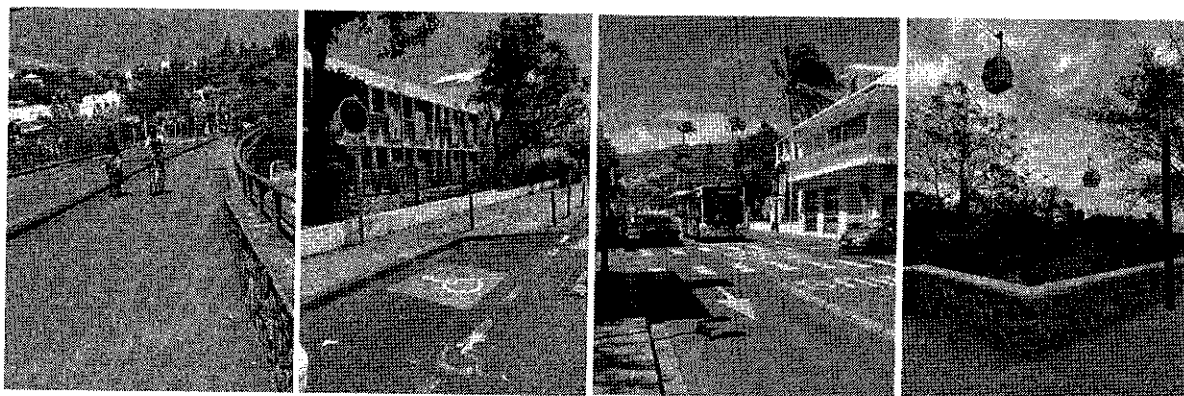


Le Président

# RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

## PROJET DE REVISION DU PLAN DE MOBILITE DE LA COMMUNAUTE INTERCOMMUNALE DU NORD DE LA REUNION (CINOR)



## CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVÉ

**DU 07 octobre 2024 au 08 Novembre 2024**

**Commissaire enquêteur titulaire : Monsieur Jean-Pierre SCHIETTECATTE**  
**Commissaire enquêteur suppléant : Monsieur Francis NIVAL**

- 1-Objet de l'enquête publique**
- 2-Coordonnées du Maitre d'Ouvrage**
- 3-Les principaux textes régissant l'enquête publique**
- 4- Le dossier**
- 5-Compatibilité du PLM avec les documents supérieurs**
- 6-Les enjeux**
- 7-Les objectifs**
- 8-Le scénario retenu**
- 9- La concertation**
  - 9-1 La première temporalité**
  - 9-2 La seconde temporalité**
- 10-L'information du public**
- 11- La participation du public**
- 12-Visites sur le terrain**
- 13-Cohérence et acceptabilité du projet**
- 14-Le budget**
- 15- Propositions et réponses du Maître d'Ouvrage**
- 16- Opposition au projet**
- 17-Difficultés**
- 18-ERC**
- 19-Les aspects négatifs ou pénalisants du projet**
- 20-Les aspects positifs du projet**

**AVIS**

## **1-Objet de l'enquête publique**

Le projet de révision du Plan Local de Mobilité (PLM) de la CINOR vise à apporter une vision à différents horizons sur l'organisation des déplacements afin d'ancrer le territoire dans une politique de transition énergétique pour mieux maîtriser les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants et améliorer le quotidien des habitants et usagers du territoire.

Le projet de révision du Plan Local de Mobilité en intégrant les différents modes de transports et leur interconnexion permet de construire une vision cohérente entre l'urbanisme et les déplacements.

Le Plan de Mobilité amène également les enjeux de mobilité à une échelle plus large et tout particulièrement les interfaces avec les territoires voisins du TCO et de la CIREST.

## **2-Coordonnées du Maitre d'Ouvrage**

La personne publique responsable de l'opération est la CINOR (Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion). La collectivité est représentée par Monsieur LANGLADE Fabrice, responsable de la Direction des Mobilités, assisté de Monsieur EVRIN Philippe, directeur adjoint de la section des mobilités, qui a désigné Monsieur LAYEMAR Xavier, chargé d'études et de projets SCoT. et mobilité pour être l'interlocuteur du commissaire enquêteur.

L'adresse postale de la CINOR est la suivante :

3, Rue de la solidarité

CS 61025

97495 SAINTE CLOTILDE Cedex

## **3-Les principaux textes régissant l'enquête publique**

L'enquête publique s'inscrit principalement dans le cadre des dispositions juridiques suivantes :

La loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) N°82-1153 du 30 décembre 1982, notamment son article 28 ;

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) N°96-1236 du 30 décembre 1996 ;

La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) N°2000-1208 du 13 décembre 2000 ;

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées N°2005-102 du 11 février 2005 ;

La loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) N°2010-788 du 12 juillet 2010 ;

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) N°2019-1428 du 24 décembre 2019 ;

Le décret N°2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et programmes sur l'environnement.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) 2019-1428 du 24 décembre 2019 ;

Le code des transports notamment les articles L.1214-1 à L.1214-38 et R.1214-1 à R.1214-15 ;

Le code de l'urbanisme, notamment les articles L.131-8, L.131-44 à L.151-48, L.152-8 à L.152-9, R.151-55, R.152-2 et R.152-2 (pour les plans locaux d'urbanisme intercommunaux tenant lieu de plan de mobilité ;

Code général des collectivités locales, notamment les articles L.4251-1, L.4251-3, R.4251-4 et R.4251-9 ;

Le code de l'environnement et notamment son article L123-1 et suivants, R.123-1 et suivants (enquête de type environnemental), R.122-17.

#### **4- Le dossier**

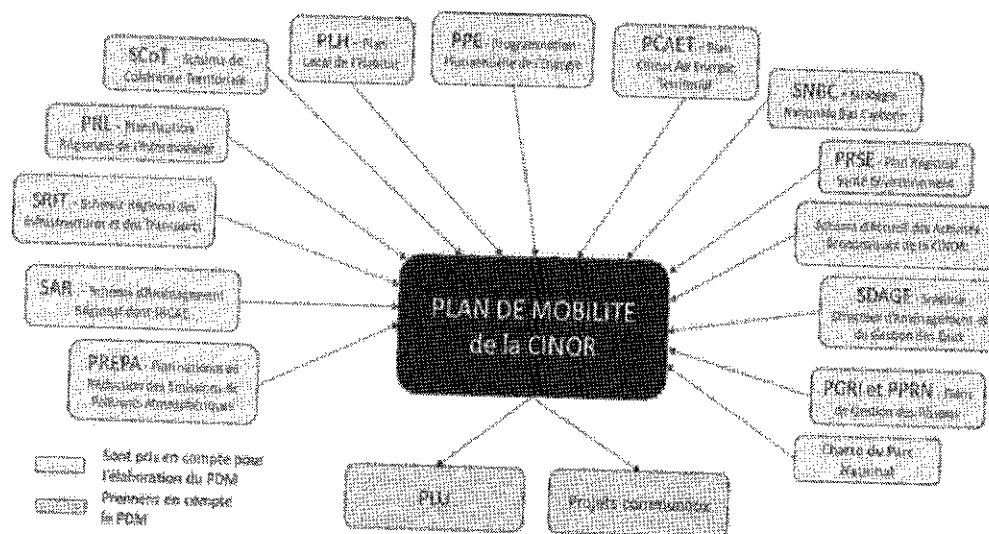
L'ensemble s'articule de la façon suivante :

- Phase 1 Diagnostic ;
- CINOR Phase 2 Stratégie ;
- CINOR Phase 3 Plan actions ;
- Étude de la solution retenue ;
- Synthèse ;
- Annexe Évaluation environnementale ;
- Annexe Accessibilité ;
- Annexe Bilan de la concertation ;
- Arrêté N°2024/09-17 portant organisation de l'enquête publique ;
- Courrier Avis des PPA ;
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe ;
- Réponse aux avis des Personnes Publiques Associées ;
- Délibération arrêt du PDM du 07/12/2023 ;
- Avis d'enquête publique ;
- Deux parutions dans la presse.

#### **5-Compatibilité du PLU avec les documents supérieurs**

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions du PDM ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document supérieur et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements prévus par ce document supérieur. Un rapport de conformité exigerait, quant à lui, que les dispositions du PDM soient strictement identiques à celles du document supérieur.

Le schéma suivant résume l'articulation du Plan de Mobilité avec les autres plans, schémas et programmes en vigueur.



La CINOR doit tout particulièrement veiller à l'articulation entre le PDM et les autres démarches de planification stratégiques qui concernent l'agglomération, et notamment :

- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) approuvé en 2011 et modifié en 2014 et 2020, comprenant le volet Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Par délibération n°DAP2021\_0042 du 22 novembre 2021, l'Assemblée Plénière du Conseil Régional de La Réunion a approuvé la mise en révision du Schéma d'Aménagement Régional au vu des conclusions du rapport d'évaluation du schéma ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CINOR, approuvé par le Conseil de la Communauté le 18 décembre 2013, qui sert de cadre de cohérence pour l'articulation des politiques d'aménagement, de transports, d'habitat, de développement économique et d'environnement. Ce document est en cours de révision ;
- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CINOR, approuvé lors du Conseil Communautaire du 17 décembre 2019 ;
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) de la CINOR, élaboré en 2018, engageant des orientations concrètes pour une politique de déplacements contribuant à la lutte contre le changement climatique.

D'autre part, le PDM a vocation à être décliné à l'échelle locale à travers les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes de la CINOR. Ces PLU devront ainsi être rendus compatibles avec le PDM.

Le porteur de projet a pris en compte de façon détaillée la nécessaire compatibilité de son PDM et l'a déclinée dans son mémoire en réponse au PV de synthèse du commissaire enquêteur, (1<sup>ère</sup> partie du rapport).

## 6- Les enjeux

La CINOR développe les enjeux de son PDM, développés au paragraphe 9-3 du rapport et énumérés au travers des 5 axes retenus :

- Axe 1 : Développer des transports collectifs performants
- Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture ;
- Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs ;
- Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée ;
- Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et des livraisons.

## 7- Les objectifs

En conformité avec l'article L1214 du code des transports, le Plan de Mobilité vise à assurer les objectifs suivants :

- Équilibre des besoins en mobilité, protection de l'environnement et limitation de l'étalement urbain ;
- Cohésion sociale et territoriale notamment accès des secteurs moins denses, quartiers prioritaires et PMR ;
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules ;
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, partage de la voirie équilibré ;
- Développement des transports collectifs et modes actifs ;
- Répartition de l'affectation entre différents modes sur le réseau principal de voirie ;
- Organisation du stationnement, de la régulation, de la localisation des parcs de stationnement ;
- Amélioration de la gestion de l'approvisionnement (transport de marchandises et livraison) ;
- Amélioration des mobilités quotidiennes du personnel des entreprises et administrations
- Amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnes des établissements scolaires ;
- Organisation d'une tarification et billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements ;
- Développement des infrastructures de charges afin de favoriser l'usage de véhicules électriques et carburants alternatifs.

Le Plan de Mobilité amène également les enjeux de mobilité à une échelle plus large et tout particulièrement les interfaces avec les territoires voisins du TCO et de la CIREST.

## **8- Le scénario retenu**

Le scénario retenu pour le PDM de la CINOR vise à atteindre une part modale :

- du vélo de 7% à horizon 2034 (contre 1% aujourd'hui).
- de déplacements piétons de 30% à horizon 2034 (contre 27% aujourd'hui)
- de transport en commun de 13% à horizon 2034 (contre 11% aujourd'hui).
- de véhicule particulier de 49% à horizon 2034 (contre 61% aujourd'hui).

Il permettra également une réduction de -18,4% de la consommation énergétique du transport routier.

## **9-La concertation**

### **9-1 La première temporalité**

Elle s'est faite par un partage des intentions du Plan de Mobilité et des scénarios dans le cadre des Points d'Interviews Mobiles (PIM) dans l'espace public sur les 3 communes :

- Sainte Suzanne, le 6 juin 2023 (marché du centre-ville, 7h à 10h) ;
- Saint Denis, le 7 juin (marché du Chaudron, 7h à 10H) ;
- Sainte Marie, le 10 juin 2023 (marché du centre-ville 7H à 10H).

68 personnes ont été interviewées.

Sur la période du 5 au 25 juin 2023, une enquête en ligne a été réalisée (70% des répondants vivant à Saint Denis, 17 % à Sainte Marie et 13 % à Sainte Suzanne.

283 personnes ont répondu à l'enquête en ligne.

### **9-2 La seconde temporalité**

Elle a consisté en échanges sur le plan d'actions dans le cadre de cafés de concertation en octobre dans les 3 communes :

- Saint Denis, le 27 octobre 2023 (salle du conseil communautaire CINOR) ;
- Sainte Suzanne, le 28 octobre 2023 (médiathèque) ;
- Sainte Marie, le 30 octobre 2023 (école de musique de Beauséjour).

Ces ateliers concertation ont regroupés 23 participants dont 16 professionnels.

Au total, sur cette première phase de concertation, 351 personnes ont été associées à la réflexion sur les scénarios du PDM.

Il ressort de cette concertation des améliorations attendues en matière de déplacement sur :

### **9-2-1 Les transports collectifs**

Pour les bus :

Renforcer l'offre de TC actuelle sur le territoire CINOR en augmentant leur nombre, la fréquence de passages, la capacité d'accueil, les horaires de fonctionnement plus tôt le matin, plus tard le soir et l'offre les weekends et jours fériés, l'information sur l'offre de TC existante en direction de la population et en direction des usagers (information en temps réel) ;

Améliorer l'attractivité du réseau de TC en garantissant :

Plus de ponctualité, de fiabilité, de confort ;

Réduire les temps de trajets en TC sur le territoire CINOR en créant :

Des voies dédiées aux bus, un TC express ;

Améliorer le maillage du réseau sur le territoire CINOR en développant :

Une offre de TC dans les écarts, de nouvelles lignes de téléphériques, de nouveaux arrêts de bus ;

### **9-2-2 La circulation automobile**

Dédensifier la circulation (embouteillages), développer le co-voiturage ;

### **9-2-3 Les déplacements vélos**

Renforcer le réseau cyclable, améliorer le maillage, flécher les itinéraires cyclables sur le territoire ;

Développer la location de vélo en libre-service ;

Proposer des aides à l'achat de vélos électriques ;

Développer l'offre de stationnement vélo sur le territoire ;

### **9-2-4 Les déplacements piétons**

Aménager des trottoirs plus larges dans les bas ;

Faciliter la marche dans les hauts en aménageant des cheminements piétons ;

Sécuriser les traversées piétonnes ;

Piétonniser des espaces ;



### **9-2-5Le stationnement**

Renforcer l'offre en stationnement dans le centre-ville de Saint-Denis.

### **10-L'information du public**

La publicité légale dans les journaux, sur le site internet de la mairie a répondu aux modalités et délais légaux.

L'avis d'enquête publique a été affiché sur des panneaux implantés sur les 4 sites de tenue des permanences, sur des tableaux d'affichage et au-devant des locaux (Photos jointes en annexe)

Pendant l'enquête, j'ai pu contrôler lors de mes permanences et déplacements, que l'affichage est resté actif et conforme aux obligations réglementaires sur le terrain ainsi que sur le site internet pendant toute la durée de l'enquête.

### **11 -La participation du public**

Le commissaire enquêteur relève une faible participation du public lors de la phase de concertation préalable et une très faible participation lors de la phase d'enquête proprement dite. Seules quatre contributions, certes conséquentes ont été enregistrées.

### **12-Visite sur le terrain**

Une visite sur le terrain a été programmée avec les contributeurs de Saint Denis. Elle a eu lieu le 13 novembre 2024 de 10H00 à 12H00 ; étaient présents :

- Les représentants des familles concernées ;
- Le référent de la CINOR ;
- Le commissaire enquêteur.

Si elle n'a pas résolu les attentes immédiates des pétitionnaires, elle a permis de leur démontrer l'attention du commissaire enquêteur et du porteur de projet à leur démarche.

### **13-Cohérence et acceptabilité du projet**

Le Plan de Mobilité de la CINOR remplace le PDU qui datait de 2011 et était devenu obsolète. Il ne répondait plus aux nouvelles exigences, tant démographiques (plus de 240 000 habitants d'ici 2034) qu'environnementales (congestion du trafic, saturation du réseau TC).

Elle est rendue possible par la prise en compte des principaux enjeux environnementaux et objectifs qui ont été clairement identifiés et listés dans le projet, constatés par l'Ae et qui ont été rappelés aux paragraphes 6 et 7 des présentes conclusions.

Les Personnes Publiques Associées (PPA) consultées ont émis un avis favorable ou réputé favorable, Des réserves, observations et recommandations ont été formulées et retenues par le porteur de projet pour prise en compte, traitement et amélioration du projet.

## 14-Le budget

Le budget à prévoir est de 310 millions d'euros pour la réalisation du PDM (réparti en budget Investissement et fonctionnement). Cela correspond à un budget de 31 millions par an soit 129 euros par habitant et par an. Certaines mesures étant portées par des partenaires de la CINOR, le budget du PDM sera partagé avec des portages par la CINOR et les communes. De plus, les actions mises en œuvre sont, pour une grande partie, éligibles à des financements et subventions (FEDER, projets régionaux, subventions État).

\* 3 scénarios plus ou moins ambitieux sur chacun des axes ont été esquissés. Le scénario retenu pour le PDM, composite des 3 scénarios, a été défini conformément aux ambitions de la CINOR.

	Budget 2012-2022 10 ans	Budget scénario base 10 ans	Budget scénario 2 10 ans	Budget scénario 3 10 ans	Budget scénario retenu pour le PDM 10 ans
Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'usager, et performante pour un report modal durable	159 453 000 €	142 460 000 €	563 460 000 €	1 092 460 000 €	179 110 000 €
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture		18 470 000 €	21 470 000 €	26 470 000 €	25 065 000 €
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du 14 <sup>e</sup> : développer et sécuriser les modes actifs	37 000 €	24 415 000 €	49 965 000 €	81 765 000 €	91 750 000 €
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	0 €	6 650 000 €	6 650 000 €	6 650 000 €	10 670 000 €
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	0 €	3 300 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €	2 700 000 €
<b>Total</b>	<b>176 577 040 €</b>	<b>195 295 000 €</b>	<b>644 845 000 €</b>	<b>1 180 845 000 €</b>	<b>309 295 000 €</b>
<b>Budget / an/hab</b>	<b>84 €</b>	<b>93 €</b>	<b>307 €</b>	<b>562 €</b>	<b>129 €</b>

+ 45€/an/hab

	Scénario retenu pour le PDM
Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'usager, et performante pour un report modal durable	Scénario 1 : transport collectif
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture	Scénario 2 : voirie partagée
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du 14 <sup>e</sup> : développer et sécuriser les modes actifs	Scénario 3 : voirie partagée
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	voirie
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	voirie

## 15-Propositions et réponses du Maître d'Ouvrage

Le commissaire enquêteur relève que la CINOR propose un nombre important de modifications soit au sein des mémoires en réponse aux avis de la MRAe et des PPA ainsi qu'au mémoire en réponse du procès-verbal de synthèse qui correspond à un travail méthodique, sérieux et sans dérobaude aux observations soulevées.

Le commissaire enquêteur en prend acte et considère qu'il ne s'agit pas de simples déclarations d'intention visant à rendre le projet acceptable, mais qu'elles seront effectivement appliquées au dossier avant son approbation. Certaines sont reprises dans les points positifs.

## 16-Opposition au projet

A la clôture de l'enquête publique, il existe une opposition très formelle et très partisane au projet. Le représentant des contributeurs a été entendu par le commissaire enquêteur en permanence et lors de la visite des lieux, effectuée pour un apaisement de la situation et une meilleure prise en compte des revendications.

## 17-Difficultés

La constitution du dossier d'enquête pour le public a été laborieuse. Un dossier numérique a été mis à disposition le 5 septembre 2024 et le dossier papier final n'a été remis au commissaire enquêteur que 4 jours avant le début de l'enquête. A sa perception, le commissaire enquêteur a tout de suite noté des disparités dans les documents mis à disposition du public dans les dossiers physiques déposés dans les trois mairies, ainsi qu'à la CINOR et le dossier numérique proposé à la consultation du public. De plus, l'arborescence d'accès au dossier sur le site internet de la CINOR ne lui paraissait pas satisfaisante, car elle permettait l'ouverture de contenus différents, le commissaire enquêteur a de ce fait réclamé par mails la mise à niveau de tous les supports. Ce qui a été fait par retour.

Le document analyse et comparaison des scénarios ne figurait pas dans le dossier remis au commissaire enquêteur ; cela a été corrigé dès le signalement.

Le rapport N°2023/6-30 au Conseil de la Communauté en séance du jeudi 07 décembre 2023 était disponible sur le site internet et non dans les dossiers physiques. Cela a été corrigé dès la découverte de l'anomalie.

Le commissaire enquêteur a plusieurs fois rappelé au référent du Maître d'Ouvrage l'impérieuse nécessité de respecter le formalisme de l'enquête et de s'assurer de ne pas fragiliser cette dernière par le non-respect des textes en vigueur. Un courriel a d'ailleurs été rédigé en ce sens le 15 octobre 2024.

La remise du mémoire en réponse par le porteur de projet a été repoussée par deux fois.

La communication avec le référent du Maître d'Ouvrage n'a pas toujours été facile, plusieurs courriels ou appels téléphoniques sont restés sans réponse ou, les délais de réponse étaient trop longs, notamment pour pouvoir décider de la date de visite de terrain demandée par un contributeur souhaitant faire entendre ses doléances.

Ce même contributeur a plusieurs fois signalé aux services de la préfecture et du tribunal administratif des "dysfonctionnements" (non justifiés) dans la prise en compte et le traitement de ses observations.

Un tableau récapitulatif ou journal des messages reçus sur le site internet de la CINOR mis en place pour recevoir les contributions du public est annexé au présent et atteste de la réception : jour, date, heure et identité du contributeur.

Cette personne a été contactée par le commissaire enquêteur pour l'assurer et lui confirmer que:

- 1 Ses différents courriers et remarques avaient toute son attention et qu'un accusé réception lui avait été envoyé.
- 2 Tous les documents avaient été annexés à tous les registres d'enquête (siège de la CINOR, mairie de Saint Denis, mairie de Sainte Marie, mairie de Sainte Suzanne, ainsi que sur le registre numérique et non dématérialisé. Le pétitionnaire a également plusieurs fois été informé de l'existence d'une seule adresse réglementaire et administrative, prévue par l'arrêté d'enquête publique et la nécessité de s'y conformer pour rester dans un cadre légal.

- 3 Les délais légaux ont été strictement respectés et aucune rétention ou entrave à la bonne participation à l'enquête publique n'a été faite.
- 4 La visite des lieux (discrétionnaire) a eu lieu.

Le commissaire enquêteur a demandé au porteur de projet de lui fournir une attestation de non-réception de courriers postaux. (pièce en annexe)

### **18-ERC (Éviter-Réduire-Compenser)**

Le porteur de projet a prévu, dans un tableau figurant en fin de paragraphe, les principales mesures envisagées.

Le travail effectué aurait mérité d'être complété par des mesures d'évaluation et des mesures de compensation.

Il aurait pu être consolidé de mesures d'évitement et de réduction par action, permettant une meilleure visibilité de la démarche d'évitement et de réduction des incidences négatives du plan identifiées.

Ce tableau aurait, en outre, pu mettre en exergue les dispositions attendues au niveau des différents documents d'urbanisme pour limiter les incidences potentiellement négatives du plan.

Par exemple, le volet acoustique pourrait être pris en compte de façon plus fine dans les documents d'urbanisme pour mettre en place des mesures d'évitement ou de réduction des nuisances dans les secteurs présentant des vulnérabilités particulières (Cf contribution de Saint Denis).

Thématique	Point de vigilance environnemental concerné	Mesure d'évitement (ME) ou réduction (MR) associée
<b>AIR/GES</b>	Réduction des vitesses à l'échelle de la CINOR = impact négatif possible sur les émissions de polluants : à 30 km/h, des véhicules peuvent être plus émissif qu'à 50 km/h. Vigilance relative à concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de suppression circulation sur rue Jean Chatel + rue Marechal Léclerc	MR : Campagne de mesures de la qualité de l'air sur zones de circulation modifiées
<b>CLIMAT / ÉNERGIE</b>	Part de l'énergie carbonée pour alimenter les bornes de recharge des modes de transport électriques	MR : Production d'énergies solaires associée à la mise en place de bornes de recharge
	Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique	MR : Renforcer /sécuriser les connexions électriques du territoire
<b>SOL/EAU :</b>	Limitier l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	MR : Favoriser l'éco-conception des infrastructures dédiées aux transports en commun ME : Aménagement cyclable pas uniquement sur espaces verts mais sur espaces utilisés par la voiture ME : Mutualiser les aires de stationnement MR : Pour les parkings ouverts de capacités importantes, prévoir des dispositifs de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet
<b>BIODIVERSITÉ / CORRIDORS ÉCOLOGIQUES / AGRICULTURE</b>	Risque de mobilisation de foncier pour les infrastructures (arrêts TCSP, pôles multimodaux, parking relais, pistes cyclables, etc.)	ME : Privilégier la mobilisation des espaces inutilisés, disponibles en espace urbain
	Consommation de terrains naturels et agricoles à anticiper dans le cadre du projet de voie verte des hauts	Implanter les nouvelles infrastructures de mobilité en tenant compte des sensibilités environnementales et corridors écologiques
	Intégrer la problématique liée à la pollution lumineuse dans le cadre des marchés d'aménagement publics impliquant la mise en œuvre de nouveaux points d'éclairage extérieurs	MR : Respect de la charte "Nature et nuit" dans le cadre des futurs aménagements réalisés
	Le développement de mobilités nouvelles comme le transport par câble peut constituer un obstacle vis à vis des continuités écologiques (corridor aérien notamment) et accentuer les problématiques de pollution lumineuse vis à vis de la faune	MR : Envisager la mise en place de dispositifs anticollision si le retour d'expérience du TC Papangue en démontre l'utilité Respect de la charte "Nature et nuit" dans le cadre des futurs aménagements réalisés
<b>RISQUES</b>	Exposition des transports par câble aux conditions climatiques extrêmes nécessite mesures spécifiques pour évacuation des passagers en cas d'incidents	MR : Prévoir des protocoles de fonctionnement adaptés
	Modification probable (report) de l'aléa relatif au transport de matières dangereuses dans le cadre de l'apaisement du boulevard Lancastel et de l'optimisation des flux logistiques	MR : Étude visant à l'identification des axes potentiellement support du report de trafic et sécurisation associée si nécessaire
	Agrandissement de la zone réglementée : sur les effets de bords, zones non réglementées qui vont voir la demande en stationnement augmenter / impact sécurité sur les piétons	MR : Accompagner cette extension par une meilleure matérialisation et contrôle stationnements gênants
	Augmentation de la pratique du vélo, mode de transport plus accidentogène	MR : Concevoir des aménagements pour la circulation des modes actifs sécurisés vis-à-vis de la circulation routière
	Le développement des nouvelles mobilités peut inclure des nouveaux risques (risques d'incendie, explosion, etc.)	MR : Mettre en place un plan d'action/schéma d'intervention pour répondre à ces enjeux de sécurité, en collaboration avec le SDIS et l'exploitant
<b>CADRE DE VIE (ACOUSTIQUE) :</b>	Vigilance relative à concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de suppression circulation sur rue Jean Chatel + rue Marechal Léclerc (notamment)	MR : Possible nécessité d'écran acoustique ou traitement des bales des constructions concernées
	L'optimisation des flux logistiques peut exposer davantage des riverains au bruit nocturne	

## 19-Les aspects négatifs ou pénalisants du projet

Le Plan de Mobilité de la CINOR présente de manière globale :

- Une incidence sur l'air avec des émissions de gaz polluants légèrement plus importantes à 30 km/h qu'à 50 km/h ;
- Une incidence négative faible sur les sols, la biodiversité/continuité écologiques et l'agriculture ;
- Une incidence sur l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements annexes ;
- Une incidence sur la mobilisation de foncier pour les infrastructures en espace péri-urbain ;
- Une incidence sur l'interaction avec le patrimoine historique ;
- Une incidence sur le bruit avec la concentration du trafic sur certains axes de circulation ;
- Une incidence sur l'aléa transport de matières dangereuses dans le cadre de l'apaisement du boulevard Lancaster.
- Une mobilisation effective du public faible et une prise en compte réelle de la problématique peu évoquée.

## 20-Les aspects positifs du projet

Le Plan de Mobilité de la CINOR présente de manière globale :

- Une incidence positive forte sur le climat, l'air, le GES, l'énergie et le cadre de vie ;
- Une incidence positive indirecte modérée sur les risques ;
- Une incidence neutre sur la ressource en eau.

Le tableau inclus ci-dessous permet d'appréhender l'évolution du scénario de référence avec ou sans mise en oeuvre du PDM

**Comparaison des évolutions du scénario de référence avec et sans mise en oeuvre du PDM**

Thématique	Evolution au fil de l'eau (territoire CINOR)	Evolution avec adoption du PDM de la CINOR (territoire CINOR)
Climat	Evolution <del>negative modérée</del> à <del>defavorable</del>	Evolution <del>negative modérée</del>
Air	Evolution <del>positive</del>	Evolution <del>positive</del>
Risques naturels	Evolution <del>negative modérée</del>	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>
Sols	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>	Evolution <del>negative modérée</del>
Eaux	Evolution <del>negative modérée</del> à <del>defavorable</del>	Evolution <del>negative modérée</del> à <del>defavorable</del>
Biodiversité	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>	Evolution <del>negative modérée</del>
Energie	Evolution <del>positive</del>	Evolution <del>positive</del>
Cadre de vie/santé humaine	Evolution <del>negative modérée</del> à <del>defavorable</del>	Evolution <del>neutre</del> à <del>positive</del>
Occupation des sols	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>
Ambiance sonore	Evolution <del>negative modérée</del>	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>
Risques technologiques	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>	Evolution <del>neutre</del> à <del>negative modérée</del>
Le patrimoine historique	Evolution <del>neutre</del>	Evolution <del>neutre</del>

De manière non exhaustive certaines mesures ci-dessous énumérées sont positives :

La prise en compte de l'amélioration des temps des trajets avec l'aménagement de voies dédiées pour les bus, l'amélioration des connexions entre les différents lignes Citalis et Car Jaune, le renforcement de la desserte des hauts, une meilleure intermodalité haut/bas et une simplification tarifaire sur l'ensemble du réseau ;

L'amélioration de la qualité d'usage des cheminements piétons actuels et le renforcement de la place des piétons ;

L'amélioration de la qualité d'usage des itinéraires cyclables actuels et la création de nouveaux parcours, le développement de services de location de vélos ;

L'amélioration de la qualité de services des transports en commun et la facilitation de l'intermodalité voiture/bus ;

L'amélioration de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite dans les cheminements piétonniers.

## EN CONCLUSION

Au terme de l'examen du projet et compte tenu de ce qui précède, le commissaire enquêteur formule 3 recommandations.

### Recommandation 1

Organiser un système d'écoute et d'enregistrement pour faire remonter en continu les constats de difficultés spécifiques en :

- Recensant l'ensemble des associations d'usagers, collectifs, particuliers ;
- Encourageant la création des représentations manquantes (par exemple dans le domaine des commerçants, des usagers de transports en commun) ;
- Mettant en place une application dédiée.

### Recommandation 2

Développer la visibilité des actions mis en œuvre et en cours de réalisation portées par les divers acteurs en :

- Établissant un répertoire des actions relatives à la mobilité ;
- Mettant en œuvre une communication active, en associant l'ensemble des acteurs, et en diffusant régulièrement un état d'avancement du PDM et des initiatives concourant à sa réalisation et au suivi des doléances pouvant être raisonnablement solutionnées. Voir paragraphe 18 ERC.

### Recommandation 3

Renforcer le rôle de coordination de la CINOR dans les domaines de la réflexion, de l'organisation et de la capitalisation dans la mesure où :

- Pour de nombreux thèmes du PDM, les acteurs de la planification, de l'aménagement et des services sont multiples. Au-delà de la réussite du PDM, il s'agit de veiller à la cohérence et la faisabilité des actions dans l'ensemble de la chaîne de décision et de réalisation (politique, technique, financière) ;
- De nombreuses actions se développent sur le terrain (PLU/PDM...), s'intégrant à la stratégie sans que la CINOR en soit à l'initiative. Il est indispensable d'organiser une coordination du recensement des actions, afin de mesurer les avancées et à terme l'efficacité du PDM.

Le commissaire enquêteur donne un **avis favorable** au projet de Plan de Mobilité de la CINOR

La Possession, le 12 décembre 2024

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized cursive letters, positioned above a horizontal line.