Collège Montgaillard	05:38	20:13	46	19 mn
13	Victoire - Bellevedère	06:12	18:50	31	25 mn
14	Océan - Allée des Gloxinias	5 :58	19 :48	28	30 mn
19	Victoire - Parc Aquatique	06:29	20:30	27	32 mn

La plupart des lignes desservant l'Hôtel de Ville (et notamment les lignes TCSP) réalisent une boucle entre les rues Pasteur, Gasparin et Felix Guyon.

L'arrêt principal, terminus des lignes TCSP, se situe rue Pasteur, au droit de l'accès piéton principal au hall d'accueil de la mairie.

L'une des 2 files de circulation de la rue Pasteur est réservée au bus.

Un second arrêt se situe Rue de Paris, au droit de l'escalier donnant accès à la dalle de l'Hôtel de Ville, pour les 3 lignes du terminus Victoire, la ligne 14 (Océan) et la ligne 16 desservant le Bas de la Rivière.



Réseau CITALIS – Desserte de l’Hôtel de Ville :



Accusé de réception en préfecture
 974-219740115-20190622-193047-DE
 Date de télétransmission : 04/07/2019
 Date de réception en préfecture : 04/07/2019



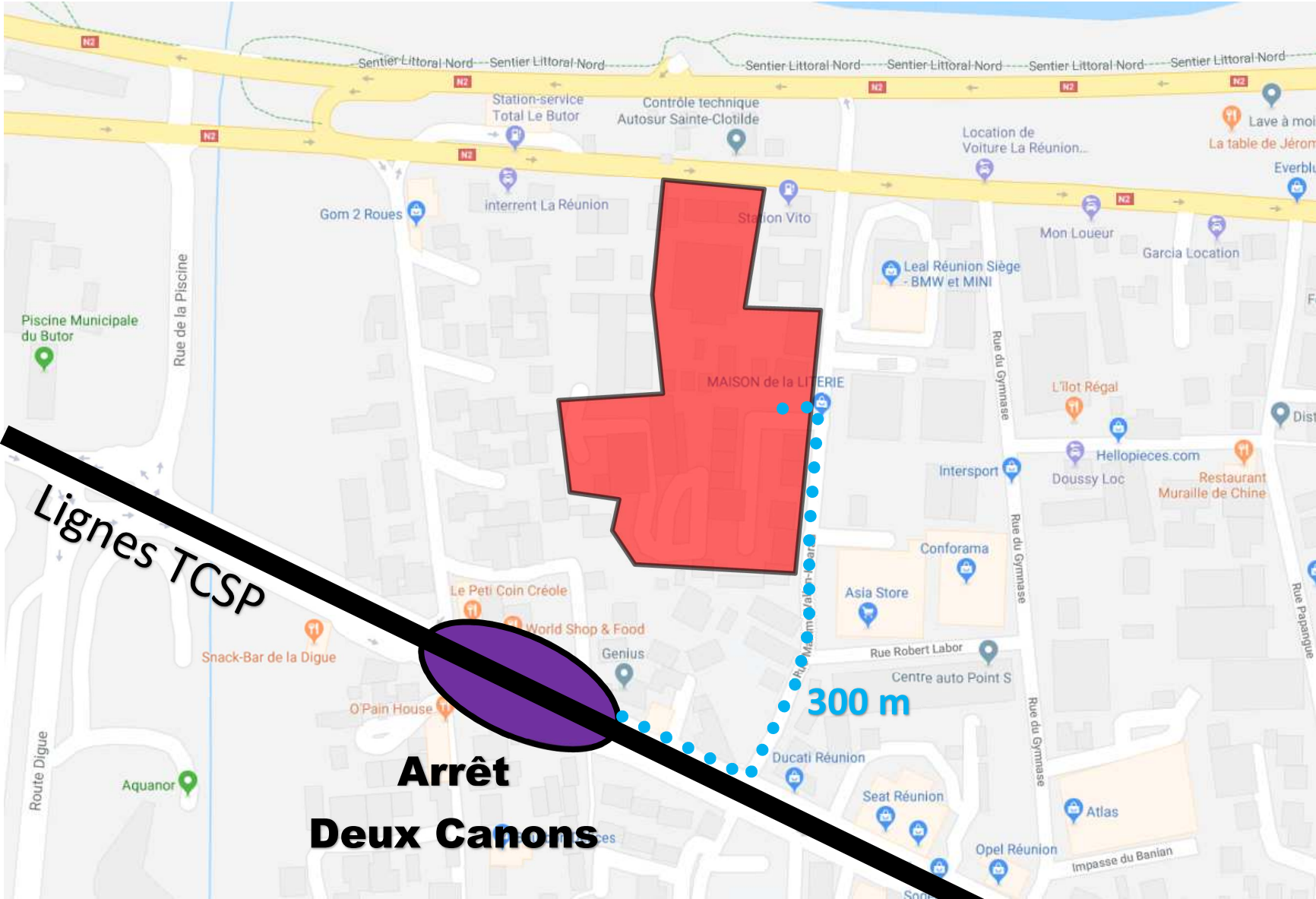
4-3.2 Le site du CTC

Le site du CTC n'est pas directement desservi par les lignes du réseau CITALIS mais est situé à environ 300 m de l'arrêt Deux Canons commun :

- aux 4 lignes TCSP : 5, 6, 7 et 8
- à la ligne 15 « Stade de l'Est – Parc Aquatique »

Ligne	Désignation	Horaire premier bus	Horaire dernier bus	Nombre de passages	Fréquence moyenne
5	Hôtel de Ville - Stade de l'Est	05:31	20:20	72	12 mn
6	Hôtel de Ville - ZAC 2 Moufia	05:34	20:25	73	12 mn
7	Hôtel de Ville - Moufia Les Flibustiers	05:37	20:00	72	12 mn
8	Hôtel de Ville - Collège Bois de Nèfles	05:40	20:20	70	12 mn
15	Stade de l'Est - Parc Aquatique	05:15	20:19	44	21 mn

Desserte du site du CTC par le réseau CITALIS



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



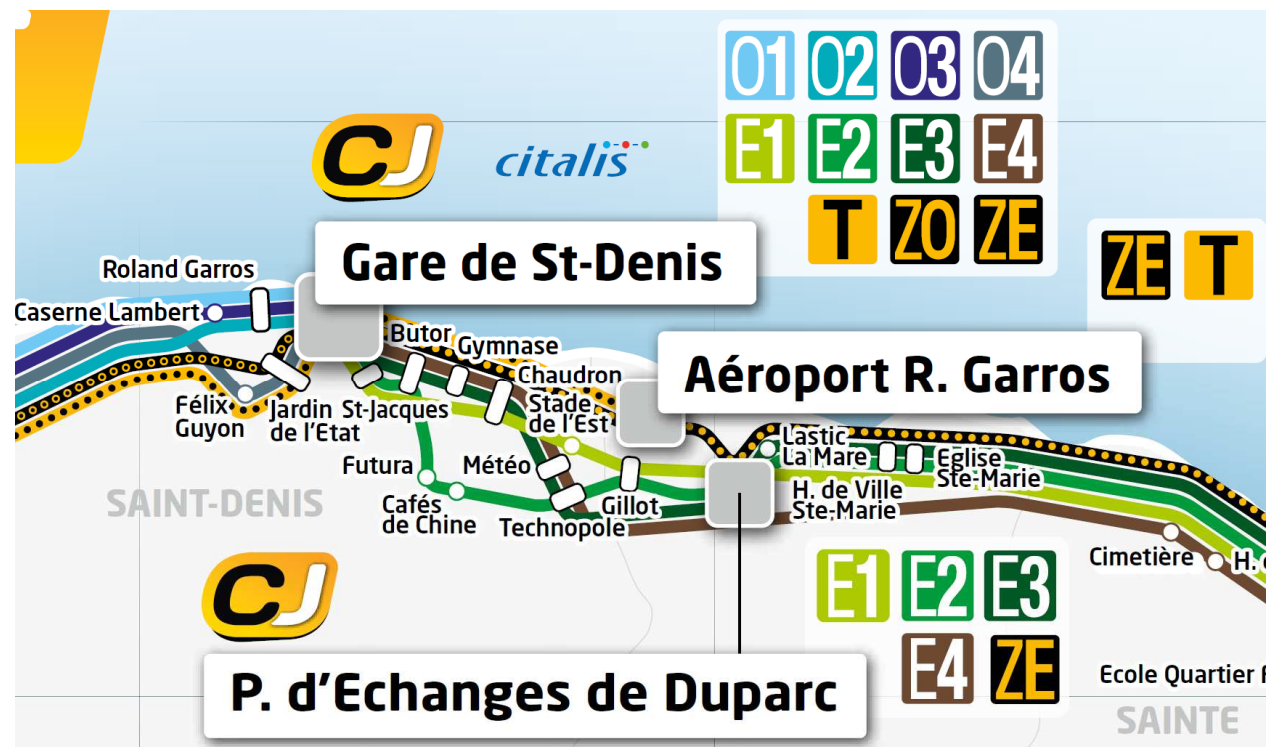
4-3.3 La tarification du réseau CITALIS

La tarification actuellement en vigueur sur le réseau CITALIS est la suivante :

Ticket Bus	Espace Bas ou chez un dépositaire :	1,00 €
	Dans le bus :	1,30 €
Carnet de 10 Tickets		7,60 €
Abonnement Papaye Hebdomadaire		9,00 €
Abonnement Papaye Mensuel		30 €
Abonnement Papaye Mensuel tarif réduit (CCAS)		23 €
Abonnement Papaye Annuel		300 €
Pass Vacances Hebdo (étudiants)		3 €
Abo Jeunes Mensuel (étudiants)		10 €
Abo Jeunes Trimestriel (- 25 ans)		24 €
Abo Jeunes Annuel (- 25 ans)		70 €
Abonnement Joker (demandeurs d'emploi)		16 €
Abonnement Liberté (+ 60 ans)		gratuit

4-3.4 Le réseau Car Jaune

Le réseau interurbain Car Jaune ne réalise qu'un nombre relativement limité d'arrêts sur Saint-Denis.



Depuis l'Hôtel de Ville :

- l'arrêt le plus proche à pied (environ 700 m) est « Rolland Garros », situé sur la Barachois, desservi par les lignes 01, 02 et 03
- la Gare Routière concentrant toutes les lignes (Ouest, Est et Zéclair) est directement accessible depuis l'Hôtel de Ville par la ligne urbaine 14 (fréquence moyenne de 30 mn)

Depuis le CTC, les arrêts les plus proches sont Butor et Gymnase, situés sur la RN2 (au moins 600 à pied)

4-4 Les Modes doux

⇒ Accessibilité à pied

Les 2 sites étant en milieu urbain, leur accessibilité à pied se réalise par les trottoirs des voiries.

A noter que peu de trottoirs sont conforme aux normes d'accessibilité PMR, notamment en ce qui concerne leur largeur (minimum de 1,40 m requis).

La Ville de Saint-Denis a réalisé son PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) devant permettre de remédier à terme à cette situation.

Les déplacements entre les 2 sites sont difficilement réalisables à pied étant donné la distance les séparant (3,5 km).

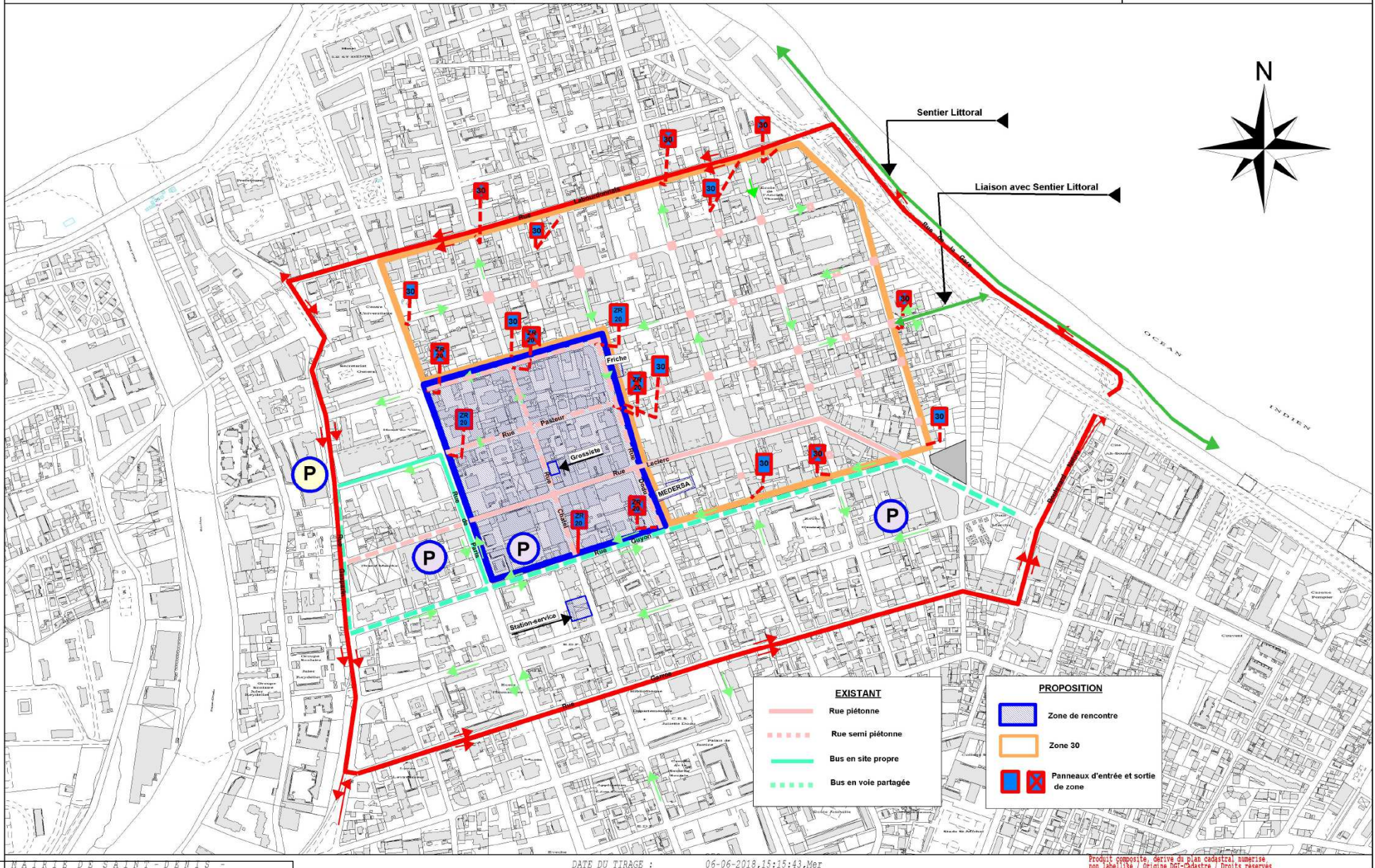
⇒ Accessibilité à vélo

Aujourd'hui, des itinéraires aménagés existent l'agglomération de SAINT-DENIS mais de façon relativement disparate. L'absence de maillage entre ces aménagements empêche donc la constitution d'un véritable réseau de déplacement en vélo. En outre, le centre-ville bénéficie d'une situation peu favorable à la pratique du vélo, au vu de la pente générale des voies. Il n'existe donc pas réellement de possibilité d'accéder aux sites par des aménagements cyclables continus.

Pour les déplacements entre les 2 sites, l'utilisation du vélo pourrait être adapté compte tenu de la distance à parcourir (3,5 km), mais peut se heurter au trafic important sur les axes primaires notamment aux heures de pointe.

Souhaitant développer la pratique du vélo sur son territoire, la Ville de SAINT-DENIS vient d'établir un PLAN VELO 2018 - 2020 intégrant plusieurs actions représentant un coût global d'environ 1 M€ :

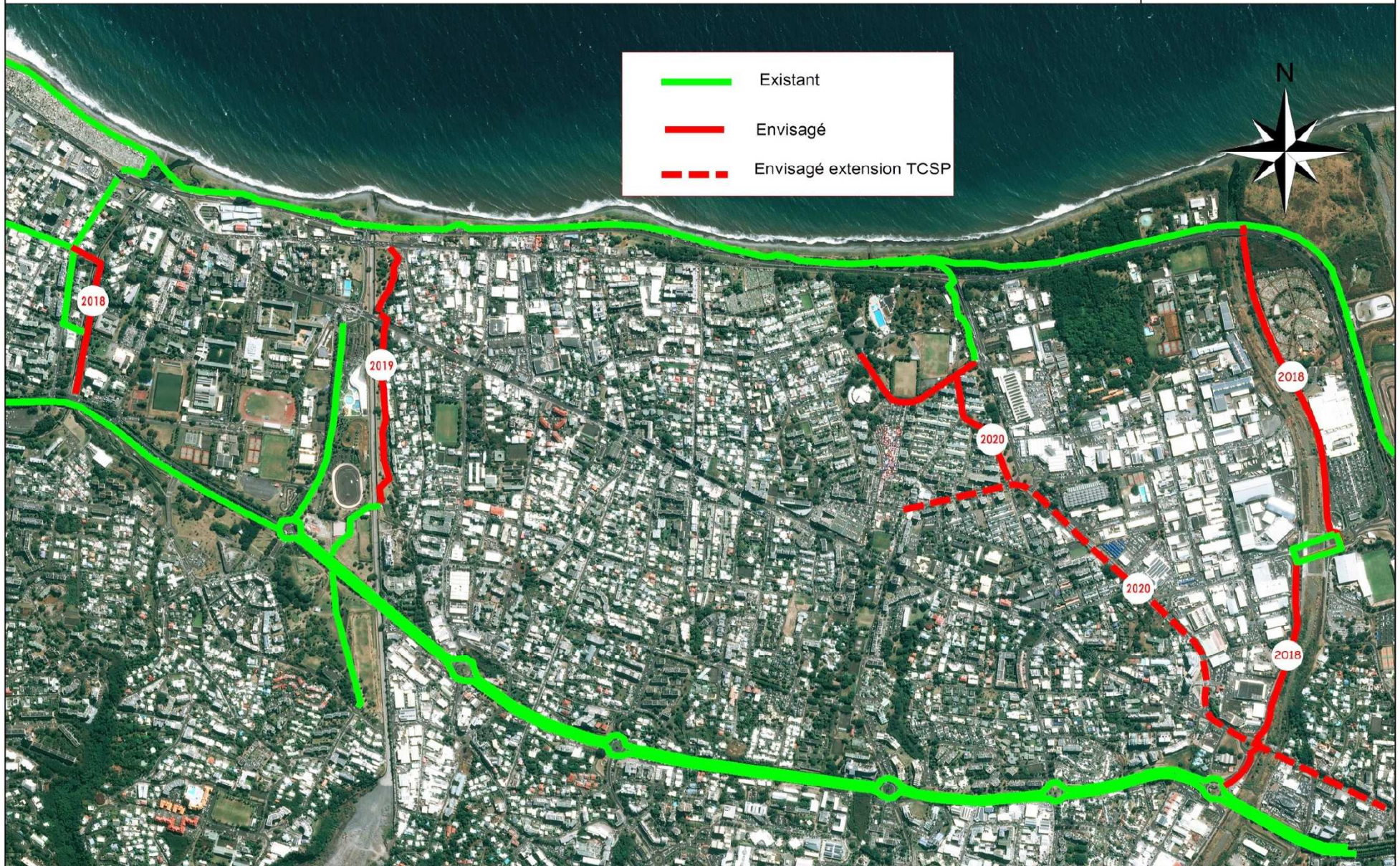
- 2018 : liaison Boulevard Sud – Sentier littoral via l'axe rue V. Schoelcher et rue du Souvenir
liaison Boulevard Sud – rue De Gaulle via la rue Marcel Pagnol
zone de circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) en centre-ville – 1^{ère} tranche
- 2019 : liaison Cœur Vert Familiale – sentier littoral
mise en place de parkings à vélo – 1^{ère} phase
zone de circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) en centre-ville – 2^{ème} tranche
- 2020 liaison Chaudron – sentier littoral
mise en place de parkings à vélo – 2^{ème} phase
zone de circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) en centre-ville – 3^{ème} tranche
zone de circulation apaisée (zone de rencontre, zone 30) sur Primat
mise à jour de la signalisation pour l'ensemble des itinéraires



MAIRIE DE SAINT-DENIS -
 Accusé de réception en préfecture
 974-219740115-20190622-193047-DE
 Date de télétransmission : 04/07/2019
 Date de réception en préfecture : 04/07/2019

DATE DU TIRAGE : 06-06-2018,15:15:43,Mer

Produit composite, dérivé du plan cadastral numérisé, non labellisé / Origine DGI-Cadastre / Droits réservés



— Existant
— Envisagé
- - - Envisagé extension TCSP



M A I R I E D E S A I N T - D E N I S - DATE DU TIRAGE : 06-06-2017,16:25:03,Mar PROJET COMPOSITE, DERIVE DU PLAN CADASTRAL NUMERISE POUR L'ABILITE / Origine SIG: Cadastre / Droits reserves

Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Il en ressort donc que le site de l'Hôtel de Ville sera situé en bordure de la future zone de rencontre, et sera en connexion avec le sentier littoral via la rue Pasteur en zone 30.

Les conditions d'accès en vélo à l'Hôtel de Ville devraient donc s'améliorer d'une façon significative dans les années à venir.

Pour le Centre Technique Communal, la situation ne sera pas vraiment modifiée, la connexion avec le sentier littoral n'étant pas sécurisée, même si la distance à parcourir reste courte.

La nouvelle liaison du Cœur Vert Familiale permettra cependant un accès vélo plus sécurisé au Boulevard Sud.

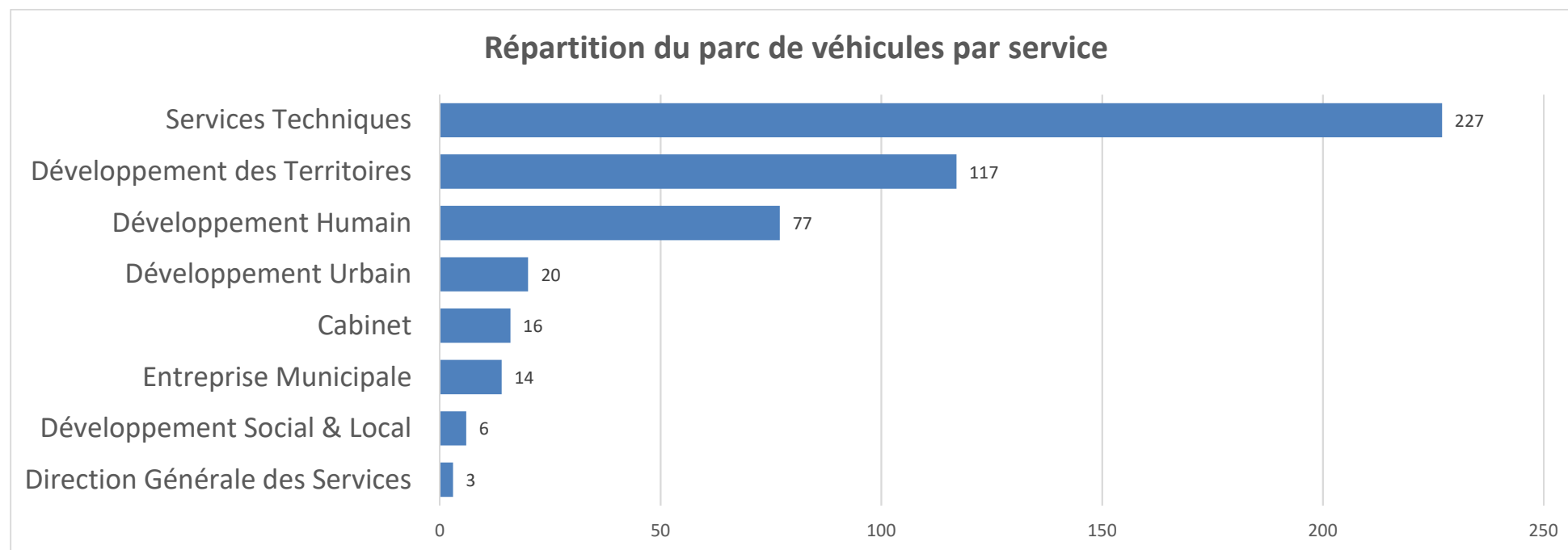
Par ailleurs, le PLAN VELO intègre également certaines actions incitatives :

- **remise en service de vélos pour le personnel (déploiement en cours)**
- **mise en place de l'indemnité kilométrique vélo (IKV) pour le personnel (0,25 € / km du trajet domicile / travail)**
- mise en place d'une aide à l'achat d'un vélo pour les étudiants résidant dans la commune (10% du prix d'achat dans la limite de 200 €)

5) LE PARC DE VEHICULES

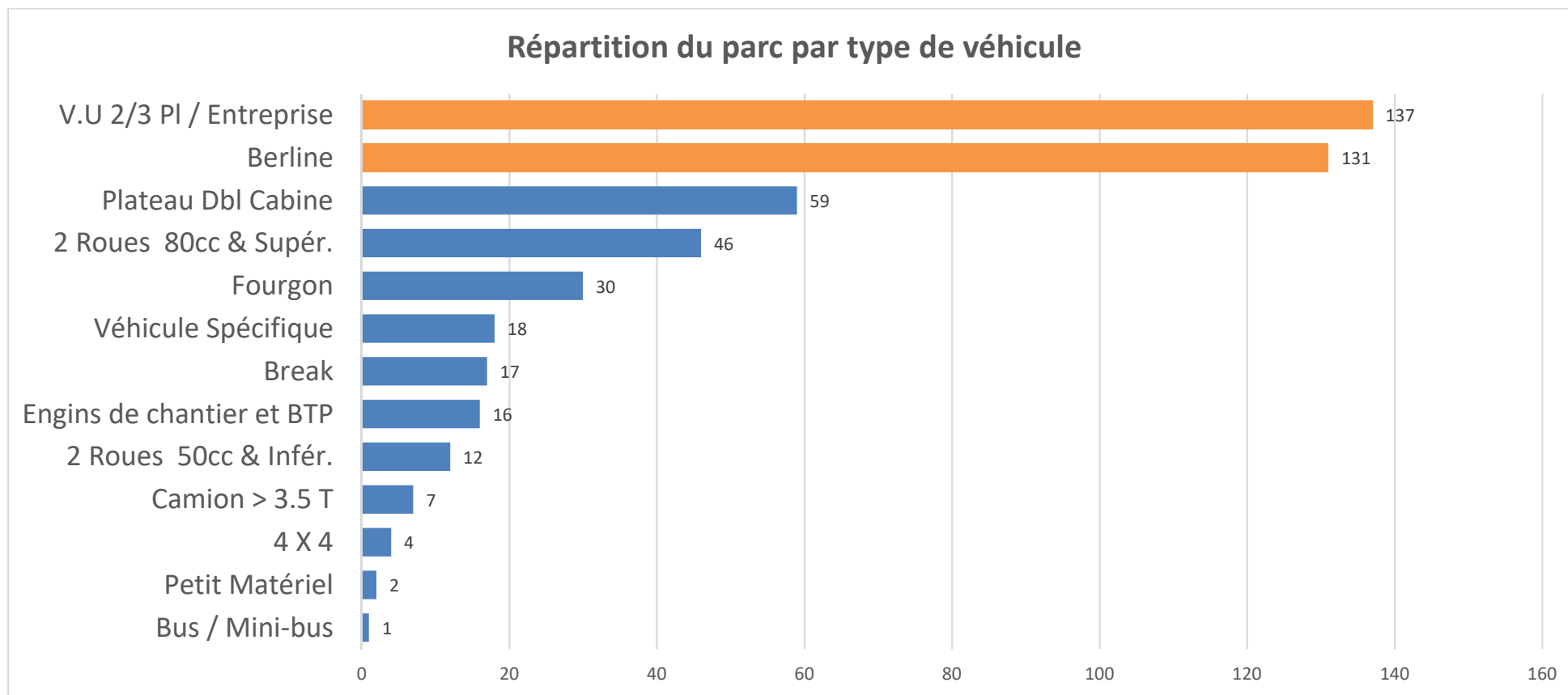
Le parc de la Ville de SAINT-DENIS comprend **480 véhicules**.

Il n'y a plus aujourd'hui de véhicules de fonction affectés individuellement, le parc étant composé de véhicules de service, affectés à l'ensemble d'un service.

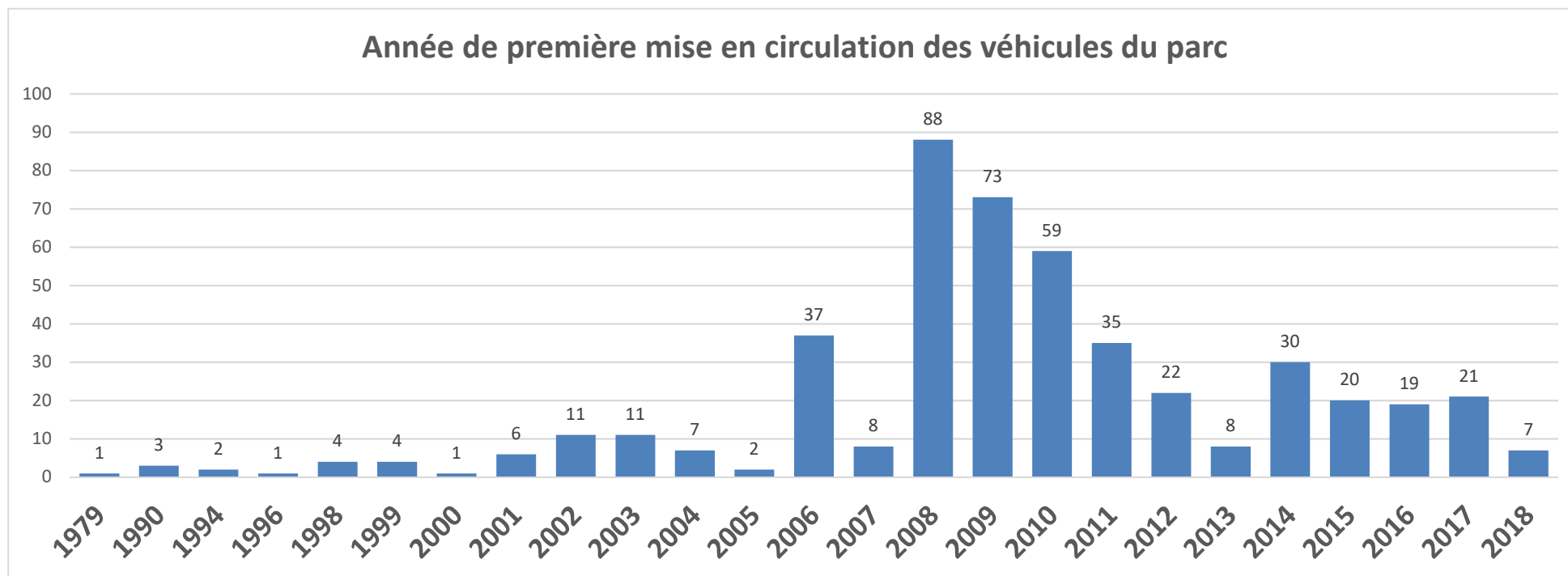


Le parc se compose de la façon suivante :

- 56% de véhicule léger (1/3 places, berline)
- 32% de véhicules utilitaires (camionnettes, fourgons...), véhicules techniques et camions
- 12% de deux-roues



Globalement, l'âge du parc de véhicules est de 13 ans, avec 38% des véhicules de plus de 10 ans.



Le kilométrage annuel moyen des véhicules est d'environ :
7 / 9 000 km/an pour les petits véhicules
15 / 20 000 km/an pour les véhicules utilitaires

Si à l'origine, le diesel était la seule énergie des véhicules, les acquisitions depuis 2017 privilégient l'essence.

A noter que le plein des véhicules se réalise uniquement à la Bretagne, ce qui engendre de longs trajets systématiques.

En 2018, le parc s'est doté de quelques véhicules électriques et de 5 bornes de recharge :

Hôtel de Ville :	1 borne
Centre Technique Communal :	2 bornes
DRH :	1 borne
Emplacement restant à définir	1 borne

Si le temps d'une recharge est assez long (4 à 5 heures), son coût est particulièrement attractif (4 € contre environ 50 € pour un plein).

Le service Logistique et Moyens va prochainement se doter d'un logiciel de carnet de bord électronique devant équiper 80% de la flotte, et permettant d'optimiser la gestion du parc de véhicules (enregistrement automatisé et paramétrage des heures d'utilisation, des kilométrages, des points de départ / d'arrivée, etc...).

Par ailleurs, la ville a récemment mis en place 2 services de partage de véhicules :

Auto partaz : 10 véhicules neufs (dont 3 électriques) répartis sur 2 pools (Hôtel de Ville et CTC)
Place de stationnement garantie
Pas de gestion du véhicule (plein de carburant, entretien...)

Vélo partaz 20 vélos à assistance électrique : 5 VAE d'ancienne génération (Cœur Vert Familiale)
15 VAE de nouvelle génération (dont 15 pour les ASVP)

A noter que :
. le logiciel dédié à la gestion de ces services propose des solutions de covoiturage,
. l'usage des vélos électriques est autorisé pour les déplacements domicile / travail.

6) LES DEPLACEMENTS DES AGENTS MUNICIPAUX

6-1 Réalisation des enquêtes

Dans l'optique d'optimiser les déplacements des salariés de la Ville de SAINT-DENIS et de répondre aux mieux à leurs besoins, une enquête a été réalisée à partir d'un questionnaire transmis à l'ensemble des salariés de l'administration.

Ce questionnaire visait à mieux connaître les habitudes de déplacement des agents et d'apprécier leurs choix modaux en fonction des offres relatives à chaque mode (temps passé, coût, confort...).

Les réponses apportées par les agents permettront ensuite de déterminer les moyens à mettre en place pour satisfaire dans de bonnes conditions – à la fois fonctionnelles et économiques – les besoins de déplacement de ces derniers.

Les questionnaires ont été transmis à chacun des employés accompagnés d'une lettre explicative, puis récupérés fin août 2018 par le bureau d'étude pour dépouillement et traitement.

Le questionnaire :

Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) de la Ville de SAINT-DENIS
QUESTIONNAIRE

Q1 - Votre lieu de travail habituel est :

- l'Hôtel de Ville Le Centre Technique Communal Autre

Q2 – Quel est votre service ? _____

Q3 – Vous êtes agents de catégorie :

- A B C Autre

Q4 – Quels sont vos horaires habituels de travail ?

- Arrivée matin : __ h __ mn Départ matin : __ h __ mn
Arrivée après-midi : __ h __ mn Départ après-midi : __ h __ mn

Q5 – Vous travaillez généralement combien de jours par semaine ?

Q6 - Pour venir travailler, quel(s) mode(s) de déplacement utilisez-vous habituellement ?

Précision : si vous utilisez plusieurs modes de déplacements successifs, indiquez leur ordre d'utilisation (ex : 1 voiture ; 2 Marche à pied)

- à pied en vélo en moto / scooter
 avec ma voiture passager d'une voiture en véhicule de service
 en Bus CITALIS en Car Jaune Autre :

Q7 - Quelles sont les raisons du choix de votre mode de déplacement principal ?

Plusieurs choix possibles à classer par ordre de priorité (1, 2, 3, 4.....)

- Ponctualité Faible coût Rapidité Sécurité
 Confort Autonomie Respect de l'environnement
 Pas le choix Flexibilité des horaires Autre, précisez

Q8 - Combien de temps mettez-vous en moyenne pour venir travailler ? minutes

Q9 - Concernant vos conditions de déplacement pour venir au travail, êtes-vous ?

- Très satisfait Satisfait Insatisfait Très insatisfait

Q10 - Si la voiture est votre principal mode de transport, avez-vous des contraintes particulières qui vous obligent à utiliser ce mode de déplacement ?

- Aucune
 Accompagnement des enfants ou d'une autre personne
 Horaires particuliers (tôt le matin ou tard le soir)
 Déplacement professionnel
 Courses, loisirs
 Autre, précisez :

Q11 - Pour les utilisateurs de voiture, où vous stationnez-vous le plus souvent ?

- parking souterrain de l'Hôtel de Ville parking extérieur rue Pasteur
 parking République dans l'enceinte du CTC
 sur la voirie autour de l'établissement Autre :

Q12 - En moyenne, combien de temps cherchez-vous une place de stationnement ? mn

Q13 – Vous arrive-t-il de rentrer chez vous pour déjeuner ?

- oui, toujours oui, quelques fois rarement jamais

Q14 – Votre travail vous amène-t-il à sortir de l'établissement dans la journée ?

- oui, régulièrement oui, ponctuellement rarement jamais

Q15 – Utilisez-vous un véhicule de service pour vos déplacements professionnels ?

- oui, toujours oui, quelques fois rarement jamais

Q16 - Si vous utilisez habituellement la voiture, quel(s) mode(s) de transport alternatif(s) seriez-vous prêt à utiliser plus souvent ? (Plusieurs réponses possibles)

- Marche à pied Bus Covoiturage
 Vélo Vélo électrique Aucun

Q17 - Qu'est-ce qui vous encouragerait à venir travailler plus souvent à vélo ?

- Plus de pistes ou de bandes cyclables sur mon trajet
 Un garage à vélo abrité et sécurisé sur mon lieu de travail
 Des équipements permettant de se changer sur mon lieu de travail (douches, vestiaires...)
 La possibilité d'utiliser un vélo de service mis à ma disposition
 Autre, précisez :

Q18 - Qu'est-ce qui vous encouragerait à venir travailler plus souvent en bus ?

- Un arrêt de bus plus proche de mon domicile
 Une meilleure fréquence de passage du bus
 Des horaires de passages mieux adaptés
 Des bus plus confortables
 Des bus plus rapides
 Un titre de transport moins cher
 Plus d'informations sur mon lieu de travail (plans, horaires...)
 Autre, précisez :

Q19 - Qu'est-ce qui vous encouragerait à pratiquer le covoiturage plus souvent ?

- Une plus grande flexibilité des horaires de travail
 Des places de stationnement réservées aux covoitureurs
 Un retour assuré en cas de défaillance du covoitureur (véhicule de service, taxi, bus...)
 Une aide pour trouver des collègues intéressés et constituer des équipages
 Autre, précisez :

VOTRE PROFIL

Vous êtes : Un homme Une femme

Votre âge : ans

Votre commune de résidence est : -----

Si vous habitez SAINT-DENIS, précisez votre quartier :

- Centre La Source Bellepierre Le Brûlé
 La Montagne Bas de la Rivière Vauban Providence - Camélias
 Le Chaudron Le Moufia Bois de Nèfles Butor - Champ Fleuri
 La Bretagne Montgaillard Saint François Primat
 Domenjod Autre

VOS SUGGESTIONS

Cet espace vous est ouvert. Merci d'y indiquer vos suggestions, remarques et observations concernant vos déplacements en général :

Vous pouvez également nous faire part de vos suggestions par mail : pde-saintdenis@axurban.fr

GROUPES DE TRAVAIL PDE

Dans la continuité de cette enquête, nous allons organiser des groupes de travail relatifs aux déplacements des agents de l'entreprise municipale.

Si vous êtes intéressé(e), merci de nous laisser vos coordonnées :

Nom :

Prénom :

Service :

Téléphone :

Mail :

MERCI POUR VOTRE PARTICIPATION

6-2 Représentativité de l'échantillon

L'échantillon de l'enquête est composé de **191 questionnaires retournés** :

- 123 questionnaires retournés pour le site de l'Hôtel de Ville, soit un taux de réponse de 20,5%
- 68 questionnaires retournés pour le site du CTC, soit un taux de réponse de 19,3%

soit un taux de réponse globale de 20%

ainsi que 30 questionnaires retournés d'agents travaillant sur d'autres sites communaux.

29 agents (15% des réponses) ont précisé leurs coordonnées dans l'intention de participer aux groupes de travail PDE.

Les résultats détaillés des réponses au questionnaire par site sont présentés ci-joint en annexe.

Mode de déplacement utilisé pour venir travailler

La voiture individuelle représente le principal mode de déplacement utilisé par les agents pour venir travailler, à hauteur de :

- 64% sur l'Hôtel de Ville (61% en tant que conducteur + 3% en tant que passager)
- 63% sur le CTC (56% en tant que conducteur + 7% en tant que passager)

Les raisons évoquées du choix de la voiture sont principalement :

- l'autonomie (18%) et la ponctualité (17%) sur l'Hôtel de Ville
- la rapidité (35%) et l'autonomie (19%) sur le CTC

La part d'agents utilisant habituellement le bus CITALIS est relativement significative :

- 16% sur l'Hôtel de Ville
- 12% sur le CTC

Les Cars Jaunes ne sont que rarement utilisés (0,6% sur l'HdV, 0% sur le CTC)

La part des deux-roues à moteur (moto, scooter) est importante sur le CTC (17%) alors qu'elle reste plus réduite sur l'Hôtel de Ville (6%).

A l'inverse, la marche à pied est plus utilisée sur l'Hôtel de Ville (10%) que sur le CTC (4%)

La part du vélo reste marginale sur les 2 sites : 3% sur l'HdV, 4% sur le CTC.

Déplacement Domicile / Travail

Le temps moyen mis par les agents pour venir travailler s'établit à

- 28 mn pour l'Hôtel de Ville
- 23 mn pour le CTC

Relativement à l'appréciation de leurs conditions de déplacement pour venir travailler, les agents sont insatisfaits (ou très insatisfaits) à hauteur de :

- 19% pour l'Hôtel de Ville
- 16% pour le CTC

Pour les agents utilisant leur voiture pour venir travailler, les contraintes particulières les obligeant à l'utiliser sont :

- le besoin d'accompagnement d'une personne : 32% sur l'HdV, 29% sur le CTC
- le besoin de réaliser d'autres déplacements (courses, loisirs...) : 24% sur l'HdV, 21% sur le CTC
- le besoin de respect d'horaires particuliers sur l'Hôtel de Ville (20%)

Stationnement

Les lieux de stationnement désignés par les agents utilisant leur voiture pour venir travailler sont les suivants :

- pour le site de l'Hôtel de Ville :	Parking République	67%
	Parking souterrain de l'HdV	25%
	Parking Pasteur	4%
	Voirie autour de l'HdV	4%
- pour le site du CTC :	Dans l'enceinte du CTC	82%
	Voirie autour du CTC	5%
	Autres (ancienne école...)	13%

Le temps moyen pour trouver une place de stationnement est de moins de 5 mn :

- pour 82% des agents de l'Hôtel de Ville, avec 10% des agents déclarant mettre plus de 10 mn
- pour 92% des agents du CTC, aucun agent ne déclarant mettre plus de 10 mn

Autres déplacements

La part des agents ne rentrant jamais chez eux pour déjeuner est de : 68% pour l'Hôtel de Ville
61% pour le CTC

A l'inverse, la part des agents rentrant systématiquement chez eux pour déjeuner est de :
6% pour l'Hôtel de Ville
5% pour le CTC

La fréquence des déplacements professionnels pour les agents des 2 sites est la suivante :

Réponse	Hôtel de Ville	CTC
Régulièrement	39 %	42 %
Ponctuellement	31 %	17 %
Rarement	16 %	26 %
Jamais	14 %	15 %

La fréquence d'utilisation d'un véhicule de service pour les déplacements professionnels est la suivante :

Réponse	Hôtel de Ville	CTC
Toujours	48 %	61 %
Quelques fois	19 %	5 %
Rarement	13 %	12 %
Jamais	20 %	22 %

Modes alternatifs à la voiture pour venir travailler

Pour les agents utilisant leur voiture pour venir travailler, les modes alternatifs susceptibles d'être utilisés sont les suivants :

Réponse	Hôtel de Ville	CTC
Marche à pied	16 %	9 %
Vélo	7 %	5 %
Bus	27 %	26 %
Vélo électrique	16 %	41 %
Covoiturage	25 %	9 %
Aucun	9 %	10 %

Plusieurs points sont particulièrement à signaler :

- la relative faible part d'agents répondant « aucun » (10%)
- l'importance de la réponse « vélo électrique » sur le CTC (41%)
- l'importance de la réponse « covoiturage » sur l'Hôtel de Ville (25%)

Les éléments susceptibles d'encourager les agents à venir travailler plus souvent **en vélo** sont les suivants :

Réponse	HdV	CTC
Plus de pistes ou de bandes cyclables sur mon trajet	19 %	32 %
Un garage à vélo abrité et sécurisé sur mon lieu de travail	16 %	24 %
Des équipements permettant de se changer sur mon lieu de travail (douches, vestiaires...)	31 %	22 %
La possibilité d'utiliser un vélo de service mis à ma disposition	20 %	10 %
Pas intéressés	14 %	12 %

Les éléments susceptibles d'encourager les agents à venir travailler plus souvent **en bus** sont les suivants :

Réponse	Hôtel de Ville	CTC
Un arrêt de bus plus proche de mon domicile	9 %	11 %
Une meilleure fréquence de passage du bus	23 %	23 %
Des horaires de passages mieux adaptés	21 %	17 %
Des bus plus confortables	9 %	6 %
Des bus plus rapides	13 %	12 %
Un titre de transport moins cher	11 %	14 %
Plus d'informations sur mon lieu de travail (plans, horaires...)	3 %	5 %
Autres réponses (bus sécurisés, moins bondés, pas de correspondance...)	11%	12 %

Les éléments susceptibles d'encourager les agents pratiquer **le covoiturage** plus souvent sont les suivants :

Réponse	Hôtel de Ville	CTC
Une plus grande flexibilité des horaires de travail	14 %	19 %
Des places de stationnement réservées aux covoitureurs	20 %	13 %
Un retour assuré en cas de défaillance du covoitureur (véhicule de service, taxi, bus...)	31 %	32 %
Une aide pour trouver des collègues intéressés et constituer des équipages	23 %	21 %
Autres réponses (application internet, collègues très proches...)	12%	15 %

Bien que tous les éléments évoqués recueillent une part significative de réponses, les principaux éléments susceptibles d'encourager les agents municipaux à changer de mode sont :

- pour l'usage du vélo :
 - . plus de pistes ou de bandes cyclables
 - . des équipements permettant de se changer sur le lieu de travail (douches, vestiaires...)
- pour l'usage du bus :
 - . une meilleure fréquence de passage du bus
 - . des horaires de passages mieux adaptés
- pour l'usage du covoiturage, un retour assuré en cas de défaillance du covoitureur (véhicule de service, taxi, bus...).

Suggestions

Les suggestions formulées par les agents dans le questionnaire sont les suivantes :

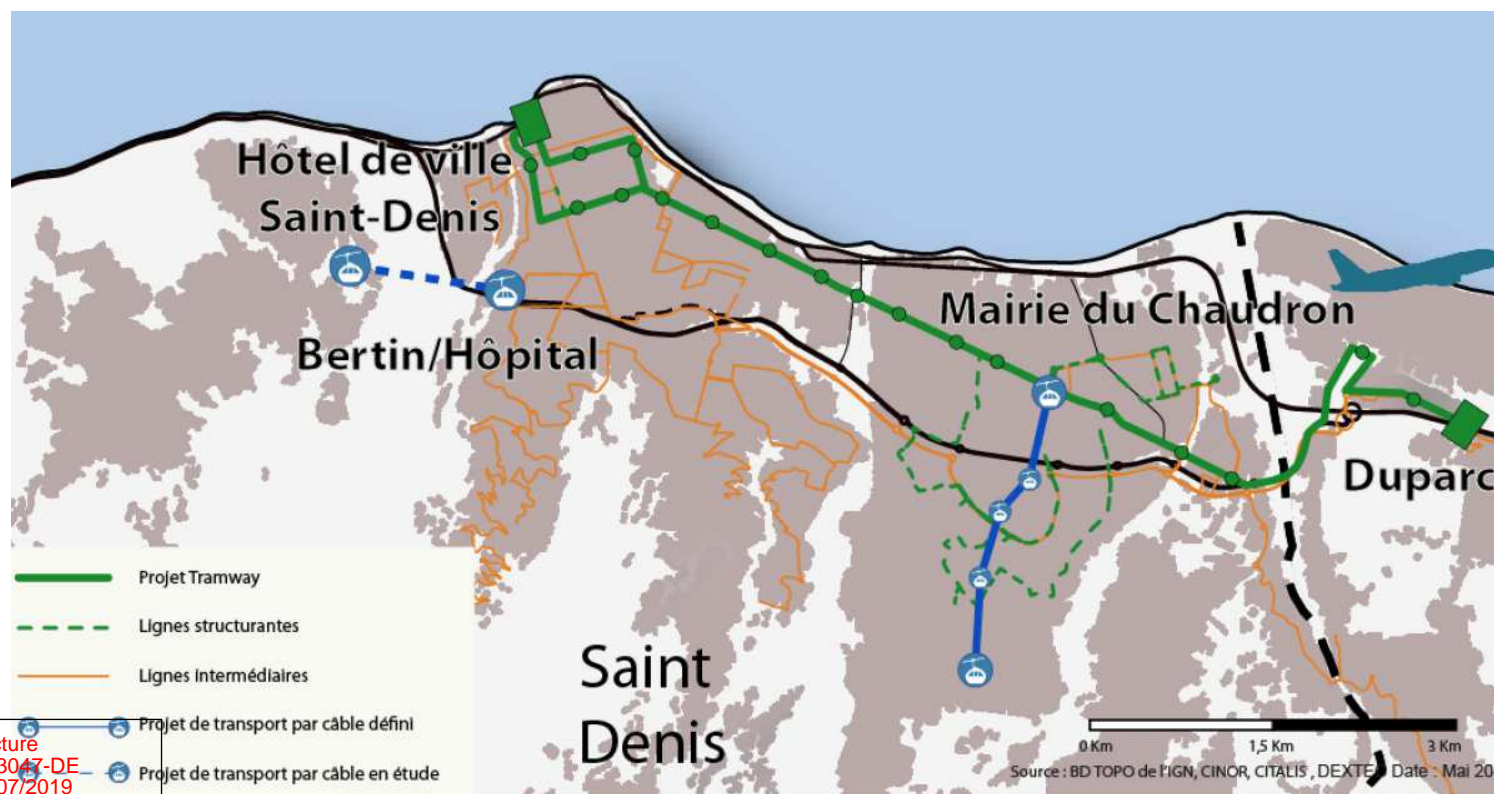
Suggestions	Nombre
Mise en place d'un tramway ou d'un système ferré	8
Bus réservés aux agents municipaux aux heures de pointes	8
Plus de bus, horaires mieux respectés	5
Vélos électriques mis à disposition des agents	4
Aménagement de vestiaires et douches pour se changer quand on prend son vélo	2
Bus gratuit ou à 50%	2
Baisser la vitesse en ville - Location de vélos électriques - Sécuriser les parcours	1
Bornes de recharges pour voitures / motos / vélos électriques	1
Navette desservant le Brulé ou covoiturage	1
Covoiturage inter-collectivité	1
Télétravail 1jour/semaine	1
Feux vert trop court sur les rues perpendiculaires aux voies TCSP et Léopold Rimbaud	1
GPS pour véhicules de services	1
Horaires réguliers pour transports en commun + voies dédiées bus intervilles	1
Plus d'informations sur les modes de déplacement	1
Mettre en place + de pistes cyclables séparées du réseau routier pour + de sécurité	1
Mettre en relation les personnes pour le covoiturage	1
Diminuer les besoins de déplacements	1
Pouvoir se garer au parking HDV pour utilisateur occasionnel de voiture	1
Très long trajet pour sortir de La Bretagne : faire qqch niveau au du pont Triolet	1
Utilisation d'un seul véhicule par famille	1
TOTAL	44

7) DIAGNOSTIC PROSPECTIF ET ENJEUX

7-1 Les projets pouvant impacter la mobilité des agents et des visiteurs

7-1.1 La révision du PDU de la CINOR

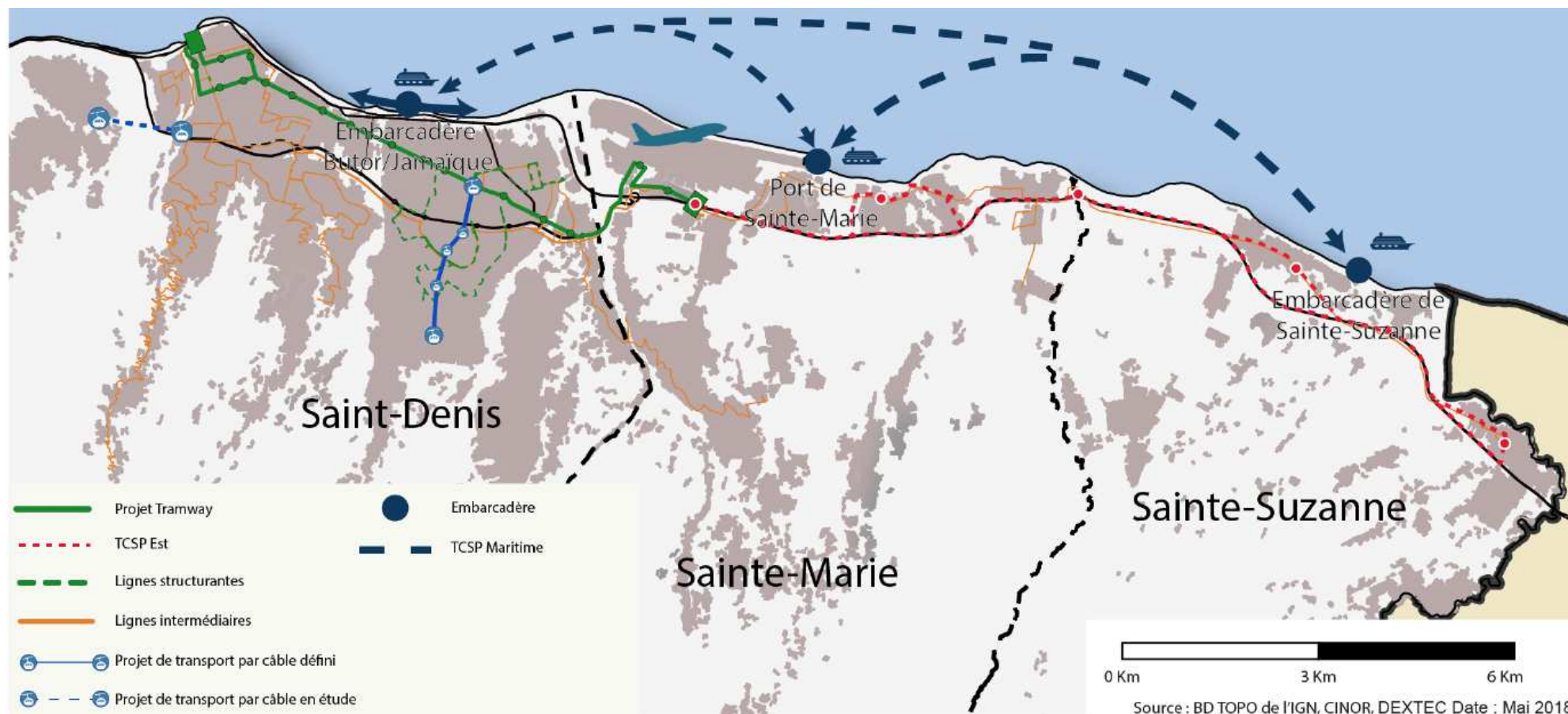
Dans le cadre de la révision de son PDU visant à proposer un panel d'offres de transports alternatives à l'autosolisme, la CINOR envisage la réalisation d'une **ligne de tramway** organisés autour d'une armature de pôles d'échanges connectés aux Transports par câbles en cours et en projet, desservant directement l'Hôtel de Ville et passant à proximité du CTC.



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019

A l'échelle de l'ensemble de la CINOR, il est également envisagé de développer :

- l'interconnexion du tramway sur l'Est avec un TCSP combiné au tracé de la RN2
- un réseau de TCSP maritime entre les 3 communes de la CINOR



7-1.2 Les téléphériques urbains

Projet issu du PDU 2013-2023, le **téléphérique de la Montagne** s'inscrit dans le projet de Réseau intégré de transport moderne (RITMO), porté par la Ville de Saint-Denis, et comprenant la création à terme d'un réseau de 5 lignes téléportées desservant les quartiers des hauts et de mi-pentes.

Le téléphérique de La Montagne et le pôle d'échange Bertin portent d'important enjeux, et principalement :

- le développement urbain du plateau de La Montagne, principale réserve foncière de la Ville de Saint-Denis
- la « désaturation » de la RD41, connaissant des situations chroniques d'engorgement aux heures de pointe
- l'intermodalité avec à la fois :
 - . le réseau de bus CITALIS, avec la possibilité d'un prolongement du TCSP
 - . le futur RRTG, la station Bertin étant appelée à devenir le principal point d'interconnexion entre les 2 réseaux urbains et interurbains
 - . les flux de trafic en provenance de l'Ouest (parc-relais intégré)

De fait, le téléphérique et le pôle d'échange Bertin sont de nature à modifier en profondeur les habitudes de déplacements des usagers du centre-ville en général, et des agents et visiteurs de l'Hôtel de Ville en particulier.

Initialement envisagé sous la forme d'un TCSP au sol, le **téléphérique urbain Chaudron / Moufia / Bois-de-Nèfles** permettra la desserte de l'Université, des pentes de Moufia et de Bois de Nèfles dans le prolongement du TCSP depuis le Chaudron.

Moins capacitif et moins rapide que celui de la Montagne, son impact sur les déplacements en liaison avec le plan de mobilité sera plus réduit et localisé.

Projet de téléphérique urbain Centre-Ville – La Montagne

longueur de 1300 m entre les deux stations Bertin/Hôpital et Belvédère/La Vigie

2 possibilités : système à mouvement unidirectionnel avec 9 cabines de moyenne capacité (30 places)

système à va-et-vient avec deux grandes cabines (80 places)

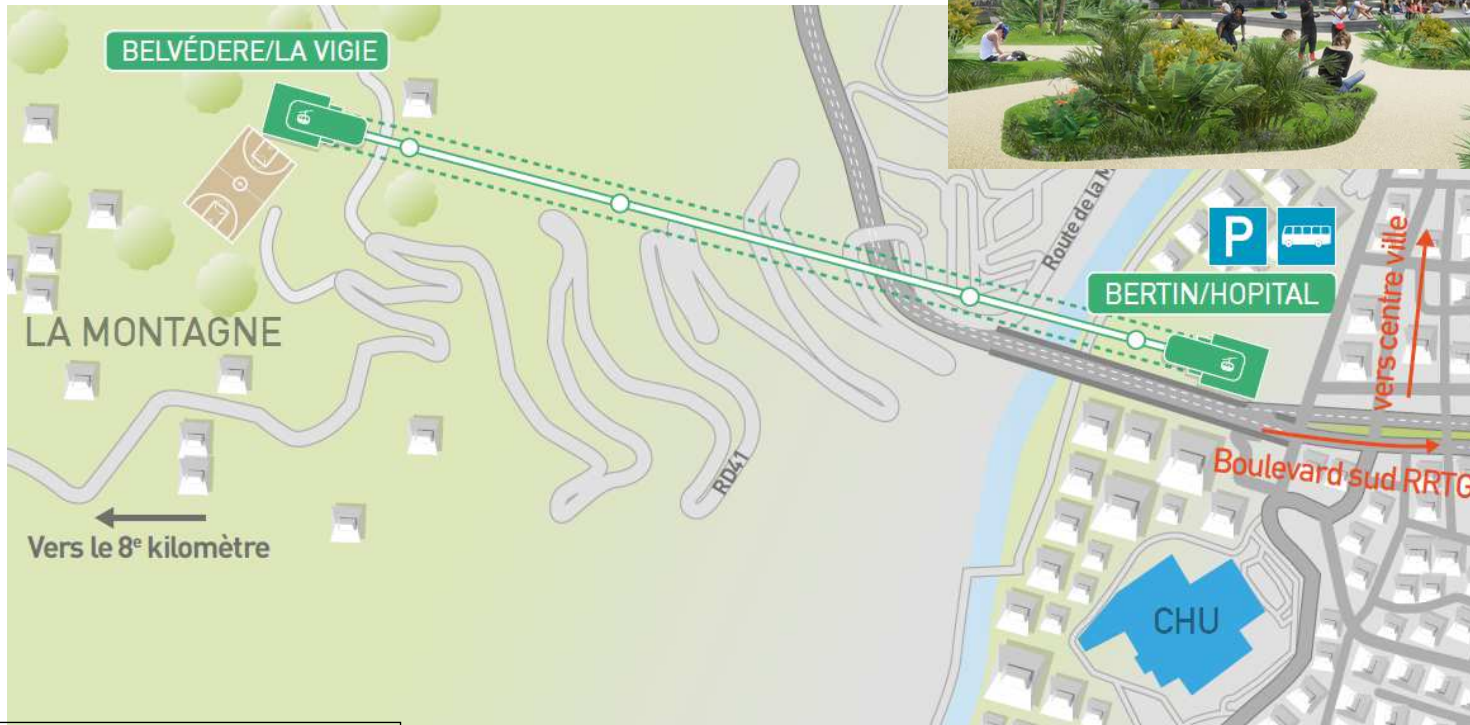
temps de parcours limité, de l'ordre de 5 mn

fréquence élevée : intervalle inférieur à 2 mn

débit à terme : 1200 passagers / heure / sens

30 000 passagers / jour

Mise en service prévue en 2021

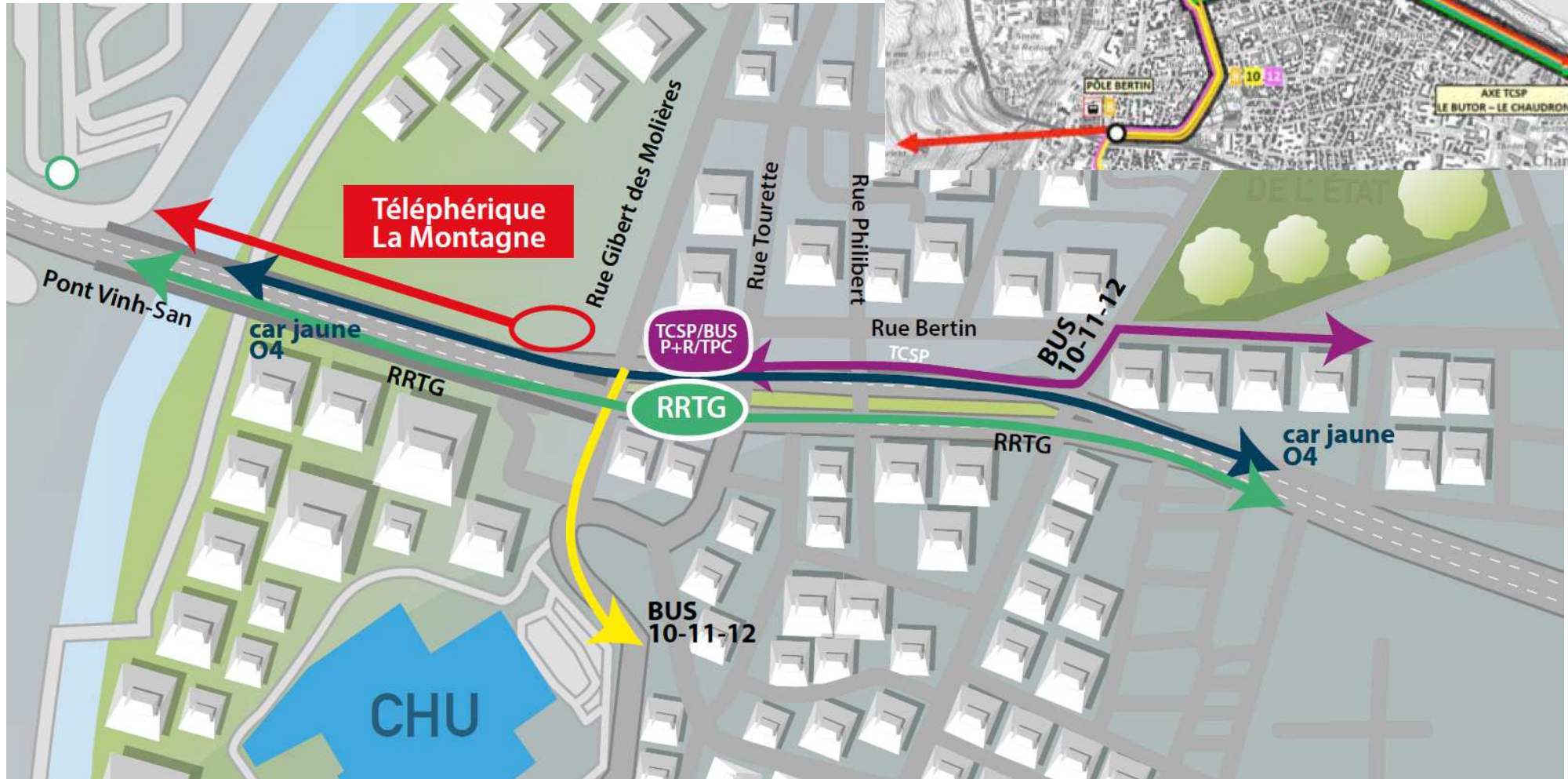


Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019

Axurban

Projet de téléphérique urbain Centre-Ville – La Montagne

Pôle d'échange / parc relais Bertin



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



Projet de téléphérique Chaudron / Moufia / Bois de Nèfles

Tracé optimisé avec 5 stations

Longueur de 2,5 km

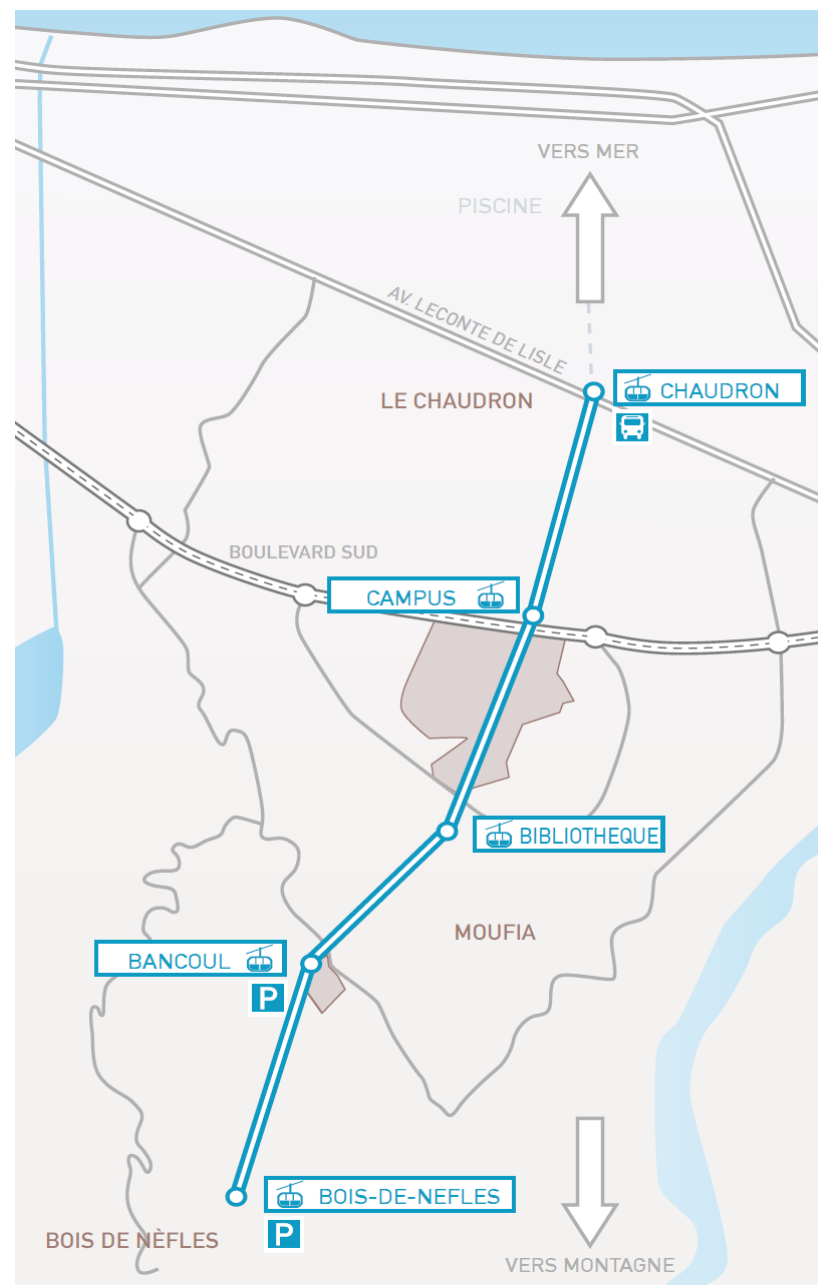
Temps de parcours : 13 mn

46 cabines de 10 places assises chacune,

Amplitude de 6h à 20h en semaine.

Débit : 6000 passagers / jour

Mise en service prévue fin 2019



7-1.3 Le RRTG

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR), approuvé par décret en Conseil d'État en novembre 2011, fixe les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire à La Réunion aux horizons 2020-2030.

Concernant le volet « transports en commun », le SAR préconise la réalisation d'infrastructures de type Transport en Commun en Site Propre (TCSP) à court-moyen terme dans chaque bassin de vie et définit, à plus long terme, un tracé de principe pour la réalisation du **Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG)** se développant sur un linéaire de 150 kilomètres entre Saint-Benoît et Saint-Joseph en passant par Saint-Denis et le littoral Ouest.

Relativement à la section Nord du RRTG entre Sainte-Marie et Saint-Denis, la Commission permanente du Conseil Régional du mardi 21 août 2018 a présenté les conclusions des études de faisabilité et d'opportunité du RRTG (Réseau Régional de Transport Guidé) et de la solution adaptée : le choix d'un **mode ferré léger au sol le long du Boulevard Sud (RN6) entre les pôles Duparc et Bertin.**

Une enveloppe de 5 M€ a été approuvée pour permettre la poursuite des études pré-opérationnelles du RRTG Nord, avec notamment le recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage (en cours de consultation).

La mise en service du RRTG Nord est programmée pour fin 2023.

SECTION 1 DU NOUVEAU TRANSPORT PUBLIC

Projet du RRTG sur Saint-Denis / Sainte Marie

10 stations sur 10 km

vitesse commerciale : 25km/h (70 km/h en pointe)

temps de trajet : 20 mn entre terminus

fréquence de desserte en heure de pointe : 7,5 mn

30 000 voyageurs/jours en 1^{ère} phase

jusqu'à 50 000 à terme



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019

Axurban

7-1.4 Nouvelle Route du Littoral et projet NEO

Selon l'avancement du chantier en cours de la Nouvelle Route du Littoral, sa livraison reste programmée pour 2021.

Dans la foulée, la Région Réunion s'est engagée pour la réalisation du nouveau pont sur la Rivière Saint-Denis.

Bien que très importante pour la sécurisation et la fluidification des trafics en provenance de l'Ouest, la Nouvelle Route du Littoral ne va pas modifier fondamentalement les habitudes de déplacement des usagers en général et des agents municipaux habitant dans l'Ouest en particulier.

A l'inverse, le projet NEO, visant à enterrer la Route Nationale au droit du Barchois et à permettre la réalisation d'aménagements qualitatifs en faveur des autres modes de déplacement en surface, serait à même d'offrir de nouvelles perspectives pour l'accès à l'Hôtel de Ville.

Cependant, si le projet reste d'actualité et fait l'objet d'études détaillées, aucun engagement financier n'a été pris par les différents partenaires, ce qui ne permet pas d'en fixer l'horizon de mise en service.

7-2 Exemples d'actions d'autres collectivités

7-2.1 Le PDIE ZAC 2000 / ZIC n°2 et 3

En 2009, l'ADEME et la CCI Réunion, en partenariat avec la Ville de SAINT-DENIS et la mairie du Port, inaugurent le premier Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) de la Réunion sur la ZAC 2000 et les ZIC n°2 et 3 de la commune du Port.

Ce type d'étude a pour objectif d'organiser des actions communes entre plusieurs entreprises d'une zone d'activité délimitée, et ce en vue d'améliorer les pratiques de déplacement des employés. Les déplacements professionnels et les déplacements domicile-travail se voient ainsi rationalisés, au profit des modes plus respectueux de l'environnement.

Les modes de déplacement suivants sont par conséquent privilégiés : la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres.

19 entreprises sont concernées par ce PDIE.

Son objectif principal est d'évaluer les besoins de déplacement de plus de 1000 salariés, en vue de leur proposer des solutions adaptées, dans une logique de développement durable. Les bénéfices sont donc à la fois d'ordre économique (réduire les coûts de déplacement), social (favoriser le dialogue entre les entreprises, améliorer les conditions de travail) et environnemental (réduire les émissions de gaz à effet de serre, limiter les nuisances sonores).

L'étude a montré que, sur les 1000 salariés concernés :

- 69% habitent à Saint-Paul, à La Possession et au Port ;
- 88% utilisent la voiture comme mode de déplacement habituel ;
- 74% de ceux qui habitent dans un rayon de moins de 2km de leur lieu de travail se déplacent en voiture ;
- 50% des automobilistes disent « ne pas avoir d'autre choix que d'utiliser ce mode de transport » ;
- 34,3% des personnes interrogées comptent entre 16 et 30 minutes de trajet pour se rendre de leur domicile au lieu de travail ; 26,3% mettent moins de 15 minutes et 39,4% consacrent plus de 30 minutes de leur temps à ce trajet ;
- la fréquence horaire et l'amplitude des passages des bus sont restreintes, avec 6 lignes qui desservent les abords des zones et seulement 5 arrêts sur les zones (aucun à l'intérieur de la ZAC 2000). 40% des personnes interrogées souhaiteraient voir le réseau se développer ;
- un pic de circulation a été observé entre 7h50 et 8h10 le matin, entre 12h et 12h20 le midi et enfin entre 17h et 17h25 le soir ;
- les accès piétons et usagers existent, mais les tracés des chemins s'avèrent très inégaux et discontinus, l'entretien des chemins insatisfaisants, le stationnement fréquent sur les trottoirs et un passage « très dangereux » a été observé au niveau du rond-point des Vilebrequins.
- concernant l'accessibilité en vélo, l'étude a relevé une bande cyclable discontinue et non sécurisée.

7-2.2 Le PDE multi sites de La Poste

La Poste, la CINOR et la Sodiparc ont signé en février 2009 une convention de partenariat accordant des tarifications préférentielles pour l'usage des transports publics aux 2000 employés de La Poste.

Le PDE de la Poste a ainsi pour ambition de réduire les émissions de CO₂ de ses activités de transport de 12% entre 2008 et 2012, tout en préservant le pouvoir d'achat des salariés.

Ses objectifs sont les suivants :

- réduire d'au moins 50% le nombre de postiers qui font plus de 100 kms par jour ;
- réduire d'au moins 10% la distance moyenne parcourue par les postiers chaque jour ;
- doubler le nombre de kilomètres parcourus chaque jour en transports en commun ;
- réduire d'au moins 10% le CO₂ total émis par les postiers sur le trajet domicile-travail ;
- atteindre au moins 20% d'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Dans cette optique, tous les salariés de l'entreprise publique peuvent désormais bénéficier d'un tarif d'abonnement réduit (3,50 € au lieu de 30 € pour circuler sur les lignes du réseau CITALIS de Saint-Denis, de Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne.

Dans le cadre du PDE, la CINOR s'est engagée à accorder à tout salarié de La Poste une réduction de 10% sur l'abonnement de référence CITALIS.

La moitié de cette remise est prise en charge par la Sodiparc.

La Poste prend en charge 50% du prix de l'abonnement.

L'employé ne doit donc régler que 45% du cout de l'abonnement.

La Poste, avec l'aide de l'ADEME (financements), a également mis à disposition de postiers volontaires des Vélos à Assistance Électrique dans le cadre de son opération « VAE domicile-travail ».

Cette opération visait à favoriser l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail à la Réunion.

Si le public ciblé est principalement les postiers habitant à moins de 15 km de leur travail, il s'agit de « faire en sorte qu'un maximum de postiers utilisant actuellement la voiture solo se mette à utiliser régulièrement le vélo pour se rendre à son travail ».

La mise à disposition de vélos électriques s'accompagne en l'occurrence d'une action de communication ayant pour objectif de mettre en exergue l'augmentation de pouvoir d'achat engendré par l'action proposée.

Des services et actions annexes sont également proposés, et conditionnent la réussite de l'opération, tels que :

- la mise en place de douches sur le lieu de travail ;
- la création de parkings à vélo sécurisés ;
- la sécurisation des parcours vélo ;
- la mise en place d'une charte dans laquelle le bénéficiaire du VAE s'engage à utiliser le vélo pour ses trajets

- l'organisation d'animations de sensibilisation au covoiturage et la présentation du site Internet covoiturage destiné aux postiers et aux clients.

Une journée du vélo et de la marche à pied, prévue dans le PDE, a également été mise en place par le comité de promotion du vélo pour les trajets domicile-travail.

Un débat sur l'utilisation du vélo avec les postiers, les éco référents de la Poste de l'Ouest de La Réunion, les services de la mairie du Port, l'ADEME et le médecin du travail a eu lieu en avril 2011 afin de sensibiliser les postiers à la pratique du vélo.

Pour finir, La Poste s'est engagée à former 1000 conducteurs sur deux ans à l'éco conduite. Ce programme doit permettre de réduire de 5 à 10% par an les émissions de CO₂ dues à l'activité professionnelle et de réaliser des économies sur la consommation de carburant et l'entretien des véhicules.

7-2.3 Le PDE de Calais

Dans le cadre de la mise en œuvre du PDU de l'Agglomération du Calaisis, la ville de Calais a souhaité engager la réalisation de son Plan de Déplacement Entreprise.

Face à l'hégémonie de la voiture, le PDU envisageait principalement :

- la réalisation d'aménagements en faveur des vélos ;
- une restructuration et un développement du réseau de transport urbain.

Dans ce cadre, le PDU encourage les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage. Le PDU préconise ainsi la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises.

La ville de Calais a ainsi lancé son PDE sur trois sites :

- le site de l'hôtel de ville ;
- le site des services techniques ;
- le futur site des services administratifs.

Le diagnostic a notamment fait ressortir que le site des services techniques est le moins bien desservi par les transports collectifs et les modes doux. De plus, il dispose d'une faible capacité de stationnement.

Par ailleurs, le diagnostic, par le biais des résultats d'une enquête auprès des agents municipaux, a conduit à faire ressortir :

- des horaires de travail concentrés sur des périodes réduites, à même de favoriser le covoiturage ;
- une gestion du parc de véhicules par service, ne favorisant pas une optimisation de leur usage ;
- des pratiques pour les déplacements domicile-travail caractérisées par les points suivants :
 - Hôtel de Ville : un très faible usage des transports collectifs, malgré une très bonne desserte par le réseau urbain et la proximité des gares SNCF et routière ;
 - Services Administratifs : usage assez réduit de la voiture personnelle (45%) au profit de la marche à pied (28%), alors que l'usage du vélo reste marginal ;
 - Services Techniques : usage important de la voiture personnelle (68%) au détriment essentiellement de la marche à pied (<1%) et des transports collectifs (7%).
- une certaine disposition des agents pour un changement de mode :
 - 55% pour les transports collectifs, sous réserve d'un renforcement des fréquences et d'une meilleure adaptation des horaires ;
 - 51% pour le vélo, notamment pour les petits trajets professionnels ou pour aller déjeuner ;
 - 55% pour le covoiturage, essentiellement par souci d'économies.

L'objectif assigné au PDE a alors été de réduire à moins de 50% le taux d'usage de la voiture pour les agents communaux.

Les solutions préconisées ont été les suivantes :

- le développement du covoiturage entre agents municipaux ;
- le développement de l'usage du vélo pour les déplacements de courte distance réalisés entre les sites municipaux ;
- une incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements entre le domicile et le travail, par la mise en place d'une tarification attractive.

7-3 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

7-3.1 Les conditions d'accessibilité et de stationnement :

Hôtel de Ville :

- Très bonne desserte en transports CITALIS : 15 lignes, 626 bus/jour, fréquence 1mn30
- mais connexion insuffisante avec le réseau Car Jaune
- Bonne accessibilité en voiture
- mais difficultés d'accès et d'usage du Parking République, alors que l'offre est saturée par ailleurs
- Accessibilité en vélo restant difficile : pas d'itinéraire sécurisé et continu avec le Barchois ou le Bd Sud
- Difficulté de stationnement des visiteurs (voirie payante et saturée)

Centre Technique Communal :

- Arrêts lignes de transport éloignés : Lignes TCSP CITALIS >300 m Car Jaune > 600 m
- Bonne accessibilité en voiture
- mais offre saturée en fin de matinée
- Accessibilité en vélo moins contraignante
- Difficulté de stationnement des visiteurs (voirie gratuite et saturée)

Parc de véhicules de service vieillissant, introduisant très progressivement les véhicules électriques et l'autopartage.

7-3.2 Les déplacements des agents municipaux

Enquête par questionnaire auprès des agents

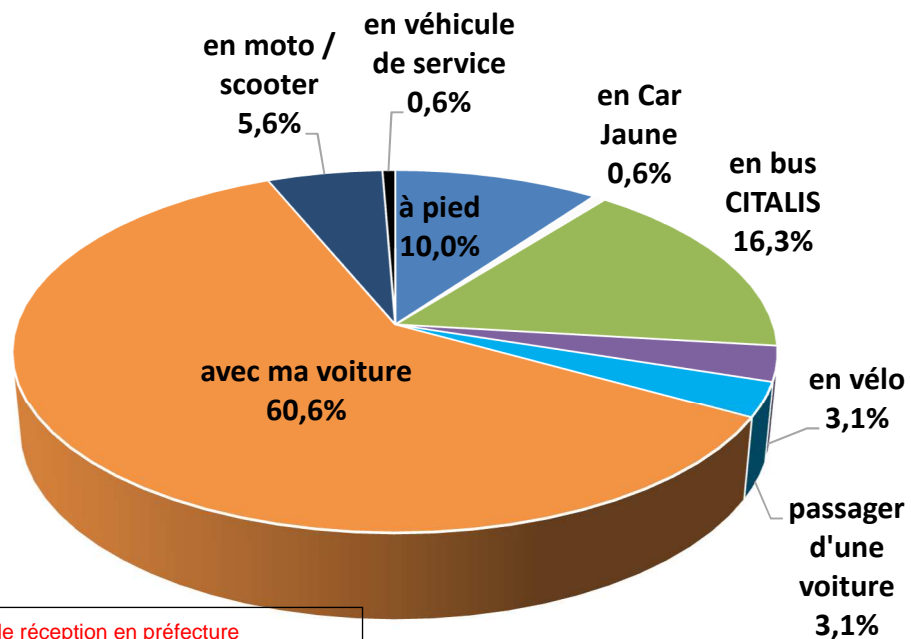
191 questionnaires retournés : 123 questionnaires pour l'Hôtel de Ville

68 questionnaires pour le site du CTC

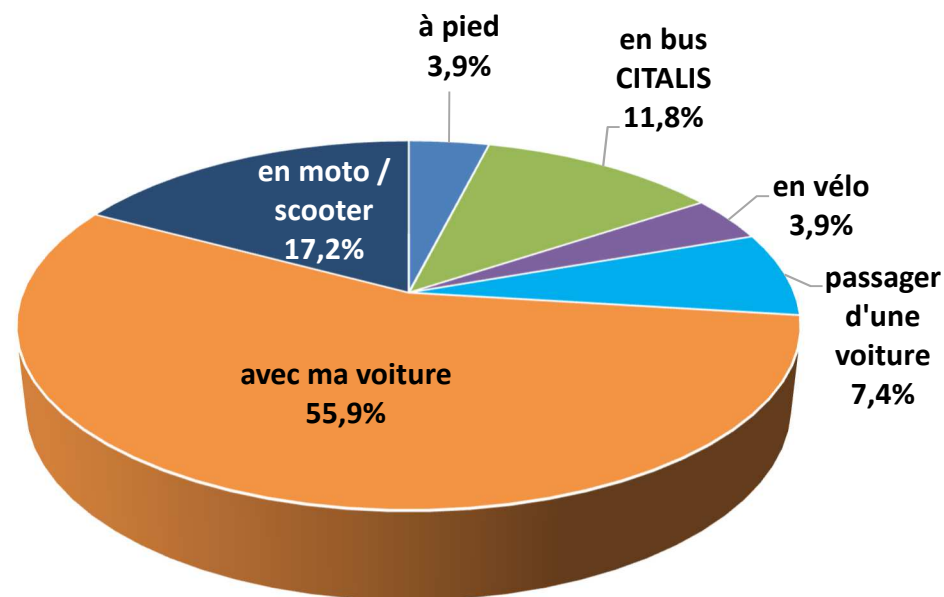
soit un taux de réponse globale de 20%

Mode de déplacement utilisé pour venir travailler :

Hôtel de Ville



Centre Technique Communal



7-4 SYNTHÈSE DES ATELIERS

1^{ère} séries d'ateliers : le lundi 29/10/18 pour l'hôtel de ville
 le mardi 30/10/18 pour le CTC

2^{ème} séries d'ateliers : le lundi 03/12/18 pour l'hôtel de ville
 le mardi 04/12/18 pour le CTC

Objectifs des ateliers

- ▶ **Prendre connaissance du diagnostic**
- ▶ **Déterminer avec les agents les objectifs du Plan de Mobilité**
- ▶ **Définir une première liste d'actions à mettre en œuvre pour optimiser les déplacements**
- ▶ **Recueillir l'avis des agents sur les actions proposées**

Synthèse des premiers ateliers

Thématique	Hôtel de Ville	Centre Technique Municipal
Meilleure utilisation des transports en commun pour venir travailler	<ul style="list-style-type: none"> Développer de nouveaux modes de transport (câble, ferré...) Mauvaise ponctualité et régularité des lignes Absence de ligne directe (Bretagne) Bus vieux, trop grands, problèmes de sécurité Desserte des écarts (fréquence insuffisante) Accessibilité piéton à l'arrêt de bus, distance éloignée Incitation financière Manque d'information et de communication (haraires, tarifs...) Créer un transport d'administrations du centre-ville 	<ul style="list-style-type: none"> Bus plus fréquents, plus réguliers Arrêts plus proches Développer de nouveaux modes de transport plus attractifs Offre de transport mal adaptée, trop de scolaires
Développement des modes doux	<ul style="list-style-type: none"> Itinéraires sécurisés et continus Douches dans les services Contrainte accompagnement Vélos en libre service Stationnement sécurisé sur les points vélos Sensibilisation - culture Usage occasionnel Taxi-vélo Coût d'achat du vélo Maîtrise du code de la route Comportement des autres usagers Mixter avec la voiture Bornes de recharge 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de pistes cyclables Vélos à Assistance Electrique (pas besoin de douches) Expérimentation Vélib' sur la Ville (VAE avec bornes)
Autre utilisation de la voiture (covoiturage, gestion du stationnement, véhicules propres, meilleure gestion du parc de véhicules de service...)	<ul style="list-style-type: none"> Covoiturage : plus d'encadrement (règles de partage, 'assurance...) Covoiturage : garantie de retour Covoiturage : plateforme de la Ville Covoiturage : places réservées aux covoituteurs Covoiturage : parkings de regroupement 	<ul style="list-style-type: none"> Plus de mutualisation des véhicules de service Renouvellement du parc : en pool autopartaz' Covoiturage pour les déplacements domicile/travail
Aménagement des conditions de travail	<ul style="list-style-type: none"> Flexibilité des horaires Télétravail 1 jour / semaine 	<ul style="list-style-type: none"> Télétravail 1 ou 2 jour(s) / semaine

Sur la base du diagnostic et du premier atelier, 4 axes de travail ont été définis, se déclinant chacun en plusieurs actions :

1) le développement d'une autre utilisation de la voiture

- 1.1 Développer un véritable service de covoiturage
- 1.2 Une évolution du parc de véhicules de service
- 1.3 Une meilleure gestion des offres de stationnement de la Ville

2) une forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail

- 2.1 Amélioration de la qualité de desserte du site par les transports collectifs
- 2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux
- 2.3 Prise en charge par la Ville de l'abonnement CITALIS des agents au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi
- 2.4 Renforcer la communication sur les transports collectifs pour les agents

3) le développement de l'usage du vélo

- 3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site
- 3.2 Acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE)
- 3.3 Mise à disposition des VAE aux agents municipaux
- 3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos
- 3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.

4) de nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements

- 4.1 Généraliser les horaires flexibles
- 4.2 Autoriser 1 ou 2 jours de télétravail par semaine
- 4.3 Création de tiers-lieux
- 4.4 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »

Synthèse des deuxièmes ateliers

Objectifs	Propositions d'actions	Appréciation					Note globale sur 20
		Inapplicable	Mauvaise idée	Sans avis	Intéressant	A faire	
1 - le développement d'une autre utilisation de la voiture	1.1 Développer un véritable service de covoiturage				5	10	14,00
	1.2 Une évolution du parc de véhicules de service			3	6	6	12,60
	1.3 Une meilleure gestion des offres de stationnement de la Ville		1		7	7	13,00
2 - une forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail	2.1 Amélioration de la qualité de desserte du site par les transports collectifs	2			3	10	12,80
	2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux	3	4		5	3	9,20
	2.3 Prise en charge par la Ville de l'abonnement CITALIS des agents au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi	1		2	1	11	13,20
	2.4 Renforcer la communication sur les transports collectifs pour les agents	1			4	10	13,40
3 - le développement de l'usage du vélo	3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site				3	12	14,40
	3.2 Acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE)		1		4	10	13,60
	3.3 Mise à disposition des VAE aux agents municipaux		1		4	10	13,60
	3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos				4	11	14,20
	3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.				4	11	14,20
4 - de nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements	4.1 Généraliser les horaires flexibles	1			4	10	13,40
	4.2 Autoriser 1 ou 2 jours de télétravail par semaine			3	6	6	12,60
	4.3 Création de tiers-lieux				10	5	13,00
	4.4 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »			1	3	11	14,00

Il en ressort principalement que :

- les actions recevant la plus forte approbation des agents sont les suivantes :

1.1 Développer un véritable service de covoiturage
3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site
3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos
3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative
4.4 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »

- à l'inverse, l'action « **2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux** » reçoit des avis très partagés, la moitié des agents trouvant cette mesure mauvaise ou inapplicable.

En outre, d'autres actions ont été proposées par les agents et plus particulièrement :

- **Communication sur le coût global d'une voiture, les gains de temps et d'argent**
- **Expérimentation de certaines actions avec identification d'agents volontaires**

ainsi que, de façon plus ponctuelle, les actions suivantes :

- Mise à disposition de scooters électriques sans permis
- Prise en charge des TC à 100% pour les déplacements professionnels
- Développer un simulateur de transport tous modes pour les agents
- Atelier vélo par niveau : savoir se déplacer en sécurité
- Limiter la circulation et le stationnement dans le centre-ville

8) LES PROPOSITIONS D' ACTIONS

8-1 Le développement d'une autre utilisation de la voiture

8-1.1 Développer un véritable service de covoiturage

Le covoiturage représente une solution de mobilité pouvant impacter d'une façon significative les flux de trafic ainsi que les besoins de stationnement en centre-ville.

A titre d'exemple, le passage du taux actuel de moins de 1,2 personnes par véhicule à un taux de de 1,5 personnes par véhicule conduirait à réduire de 20% le nombre de véhicules, et donc les besoins en matière de stationnement.

L'attente d'un tel objectif passe par la mise en place d'un **véritable service de covoiturage** nécessitant de réunir 4 composantes essentielles :

- 1/ Des aires de regroupement / stationnement des covoitureurs en périphérie
- 2/ Une plateforme internet de mise en relation des covoitureurs
- 3/ Des facilités de stationnement pour les covoitureurs
- 4/ Une garantie de retour offerte aux covoitureurs

1/ Des aires de regroupement / stationnement des covoitureurs en périphérie

Au-delà du covoiturage se réalisant naturellement entre agents habitant le même quartier, ou de manière plus « sauvage » notamment sur les parkings des centres commerciaux, etc... la création d'aires de covoiturage permettrait d'offrir à davantage d'agents la possibilité de covoiturer.

Ces aires doivent être situées à proximité immédiate des axes primaires de circulation, en périphérie de la ville et de de l'agglomération.

Une aire de coivoiturage existe déjà : celle du parking-relais du Pôle d'échange de DUPARC (stationnement < 24 h gratuit).

D'autres aires seraient alors à envisager :

- plus en amont vers l'Est (Ste Suzanne / Saint André)
- avant la Route du Littoral vers l'Ouest (Le Port / La Possession)



⇒ démarche collaborative à engager avec la CINOR, la CIREST, le TCO, la REGION REUNION

PILIER 2 : ENGAGER LA 2ÈME GÉNÉRATION DES GRANDS CHANTIERS

Les Grands Projets Réunionnais de Transports, Déplacements, Intermodalité & Monorail



Les Parkings Relais & Aires de Covoiturage



Un parking relais ou P+R est un espace de stationnement, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun en leur permettant de garer leur véhicule dans un parking de surface ou fermé, ceci jusqu'à leur retour.
Les aires de covoiturage sont des lieux sécurisés et identifiés où les covoituteurs peuvent se poster pour attendre leur conducteur. Ils sont également aménagés de façon à pouvoir y laisser une voiture, afin de n'utiliser qu'un véhicule pour plusieurs personnes.

La thématique en chiffres

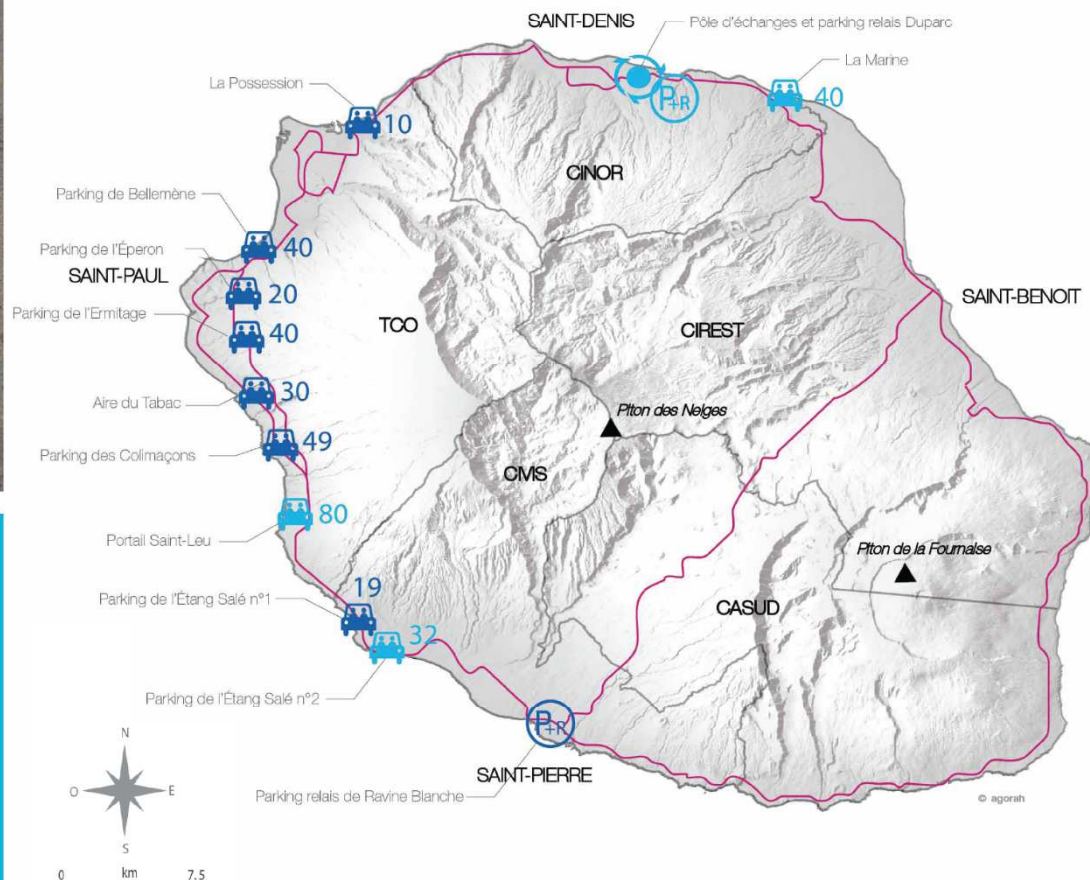
10 aires

de covoiturage

plus de **400**

places
de stationnement

2 parkings
relais



Le développement des transports en commun doit être accompagné d'une politique volontariste en termes d'offre de stationnement. L'objectif des parkings relais (P+R) est de faciliter la pratique de l'intermodalité grâce à leur aménagement à proximité immédiate des principaux pôles d'échanges.

L'aménagement des aires de covoiturage vient faciliter et encourager la pratique du covoiturage qui s'est développée lors de la mise en service de la Route des Tamarins en 2009.

La création de parkings relais et d'aires de covoiturage doit entrer en cohérence avec les réseaux de transports en commun du territoire afin de faciliter l'intermodalité. Il s'agit également d'observer le développement de nouvelles pratiques afin de pouvoir répondre aux besoins des usagers.

La Région Réunion a consacré plus de 6 millions d'euros pour le développement du covoiturage et lance dès 2016 un appel à projet autour de cette thématique.



Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019

agorah
agence d'urbanisme à La Réunion

Réalisation : AGCRAH
www.agorah.com - © 2016

Pour être attractive et réellement fréquentée, une **aire de covoiturage** doit répondre à certains critères en ce qui concerne notamment son **implantation** et son **aménagement**. Elle doit être :

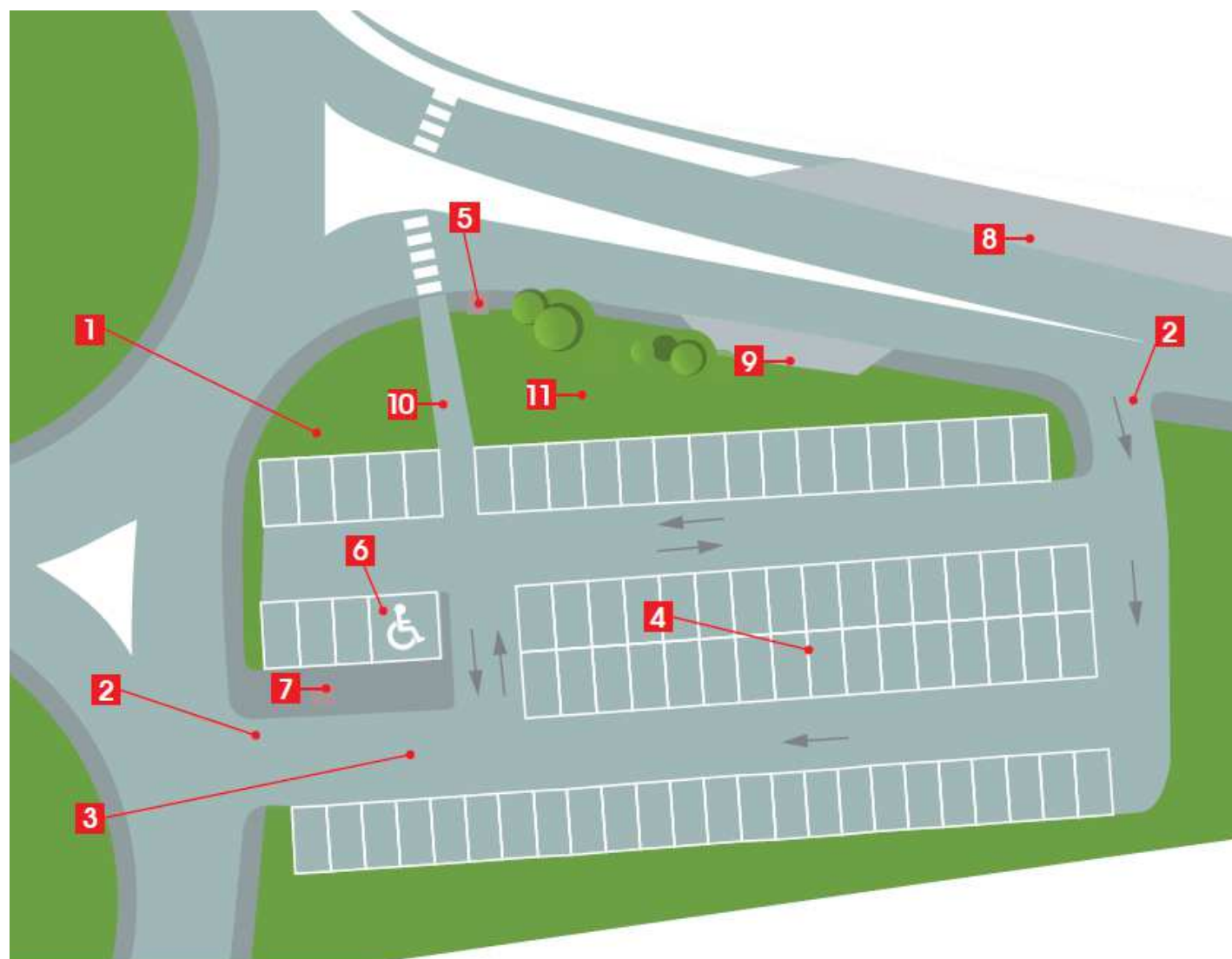
- située au niveau d'un point de convergence des trafics (noeud routier),
- très visible par tous les automobilistes depuis un axe très fréquenté,
- d'accès facile dans les deux sens de circulation, sans générer de détour important,
- signalée en amont par un jalonnement appropriée (par exemple : panneau « aire de covoiturage à 400 m : prendre la prochaine sortie »)
- être éclairée, pour les départs tôt ou les retours tardifs, et si possible vidéosurveillée,
- si possible implantée sur un site où les covoitureurs vont pouvoir facilement, le soir, faire le plein, acheter du pain ou le journal, retirer de l'argent à un distributeur, etc...

Bien que pertinentes sur le principe, les possibilités d'intermodalité avec le vélo ou avec le réseau de transports collectifs font partie des critères secondaires qu'il vaut mieux traiter dans un second temps.

Il est préférable de positionner tout d'abord l'aire là où elle a de la pertinence, puis de chercher à en améliorer l'accessibilité en essayant de l'intégrer dans un circuit de desserte TC, en insérant des aménagements destinés à réduire la vitesse automobile, etc...

Schéma type d'aménagement d'une aire de covoiturage

(source : schéma départemental des aires de covoiturage – Département des Deux-Sèvres)



- 1 → Visibilité :**
Pour une visibilité optimale, indiquer la présence d'une aire depuis les axes de circulation. À défaut de signalétique en amont sur le réseau routier, annoncer la présence de l'aire aux riverains.
- 2 → Sécurité :**
Parce qu'en général, tous les covoitureurs arrivent simultanément vers 7h30, mieux vaut privilégier une aire présentant 2 accès différenciés / distincts, soit une entrée et une sortie.
- 3 → Revêtement de chaussée :**
Réaliser une étude au cas par cas selon le niveau de service de l'aire. Les voiries où circulent les voitures seront préférentiellement stabilisées (enduit, enrobé). Les espaces de stationnement peuvent être traités différemment.
- 4 → Marquage au sol :**
Il est nécessaire pour optimiser le stationnement lorsque la fréquentation couvre au moins 90% de l'espace.
- 5 → Signalisation verticale :**
Prévoir une indication de position adjointe de la dénomination de l'aire (voir le détail de la signalisation ci-après).
- 6 → PMR :**
(Personnes à Mobilité Réduite) Se conformer à la Loi n°2005-102 du 11 février pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (place réservée, bande podotactile, contrastes...).
- 7 → Espace 2 roues :**
Prévoir un espace pour le stationnement des 2 roues (vélos/motos) et si possible abrité.
- 8 → Arrêt de transport en commun :**
Privilégier le couplage avec les transports en commun (par exemple le « RDS ») ce qui permet d'optimiser et de sécuriser les aménagements et d'offrir une alternative de retour ou de repli aux usagers.
- 9 → Arrêt minute :**
Envisager une zone de montée et de descente rapide accessible depuis la voie de circulation.
- 10 → Cheminement sécurisé pour les piétons :**
Prévoir les cheminements pour la circulation interne des piétons souhaitant rejoindre les arrêts minute ou de transport en commun.
- 11 → Plantations :**
Prévoir quelques plantations hautes sur tiges pour conserver la visibilité et offrir un léger couvert ombragé.

Exemple de jalonnement et de signalisation d'une aire de covoiturage en Charente Maritime :

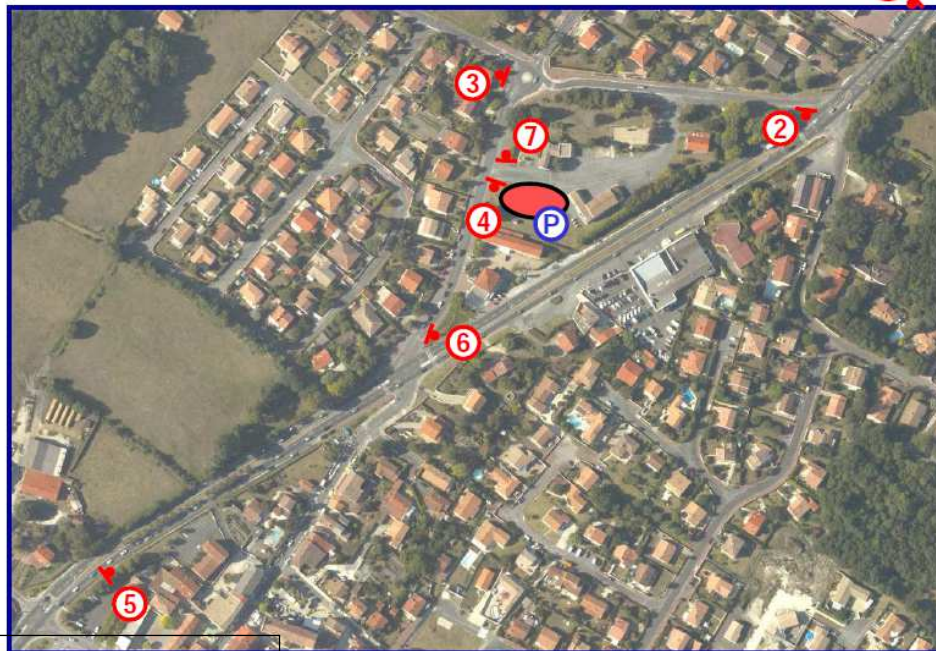
Direction des Infrastructures

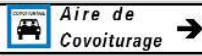







Jalonnement des Aires de covoiturage 2015

Version V2 – Juillet 2015



Service Sécurité Coordination, Exploitation et Entretien
4, esplanade du Biéme RI – 17100 SAINTES
Tél. : 05.46.92.49.73 – Fax : 05.46.92.49.77
Philippe.gradaivo@cg17.fr



- ① **ST SULPICE DE ROYAN** → D43-1600x500- cl2
+ D43-1600x400- cl2
+ mât Ø 90
 Aire de Covoiturage → + mât Ø 90
- ②  Aire de covoiturage → D21b-1900x500 cl2
sur mât existant Ø 90
Supprimer « Pharmacie »
- ③ ← Aire de covoiturage  Microsignalisation
1600x200 cl1
Sur bi-mât SES existant
- ④ ← Aire de covoiturage  D21b-1600x400 cl2
+ mât Ø 90
- ⑤ ← **ST SULPICE DE ROYAN** D43-1600x500- cl2
+ D43-1600x400- cl2
+ mât Ø 90
← Aire de Covoiturage 
- ⑥ ← Aire de covoiturage  D21b-1600x400 cl2
sur mât existant Ø 90
- ⑦  Aire de covoiturage → D21b-1600x400 cl2
+ mât Ø 90
- P**  **COVOITURAGE** Panonceau Info
700x350-cl2
+ Types C-700-cl2
+ support 80x40

Accusé de réception en préfecture
974-219740115-20190622-193047-DE
Date de télétransmission : 04/07/2019
Date de réception en préfecture : 04/07/2019



2/ Une plateforme internet de mise en relation des covoitureurs

permettant à chaque agent de savoir si d'autres agents sont susceptibles de covoiturer car :

- habitant dans le même secteur, ou utilisant le même trajet final depuis un parking
- pratiquant les mêmes horaires

Plusieurs sites internet de covoiturage existent déjà, et principalement :

Au niveau national :

- BlaBlaCar.fr : 1^{er} site français mais plus adapté pour les longues distances
- IdVroom.com : plateforme détenue par Ecolutis, filiale de la SNCF, qui centre depuis 2015 ses efforts sur les trajets domicile / travail, pour satisfaire les besoins de mobilité au quotidien
- Covoiturage-libre.fr
- RoulezMalin.com
- Karzoo.fr
- LaRoueVerte.com
- Fleetme.fr, développé avec La Roue Verte et Citiway, sa filiale numérique, et permettant la mise en place d'une solution de covoiturage intégrée à un réseau de transports publics (TransDev),

A la Réunion :

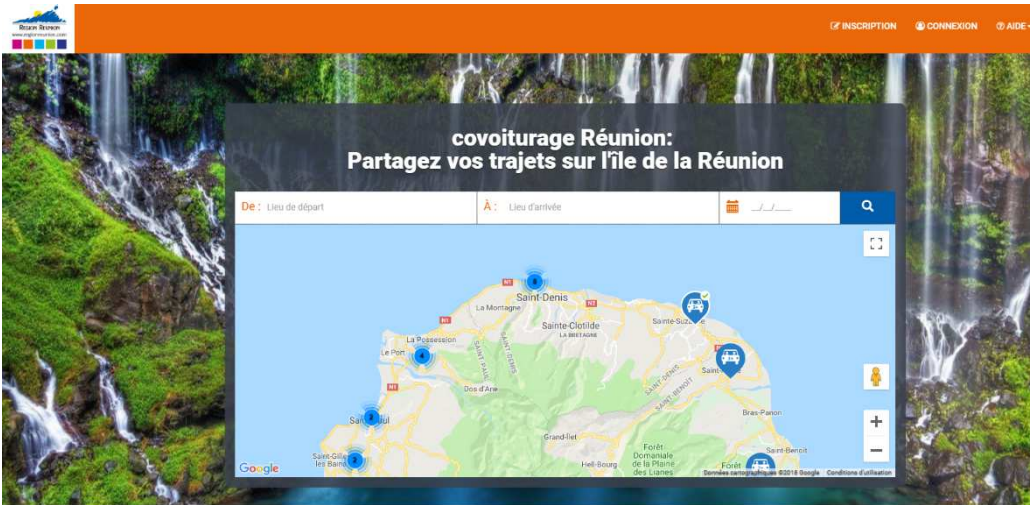
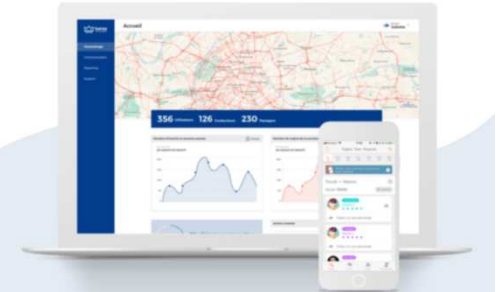
- Partazlauto.re (n'existe plus) Covoiturage-réunion.fr (n'existe plus)
- Roulensem.re (inopérant ?)
- Rundrive.re
- Covoiturage.regionreunion.com (développé par la Région, avec COVIVO-RoulezMalin)
- Karos.fr/reunion (application smartphone, en partenariat avec Total)

Principaux sites internet de covoiturage à la Réunion :



Covoiturage en entreprise : le domicile-travail réinventé par Karos

Karos Entreprises est une solution innovante exploitant des technologies d'Intelligence Artificielle pour révolutionner la mobilité quotidienne de vos collaborateurs.



Bienvenue sur le site de covoiturage quotidien de votre territoire



Vous êtes plus de 300 000 Réunionnais à souffrir du SSV (Syndrome du Siège Vide). Mais il existe un antidote ! Stop les bouchons, molla sur le budget essence et bonjour la covoiturage !
 Rundrive.re est le site de covoiturage de ZEOP 100% communautaire pour faciliter la vie des Réunionnais sur la route.
 Ensemble, luttons contre la SSV !

Accusé de réception en préfecture
 974-219740115-20190622-193047-DE
 Date de télétransmission : 04/07/2019
 Date de réception en préfecture : 04/07/2019



La Ville de SAINT-DENIS pourrait donc :

- soit promouvoir (sur son site intranet notamment) l'un des sites existants : le site KAROS.fr, orienté vers les déplacements domicile/travail, semble être le plus adapté
- soit développer sa propre plateforme (via une solution en ligne de création de plateforme) :
 - ⇒ solution « maison » plus adaptée aux agents de la Ville
 - ⇒ permet d'afficher une carte interactive de géolocalisation pour que les agents repèrent visuellement des covoitureurs potentiels,
 - ⇒ permet la définition de règles pré-établies :
 - barème unique de répartition des frais de déplacement entre covoitureurs-chauffeurs et covoitureurs-passagers, en fonction de la distance, du type de véhicule, de carburant, etc...
 - gestion des questions d'assurance, de fiscalité, de permis de conduire, etc...
 - ⇒ permet une prise en charge directe par la Ville d'une contribution aux frais de déplacement (contribution forfaitaire ou % de participation aux frais)
 - ⇒ permet une mise en relation avec un outil de gestion du système pour :
 - la mise en place d'une procédure d'inscription des agents,
 - la réalisation de campagne d'information et de sensibilisation au covoiturage à destination de tous les agents, conducteurs ou non,
 - la formation de binômes compatibles en termes de trajet, d'horaires, de lien entre offre et demande (conducteur, passager ou les deux) et de certaines préférences (fumeur ou non...)
 - la gestion du suivi des inscrits et des nouvelles inscriptions, par des campagnes d'information, de relance... et la proposition de solutions alternatives en cas de désistement ou de non-présence d'un covoitureur à un rendez-vous (garantie de retour)

3/ Des facilités de stationnement pour les covoitureurs

Pour inciter les agents à pratiquer le covoiturage, il importe de leur offrir un avantage par rapport aux autres agents.

La possibilité de pouvoir stationner sans limitation de durée et sur les meilleurs emplacements constitue un avantage certain à offrir aux agents covoitureurs.

Des places « réservées covoitureurs » pourraient alors s'envisager :

- dans le parking souterrain de l'Hôtel de Ville
- sur le parking du Centre Technique

La mise en place de ces places doit être progressive : bloc de 4 à 6 places dans un premier temps sur chaque site, puis monter en charge lorsque ces capacités deviennent insuffisantes.

Un arrêté interministériel, publié le 17 janvier 2016, crée une signalisation pour informer des emplacements de stationnement réservés au covoiturage (voir ci-contre).



M6k1 :
Signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.



M6k2 :
Signale que l'arrêt ou le stationnement n'est autorisé que pour les véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.



CE52 :
Aires et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage.



ID39 :
Covoiturage.

La principale difficulté réside alors dans le **contrôle du stationnement sur les places réservées aux covoiturage**.

Des réflexions ont été engagées au niveau national (ADEME, CEREMA, Il de Franc Mobilité..) afin de définir un référentiel commun de « preuves de covoiturage ».

Des expérimentations ont également été mise en œuvre notamment sur les voies réservées au covoiturage à partir de caméra infrarouge permettant de déterminer le nombre d'occupant(s) d'un véhicule (A86 Nord en région parisienne, douane franco-suisse de Jougne...)

Afin de pouvoir être contrôlée et de pouvoir faire bénéficier d'une incitation, la preuve doit être attachée à une entité : soit la personne physique, soit le véhicule.

La question n'est pas triviale, puisqu'un véhicule peut être utilisé par plusieurs personnes et, inversement, une personne peut utiliser plusieurs véhicules.

Relativement au stationnement réservé aux véhicules à taux d'occupation élevé, des programmes ont été réalisées en Suisse ou encore à Leeds, en Grande-Bretagne.

En France, à l'heure actuelle, la solution la plus pertinente et la plus efficace consiste à **réaliser le contrôle via la vidéosurveillance** : les groupes de places réservées aux covoitureurs doivent donc être équipées de caméra.

Lorsque qu'un véhicule avec son seul conducteur comme occupant stationne sur une place réservée au covoiturage, il est alors possible d'intervenir rapidement pour réprimander, voire verbaliser (ou de procéder directement par vidéo-verbalisation).

En Suisse, certains opérateurs comme FairPark propose des solutions de gestion de parking intégrant le contrôle des places réservées aux covoitureurs.

Optimisation de l'occupation du parking

FairPark® permet de maximiser l'occupation du stationnement en organisant la redistribution des places/accès laissés libres par des collaborateurs absents pour cause de vacances, déplacement professionnel, formation, maladie, accident ou encore congé maternité.

Attribution des places de stationnement

L'attribution des places de FairPark® se déroule en 4 étapes simples :

- Configuration de FairPark®
- Insertion de la liste du personnel
- Insertion de la liste des places de parking
- Attribution des places

[Plus d'infos](#)

Optimisation de l'occupation du parking

FairPark® permet de maximiser l'occupation du stationnement en organisant la redistribution des places/accès laissés libres par des collaborateurs absents pour cause de vacances, déplacement professionnel, formation, maladie, accident ou encore congé maternité.

[Plus d'infos](#)

Gestion des prestations de mobilité

FairPark® permet de gérer d'autres prestations de mobilité proposés par l'entreprise à ses collaborateurs-trices :

- Subventions pour les transports publics.
- Prime d'écomobilité.
- Mise à disposition d'une flotte de vélos électriques.

[Plus d'infos](#)

Fairpark® vous offre

- ✓ Simplicité
- ✓ Efficacité
- ✓ Rapidité

Nos clients

- Nestlé Suisse
- Nespresso
- Merck Serono Corsier
- GSK
- CICR
- Aéroport de Genève

4/ Une garantie de retour offerte aux covoitureurs passagers

Il est ressorti des premières expériences françaises de mise en place d'un service public de covoiturage, que le principal frein à cette pratique de nouvelle mobilité était la crainte des covoitureurs « passagers » de ne pouvoir rentrer chez eux le soir en cas d'indisponibilité du covoitureur « conducteur », ou en cas d'imprévu obligeant à changer l'horaire du retour.

La garantie de retour intégrée dans un service public de covoiturage consiste donc à offrir aux covoitureurs une assurance leur garantissant un retour par un autre moyen de transport (le plus souvent via un véhicule de service de la collectivité ou en remboursement des frais de taxi), dans une limite de quelques déplacements par mois.

Dans les faits, cette solution de rechange n'est que rarement utilisée, représente donc un coût modique mais constitue une « assurance » rassurante pour les covoitureurs passagers.

L'opérateur IdVroom a mis en place ce service pour ces usagers, en collaboration avec Europ Assistance.



Ce matin, vous arrivez au travail dans la voiture de votre covoitureur habituel.



Un imprévu vous oblige à rentrer par un autre moyen.



Vous appelez le numéro d'Europ Assistance pour rentrer en taxi.



Le taxi passe vous prendre au travail et assure votre trajet retour

8-1.2 Une évolution du parc de véhicules de service

La recherche d'une optimisation du parc de véhicules de service de la Ville de SAINT-DENIS, d'un point de vue à la fois :

- économique, pour réduire les coûts d'investissement (diminution du volume du parc) et de fonctionnement (moins de kilomètres parcourus, moins de dépenses en carburant...),
- environnementale, en réduisant la pollution atmosphérique et l'émission de gaz à effet de serre produites par les véhicules du parc,

conduit à préconiser les actions suivantes :

- **renouvellement progressif du parc :**

- **par des véhicules « propres », hybrides ou électriques** (pour les berlines et les véhicules utilitaires 2/3 places, et sauf certains véhicules techniques, engins de chantier, poids lourds, etc... qui n'ont pas encore actuellement de version « propre »)
- **en augmentant la part de vélos de fonction à assistance électrique**, en remplacement des berlines, et en introduisant des **trottinettes électriques**.

Les VAE doivent être privilégiés (voire imposés à terme) pour les petits déplacements (et notamment les déplacements intersites, entre l'Hôtel de Ville et le Centre Technique Communal par exemple).

- **pool unique de véhicules, VAE et trottinettes électriques en autopartage** regroupant l'ensemble des sites et des services, et réparti sur les différents sites (sauf certains véhicules techniques, engins de chantier, poids lourds, etc... affectés uniquement à un site ou à un service)

Les véhicules ne seraient alors plus affectés à chaque service.

Les demandes de mise à disposition d'un véhicule se réaliseront directement auprès du pool, via une interface web.

- **implantation de bornes de recharge électrique** sur les différents sites de stationnement des véhicules de service
- optimisation de la gestion du pool par **l'acquisition d'un logiciel spécifique** (de type carnet de bord électronique ou autre) assurant les fonctions suivantes : réservation et de gestion du parc, boîtes à clefs communicantes, informatique embarquée, géolocalisation...

Ces préconisations correspondent en fait à la généralisation des solutions Auto-partaz' et Vélo-partaz' actuellement en cours d'expérimentation et de déploiement par le service logistique de la Ville de St-Denis.

Les autres avantages pouvant être tirés de la mise en place d'un pool de véhicules de service :

- mettre à contribution le pool de véhicules de service pour assurer la garantie de retour à assurer auprès des covoitureurs passagers,
- optimiser le nombre de véhicules du pool en envisageant le recours ponctuel aux Locations Courte Durée pour répondre aux pointes d'activités et ainsi satisfaire toutes les demandes, même quand tous les véhicules du pool sont déjà réservés
- mettre en place un système de réservation convivial, rapide et fiable et organiser l'accès aux véhicules (clefs, papiers, cartes carburant, etc...) via le logiciel de gestion du pool,
- optimiser la gestion de la maintenance des véhicules : révisions, changement de pneus, lavages, remise en état en cas de sinistre, etc...

8-1.3 Une meilleure gestion des offres de stationnement de la Ville

Nonobstant l'impact des autres actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité visant à réduire d'une manière sensible les besoins de stationnement des agents municipaux, une meilleure gestion des offres de stationnement mise à disposition des agents est à envisagées :

- sur le site de l'Hôtel de Ville, par une **requalification du parking République** visant à optimiser l'usage des 300 abonnements souscrits auprès de SODIPARC.

Cette requalification passe principalement par :

- un aménagement des accès par la reprise (allongement et élargissement) des rampes d'entrée et de sortie, actuellement inconfortables voire dangereuses,



- un renforcement de l'éclairage et une reprise des peintures sur les niveaux « abonnés », ainsi que la mise en service effective d'une sonorisation, visant à diminuer le ressenti d'insécurité perçu par certains agents,
- un aménagement plus lisible et sécurisé du parcours piéton :
 - sur les différents niveaux « abonnés »
 - en entrée/sortie du parking
 - en traversée de la dalle (réaménagement de l'ensemble de la dalle)
 - en traversée de la rue Lucien Gasparin (traversée en plateau surélevé et éclairé, mise en place de feux piétons,
 - ou passerelle piétons partant de la dalle en sortie de l'ascenseur du parking et donnant un accès direct et de plain-pied à la dalle de la Mairie.



- sur le site du CTC, par **la mise en place d'un contrôle d'accès** visant à en dissuader l'usage par les personnes extérieures, et notamment les clients des commerces environnants.

Ce contrôle d'accès devra intégrer un système de reconnaissance minéralogique des véhicules permettant :

- aux véhicules de service et véhicules personnels des agents d'entrer et de sortir facilement et rapidement (la plaque d'immatriculation du véhicule remplaçant le badge)

N.B. : les nouveaux logiciels de gestion de contrôles d'accès permettent aux usagers autorisés de gérer directement leur droit d'accès. Ainsi, si un jour un agent change de véhicule ou dépose le sien au garage, il peut de lui-même, via une interface web, modifier la plaque d'immatriculation associée à son profil.

- aux véhicules des visiteurs, livraison, etc... de pouvoir accéder au site.

La sortie du véhicule nécessitera alors que le conducteur passe par l'accueil pour justifier de sa présence et ainsi permettre la saisie de son numéro d'immatriculation dans le système de gestion du contrôle d'accès afin que la barrière se lève automatiquement en sortie.

Un tel système pourrait alors être généralisé sur l'ensemble des parkings utilisés par les agents et visiteurs de la Ville de Saint-Denis (parkings République, Pasteur, parking souterrain de l'Hôtel de Ville...) afin d'optimiser la gestion des accès au stationnement.

8-2 Une plus forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail

8-2.1 Améliorer la qualité de desserte du site par les transports collectifs

- **2.1.a : A court terme** : Analyse visant à :
 - croiser spatialement (à l'aide d'un SIG) le fichier (anonyme) des lieux de résidence des agents municipaux avec le tracé des lignes de transports collectifs,
 - déterminer le potentiel d'agents susceptibles d'utiliser régulièrement les transports collectifs, à partir de critères tels que :
 - la distance entre le lieu de résidence et l'arrêt de bus ou de car la plus proche (par exemple : 300 m maxi)
 - le nombre de correspondances (par exemple : 2 correspondances maxi)
 - le temps de trajet en transport, rapporté à celui de la voiture (par exemple : pas plus de 20%)
 - en fonction de ce potentiel, déterminer avec la SODIPARC les améliorations / adaptations à apporter à certaines lignes (localisation d'arrêts, horaires, etc...)

- **2.1.b : A plus long terme** : Projets envisagés par la CINOR dans le cadre de son PDU

Ces projets sont présentés au chapitre 7-1.1.

Nonobstant la question de leur financement, ces actions sont de nature à réduire d'une façon importante la part modale de la voiture pour l'ensemble des déplacements en général (objectif PDU : de 62,2% à 48,5%) et pour les déplacements domicile/travail des agents municipaux en particulier.

8-2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux

Dans l'hypothèse où l'approche proposée à court terme dans l'action 2.1a conduit à faire ressortir une concentration d'agents susceptibles de se reporter sur un même faisceau, la question de la création d'un transport de personnel pour les agents de la Ville de SAINT-DENIS deviendrait pertinente.

Une étude devra alors être réalisée afin de déterminer :

- l'itinéraire optimal permettant la prise en charge d'un maximum d'agents
- les horaires et le nombre de tournées (généralement une le matin et une le soir)
- la capacité du / des véhicules à prévoir (taxibus de 9 places ou minibus de 20 places)
- la faisabilité économique d'une telle solution intégrant notamment :
 - les coûts d'investissement et d'exploitation
 - les gains obtenus en terme d'indemnités kilométrique, de places de stationnement, etc...

8-2.3 Prise en charge par la Ville de l'abonnement CITALIS des agents au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi

Rappel réglementaire :

L'employeur de droit privé ou public 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.

Seules les cartes d'abonnement sont prises en charge par l'employeur, qu'elles soient annuelles, mensuelles ou hebdomadaires. Les titres de transport achetés à l'unité ne sont pas remboursables.

La prise en charge s'effectue à hauteur de 50 % du titre de transport sur la base du trajet le plus court.

Pour les agents publics, les modalités de prise en charge partielle du prix des titres d'abonnement correspondant aux déplacements effectués entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, sont fixées par le décret n° 2010-676 du 21 juin 2010.

En cas de prise en charge à un taux supérieur à 50 %, le remboursement des frais d'abonnement aux transports collectifs est exclu de l'assiette des charges sociales si l'éloignement du domicile du salarié par rapport à son lieu de travail résulte non pas d'une convenance personnelle mais de contraintes d'origine familiale ou liées à la situation de l'emploi que l'employeur doit établir.

A défaut, la fraction excédentaire est passible dès le 1^{er} euro de l'ensemble des charges sociales.

Dans le but d'inciter un maximum d'agents municipaux à utiliser les transports collectifs pour venir travailler :

- directement depuis leur domicile si un arrêt se situe à une distance raisonnable,
- depuis un parking-relais (Duparc ou autre) si ce n'est pas le cas,

la Ville peut décider d'instaurer un taux de remboursement allant au-delà de 50%, et jusqu'à 100%

Il importe alors de définir une règle claire à communiquer aux agents afin de les inciter à ne plus utiliser leur véhicule personnel pour venir travailler par la **mise en place d'incitations financières uniquement pour les modes alternatifs à la voiture solo**, comme par exemple :

- Transports Collectifs : remboursement à 66% de l'abonnement Papaye Annuel (300 €)
- Vélo : "forfait mobilité durable" de 200 €/an
- Covoiturage : participation aux frais des covoitureurs inscrits au programme ou forfait 200 €/an
- Voiture personnelle : accès à l'offre de stationnement privatif de la Ville mais aucune prise en charge financière pour la participation aux frais de déplacement domicile / travail.

8-2.4 Renforcer la communication à destination des agents sur les modes alternatifs à la voiture

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Mobilité, il conviendra de poursuivre la sensibilisation des agents engagée notamment avec les ateliers par de véritables actions de communication ciblées sur les avantages de l'utilisation des transports collectifs, mais intégrant également le vélo, le covoiturage, etc... comme principalement :

- Diffusion aux agents une fois par an des plans et guides horaires CITALIS et CAR JAUNE
- Installation d'un point d'information sur chaque site présentant les réseaux et les tarifs
- Simulateurs de calcul des coûts de déplacements en voiture, en transports, en vélo...
- Distribution de titres de transports nominatifs gratuits (Papaye Hebdo par exemple) afin de permettre aux agents utilisant actuellement la voiture de « tester » les transports collectifs pour venir travailler
- Création d'un forum intranet
- Organiser un moment de mobilisation annuel des agents sur le thème de l'écomobilité
- Création de dépliants, d'autocollants, d'affiches... sur l'écomobilité et diffusion sur les sites et auprès des agents (voir exemples ci-après)

Exemples de communication en faveur des transports collectifs et des modes doux :

Pour ma qualité de vie au travail

Je participe à un projet de développement durable

Je préserve ma santé et celle de mon entreprise, je change mes habitudes de transport



Pour ma planète

Je lutte contre l'effet de serre

Je covoiture et je prends les transports en commun



Pour ma ville

Je réduis la pollution atmosphérique

Je vais travailler à vélo



Pour ma santé

Je laisse ma voiture au garage

Je vais à pied au travail



Pour mes nerfs

J'évite les embouteillages

Je prends le bus, j'en profite pour me détendre



Pour faire des économies

Je réduis mes coûts de transport et j'économise de l'énergie

J'autopartage* et je prends les transports en commun



8-3 Le développement de l'usage du vélo

8-3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site

Au-delà des documents de programmation tels que :

- le Plan Régional Vélo (PRV) et Schéma Directeur Régional des Itinéraires Cyclables (SDRIC)
- le « plan vélos » de la Ville de Saint-Denis, en cours de validation

le Plan de Déplacements Urbains de la CINOR, en cours de révision, intégrant les actions suivantes :

- Action n°24 : Développer un réseau d'itinéraires cyclables « du quotidien »
- Action n°25 : Développer les outils complémentaires d'aménagement pour renforcer la sécurité des cyclistes (double-sens cyclables, zones 30, zones de rencontre, aire piétonne)
- Action n°26 : Développer le stationnement cyclable (parcs à vélo, abris vélo, règles de réalisation minimale pour les nouvelles constructions)
- Action n°27 : Développer les aides à l'acquisition de vélo à assistance électrique et soutenir les initiatives locales en faveur du vélo : 25% du prix d'achat TTC du vélo à assistance électrique neuf ou d'un kit électrique vélo dans la limite d'une aide de 250 euros pour un VAE et de 150 euros pour un kit électrique vélo
- Action n°28 : Développer les zones de circulation apaisée et proposer des parcours de qualité
- Action n°29 : Revaloriser le circuit vélo et piéton du littoral (carte des temps, jalonnement et aménagement d'itinéraires, communication autour des modes actifs)

Dans le cadre de ces actions, il conviendrait d'envisager :

- l'intégration de l'itinéraire vélos Hôtel de Ville ↔ Barachois dans les actions prioritaires sur le centre-ville, via la rue de Paris et l'Avenue de la Victoire
- la prise en compte de l'aménagement d'une liaison vélos entre le CTC et la piste vélo du Sentier Littoral Nord.

Cet aménagement permettrait de conforter l'usage du sentier littoral pour l'accès au CTC en vélo, la traversée des 2 axes de la RN2 constituant aujourd'hui une forte contrainte.

Le plan suivant présente une solution visant à :

- aménager une traversée piétonne / vélo au droit du portail du CTC donnant sur la rue Léopold Rambaud
- créer une piste cyclable :
 - en bordure du lit de la petite ravine située en face, ce qui permettrait d'utiliser l'ouvrage d'art pour passer sous la RN2
 - rejoignant ensuite le sentier littoral

Une autre solution consisterait à aménager un itinéraire sécurisé le long de la rue Léopold Rambaud pour rejoindre la rue Maxime Vallon-Hoarau, et utiliser les traversées piétonnes existantes. Cependant, l'insertion d'un itinéraire cyclable sur la rue Léopold Rambaud apparaît difficile notamment au droit de la station service.

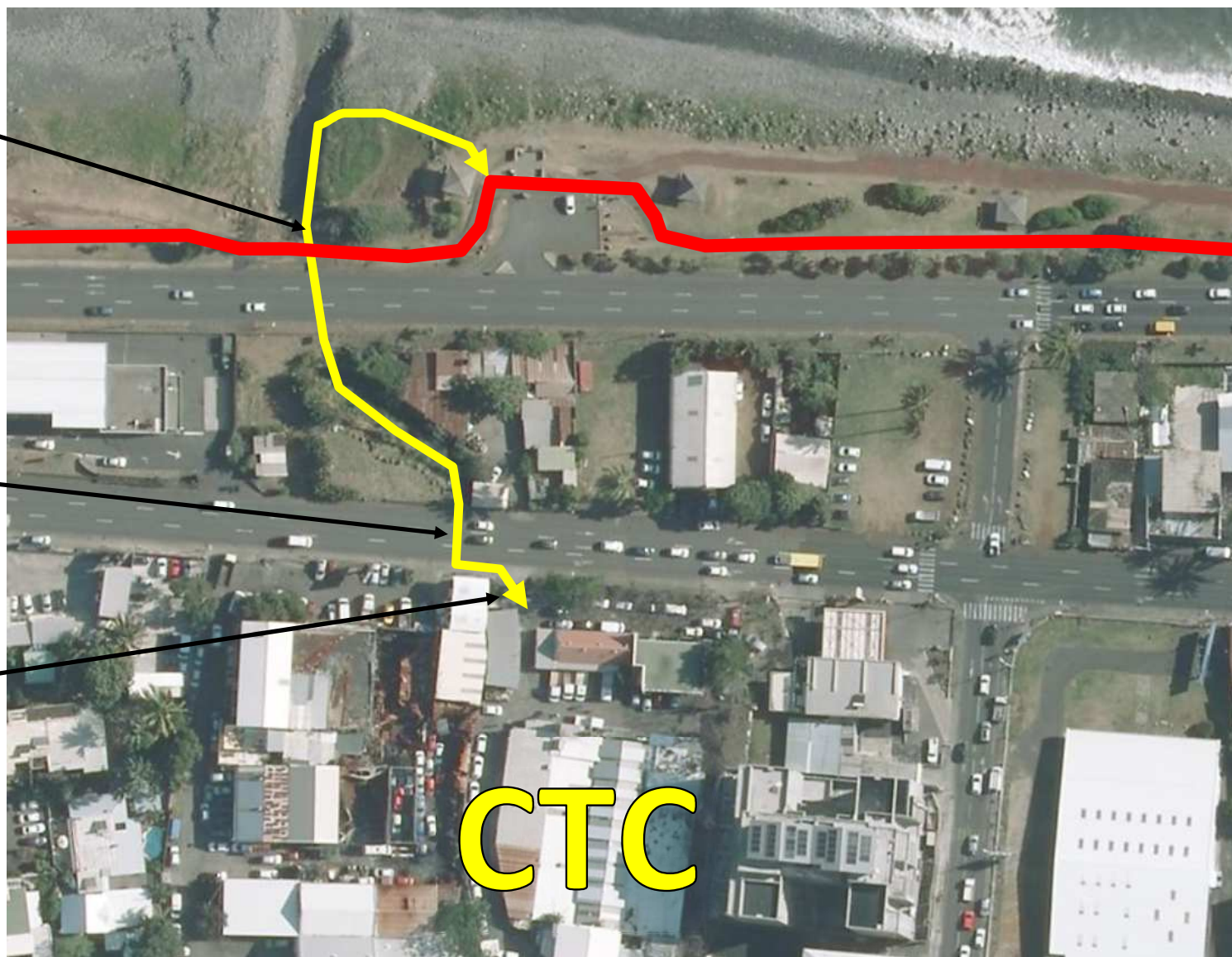
Liaison CTC ↔ Piste vélo du Sentier Littoral Nord :

Passage sous la RN2

Sentier Littoral Nord

Traversée
à aménager

Portail CTC



CTC

8-3.2 Acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et de trottinettes électriques

Déjà évoquée dans l'action 1.2 « une évolution du parc de véhicules de service », cette solution conduirait à acquérir une flotte relativement significative (20 VAE et 5 trottinettes électriques au démarrage) afin d'assurer la disponibilité permanente d'un VAE pour les déplacements professionnels de courte et moyenne durée, notamment entre l'Hôtel de Ville et le CTC.

Cette flotte serait gérée dans le cadre du pool de véhicules de service.

Les modèles de VAE avec moteur dans la roue arrière, fournissant une assistance « tout ou rien », sont déconseillés, en termes de confort d'utilisation mais aussi parce que le moteur peut gêner la réparation en cas de crevaison.

Les modèles avec moteur dans le pédalier avec un capteur de force ou de couple sont préférables.

Ce système procure une assistance dite « proportionnelle » et a l'avantage d'équilibrer le vélo.

L'assistance est progressive, selon l'effort fourni par le cycliste. L'impression d'aisance et de confort sur la route est manifeste. La conduite se fait sans à-coups.

Afin d'assurer une autonomie suffisante, la batterie doit afficher une capacité minimum de 11 Ah et une tension de 36 V.

Le coût de ce type de modèle varie entre 1 400 et 2 000 € l'unité.

8-3.3 Mise à disposition des VAE aux agents municipaux

Plusieurs niveaux de mise à disposition sont envisageables :

- à minima, pour les petits déplacements professionnels réalisés dans la journée, et notamment ceux réalisés entre les sites municipaux, dans le cadre du pool de véhicules de service
- dans l'idéal, pour les déplacements domicile/travail, afin de motiver les agents pouvant être réticents à investir dans un VAE.

A l'instar de ce qui se pratique dans certaines entreprises, une mise à entière disposition (c'est-à-dire également pour les déplacements sans lien avec le travail), peut également s'envisager si l'on souhaite avoir une action forte pour promouvoir l'usage du vélo.

Cette mise à disposition peut être limitée dans le temps (3 mois par exemple) afin que l'agent puisse s'habituer à cette nouvelle pratique pour se décider ensuite à acquérir un VAE.

Les VAE du pool pourrait alors être proposés à la vente aux agents, à un prix attractif.

8-3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos

Sur les sites de l'Hôtel de Ville et du CTC, l'aménagement d'un tel local devrait permettre de réunir :

- un garage à vélos sécurisé, à la fois pour les vélos appartenant aux agents comme pour les VAE de service
- des vestiaires avec douches,
- un atelier pour petites réparations
- un service gratuit d'entretien des vélos personnels (réalisé dans le cadre du pool)

De plus, il peut être proposé gratuitement aux agents cyclistes :

- un kit de sécurité (drapeau de sécurité rouge ou jaune, éclairage avant blanc, éclairage arrière rouge, sonnette boussole, brassard réglable clignotant à LED jaune fluo, etc...),
- des séances de « remise en selle » pouvant être apportées par des associations vélos.

8-3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative

Aujourd'hui, depuis le décret n°2016-144 de la loi de transition énergétique, un établissement peut participer aux frais des trajets domicile-travail à vélo de ses salariés, au même titre que pour les frais d'abonnements aux transports en communs et les frais liés à l'utilisation de la voiture.

L'indemnisation kilométrique vélo (IKV) permet à l'établissement un remboursement exonéré d'impôt des frais de ses salariés à hauteur de 0,25€/km.

Cette exonération s'applique dans une limite de 200 € par an (soit environ 800 km/an ou 200 allers-retours d'environ 2 km).

Face aux difficultés de mise en application de l'IKV, le projet de **loi d'orientation des mobilités** prévoit de remplacer l'IKV par un « forfait mobilité durable » de 200 €/an.

8-4 De nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements

8-4.1 Généraliser les horaires flexibles

La mise en place des horaires flexibles, pour les services et les postes le permettant, permettrait aux agents d'éviter les heures de pointe, ce qui peut représenter un gain de temps important pour l'accès aux 2 sites.

Cette « facilité » pourrait être accordée pour les agents souhaitant décider de ne plus utiliser leur véhicule personnel pour venir travailler et ayant choisi un autre mode d'accès : transports collectifs, covoiturage, vélo, marche-à-pied, ou une combinaison de modes conduisant à ne plus avoir à stationner sur le lieu de travail.

8-4.2 Autoriser 1 ou 2 jours de télétravail par semaine

De même que pour l'instauration des horaires flexibles avec laquelle il peut être couplée, la mise en place de solutions de télétravail, pour certains postes le permettant, est une mesure

Le principal intérêt du télétravail est de supprimer purement et simplement une partie des déplacements domicile-travail quotidiens. Ainsi, si le temps « télétravaillé » va de 1 à 2 jours par semaine, un agent réduit de 20 à 40 % à la fois :

- le temps global consacré aux déplacements domicile / travail
- la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre liées à ces déplacements.

La mise en place d'une telle mesure nécessite alors certaines étapes :

- organisation du dispositif de télétravail avec les différentes parties prenantes : DRH, informatique, représentants du personnel, etc...,
- adaptation des moyens informatiques et télématiques : matériel, débits suffisants, moyens de communication...,
- formation/information des collaborateurs et du management,
- expérimentation avant généralisation.

8-4.3 Création de tiers-lieux

Selon le baromètre Actineo / CSA 2015, 96 % des salariés français utilisent régulièrement des tiers-lieux de travail. Ils sont situés au sein des locaux de leur entreprise (à 55 %), de leur domicile (à 43 %) ou encore au sein des locaux de leurs clients (28 %).

54 % des salariés utilisent également des tiers-lieux publics dans le cadre de leur activité professionnelle : restaurants/café, transports en commun, espaces voyageurs dans les trains et aéroports, hôtels, bibliothèques publiques...

24 % utilisent des tiers-lieux d'innovation, comme les espaces de coworking, fablabs ou bureaux des temps.

Une quinzaine de villes ont leur bureau des temps en France : Poitiers, Saint-Denis, Rennes, Lyon, Montpellier, Dunkerque, Paris, Angers, etc...

Afin de permettre à certains agents dont le domicile est éloigné d'éviter de se déplacer dans certaines conditions, la Ville de Saint-Denis pourrait développer un réseau de tiers-lieux, dans des bâtiments communaux ou location d'espaces déjà existants (équipements de base : internet, visioconférence)

Ce concept est particulièrement adapté à la Réunion soumise à de forts aléas de circulation (embouteillages récurrents, périodes cycloniques, grèves, etc...).

Sur la commune, les **Mairies Annexes**, ainsi que le garage municipal (et le CTC pour les agents de l'Hôtel de Ville) constituent un réseau de tiers-lieux particulièrement adapté.

En dehors de la commune, des sites d'implantation de tiers-lieux sont également à rechercher dans l'Est (Ste-Mairie, Ste-Suzanne, St André...) ainsi que dans l'Ouest (Saint-Paul, la Possession, le Port...).

8-5 Des moyens à mobiliser

8-5.1 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »

La mise en œuvre d'un Plan de Mobilité ne se résume pas à la réalisation de la présente étude.

Une fois établi, le Plan de Mobilité doit être mis en œuvre, les actions doivent être managées et suivies par la Ville.

C'est pourquoi il importe que la Ville désigne un chef de projet dont le rôle sera de faire vivre le Plan de Mobilité,

- assurer la concertation avec les différents partenaires, et principalement la CINOR dans le cadre de la mise en œuvre du son PDU
- finaliser les projets nécessitant des études complémentaires,
- prévoir les imputations budgétaires,
- lancer les consultations pour les actions le nécessitant,
- superviser la mise en œuvre,
- assurer un suivi dans le temps pour permettre les réajustements nécessaires.

8-5.2 Renforcement des moyens techniques et humains des services

Afin de permettre la gestion globale du pool et des logiciels de gestion des véhicules, un renforcement du service apparaît nécessaire dans les années à venir.

En outre, de nouveaux besoins en moyens humains apparaissent, pouvant néanmoins être foisonnés :

- gestion et animation des 2 locaux vélos
- gestion des tiers-lieux

9) ESTIMATION FINANCIERE DU PLAN DE MOBILITE

L'estimation financière des actions proposées, présentée dans le tableau ci-joint, fait apparaître :

- un montant global d'investissement de l'ordre de 800 K€
- une dépense annuelle de fonctionnement pouvant aller jusqu'à un maximum de 222 K€/an, lorsque toutes les actions seront mises en œuvre et qu'elles auront atteint leur optimum en termes d'efficacité (notamment en termes de report modal)

Sur les premières années de mise en œuvre du plan de mobilité, les dépenses annuelles de fonctionnement ne devraient cependant pas dépasser 100 K€/an.

Objectifs	Propositions d'actions	Investissements	Partenaires, cofinancement	Fonctionnement annuel
1 - le développement d'une autre utilisation de la voiture	1.1 Développer un véritable service de covoiturage	aires de covoiturage : 100 K€ plateforme internet : 12 K€ aménagement places réservées : 8 K€ TOTAL : 120 K€	REGION REUNION, CINOR, CIREST, TCO	Contrôle places réservées : 8 K€/an Garantie de retour : 7 K€/an TOTAL : 15 K€/an
	1.2 Une évolution du parc de véhicules de service (pool unique de véhicules électriques et VAE en autopartage)	Budget renouvellement du parc + 30%		Renforcement des moyens humains du service
	1.3 Une meilleure gestion des offres de stationnement de la Ville	Requalification Parking République : 250 K€ Contrôle d'accès CTC : 60 K€ TOTAL : 310 K€	SODIPARC (DSP Stationnement)	Gestion globalisée des offres de stationnement de la Ville : 20 K€/an
2 - une forte incitation à l'usage des transports collectifs pour les déplacements domicile / travail	2.1 Amélioration de la qualité de desserte du site par les transports collectifs	Tramway : Pour Mémoire	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	Amélioration de la desserte des sites : 10 K€/an
	2.2 Mise en place d'une navette réservée aux agents municipaux	action abandonnée		
	2.3 Prise en charge par la Ville de l'abonnement CITALIS des agents au-delà des 50% obligatoires prévus par la loi	-	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	peut aller jusqu'à 22 K€/an (prise en charge à 75% pour 30% des agents)
	2.4 Renforcer la communication à destination des agents sur les modes alternatifs à la voiture	Opération initiale : 15 K€	CINOR, SODIPARC (DSP Transport)	budget annuel : 7 K€/an
3 - le développement de l'usage du vélo	3.1 Définir un programme prioritaire pour l'aménagement d'itinéraires cyclables continus et sécurisés desservant le site	Aménagements initiaux CTC : 35 K€		budget annuel pour travaux : 20 K€/an (plan vélo)
	3.2 Acquisition d'une flotte de vélos à assistance électrique (VAE) et de trottinettes électriques	intégré dans action 1.2		
	3.3 Mise à disposition des VAE aux agents municipaux	intégré dans action 1.2		
	3.4 Aménagement sur chaque site d'un local vélos	Aménagements initiaux : 80 K€		gestion du local : 35 K€/an
	3.5 Versement une Indemnité kilométrique vélo (IKV) incitative.			peut aller jusqu'à 19 K€/an (pour 10% des agents)
4 - de nouvelles pratiques de travail pour limiter les déplacements	4.1 Généraliser les horaires flexibles			
	4.2 Autoriser 1 ou 2 jours de télétravail par semaine			
	4.3 Création de tiers-lieux	240 K€ pour 2 sites	CINOR, CIREST, TCO	loyer : 24 K€/an pour 2 sites
	4.4 Désignation d'un chef de projet « Plan de Mobilité »			50 K€/an
TOTAL H.T.		800 K€		Peut aller jusqu'à 222 K€/an

Action réalisable à court terme