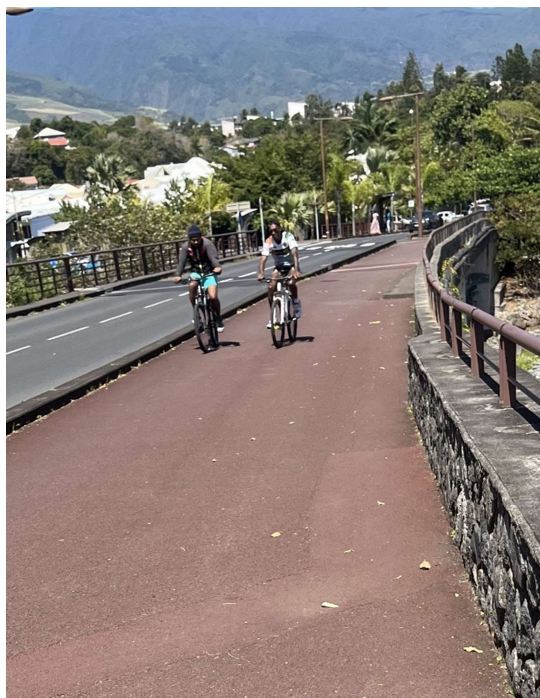


# LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR

## 2024-2034

### ANNEXE ACCESSIBILITÉ



## Sommaire

### PAGE 3

#### **PARTIE 1 : LA NOTION D'ACCESSIBILITÉ**

- ✓ Préambule
- ✓ Rappel du contexte réglementaire
- ✓ Définition des notions et gênes associées à la mobilité
- ✓ Mise en accessibilité du réseau de transport collectif
- ✓ Mise en accessibilité de la voirie
- ✓ Instances de suivi

### PAGE 12

#### **PARTIE 2 : LES MESURES ET ACTIONS DU PDM EN FAVEUR DES MOBILITÉS DES PMR**

- ✓ Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- ✓ Accessibilité spatiale et aux services de mobilité
- ✓ Accessibilité numérique et à l'information
- ✓ Accessibilité des Quartiers Prioritaires de la Ville

## Suivi de la mission

Validation		
	Nom	Date
Rédigé par	MLG	Octobre 2023
Vérifié par	LBN, NPT	Novembre 2023
Approuvé par	NPT	Novembre 2023

Tableau de suivi des évolutions					
Indice	Date	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur	Nature des évolutions (référence du document)
A	10/11/2023	MLG	LBN	NPT	Premier envoi

# PARTIE 1 : CADRE LÉGAL SUR L'ACCESSIBILITE



## Préambule

### La notion juridique d'accessibilité dans la mobilité

La loi du 30 juin 1975 est la première **grande loi sur le handicap**, qui prend dès lors une réelle dimension publique et se voit consacrée comme un domaine à part entière de l'action politique. Toutefois elle se base sur une vision médicale et fonctionnelle du handicap, qui a conduit à centrer ce texte sur l'individu et ses déficiences. Cette perception du handicap n'intègre pas l'interaction entre la personne et son environnement : ce n'est pas l'environnement qui crée l'obstacle, mais la personne qui y est inadaptée.

Depuis, la perception du handicap a évolué et intègre une dimension environnementale : l'incapacité de participation à la vie sociale n'est pas le fait de la déficience de la personne mais de l'interaction entre la déficience de la personne, une volonté d'interaction sociale et un environnement inadapté, rigide dans son utilisation.

Le handicap est donc le résultat d'un processus. L'impossibilité d'accéder à l'espace public ou au cadre bâti du fait de contraintes physiques ainsi que la discontinuité de la chaîne de déplacement sont désormais des facteurs reconnus de production de handicap : le handicap est aujourd'hui considéré comme une production sociale.

L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : **ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.**

Il faut **attendre le 11 février 2005** avec la loi pour «l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées» pour que de véritables outils et diverses mesures soient engagés pour améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR):

- les **Schémas Directeurs d'Accessibilité** des transports (SDA), élaborés par les Autorités Organisatrices de la Mobilité (anciennement Autorités Organisatrices de Transport) permettant de planifier la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs à échéance de 2015;
- les **Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics** (PAVE), portés par les communes, permettant de rendre accessibles les cheminements piétons et la voirie et les établissements recevant du public.

Sur le territoire de la CINOR chaque autorité organisatrice de la mobilité est tenue de planifier et programmer la mise en accessibilité des réseaux de transport

- La Région Réunion pour le réseau Car Jaune
- Le Département de la Réunion pour les élèves et étudiants en situation de Handicap
- La CINOR pour le réseau CITALIS

Les trois communes sont-elles chargées de la réalisation des PAVE et de l'aménagement des places PMR.



## Rappel du contexte réglementaire et des enjeux

### Les éléments clefs de la politique nationale d'accessibilité

#### La loi du 11 février 2005

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (dite loi PH) représente une impulsion déterminante de l'intégration des personnes handicapées dans la société.

Quatre principes fondamentaux sous-tendent cette loi :

- La loi concerne tous les types de handicaps (physique, auditif, visuel, mental ou psychique) ;
- La loi pose le principe de la continuité de la chaîne de déplacements ;
- La loi impose la mise en œuvre de mesures concrètes ;
- La concertation doit revêtir une place importante lors des études et travaux de mise en accessibilité (associations PMR).

La loi engage les collectivités ou Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) comme la Cinor à :

- Élaborer des schémas Directeurs d'accessibilité des Transports (SDA) ;
- Élaborer des Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) ;
- Constituer des commissions communales ou intercommunales d'accessibilité ;
- Intégrer un volet « accessibilité » aux plans de mobilité (PDM) avec une annexe particulière traitant de l'accessibilité.

L'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait donc désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient.

#### Les apports de la Loi d'orientation des mobilités (LOM)

Dans la loi mobilités, plusieurs nouvelles mesures sont mentionnées pour améliorer encore la mobilité des PMR :

- Les AOM pourront désormais agir dans le domaine de la mobilité solidaire (aides financières individuelles, services spécifiques...);
- Actuellement réservés aux résidents du territoire, les services de transport adaptés aux PMR devront être ouverts à l'ensemble des personnes disposant d'un minimum d'une carte mobilité et inclusion;
- Les données relatives à l'accessibilité des transports publics (routier et ferroviaire) ainsi que les données sur l'accessibilité de certains itinéraires piétons 200m autour des points d'arrêt prioritaires devront être publiques ;
- Les accompagnateurs de PMR ne pouvant pas voyager seuls pourront utiliser les transports en commun à des tarifs préférentiels ;
- Garantir l'accès des PMR aux places de stationnement disposant de bornes de recharge électriques ;
- Obligation des AOM de publier des rapports périodiques de mise en accessibilité de leurs réseaux ;

Par rapport au domaine de la mobilité solidaire, nous intégrons également à l'annexe d'accessibilité, le bilan du plan d'action par rapport à l'accessibilité des quartiers prioritaires de la ville.



## Volet réglementaire

Voici les principaux textes qui concernent l'accessibilité de la ville aux personnes handicapées :

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Décrets 2006-1657 et 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatifs à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (il abroge le décret 99-757 du 31 août 1999).
- Décret et arrêté du 21 décembre 2006 relatifs aux prescriptions techniques.
- Arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.
- Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006).
- Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées.
- Décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au Schéma directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.
- Décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée.



*Exemple Accessibilité mise en œuvre dans le cadre du projet Papang*



*Transport dédié Cityker*

## Personnes handicapées et à mobilité réduite (PMR)

### Une personne sur 5 est concernée

12 millions de Français seraient concernés par l'accessibilité : les personnes handicapées, mais également les personnes âgées, malades ou accidentées, les femmes en fin de grossesse, les familles avec des poussettes, les voyageurs encombrés de bagages, etc.

Avec l'allongement de la durée de la vie, on comprend d'autant mieux l'étendue de la population touchée **(28% de la population aura plus de 65 ans en 2020)**.

#### Définition : « Personne handicapée »

La notion de handicap est définie par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles : « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

#### Définition : « Personne à mobilité réduite »

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil Européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que par exemple les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, les personnes en fauteuil roulant, les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfant (y compris enfants en poussette) ».



*Les pictogrammes du handicap*



*Pictogrammes illustrant des situations de mobilité réduite*



## Les principales gênes rencontrées en fonction du handicap

Les différentes gênes rencontrées par les handicapés et PMR dans leurs déplacements sur les réseaux de transport public sont les suivantes :

### Utilisateur de fauteuil roulant (PFR, PDA)



- Se déplacer sur les sols meubles, glissants ou inégaux,
- Franchir des obstacles et des dénivelés (marches pentes),
- Franchir des passages étroits,
- Atteindre certaines hauteurs,
- Saisir, utiliser des objets, des équipements,
- Voir à certaines hauteurs

### Personnes ayant des difficultés motrices (PDD)



- Se déplacer sur des sols peu ou pas praticables ou encombrés d'obstacles,
- Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- Se déplacer rapidement,
- Franchir sans appui des marches ou des dénivelés,
- Franchir sans appui des passages étroits
- Rester debout longtemps.

### Personnes ayant des incapacités cardiorespiratoires ou viscérales (PDD)



- Se déplacer sur de longues distances sans pouvoir se reposer,
- Franchir des dénivelés sans pouvoir se reposer,
- Rester debout longtemps,
- Se déplacer longtemps sans aller aux toilettes,

### Enfants (PDD)



- Se déplacer sur de longues distances,
- Rester debout longtemps
- Atteindre et voir à certaines hauteurs,
- Lire ou comprendre des informations complexes

### Personnes âgées ou fatigables (PDD)



- Idem personnes ayant des difficultés motrices,
- Réduction des capacités visuelles, auditives et de mémorisation,
- Moindre adaptation aux variations climatiques.

### Personnes ayant des déficiences visuelles (PDV)



- Voir (comprendre) les "grandes formes",
- Distinguer les couleurs
- Lire ce qui est « écrit fin »,
- Déchiffrer la signalisation,
- Se repérer dans l'espace,
- S'orienter
- Se déplacer en sécurité (obstacles, autres usagers à pied, en deux roues, en voiture).

### Personnes ayant des déficiences auditives (PDA)



- Distinguer les sons
- Se déplacer en sécurité

### Personnes ayant une incapacité cognitive (PDC)



- Mémoriser un itinéraire,
- Se repérer dans l'espace

## Mise en accessibilité des réseaux de transport publics

### Travaux de mise en accessibilité des arrêts de transport collectifs

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDA, la CINOR a réalisé d'importants travaux de mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires identifiés dans le SDA qui ne présentaient pas d'impossibilités techniques. Le présent PDM porte sur la poursuite de cette mise en accessibilité avec la mise en accessibilité des arrêts créés dans le cadre des nouveaux projets de transports collectifs, de BAOBAB, des PEM (dont le transfert de la gare routière sur de nouveaux arrêts intermodaux), de Transport par câble.

### Une offre spécifique aux personnes à mobilité réduite sur tout le territoire de la CINOR

#### Le service CITYKER (CINOR)

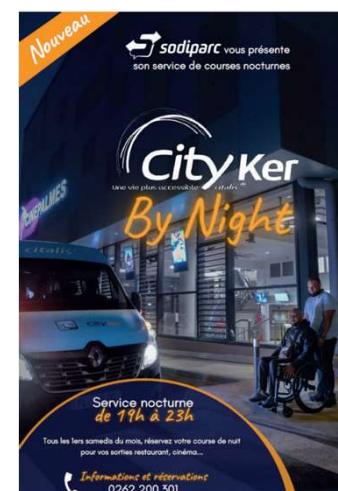
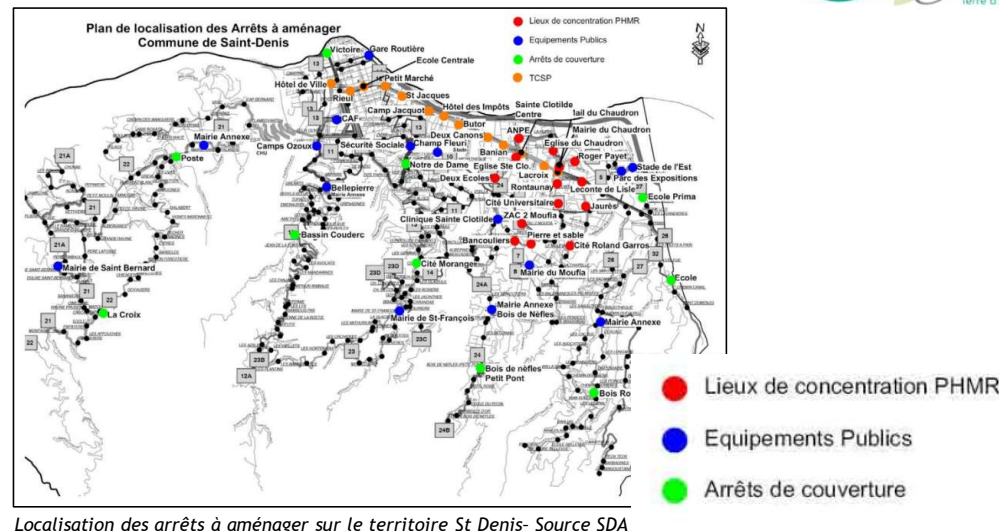
La CINOR a développé un service de transport à la demande pour faciliter le déplacement des personnes handicapées, baptisé CITYKER. Le dispositif s'appuie sur une flotte de 7 véhicules équipés et adaptés de 9 places et pouvant accueillir 2 fauteuils roulants et d'un personnel formé pour l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Ce service fonctionne 7 jours sur 7 (de 7h00 à 18h00 du lundi au samedi et de 7h30 à 13h30 le dimanche et jours fériés).

L'adhésion à ce service coûte 20 euros par an. Le service compte aujourd'hui **261 abonnements en moyenne sur l'année 2022 pour 19 325 missions**. Le nombre d'adhérents est en hausse ces dernières années mais le nombre de missions réalisées n'a pas retrouvé le chiffre de la période d'avant Covid.

#### Service de transport à la demande du CCAS (Ville de St Denis)

Il s'agit d'un mode de transport personnalisé aux personnes porteuses de handicap ou à mobilité réduite et/ou aux personnes bénéficiaires d'une prestation du SAAD. Le service est entièrement gratuit de porte à porte et fonctionne du lundi au vendredi avec des horaires spécifiques. Le but étant de leur permettre d'acquérir une véritable autonomie de déplacement et une meilleure intégration dans la ville et sa périphérie, et rompre ainsi leur isolement. Ce dispositif possède 2 minibus de 8 places, 2 minibus avec rampe d'accès d'une capacité de 6 fauteuils roulants (y compris électrique) avec une sécurité adaptée.

Les déplacements se font exclusivement sur la commune de Saint-Denis (y compris les écarts).



Nouvelle offre en soirée depuis octobre 2022 pour City Ker chaque 1<sup>er</sup> samedi du mois

## Mise en accessibilité de la voirie

### PAVE : Des engagements planifiés sur le long terme

Seule la commune de Saint-Denis possède un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) au sein du territoire de la CINOR. La rédaction des objectifs présents dans le PAVE ont eu lieu en 2012 et **leur réalisation est prévue pour 2030**. Les différents aménagements réalisés depuis tiennent compte des préconisations du PAVE.

La programmation des aménagements est prévue par zones géographiques et prévoit un budget de 500.000 € annuel. Nous n'avons pas connaissance du suivi de ce budget. Il faut noter que sur le centre-ville de Saint-Denis, peu de rues ont été aménagées et que, pour les autres voies, l'étroitesse des trottoirs les rends inaccessibles.

Les autres communes n'ont pas de PAVE, le littoral de Sainte-Marie a été réaménagé notamment dans le cadre du sentier littoral et de la gare routière avec une bonne accessibilité des aménagements.

Sur le centre-ville de Sainte-Suzanne, les aménagements des abords de la RN2002 sont anciens et ne garantissent pas une bonne accessibilité.

### Enjeux d'accessibilité de la voirie

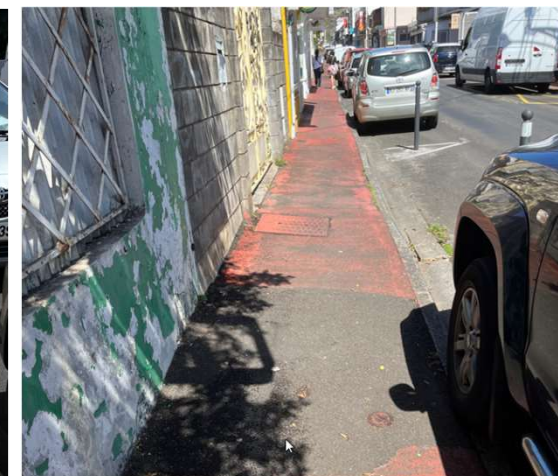
- Le relief implique de fortes pentes sur de nombreuses voiries pouvant contraindre leur aménagement. Cependant, il est important d'intégrer des aménagements sécurisants et qualitatifs pour tous les réaménagements de voiries.
- Les zones de fortes concentrations piétonnes doivent être traitées de manière prioritaire : **centres-villes, établissements scolaires et points d'accueil...**



Place GIC-GIG – Saint-Denis



Aménagement d'une traversée – Saint-Denis



Ecart entre une rue réaménagée et un trottoir très étroit – Saint Denis

## PARTIE 2 : LES MESURES ET ACTIONS DU PDM EN FAVEUR DES MOBILITÉS DES PMR





## La prise en compte de l'accessibilité dans le plan d'action du PDM

### Accessibilité des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Afin de garantir une mobilité inclusive et permettant le transport des PMR à l'échelle de la CINOR, les actions suivantes proposent des mesures pour satisfaire les conditions optimales de déplacement de cette catégorie d'usagers.

#### **Action 1 : Améliorer l'offre de TC structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire.**

L'accessibilité PMR doit être pensée au niveau des arrêts (PAVE) et dans le matériel roulant par la mise en place de signaux sensoriels adéquats, d'espaces réservés aux fauteuils roulants et prioritaires pour les femmes enceintes ou personnes âgées. Le renouvellement des flottes de matériel roulant devra intégrer ces éléments.

**Indicateurs :** Aménagements réalisés / Enquêtes      **Priorité :** \*\*\*

#### **Action 2 : Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts en complément de l'offre structurante.**

Le développement des services de substitution comme le réseau CityKer sera réalisé afin de favoriser l'intermodalité et les correspondances avec les autres lignes. Cela prévoit la formation de conducteurs et la possibilité de réaliser, à terme, des dessertes « porte à porte ».

**Indicateurs :** Fréquentation du service / Enquêtes      **Priorité :** \*\*\*

#### **Action 3 : Structurer les PEM et parkings relais sur le territoire.**

L'accessibilité PMR doit être pensée aux abords des stations du territoire conformément au PAVE (trottoir de qualité, aménagement adéquat). Il s'agira de réaliser les derniers aménagements conformément au SDA et d'identifier les nouvelles zones à traiter/entretenir notamment dans le cadre de la structuration des PEM/P+R du territoire. Les stations devront aussi garantir des conditions d'accueil confortables pour cette catégorie d'usagers (mise en place d'ombrières, de bancs).

**Indicateurs :** Réalisation du PAVE et suivi du SDA / Enquêtes      **Priorité :** \*\*\*

#### **Action 10 : Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive.**

Cette action insiste sur la nécessité de réaliser les aménagements préconisés par le SDA et de continuer l'entretien des zones déjà conformes. Un plan d'entretien des trottoirs et des pistes cyclables sera réalisé à l'horizon du PDM (20km de trottoir par an), en lien avec le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics de Saint-Denis. Les autres communes ne disposant pas de PAVE, la CINOR, dans le cadre de ce PDM, incitera les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne à réaliser de tels plans d'aménagements en faveur d'une meilleure accessibilité de la voirie. Une partie du budget alloué à cette action sera mobilisé dans le cadre d'aides financières pour les travaux PAVE des communes afin de résorber certains points durs contraignant la pratique de tous.

**Indicateurs :** Nombre de km aménagés / Enquêtes      **Priorité :** \*\*\*

## La prise en compte de l'accessibilité dans le plan d'action du PDM

### Accessibilité spatiale et aux services de mobilité

Les hauts sont enclavés du reste du territoire à cause de contraintes naturelles de relief mais aussi car ils sont globalement mal desservis par les TC et mettent à disposition des cheminements modes actifs discontinus et/ou de mauvaise qualité. Les actions suivantes du plan de mobilité proposent des solutions pour garantir un accès à une mobilité plus inclusive pour les habitants des hauts.

#### **Action 2 : Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts en complément de l'offre structurante.**

Cela passe par le développement du TPC La Montagne et des études visant à appréhender les opportunités de l'essor de ce type de mode de transport afin d'assurer une connexion entre les hauts et les bas. Le PDM propose aussi des solutions pour développer l'offre de bus et de rabattement dans les parcs relais depuis/vers les hauts.

**Indicateurs :** Fréquentation des services / Enquêtes et études réalisées

Priorité : \*\*\*

#### **Action 8 : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR / Action 9 : Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable.**

Ces actions visent à proposer des cheminements actifs continus et sécurisés (aménagements qualitatifs et traversées sécurisées, projet de voie verte des hauts) et à résorber les principaux points durs existants. Les déplacements à Vélo à Assistance Électrique et les EDPM (Engins de Déplacement Personnel Motorisés) se présentent comme des alternatives de déplacement intéressantes dans les hauts, la communication à réaliser et les conseils de la maison de la mobilité devront être réalisés en prenant compte de ces éléments. Un personnel formé et des moyens adéquats devront être mis en œuvre.

**Indicateurs :** Aménagements réalisés / enquêtes

Priorité : \*\*\*

#### **Action 11 : Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs.**

Par la création de Zone d'Aménagement de Transition vers les Transports (ZATT) et en encourageant la mixité fonctionnelle dans les programmes urbains, les différents services seront rapprochés des lieux de vie afin d'éviter les déplacements trop longs quel que soit le motif de déplacement.

**Indicateurs :** Surface de plancher et typologie des activités dans les programmes urbains

Priorité : \*\*\*

## La prise en compte de l'accessibilité dans le plan d'action du PDM

### Accessibilité numérique et à l'information

L'accès à l'information (horaire des transports en commun, services de mobilité disponible) doit être égal pour tous indépendamment du matériel et de la couverture réseau disponible, de la langue, des aptitudes, de l'âge et de la formation des usagers, de leur localisation géographique... La CINOR, dans le cadre des actions de son PDM devra garantir une mise à disposition efficace et adaptée, à toutes les cibles, de l'information sur les services existants et leur état en temps réel.

#### **Action 4 : Intégrer des outils numériques et innovants dans l'optique d'une meilleure interopérabilité des services.**

Dans le cadre du MaaS à l'échelle régionale ou de la CINOR, une application mobile intégrant les différents réseaux TC du territoire sera mise à disposition pour le partage de l'information en temps réel, la réservation et le paiement des titres de transport ainsi que l'intégration d'autres modes de transport comme l'autopartage, les taxis ou les VTC. Cette application devra respecter des normes d'accessibilité numérique afin de garantir une certaine inclusion numérique (W3C, WAI).

Cette application ne sera pas le support unique de communication. L'information concernant les possibilités de mobilité doivent être présentes dans les guichets des stations, PEM/P+R et points d'information (maison de la mobilité) du territoire et des Systèmes d'Information Voyageurs (SIV) intégrés dans les pôles d'échanges (et à terme dans le matériel roulant).

**Indicateurs :** Enquêtes de satisfaction    **Priorité :** \*\*\*

#### **Action 14 : Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité.**

Un accompagnement de la CINOR sur les différentes alternatives en faveur d'une mobilité décarbonée sera réalisé auprès de différents publics (scolaires, professionnels, administrations). Cela passera par la mise en place d'une communication ciblée et adaptée aux différents utilisateurs, la mise en place de mesures financières incitatives ainsi que par des formations pour sécuriser et encadrer les pratiques (« Savoir rouler à vélo » pour les scolaires).

**Indicateurs :** Enquêtes de satisfaction / Fréquentation du service    **Priorité :** \*\*\*

#### **Action 15 : Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous.**

Le plan d'action du PDM de la CINOR propose l'ouverture d'une maison de la mobilité. Elle permettrait d'accompagner individuellement les habitants dans leurs choix de mobilité et intégrerait la question de l'accès à l'information pour tous et de l'inclusion du numérique en proposant aux usagers :

- De les renseigner sur les offres existantes et notamment de covoiturage, d'autopartage et d'articulation avec les P+R dans les territoires moins bien desservis par les TC.
- De collecter des demandes des habitants pour faire remonter aux communes et à la CINOR les besoins de mobilité et les enjeux du territoire, notamment dans le cadre des indicateurs de suivi d'enquêtes évoqués dans la présente note.

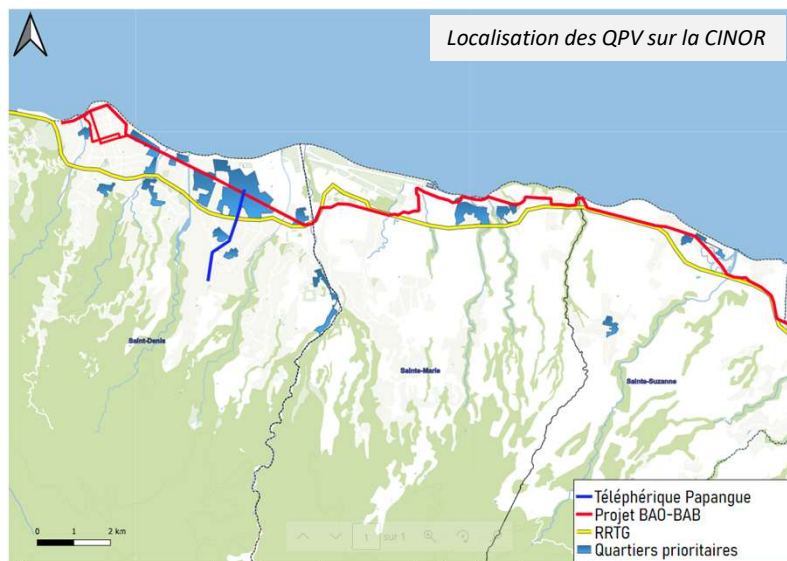
Un camion permettra de réaliser des déplacements afin d'apporter une expertise mobilité et de conseils lors des événements organisés dans la CINOR, pour réaliser des enquêtes dans les principaux lieux de vie du territoire et surtout pour aller au contact des populations enclavées et dans les QPV du territoire.

**Indicateurs :** Enquêtes de satisfaction / Fréquentation du service    **Priorité :** \*\*\*

## La prise en compte de l'accessibilité dans le plan d'action du PDM

### Accessibilité des Quartiers Prioritaires de la Ville

Les Quartiers Prioritaires de la politique de Ville nécessitent un point d'attention particulier car il s'agit de quartiers où l'enjeu d'inclusivité est fort, là où les habitants n'ont pas forcément accès à un véhicule particulier ou aux services de mobilité (mauvaise desserte TC). Le PDM prévoit, notamment, dans le cadre de programmes de renouvellement urbain, d'améliorer les conditions d'accès à la mobilité dans ces zones.



### Action 1 : Améliorer l'offre de transport en commun structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire / Action 2 : Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts

Le développement d'un TCSP structurant et du développement d'un maillage plus local et vers les hauts auront pour vocation de garantir :

- Un meilleur accès des ménages des QPV isolés aux pôles générateurs (désenclavement) ;
- Des temps d'accès aux pôles générateurs en transport en commun plus rapides et concurrentiels avec l'automobile ;
- Des alternatives de mobilité aux ménages n'ayant pas accès à un véhicule personnel ;

Les projets du Baobab et du TPC transitent par la majorité des QPV identifiés. Les QPV non desservis par un transport structurant devront faire l'objet d'un traitement particulier et d'une organisation plus fine du maillage de réseau de bus de desserte locale en connexion avec les TC principaux.

**Indicateurs :** Enquêtes de satisfaction / Fréquentation du service

**Priorité :** \*\*\*

### Action 4 : Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services de la CINOR

L'abonnement trimestriel pour les cars jaunes est gratuit pour les demandeurs d'emplois. Dans le cadre du PDM et en parallèle des études de tarification en cours réalisées par la Région, il s'agira de questionner le tarif des transports en commun pour les personnes en difficultés financières (Le Réunionpass permettant de circuler sur les différents réseaux est gratuit pour les demandeurs d'emplois).

**Indicateurs :** Prix des services / Fréquentation des services

**Priorité :** \*\*

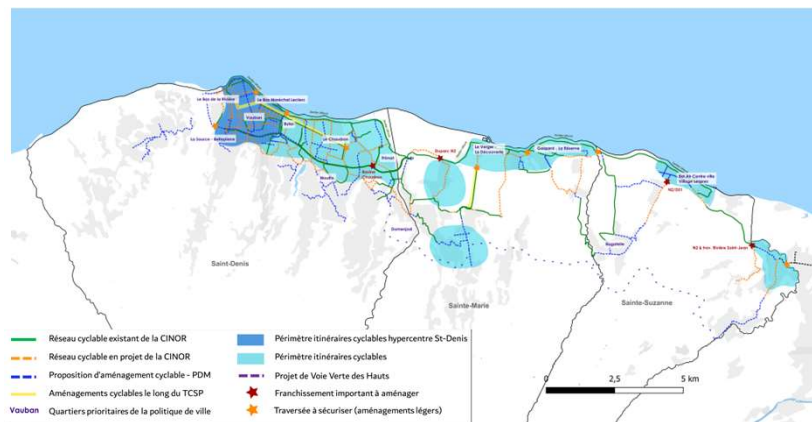


## La prise en compte de l'accessibilité dans le plan d'action du PDM

**Action 8 : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR / Action 9 : Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable sur le territoire**

Dans le cadre du développement des modes actifs, les QPV font l'objet d'une attention particulière car l'offre est actuellement insuffisante pour développer les pratiques et nécessite ainsi d'être développée. Conformément au Schéma Directeur des Infrastructures Cyclables, des besoins et enseignements du diagnostic de ce PDM, des axes prioritaires d'aménagement ont été identifiés.

L'implication du tissu associatif dans l'action 9 du PDM permettra d'inciter et de favoriser les déplacements actifs dans ces quartiers par la mise en place de campagnes de sensibilisation et de formation, d'événements associés à la pratique cyclable...



**Indicateurs : Aménagements réalisés / Enquête satisfaction**

**Priorité : \*\*\***

**Action 12 : Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité.**

Des expérimentations d'autopartage dans les QPV pourraient voir le jour au même titre que dans le quartier Bois d'Olives dans le cadre de son projet de renouvellement urbain (Programme d'Investissement d'Avenir –PIA-, NPNRU) sur le territoire de la CIVIS. Un tel service permet aux usagers de se dédouaner des frais d'entretien et d'achat, d'assurance, de stationnement associé à l'utilisation d'un véhicule particulier.

**Indicateurs : Enquêtes de satisfaction / Fréquentation du service**

**Priorité : \*\*\***

**Action 14 : Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité / Action 15 : Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous.**

Les actions de sensibilisation et de formation dans les écoles permettront d'encourager les pratiques actives dans les QPV et de proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture plus durables.

La maison de la mobilité mobile se déplacera dans les QPV et permettra notamment aux usagers :

- De personnaliser leurs itinéraires selon leurs propres problématiques d'accessibilité et contraintes (enclavement, handicap, mauvaise desserte TC, pas d'accès à une voiture, faibles revenus du ménage, déplacement en dehors des amplitudes horaires de fonctionnement des différents services...).
- D'aider à remplir leurs formulaires d'accès à la mobilité (inscription abonnement TC, transport scolaire, création de compte Karos, formulaire pour l'aide à l'acquisition d'un VAE) et pour accéder aux différentes formations (permis B, vélos-écoles) ;

**Indicateurs : Enquêtes de satisfaction / Fréquentation du service**

**Priorité : \*\*\***