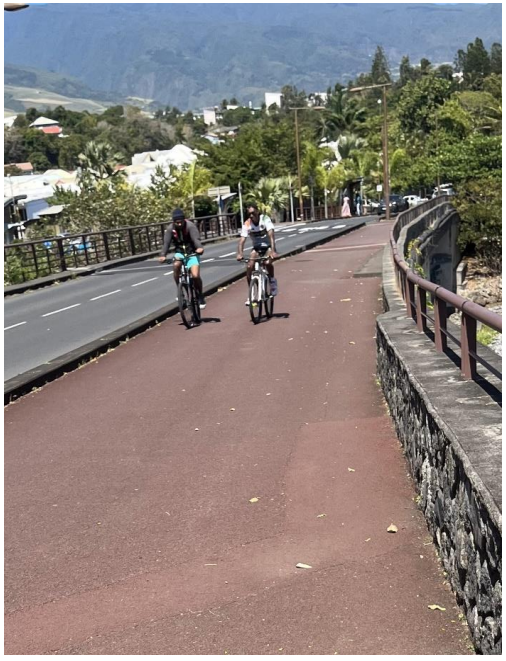
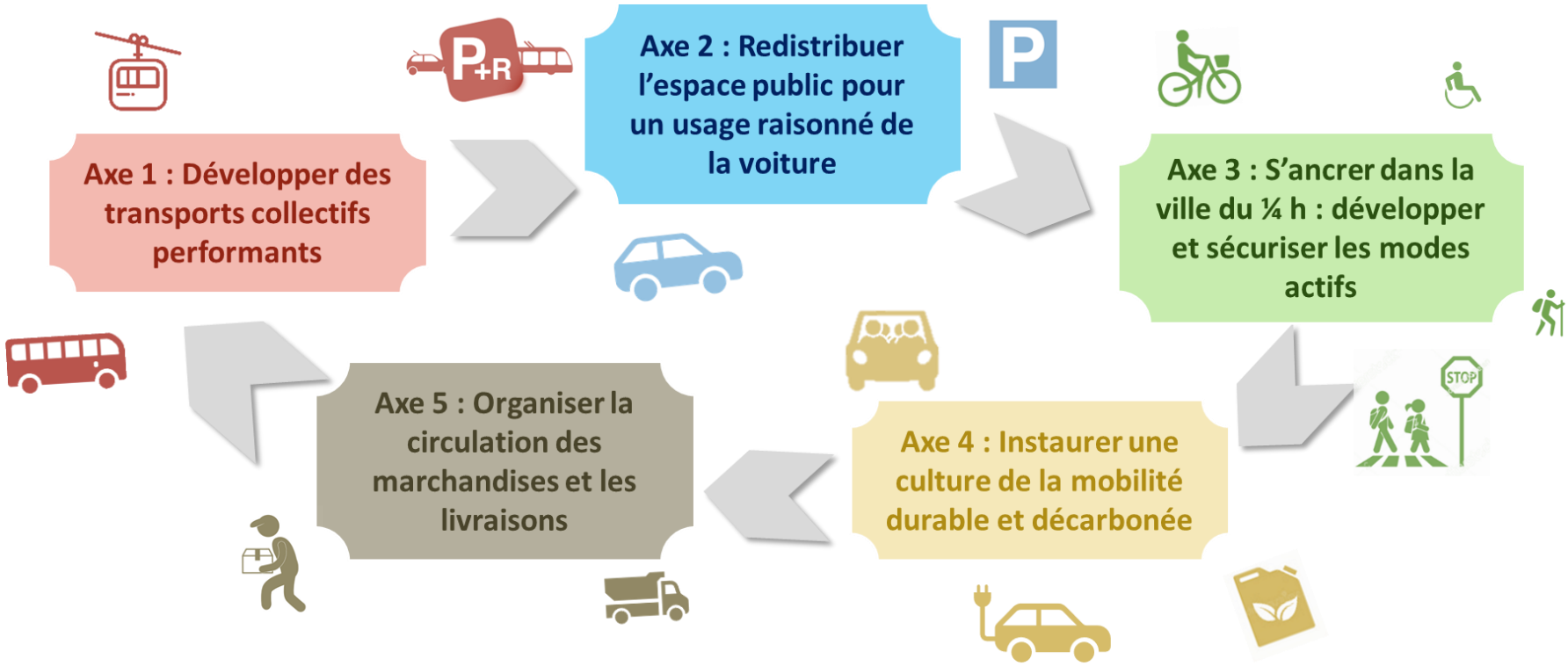
LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR
2024-2034
PHASE 3 – PLAN D'ACTIONS



Rappel des axes stratégiques identifiés



AXE 1

DÉVELOPPER DES TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

ENJEUX DE L'AXE 1

Le SAR fixe un **objectif de 15%** de part modale TC sur l'île. En effet, les transports en commun se présentent comme une **alternative principale à la voiture** sur ce territoire insulaire, marqué par les congestions routières.

Le territoire s'approche de l'objectif du SAR avec 11% de part modale des différents Transports. CITALIS avec plus de **85 000 voyageurs/jour** un taux d'occupation des véhicules de l'ordre de 85% et une ligne de TCSP qui concentre 50% de la fréquentation totale est déjà très utilisé.

Le PDM doit tenir compte d'une **forte hausse des déplacements** liée à la hausse de population à l'horizon du PDM (2023-2033). Le système TC doit ainsi être développé et devenir structurant pour le territoire.

Le PDM décline **4 actions** réparties en **10 sous-actions** sur cette thématique.

ACTIONS DU PDM

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

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

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

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

ACTION 1 AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTE SUR L'AXE EST-OUEST DU TERRITOIRE

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Les pôles générateurs de flux *(zones d'emploi, zones commerciales et lieux de vie)* se sont naturellement organisés à proximité du littoral le long de l'axe routier RN2, fortement congestionné aux heures de pointe en raison des déplacements pendulaires. En 2016, la CINOR comptabilisait 633 488 déplacements par jour (25% à l'échelle de la Réunion) dont 91% internes au territoire. **Pour pallier la congestion routière, la CINOR propose de développer une offre de transport en commun structurante reliant Quartier Français et l'entrée Ouest avec le projet BAOBAB.**

OBJECTIFS

Objectif 1 : Doubler l'usage des transports en commun et atteindre les 14% de part modale d'ici à 2030

Objectif 2 : Bâtir une armature performante permettant de relier les principaux pôles urbains des 3 communes

Objectif 3 : Développer une offre compétitive à la voiture avec des temps de parcours plus réduits (offre BHNS)

Objectif 4 : Étendre l'offre des transports en commun à des créneaux horaires stratégiques

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Le public souhaite une offre en TC structurante. Il se préoccupe de savoir si la mise en place d'un BHNS va résoudre les problèmes de capacité des bus. Il se questionne sur l'offre du service (nombre de bus, capacité, fréquence, amplitude horaire, confort et cohérence des horaires entre les services) et craint que les nouvelles lignes soient très rapidement saturées.

EGM : Volonté d'un réseau TC structuré et coordonné sur l'île assurant un meilleur niveau de service (plage horaire, site propre pour bus, taille des bus et meilleur confort). Le public souhaite l'essor de solutions de transports ferré au niveau régional.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 1.1 : Réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français

Sous-action 1.2 : S'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur du territoire

Sous-action 1.3 : Étendre le réseau structurant en connexion avec la CIREST

BILAN DE L'ACTION 1

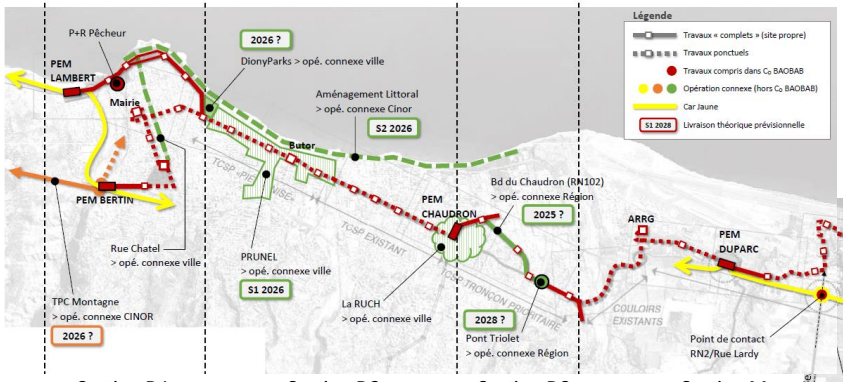
	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 1.1	**Tout le PDM**	**Bas**	Porteur(s) : **CINOR** Partenaire(s) : **Etat, Région**	**63 M€**	Nb de km parcourus Vitesse commerciale Coût km BHNS par rapport aux autres TC Nb de voyageurs
Sous-action 1.2	**Commencer à moyen terme**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR** Partenaire(s) : **Région, Etat**	**80K€**	Nb de voyageurs
Sous-action 1.3	**Périmètre élargi**	**CINOR – CIREST**	Porteur(s) : **CINOR, CIREST** Partenaire(s) : **Etat, Europe, Région**	**580K€**	Nb de voyageurs empruntant les lignes CIREST⍰CINOR par Estival/Citalis et Car Jaune
			Total action 1	**64M€**	

SOUS ACTION 1.1. : RÉALISER LE PROJET BAOBAB ET LA CONNEXION ENTRÉE OUEST – QUARTIER FRANÇAIS

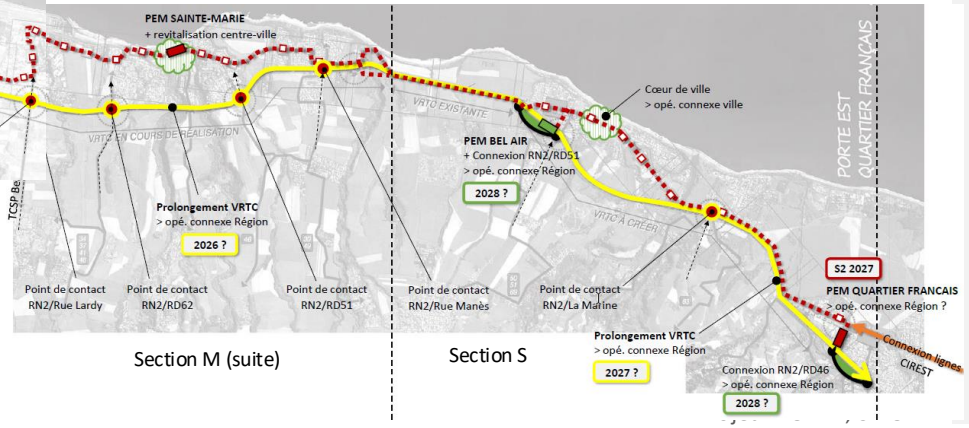
Aujourd'hui la desserte des trois centres villes est assurée par deux offres distinctes du réseau CITALIS :
- Les lignes urbaines sur le **TCSP (lignes 5, 6, 7, et 8) qui** représentent + **de 40 000 voyages journaliers** (42 000 voyages journaliers en 2017).
- La ligne interurbaine 31 qui traverse les trois communes de la CINOR, de Quartier Français à Mairie du Chaudron, et qui transporte près de 2 800 voyageurs par jour, soit 2% de l'ensemble du réseau Citalis, et représente **la 3e ligne la plus fréquentée du réseau (hors ligne TCSP)**. La fréquentation de cette ligne a bondi de +71,6% depuis 2011. **Il s'agit de la seule ligne Citalis qui permet de voyager entre les trois communes**, au rythme d'un bus toutes les demi-heures environ.-

Le projet Baobab tend à relier le Pôle Ouest et Quartier Français avec une ligne renforcée de **type BHNS**. Ainsi, le TCSP actuel (Petit Marché – Chaudron) serait donc prolongé sur Saint-Denis et sur les tronçons des communes voisines : Sainte-Marie et Sainte-Suzanne. Cette ligne desservira les principales polarités sur un linéaire d'environ 20km.
Bien que les caractéristiques des **Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)** restent variables, **le BHNS Baobab** sera en site propre avec des priorités aux feux, une bonne fréquence sur une large plage horaire qui restera à définir lors des études complémentaires.
L'ambition du BHNS Baobab est donc d'assurer une liaison rapide entre Quartier Français et l'entrée Ouest de Saint-Denis avec une offre de service de qualité : un temps de parcours garanti, une fréquence importante et des véhicules capacitaires.

Exemple de rendu BAOBAB – Rue de Nice, CINOR 2022

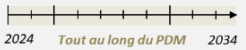


Synoptique programme travaux Baobab provisoire - Transamo

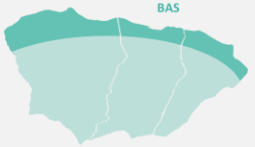


Ces éléments prévisionnels feront l'objet d'évolution au regard de réajustements de l'offre.

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Etat, Région

COÛTS

63 M€

FICHES CONNEXES

1.2; 1.3

SUIVI DE L'ACTION

Nb de km parcourus
Vitesse commerciale
Coût km BHNS par rapport aux autres TC

SOUS ACTION 1.2. : S'ASSURER DE LA COMPLÉMENTARITÉ DU BAOBAB ET DES AUTRES PROJETS TC DE GRANDE AMPLEUR DU TERRITOIRE

Pour assurer une offre compétitive à la voiture, les autres lignes de transport en commun doivent se connecter à l'armature BAOBAB dans une logique de **complémentarité et d'intermodalité**.

L'offre intermodale se caractérisera par :

- La **création du PEM Lambert** (P+R) pour créer un pôle intermodal en entrée Ouest de ville permettant les correspondances entre le réseau urbain et interurbain et d'un **second PEM sur le secteur de Bertin.**

- La structuration autour de **différents points d'intermodalité** entre les différents réseaux et les câbles Hôtels de ville, Chaudron, Bertin, Quartier Français.

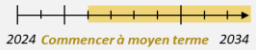
L'offre complémentaire se caractérisera par l'articulation avec les autres projets de grande ampleur sur le territoire, à savoir notamment :

- Une meilleure **articulation avec les Cars Jaunes** qui traverseront la centralité de Saint-Denis notamment entre PEM Lambert et Duparc ainsi qu'entre PEM Lambert et PEM Bertin.

- **Le Transport Par Câble de La Montagne** pour desservir le quartier de La Montagne, isolé du centre à l'heure actuelle. Le téléphérique sera connecté à un **parc relais sur le secteur de la vigie** et le câble est prolongé pour desservir le quartier

- **L'articulation avec les projets régionaux** dont la réalisation du RRTG sur le territoire de la CINOR. La Région a récemment aménagé des sites propres pour les bus sur la RN2 et la Route du littoral permettant de fiabiliser le temps d'accès au chef-lieu.

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Région, Etat

COÛTS

80 K€

FICHES CONNEXES

1.1; 1.3; 2.2; 2.3

SUIVI DE L'ACTION

Nb de voyageurs

SOUS ACTION 1.3. : ÉTENDRE LE RÉSEAU STRUCTURANT EN CONNEXION AVEC LA CIREST

Les échanges entre la CIREST et la CINOR sont croissants au regard du bassin d'emploi que présente le territoire de la CINOR et l'urbanisation croissante et continue de Quartier Français sur Sainte-Suzanne et Cambuston sur Saint-André. En 2016, l'EDGT dénombrait environ 35 000 déplacements par jour de l'Est vers le Nord.

Le réseau Estival de la CIREST assure une connexion à celui de la CINOR sur le PEM de Quartier Français. Ainsi, dans une **logique de fluidité pour les usagers**, il conviendra d'améliorer **la cohérence des horaires de bus des lignes du réseau Estival et Citalis.**

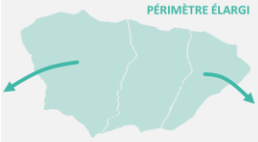
Au-delà réduire le temps de trajet entre Saint-Benoît et Saint-Denis, les intercommunalités s'associent pour « rendre la liaison entre l'Est et le Nord plus directe et plus accessible en créant des services Express » et en expérimentant un **titre interopérable Citalis-Estival**.

Dans une logique **intermodale**, il s'agit également de créer un nouveau **pôle d'échanges à Quartier Français** à Sainte-Suzanne, à moyen terme à horizon 2024.

Dans une logique d'optimisation des trajets, une **enquête déplacement** à l'échelle du **bassin de vie Est/Nord** pourra permettre de comprendre les origines-destinations principales effectuées en bus et voiture et ainsi vérifier la pertinence des positions des stations aussi bien à l'échelle de la CIREST que de la CINOR. **Une analyse comparative du réseau Car Jaune, de fréquentation et de parcours pourra être menée afin que les réseaux interurbains et urbains soient complémentaires et non compétitifs.**

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, CIREST

Partenaire(s) :
Etat, Europe, Région

COÛTS

580 K€

80% financé par l'Europe

FICHES CONNEXES

1.1; 1.3

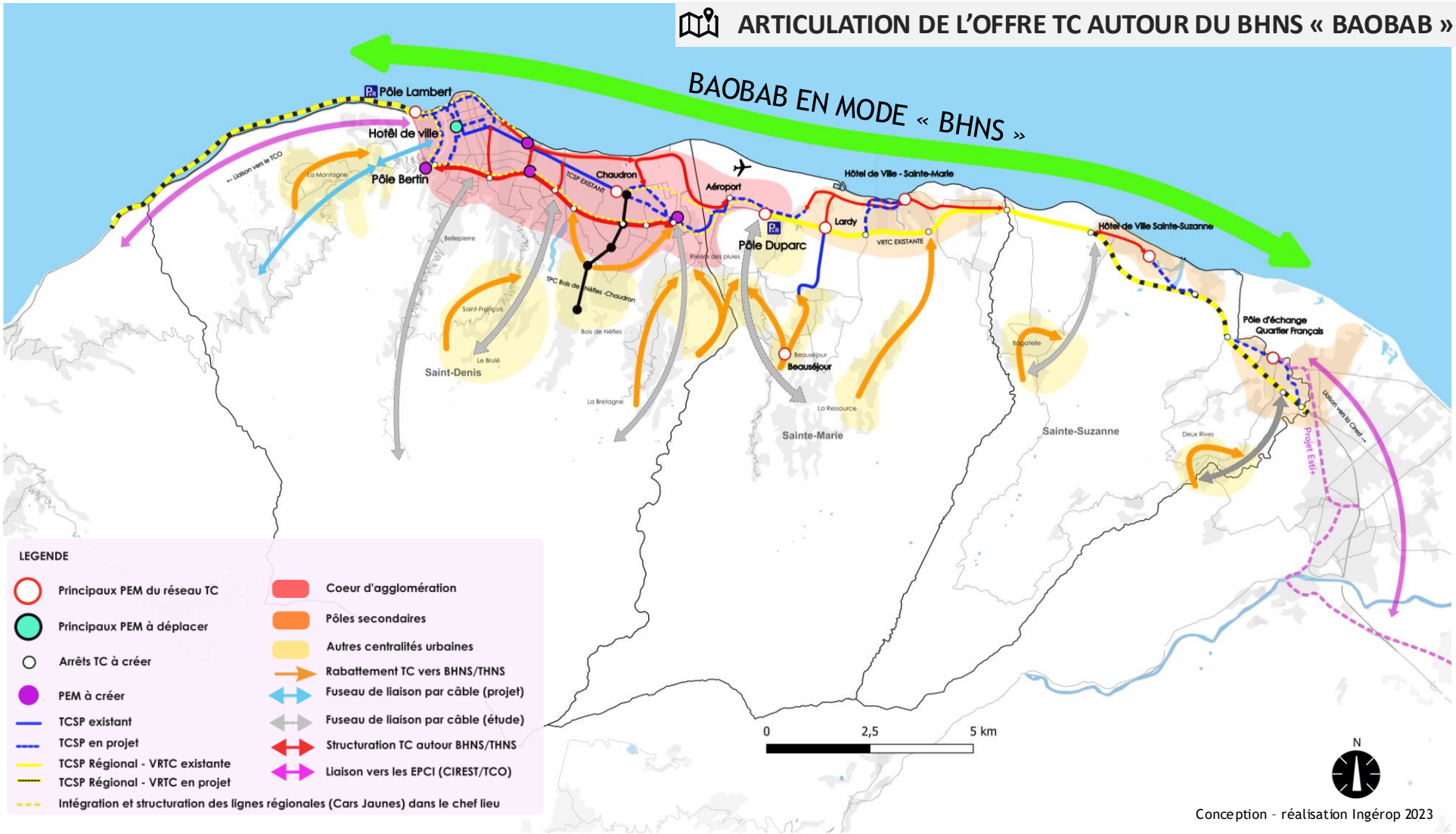
SUIVI DE L'ACTION

Nb de voyageurs empruntant les lignes CIREST→CINOR par Estival/Citalis et Car Jaune

ACTION 1

AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTE SUR L'AXE EST-OUEST DU TERRITOIRE

ARTICULATION DE L'OFFRE TC AUTOUR DU BHNS « BAOBAB »



Conception - réalisation Ingérop 2023

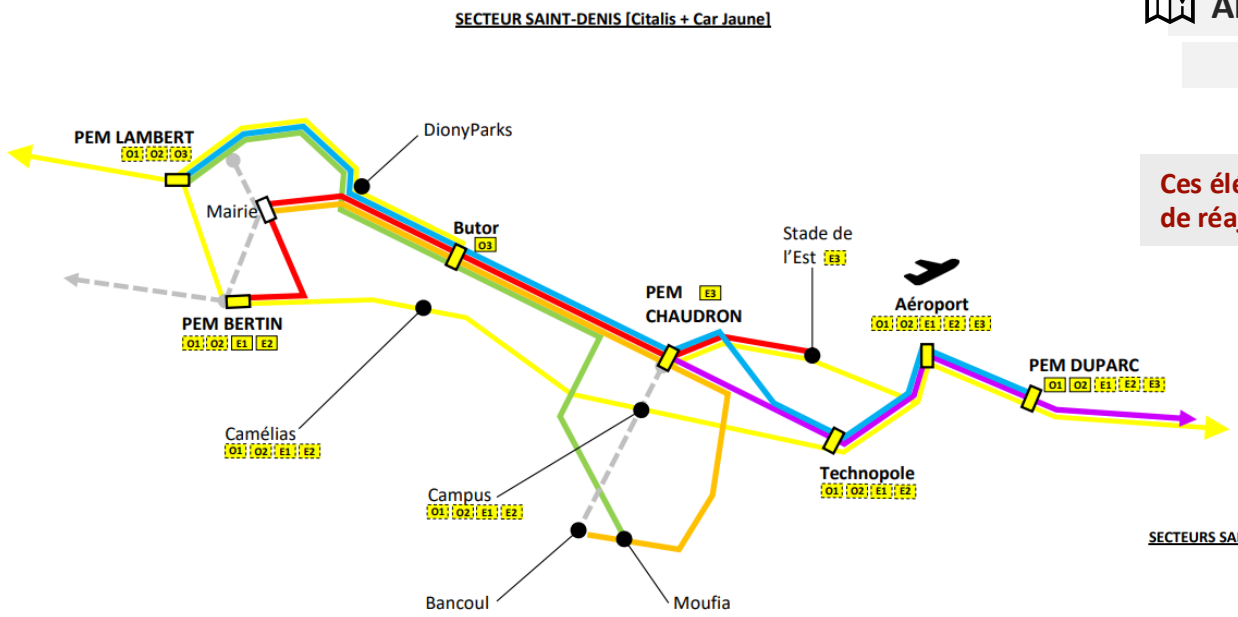
ACTION 1

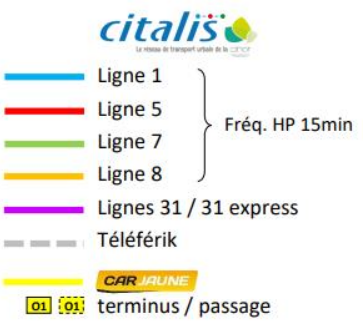
AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN STRUCTURANTE SUR L'AXE EST-OUEST DU TERRITOIRE

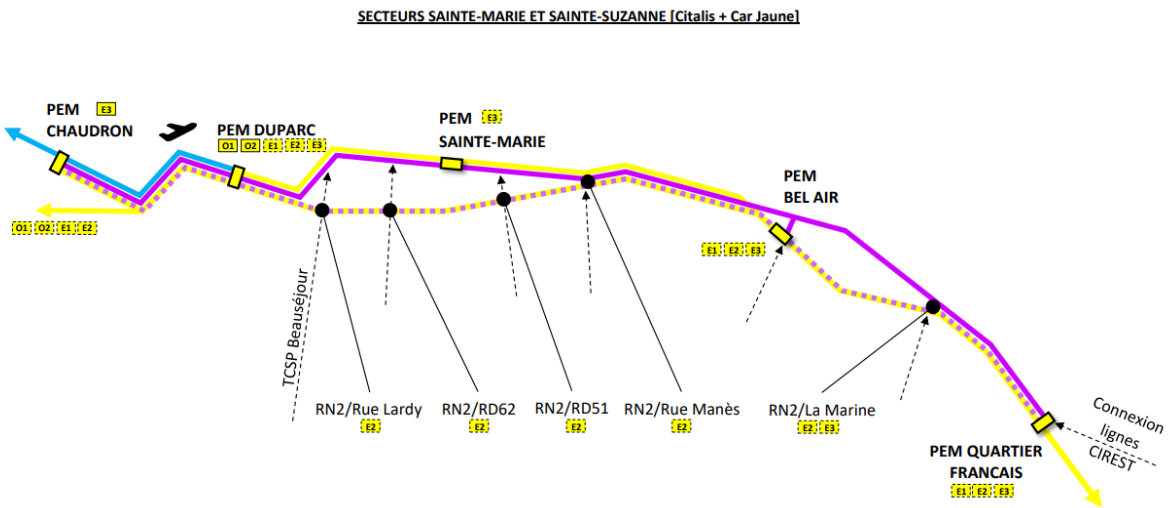
ARTICULATION RÉSEAUX CITALIS ET CAR JAUNE

Synoptique lignes fortes Baobab provisoire - Transamo

Ces éléments prévisionnels feront l'objet d'évolution au regard de réajustements de l'offre.







ACTION 2 DÉPLOYER LE MAILLAGE DU RÉSEAU TC VERS LES MI-PENTES ET LES HAUTS

CONTEXTE & ENJEUX

En raison de la topographie complexe du territoire de la CINOR qui est caractérisé par une urbanisation croissante vers les « Hauts » et « mi-pentes ». Il y a un enjeu fort d'avoir une offre de transport en commun efficace et performante qui permettra d'apporter une alternative concrète au réseau routier congestionné sur les axes connectant ces quartiers à la RN2. La CINOR s'est dotée en 2022 de son premier TPC « Papang » qui relie Bois de Nèfles à Chaudron.

Forte du succès rencontré par « Papang » la CINOR poursuit donc sa réflexion de mailler les mi-pentes au littoral par des transports en commun alternatifs et compétitifs à la voiture.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Relier les mi-pentes et le littoral avec des temps de parcours compétitifs aux véhicules

Objectif 2 : Assurer un maillage et une intermodalité avec les TC existants et projetés

Objectif 3 : Développer des modes de transports attractifs et innovants

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Pour l'ensemble des participants, l'amélioration de la desserte en transports collectifs des mi-pentes et des hauts est complémentaire et toute aussi structurante que la desserte littorale. Elle permet d'apporter un accès équitable à l'offre en transports collectifs. Concernant le positionnement des arrêts de bus, les usagers aimeraient qu'ils soient positionnés au plus des zones d'habitation pour pouvoir s'y rendre en marchant. Un usager à évoquer la possibilité de développer une solution de Transport A la Demande pour répondre à des besoins de mobilité ciblés (desserte des hauts, service pour PMR).
EGM : Le service Papang semble avoir conquis les usagers qui proposent de développer d'autres offres pour desservir les hauts, les zones rurales et les cirques.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 2.1 : Développer le TPC La Montagne

Sous-action 2.2 : Réaliser des études approfondies pour le développement des TPC

Sous-action 2.3 : Développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et les parkings relais

BILAN DE L'ACTION 2

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 2.1	**Jusqu'à moyen terme**	**Mi-pentes et hauts**	**Porteur :** CINOR **Partenaires :** Etat, Région, Saint-Denis	**100M€**	Nb de km parcourus Vitesse commerciale Coût d'exploitation / aux bus Nb de voyageurs
Sous-action 2.2	**Commencer à moyen terme**	**Mi-pentes et hauts**	**Porteur :** CINOR **Partenaires :** Région	**450K€**	Passation de marché Support de réunion Livrable
Sous-action 2.3	**Commencer à moyen terme**	**CINOR**	**Porteur :** CINOR **Partenaires :** Région	**/**	Taux de remplissage des P+R Fréquentation aux arrêts des P+R Nb de correspondance Nb de vente de tickets
			Total action 2	**100,5M€**	

SOUS ACTION 2.1. : DÉVELOPPER LE TPC LA MONTAGNE

L'objectif visé est d'assurer une desserte en transport collectif en site propre du quartier de la Montagne, particulièrement isolé du centre-ville de par le relief entre le quartier et la ville et desservi uniquement par la RD41, axe routier fréquenté par 12 000 véhicules au profil montagnard, fortement saturé aux heures de pointes.

Un projet initial de transport par câble a déjà été étudié reliant le secteur de Bellepierre et le site de la Vigie. Le téléphérique était connecté à un parc relais sur le secteur de la Vigie et intégrait une station belvédère sur la ville.

Bien que **l'étude ait été validée jusqu'au niveau Pro**, l'évolution des projets de transport requestionne son articulation avec le centre-ville et le projet Baobab.

De plus, suite à l'élaboration de son Schéma directeur de Transport par Câble, la CINOR souhaite que la liaison puisse être étendue sur le **quartier de la Montagne avec l'ajout de stations permettant une meilleure desserte du quartier et des habitants**.

Le projet initial de la CINOR a évolué pour un transport par câble reliant l'hôpital Bellepierre à Saint-Bernard. Cette ligne a une longueur de **5,5 km,** et un dénivelé de 386m. En **13 minutes de trajet**, elle permettra de desservir 5 stations : Hôpital Bellepierre, La Vigie, Moulin Kader, Ruisseau Blanc et Saint-Bernard.

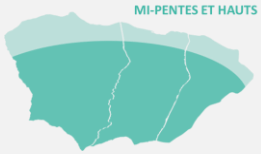
La CINOR étudie la faisabilité de cette ligne de TPC entre l'hôpital Bellepierre et Saint-Bernard fin 2023. Dans le cas d'une faisabilité positive, s'en suivra ensuite les **études de MOE ou de conception / réalisation avant le lancement des travaux.**

Projet initial TPC La Vigie en mode va et vient, CINOR

Projet initial TPC avec PEM Vigie, CINOR

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR**

Partenaire(s) : **Etat, Région, Saint-Denis**

COÛTS

100M€

FICHES CONNEXES

1.2 et 2.2

SUIVI DE L'ACTION

Linéaire de
Vitesse commerciale

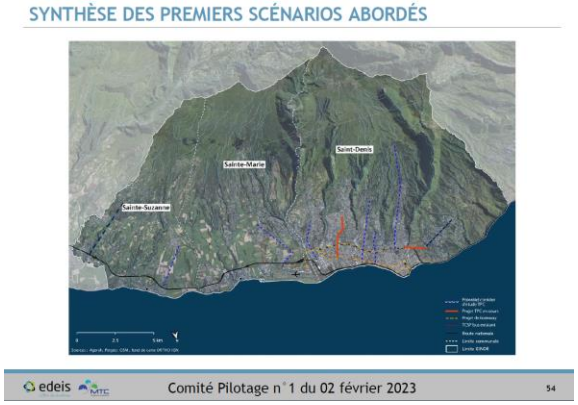
SOUS ACTION 2.2. : RÉALISER DES ÉTUDES APPROFONDIES POUR LE DÉVELOPPEMENT DES TPC

La CINOR a lancé une schéma directeur des transports par câble sur son territoire en 2022-2023. Cette étude définit les potentialités de corridors d'étude de TPC.

Plusieurs tracés ont fait l'objet d'une analyse multicritère :

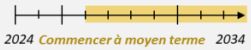
- La Vigie – Saint-Bernard
- Saint-François – Montgaillard – Camélias – Champ Fleuri – Butor
- La Bretagne – Commune Prima
- Beauséjour – Duparc
- Bagatelle – Littoral Sainte-Suzanne
- Quartier Français – Deux Rives

Le Schéma directeur permettra dans sa dernière phase de **trancher sur les lignes les plus pertinentes** en termes d'aménagements et de déterminer lesquelles feront **l'objet d'études plus approfondies** (Faisabilité, études de MOE). Nous estimons environs 3 études de faisabilité ou de niveau AVP à lancer, 1 sur chaque commune.

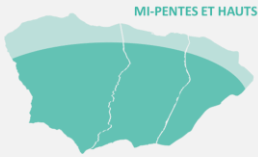


Elaboration du schéma directeur du TPC sur le territoire de la CINOR – Fév. 2023

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Région

COÛTS

450 K€

FICHES CONNEXES

2.1

SUIVI DE L'ACTION

Passation de marché
Support de réunion
Livrable

SOUS ACTION 2.3. : DÉVELOPPER L'OFFRE EXISTANTE DE BUS EN RABATTEMENT VERS LE PROJET BAOBAB, LES TPC ET LES PARKINGS RELAIS

La réalisation du BHNS Baobab et des autres projets inscrits au présent PDM va modifier l'organisation du réseau Citalis. Aujourd'hui les lignes urbaines sont structurées vers un rabattement sur le pôle du chaudron ou de l'hôtel de ville. Le TCSP constitue un tronc commun aux différentes lignes.

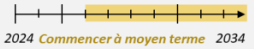
Le réseau CITALIS sera donc restructuré pour assurer un maillage entre les mi-pentes et le réseau structurant littoral prévu par le projet BHNS Baobab, le futur RRTG et le développement des transports par câble. La réalisation des différents parcs relais et PEM sera également intégrée aux adaptations du réseau CITALIS.

Au regard de cette restructuration du réseau, il s'agira de vérifier l'impact positif associé, notamment en :

- Vérifiant la pertinence des rotations des bus,
- Contrôlant le nombre de passagers à bord hors heures de pointe,
- Mesurant l'évolution de la fréquentation (positif en termes de gain d'abonnement…),
- Mesurant les temps de parcours des nouvelles lignes et la satisfaction voyageurs,
- …

De plus, la CINOR veillera également à ce que l'offre du réseau CITALIS soit bien adéquate et se maille bien avec les projets Baobab, le TPC de la Montagne et le développement des parkings-relais.

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Région

COÛTS

-
Intégré dans 1.2

FICHES CONNEXES

1.2

SUIVI DE L'ACTION

Validation et/ou Montées descentes sur les différentes lignes du réseau
Nb de correspondance
Ratios voyageurs / Kilomètres

ACTION 3 STRUCTURER LES PEM ET PARKINGS RELAIS (P+R) SUR LE TERRITOIRE

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Pour favoriser les déplacements sur le territoire, il est nécessaire de penser intermodalité. Cela se traduit par un « hub » ou plateforme qui favorise les échanges entre plusieurs modes de transport. On distingue ainsi les PEM, pôles d'échanges multimodaux (bus, covoiturage, vélo en libre-service..) des P+R (parking-relais) où l'utilisateur laisse son véhicule pour prendre un autre mode de transport. **Cette structuration est fondamentale afin d'assurer des ruptures de charges satisfaisante pour le voyageur.**

OBJECTIFS

Objectif 1 : Organiser le rabattement des modes de déplacement sur une centralité multimodale (P+R/PEM)

Objectif 2 : Aménager les pôles d'échanges de mobiliers urbains adéquats offrant des espaces d'attente confortables.

Objectif 3 : Développer des services de billettique avec la mise en place de bornes automatiques d'achats des titres de transport

Objectif 4 : Déployer des offres de mobilité libre-service (VLS, ALS, P+R) pour favoriser l'intermodalité et le report modal

SOUS-ACTIONS

Sous-action 3.1 : Articuler l'intermodalité autour des pôles et parcs relais structurants du territoire : PEM Pôle Ouest, PEM secteur Bertin/CHU , PEM Duparc, Quartier Français

Sous-action 3.2 : Structurer les pôles d'échanges / arrêts structurants et intermodaux : PEM de l'Hôtel de Ville (Invariant), Butor, Chaudron, Sainte-Suzanne, Sainte-Marie, PEM entrée Est (Stade de l'Est).

BILAN DE L'ACTION 3

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 3.1	Court terme	CINOR	**Porteur :** CINOR, DSP **Partenaire :** Région	8M€	Taux de remplissage des P+R Fréquentation aux arrêts des P+R Nb de correspondance Nb de vente de tickets
Sous-action 3.2	Court terme	CINOR	**Porteurs :** CINOR, Région	6M€	Remplissage du stationnement vélo, aire de covoiturage

Total action 3	14M€

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Les habitants souhaitent que la voiture occupe moins de place en ville. Pour cela, certains proposent l'aménagement de nouveaux parcs relais avec une grande capacité de stationnement.
EGM : Les usagers évoquent l'enjeu de sécuriser les pôles d'échanges pour les rendre plus attractifs. D'autant plus ils souhaitent avoir à proximité des aménagements spécifiques (espaces de détente, commerces, bornes VLS et parcs relais, wifi et prises, présence d'un vigile en soirée).

SOUS ACTION 3.1. : ARTICULER L'INTERMODALITÉ AUTOUR DES PÔLES ET PARCS RELAIS STRUCTURANTS DU TERRITOIRE

Le PDM identifie 4 pôles d'échanges multimodaux structurants répartis aux extrémités des communes :

- PEM Lambert (à créer)
- PEM Bertin/CHU (à créer) en lien avec le projet de TPC La Montagne – Bertin, le projet P+R du RRTG et la ligne structurante vers le centre-ville
- PEM Duparc (existant)
- PEM Quartier Français (existant, à reprendre)

Suivant la capacité des PEM, des offres d'intermodalité et d'interopérabilité devront être définies.

En termes **d'intermodalité**, on recommandera à minima pour chaque site :

- Des places de stationnement véhicules ainsi que des bornes de rechargement électrique,
- Une connexion directe à l'arrêt du TC du BHNS « Baobab » au contact du PEM (à – 2 min à pied).
- Des places dédiées au covoiturage
- Des places de stationnements vélo sécurisées
- Un accès aux vélos en libre-service (PEM Ouest -Bertin)

Le dimensionnement de chaque P+R fera l'objet d'une étude à lancer par la CINOR ou la Région à court terme. Ce dimensionnement prendra en compte le nombre de flux passagers (véhicules) s'arrêtant actuellement et les objectifs de report modal défini dans le PDM (à savoir 54% VL, 13% TC, 5% Vélo et 28% piéton).

L'articulation entre la création de ces PEM et la **suppression de la Gare routière de St Denis** sera à traiter en amont afin de fixer un calendrier permettant d'avoir la **meilleure continuité de service** pour les clients des réseaux de transport.

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR / DSP

Partenaire(s) :
Région

COÛTS

8M€

FICHES CONNEXES

4.2

SUIVI DE L'ACTION

Taux de remplissage des P+R
Fréquentation aux arrêts des P+R
Nb de correspondance
Nb de vente de tickets

SOUS ACTION 3.2. : STRUCTURER LES PÔLES D'ÉCHANGE / ARRÊTS STRUCTURANTS ET INTERMODAUX

En complément des 4 pôles identifiés à l'action 4.1, le territoire de la CINOR sera maillé pour **d'autres pôles d'échanges multimodaux et arrêts structurants.** Neuf pôles sont identifiés:

- PEM La Vigie
- PEM de l'Hôtel de ville
- PEM Butor
- PEM Chaudron
- PEM Entrée Est
- PEM Sainte-Marie
- PEM Sainte-Suzanne – Bel Air
- PEM Ch Lardy– RN2
- PEM Collège Beauséjour

Sur ces PEM « secondaires », les offres d'intermodalités et d'interopérabilité devront également être définies.

En termes **d'intermodalité**, on recommandera à minima pour chaque site :

- Des correspondances facilitées entre les réseaux avec au maximum 2 minutes à pied entre les arrêts
- Des vélos en libre-service sur Saint-Denis
- Des places de stationnement vélo
- Des possibilité de régulation sur les PEM identifiés comme terminus pour les lignes (Chaudron, Butor,

La réalisation des PEM fera l'objet d'études différenciées associant la Région pour tous ceux qui concernent l'intermodalité

En termes **d'interopérabilité**, seront positionnés des bornes d'information voyageurs jouant le rôle de SIV (système d'aide à l'information voyageurs).

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR / Région

COÛTS

6M€

FICHES CONNEXES

4.1

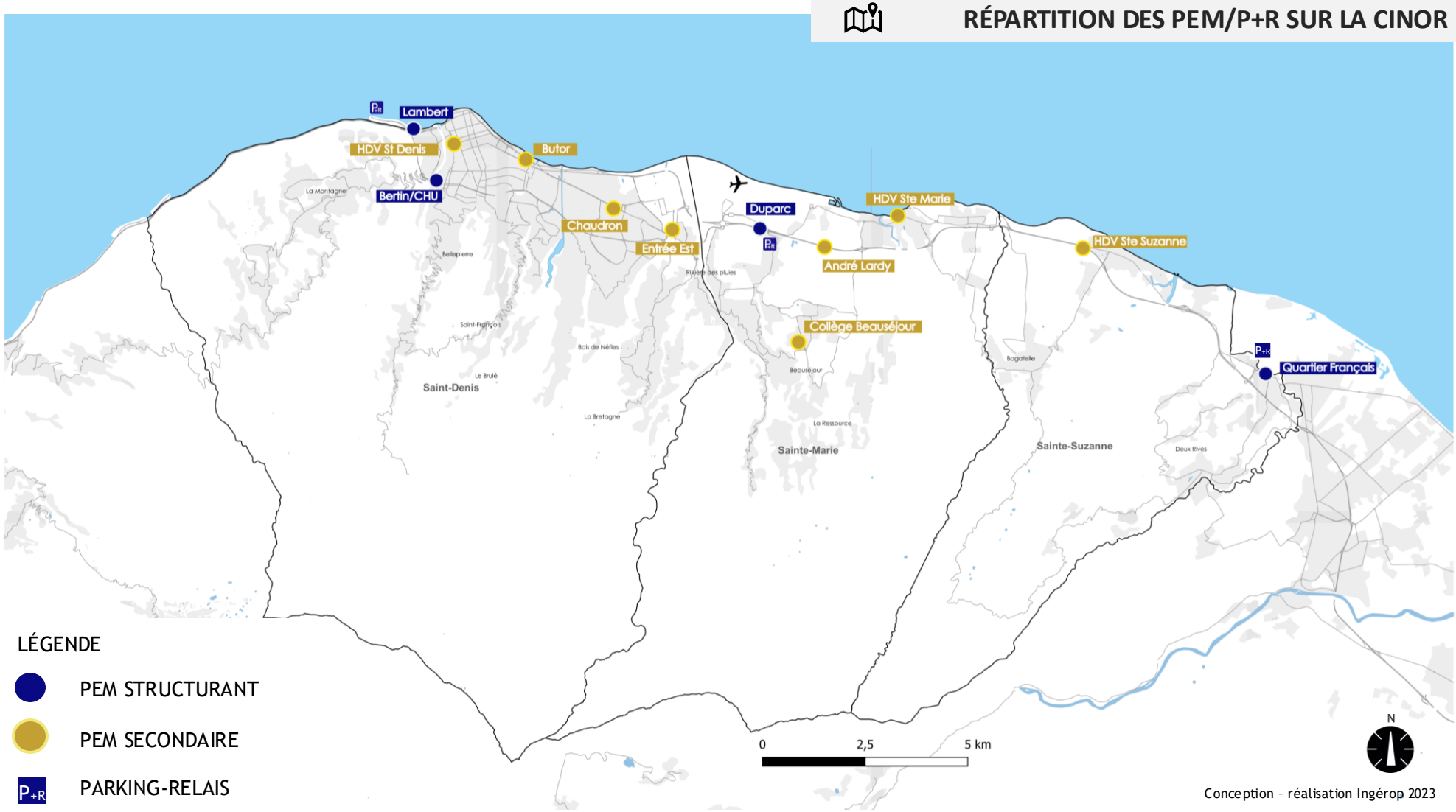
SUIVI DE L'ACTION

Remplissage du stationnement vélo, aire de covoiturage

ACTION 3

STRUCTURER LES PEM ET PARKINGS RELAIS (P+R) SUR LE TERRITOIRE

RÉPARTITION DES PEM/P+R SUR LA CINOR



Conception - réalisation Ingérop 2023

ACTION 4 INTÉGRER DES OUTILS NUMÉRIQUES ET INNOVANTS POUR UNE MEILLEURE INTEROPÉRABILITÉ DES SERVICES DE LA CINOR

CONTEXTE & ENJEUX

Le numérique accorde une aisance dans la vie quotidienne, car tout devient à porter « de main », comme l'accès à la mobilité. Il est désormais possible de payer avec un téléphone, de commander en ligne voire de visualiser les trajets que l'on veut effectuer.

La CINOR souhaite s'inscrire dans l'ère du numérique en développant des outils numériques et innovants permettant de faciliter des trajets multimodaux.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Assurer le confort des services des voyageurs dans l'achat des titres de transport

Objectif 2 : Développer un outil numérique et simple d'utilisation pour les usagers

Objectif 3 : Connecter les observatoires de tourisme, d'habitat et de mobilité pour comprendre les déplacements voyageurs

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Les participants ne sont pas convaincus qu'un accord soit trouvé entre les différents maîtres d'ouvrage et les exploitants pour la mise en place d'une tarification unique. Certains usagers considèrent qu'il faudrait améliorer la signalétique et les informations voyageurs avant de développer une offre numérique.
EGM : Les usagers mentionnent le besoin d'avoir une politique globale et intégrée coordonnant les mobilités sur l'ensemble du territoire régional. Le déploiement d'un MaaS devra être pensé en cohérence avec les connexions des EPCI alentours et éviter le « mille-feuilles » de gouvernance.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 4.1 : Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services

Sous-action 4.2 : Déployer un MaaS à l'échelle de la CINOR

BILAN DE L'ACTION 4

	Temporalité	Echelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 4.1	Commencer à moyen terme	CINOR	**Porteur :** CINOR, DSP **Partenaires :** Région, EPCI, IRM	/	Nb de tickets vendus
Sous-action 4.2	PDM	CINOR	**Porteur :** CINOR **Partenaires :** Région, IRM	1M€	Nb de connexions Nb d'utilisateurs

Total action 4	1M€

SOUS ACTION 4.1. : AMÉLIORER LES FONCTIONNALITÉS D'UNE BILLETTIQUE INTEROPÉRABLE DES SERVICES

Dans une logique de simplification d'usage pour les voyageurs, la CINOR souhaite développer une **billettique interopérable des services**.

Cela se traduira par :
- Une **carte unique par voyageur sur le territoire de la CINOR** avec une possibilité d'emprunter l'ensemble des modes de transport du territoire (BHNS, Bus, TPC, véhicule autopartage, covoiturage, vélo en libre-service, Parking-relais…) avec une grille de tarification à décliner

- Une **billettique complémentaire avec le réseau régional** (Car Jaune), et les EPCI voisines, à savoir le TO et la CIREST à développer dans le cadre de l'action 1.3.

-Une **billettique numérique** via l'application (Maas) où les utilisateurs de l'application pourront acheter et générer un QR code pour un départ immédiat, acheter des titres en avance, utiliser la fonction NFC pour valider leur titre

- Une billettique à développer spécifiquement pour les **transports scolaires**

- Des possibilités de **recharge de la carte unique** en ligne via l'application (MAAS) ou sur des bornes spécifiques

Des études de tarification sont en cours et portées par IRM dans le cadre de la mise en place d'un MaaS à l'échelle de la région. Il s'agira de mettre en cohérence les mesures de la CINOR avec les orientations régionales.

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR + DSP

Partenaire(s) :
Région, EPCI, IRM

COÛTS

Intégré au MAAS

FICHES CONNEXES

4.2

SUIVI DE L'ACTION

Nb de tickets vendus

SOUS ACTION 4.2. : DÉPLOYER UN MAAS À L'ÉCHELLE DE LA CINOR

Le « MaaS » pour Mobility-as-a-Service, est un outil unique qui regroupe un maximum de fonctionnalités de services de mobilité : information, réservation, achat et validation.

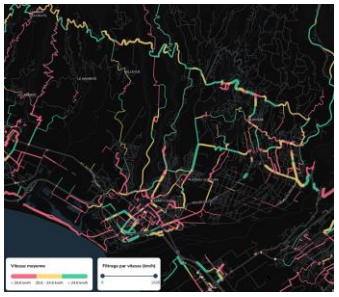
Dans la continuité du site internet de Citalis qui renseigne déjà les horaires, permet l'achat de titre de transport, il s'agira de développer une plateforme numérique/application qui intègre l'ensemble des offres de transport du territoire (BHNS, Bus, TPC, véhicule autopartage, covoiturage, vélo en libre-service, Parking-relais, stationnement…)

Cette plateforme en « open source » constitue un SIV ou système à l'information voyageurs. Elle permettra de renseigner en temps réel sur la circulation routière, sur la météo, sur les horaires réels des bus, le nombre de places de parking restant, les temps de trajets effectifs, réserver son TAD, voire même le mode de déplacement le plus optimal d'un point A à un point B.

Les voyageurs pourront eux même s'approprier l'objet et informer les autres voyageurs des conditions de trafics et autres observations (accident, averses …)

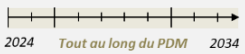
Au-delà, cette plateforme permettra de collecter de la donnée géoréférencée sur les **déplacements voyageurs (origine-destination)** de manière anonyme sur l'ensemble du territoire.

Un projet de MaaS est déjà porté par IRM et devrait voir le jour en 2024. Ce système sous la forme d'une application permettra l'intégration des différents réseaux TC et la mise à disposition d'informations en temps réel. A terme, elle permettra aussi 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. Il s'agira, dans le cadre du PDM, d'assurer la cohérence entre les ambitions régionales et de la CINOR.



Exemple de Maas itinéraire vélos à l'échelle de la Réunion par IRM

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Région, IRM

COÛTS

1M€

FICHES CONNEXES

Toutes les actions

SUIVI DE L'ACTION

Nb de connexions
Nb d'utilisateurs

AXE 1 DÉVELOPPER DES TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage	Horizon	Echéance 2024–2034	Coût
1. Améliorer l'offre de Transport en commun structurante	1.1. Réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français	CINOR	Tout le PDM		63 000 000 €
	1.2. S'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur du territoire	CINOR	commencer à moyen terme		80 000 €
	1.3. Étendre le réseau structurant en connexion avec la CIREST	CINOR CIREST	commencer à moyen terme		580 000 €
2. Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts	2.1. Développer le TPC La Montagne	CINOR	Jusqu'à moyen terme		100 000 000 €
	2.2. Réaliser des études approfondies pour le développement des TPC	CINOR	Commencer à moyen terme		450 000 €
	2.3. Développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et les parkings relais	CINOR	Commencer à moyen terme		0 €
3. Structurer les PEM et parkings relais (P+R) sur le territoire	3.1. Articuler l'intermodalité autour des pôles et parcs relais structurants du territoire	CINOR, DSP	Court terme		8 000 000 €
	3.2. Structurer les pôles d'échanges / arrêts structurants et intermodaux	CINOR, Région	Court terme		6 000 000 €
4. Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services de la CINOR	4.1. Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services	CINOR+DSP	commencer à moyen terme		0 €
	4.2. Déployer un MaaS à l'échelle de la CINOR	CINOR	Tout au long du PDM		1 000 000 €
					179 110 000 €

AXE 1 DÉVELOPPER DES TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

Principaux points de vigilance sur les impacts environnementaux relevés sur l'axe et indicateurs de suivis

Action	Thématique	Point de vigilance	Indicateur de suivi
1. Améliorer l'offre de Transport en commun structurante	Sol/Eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% d'espaces perméables conservés à l'échelle de chacune des infrastructures de mobilité mise en place
	Biodiversité / corridors écologiques / agriculture	Risque de mobilisation de foncier pour les infrastructures (arrêts TCSP, pôles multimodaux, parking relais, etc)	Emprise des nouveaux ouvrages liés à la mobilité (pôle d'échange, parking relais, stations ou pistes cyclables) située sur des zones N ou A des PLU
2. Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts	Air/GES	Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique	Nouvelles interconnections du réseau électrique
	Risques	Exposition des transports par câble aux conditions climatiques extrêmes	Nombre d'incident nécessitant une évacuation de passagers
	Biodiversité / corridors écologiques / agriculture	Risque de mobilisation de foncier pour les infrastructures (arrêts TCSP, pôles multimodaux, parking relais, etc)	Emprise des nouveaux ouvrages liés à la mobilité (pôle d'échange, parking relais, stations ou pistes cyclables) située sur des zones N ou A des PLU
3. Structurer les PEM et parkings relais (P+R) sur le territoire	Sol/Eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% d'espaces perméables conservés à l'échelle de chacune des infrastructures de mobilité mise en place
			% de nouveaux parkings créés dans le cadre du PDM équipés de dispositifs de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet
4. Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services de la CINOR		/	
Impact commun aux actions 1, 2 et 3	Biodiversité / corridors écologiques / agriculture	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 (nouveaux arrêts créés, parkings ouverts, ligne aérienne	Nombre de collision/échouage avifaune en lien avec l'implantation de nouveau aménagements de mobilité Nombre d'opérations de d'aménagement d'éclairages publics de la CINOR engagés dans la charte « Nature et nuit »

AXE 2

REDISTRIBUER L'ESPACE PUBLIC POUR UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

ENJEUX DE L'AXE 2

Le territoire de la CINOR est aujourd'hui fortement dépendant à l'automobile. Ce qui a pour conséquence des difficultés de circulation et des nuisances impactant la qualité de vie des habitants de la CINOR.

L'enjeu du PDM est d'avoir une dynamique de report modal et d'usage plus raisonné de la voiture afin et de réduire les nuisances liées à son utilisation massive. Pour cela l'enjeu est de repenser la place de l'automobile sur la voirie tant en termes d'espaces de circulation, de stationnement que de vitesses autorisées.

Le PDM décline 3 actions réparties en 11 sous-actions sur cette thématique.

ACTIONS DU PDM

Action 5 : Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR

Action 6 : Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement

Action 7 : Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR

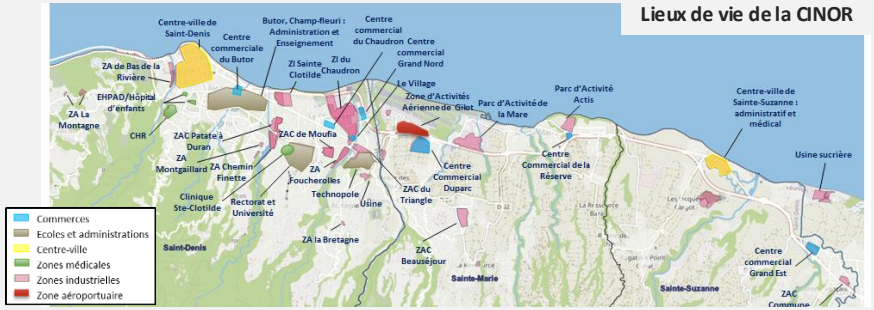
ACTION 5 APAISER LES CENTRES-VILLES ET LIEUX DE VIE DE LA CINOR

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Les lieux de vie de la CINOR (centres villes, pôle générateurs) sont de véritables interfaces de rencontre entre les différents modes d'où l'enjeu fort de sécurisation de ces zones. Au-delà, il est nécessaire de promouvoir des espaces confortables et une meilleure répartition de l'espace pour inciter aux pratiques alternatives.

Lieux de vie de la CINOR



OBJECTIFS

Objectif 1 : Repenser la place de l'automobile et proposer des solutions alternatives ;

Objectif 2 : Proposer des mesures concrètes pour améliorer les conditions de circulation routière et apaiser les lieux de vie de la CINOR ;

Objectif 3 : Proposer des aménagements confortables, accessibles et sécurisés en faveur d'un meilleur partage de la voirie.

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Les participants sont particulièrement demandeurs sur l'aménagement de zone 30, à la sécurisation des abords des établissements scolaires et aux zones piétonnes pour apaiser les centres.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 5.1 : Aménager des zones de vitesse apaisée

Sous-action 5.2 : Expérimenter la mise en place de ZTL

Sous-action 5.3 : Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire

Sous-action 5.4 : Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs

Sous-action 5.5 : Suivre l'impact sur la qualité de l'air sur le territoire

BILAN DE L'ACTION 5

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 5.1	Tout au long du PDM	Locale	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Département**	10,55 M €	Linéaire aménagé par an
Sous-action 5.2	Commencer à moyen terme	CINOR	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Département**	1 M €	Linéaire de ZTL expérimenté / Retours d'expérience
Sous-action 5.3	Tout au long du PDM	Locale	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Département**	8,50 M €	Nombre de boucles aménagées /Réalisation d'un plan de circulation
Sous-action 5.4	Court terme	Locale	Porteur(s) : **Communes** Partenaire(s) : **CINOR**	250 000 €	Nombre de masques de visibilité supprimés / Nombre de places aménagées
Sous-action 5.5	Tout au long du PDM	CINOR	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Atmo Réunion**	200 000 €	Mesures des polluants NOx, PM10, PM2,5 sur le territoire
			Total action 5	20,5 M€	

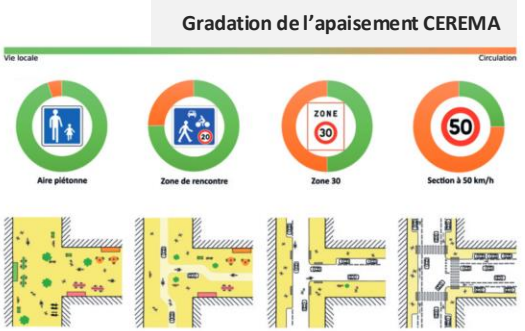
SOUS ACTION 5.1 : AMÉNAGER DES ZONES DE VITESSE APAISÉE

La volonté d'apaiser les lieux de vie par la limitation des vitesses pratiquées par les automobilistes passe par :

- La **matérialisation de zones 30 et de zones de rencontre** dans certains quartiers et dans les principales polarités urbaines du territoire pour mieux faire cohabiter les modes de déplacements actifs et motorisés. On estime à 60 km l'aménagement de zones apaisées à l'horizon du PDM,
- **La mise en place d'aires piétonnes permanentes ou régulières** (fermeture temporaire à l'exemple du Barachois) dans certains secteurs notamment dans les centres villes (Rue Jean Chatel, centre de Sainte-Suzanne).

Ce type d'aménagement, au-delà d'une **meilleure sécurisation et d'un meilleur partage de la voirie**, permet de redynamiser les espaces urbains et d'apporter un meilleur équilibre entre les usagers. Les zones de mise en œuvre prioritaire sont : les **centres villes et centralités de quartiers** notamment pour favoriser le commerce de proximité, les **établissements scolaires** où il y a un enjeu de sécurisation important et les futures zones prioritaires en lien avec les transports : **les ZATT inscrites à l'action 11 du PDM.** Il est important de réaliser des études supplémentaires pour appréhender les flux d'intentions majeurs.

Des **mesures d'accompagnement spécifiques**, au-delà de la réduction des vitesses, seront à réaliser dans le périmètre identifié à savoir la mise en place de ralentisseurs, écluses et plateaux, l'aménagement des intersections et des traversées, la mise en place d'une signalisation horizontale et verticale adéquates conformément aux préconisations du CEREMA (guide pour l'aménagement des rues apaisées). Des **points d'attention particuliers au niveau des axes de forte affluence et des établissements scolaires** sont également identifiés. Des études de faisabilité concernant le linéaire à aménager dans le périmètre identifié de cette action sont à réaliser au cas par cas.



Piétonnisation de la Rue du Père Boiteau - Cilaos

« Agir pour des abords d'écoles sûrs et accueillants » - Association Rue de l'Avenir, CEREMA

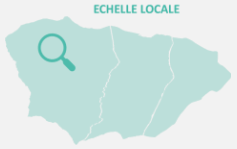
A noter, la réduction des vitesses à l'échelle de la CINOR peut engendrer un impact négatif possible sur les émissions de polluants. Une étude du CEREMA sur les facteurs d'influence de la pollution des véhicules montre que les émissions de particules et de GES ne sont pas linéaires à la vitesse pratiquée. Au contraire à 30 km/h, des véhicules peuvent être plus émissif qu'à 50 km/h.

Pour autant, en ville se sont les phases d'accélération et de freinage qui émettent le plus donc l'intérêt d'apaiser le trafic peut prendre alors son sens tant en termes de politiques publiques que de réduction de l'impact environnemental. Ce type de mesure est essentiel pour garantir un meilleur partage de la voirie.

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Département

COÛTS

10,55 M

FICHES CONNEXES

5.2 / 5.3 / 5.4 / 10.2 / 11.1 / 11.2

SUIVI DE L'ACTION

Linéaire aménagé par an (6km/an)

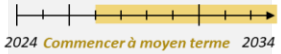
SOUS ACTION 5.2 : EXPÉRIMENTER LA MISE EN PLACE DE ZONE À TRAFIC LIMITÉ (ZTL)

Cette action consiste à proposer l'**expérimentation d'une ZTL** sur 2 axes de la ville de Saint-Denis à cibler (dans le centre-ville).

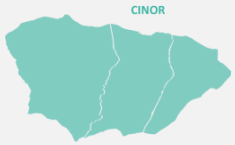
Des études opérationnelles supplémentaires seront à réaliser pour mettre en place l'expérimentation. De même, les **critères de sélection d'autorisation de circulation** et de **contrôle** dans la zone devront être précisés (motorisation/émission des véhicules, trafic pour résidents seulement, gabarit des véhicules autorisés…).

La communication devra être conséquente en amont de la mesure pour prévenir les usagers impactés. A la fin de l'expérimentation, la ZTL mise en place sera réétudiée conformément aux nouveaux besoins et aux retours des usagers.

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Saint-Denis

Partenaire(s) :
Région, Département

COÛTS

1 M €

Recettes à prévoir

FICHES CONNEXES

5.1 / 5.3 / 6.3 / 16.2

SUIVI DE L'ACTION

Linéaire de ZTL expérimenté

Retour d'expériences

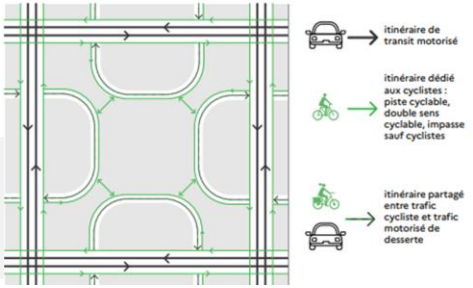
SOUS ACTION 5.3 : HIÉRARCHISER LE RÉSEAU ROUTIER ET RÉORGANISER LE PLAN DE CIRCULATION

Pour apaiser les lieux de vie de la CINOR, la mise en place de **mesures spécifiques à la régulation de la circulation routière** est primordiale. Elles doivent être réalisées conformément à la hiérarchisation du maillage routier et des pôles d'échanges ainsi qu'aux orientations stratégiques en matière de report modal du territoire.

Cela passe, tout au long du PDM, par :

- La **mise en place de boucles de circulation** afin de réduire le trafic de transit, orienter les automobiles vers les parkings en ouvrage du territoire et améliorer la fluidité des dessertes. Elles feront l'objet d'études de circulation plus spécifiques et de dimensionnement des carrefours.
- La **réduction de la capacité** de certaines voies nécessaires pour l'aménagement de voies cyclables ou de sites propres pour les TC. Le boulevard Lancastel fait partie des axes où un tel projet est porté dans le cadre du PDM et du projet PRUNEL.

Ces solutions devront être pensées en cohérence avec l'expérimentation de ZTL et les autres mesures d'apaisement du trafic (zone 30, de rencontre, piétonnisation) et prendre en compte les études de requalification de la voirie en lien avec les grands projets structurants du territoire. La création de nouveaux plans de circulation est envisageable.

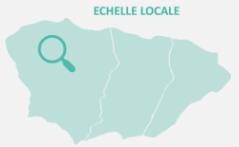


Principe de boucles de circulation limitant le transit automobile

CEREMA

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Département

COÛTS

8,5 M

FICHES CONNEXES

3.1 / 3.2 / 5.1 / 5.2 / 6.3 / 8.1 / 11.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de boucles aménagées

Réalisation d'un plan de circulation

SOUS ACTION 5.4 : RATIONNALISER LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE DANS LES CENTRES-VILLES EN FAVEUR DES MODES ACTIFS

Au 31 décembre 2026, la loi LOM **interdit les stationnements de voiture à moins de 5m d'un passage piéton**. La neutralisation de cette place a pour enjeu de **résorption des masques à la visibilité** et de réappropriation de l'espace en faveur d'un meilleur partage de l'espace. L'analyse de l'impact de la mise ne œuvre de cette mesure a permis d'estimer 250 places de stationnement impactées dans l'hyper centre de Saint-Denis.

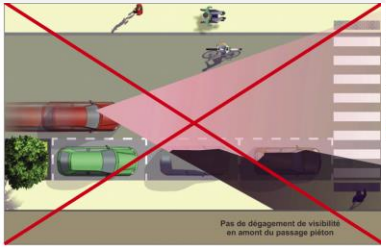
Loi LOM – Article 52 (Article L118-5-1 du Code de la voirie routière)

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Ainsi, l'espace récupéré par la neutralisation de ces masques devra être valorisé dans la CINOR en respectant les principes suivants :

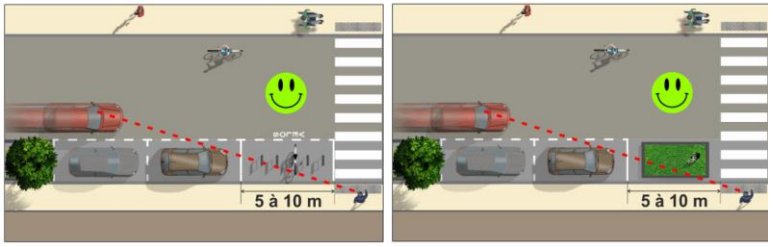
- Les aménagements réalisés devront **empêcher le stationnement, limiter les mésusages** ou l'appropriation de l'espace créant de nouveaux masques de visibilité ;
- Les aménagements devront répondre aux usages ou besoins identifiés dans le diagnostic de ce PDM et encourager les pratiques actives.



Masque à la visibilité aux abords des passages piétons - Cerema Plan d'actions pour les mobilités actives

Idées de valorisation possible des espaces :

- Création de **stationnement vélo**. A noter, sur une place de stationnement voiture (10 m²) on peut installer 4 arceaux vélo. Ce qui fait un potentiel mobilisable de 1000 places vélos ;
- **Végétalisation de l'espace** ;
- Reprise des bordures pour **agrandir le trottoir** et élargir l'approche du passage piéton ;
- Mise en place de plots anti-stationnement (pas forcément préconisé car cette mesure ne répond pas à un usage particulier) ;
- Mise en place d'un marquage au sol de dissuasion (pas forcément préconisé car pas d'usage particulier et ne limite pas les mésusages).

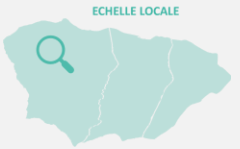


Valorisation des espaces neutralisés possibles - Cerema PAMA

Cette démarche devra être étendue au-delà des centres villes, particulièrement aux abords des pôles générateurs de forte affluence piétonne et à sécuriser (établissements scolaires). Le nombre de places à neutraliser et valoriser hors du centre-ville de Saint-Denis et dans les 2 autres communes de la CINOR est à estimer à court terme.

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
Communes
Partenaire(s) :
CINOR

COÛTS

250 000 €

FICHES CONNEXES

5.1 / 6.2 / 7.1 / 7.2 / 7.3 / 7.4 / 9.1 / 10.2 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de masques de visibilité supprimés

Nombre de places aménagées

SOUS ACTION 5.5 : SUIVRE L'IMPACT SUR LA QUALITÉ DE L'AIR SUR LE TERRITOIRE

La volonté d'être en constante amélioration de la qualité de l'air passe par :

- La surveillance de la qualité de l'air dans les zones urbaines et rurales et notamment à proximité des lieux accueillant des personnes vulnérables.
- La mise en place d'un suivi biannuel à deux saisons constatées sur une durée de 4 semaines chacune afin de s'assurer que la mise en place du PDM entraine bien la baisse des concentrations dans le temps.

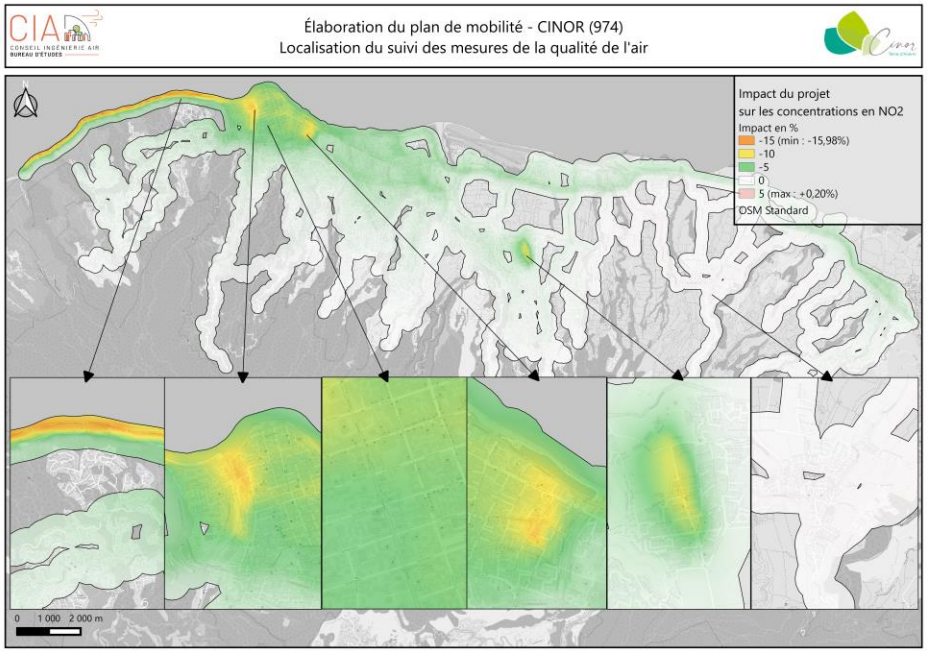
La modélisation de la dispersion atmosphérique a permis de mettre en avant l'impact bénéfique sur la qualité de l'air de la modification importante du réseau de bus et du réseau viaire. Il s'agit donc de vérifier cette mesure en réalisant régulièrement des campagnes de mesures des polluants tels que le dioxyde d'azote et les particules fines (PM10 et PM2,5) afin de constater une diminution au fil des années des concentrations en polluants,

Les points clés sont des mesures au niveau :

- Le littoral bordant la N1;
- Rue de la République à St Denis où se situe plusieurs écoles;
- Rue du Maréchal Leclerc;
- Rue de Paris (Saint-Denis)
- Avenue du Beau Pays (quartier Beauséjour);
- Dans le quartier Bagatelle Pointe Canal

L'utilisation du même système de mesure est préconisé entre chaque campagne et au fil du temps afin de s'assurer de la bonne répétabilité du système et assurer une comparaison fiable au fil du temps.

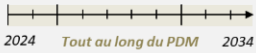
L'utilisation de capteurs passifs tels que les radiellos ou capteur PASSAM est préconisée pour la mesure du dioxyde d'azote, Dans le cas des particules fines PM10 et PM2,5, l'utilisation de capteurs passifs n'est pas développée. Il est recommandé d'utiliser un appareil utilisant le comptage optique des particules.



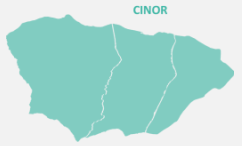
Capteur passif PASSAM pour mesure du NO_2

Compteur optique de particules PM10 et PM2,5

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
ATMO Réunion

COÛTS

0,2 M

FICHES CONNEXES

Ensemble PDM

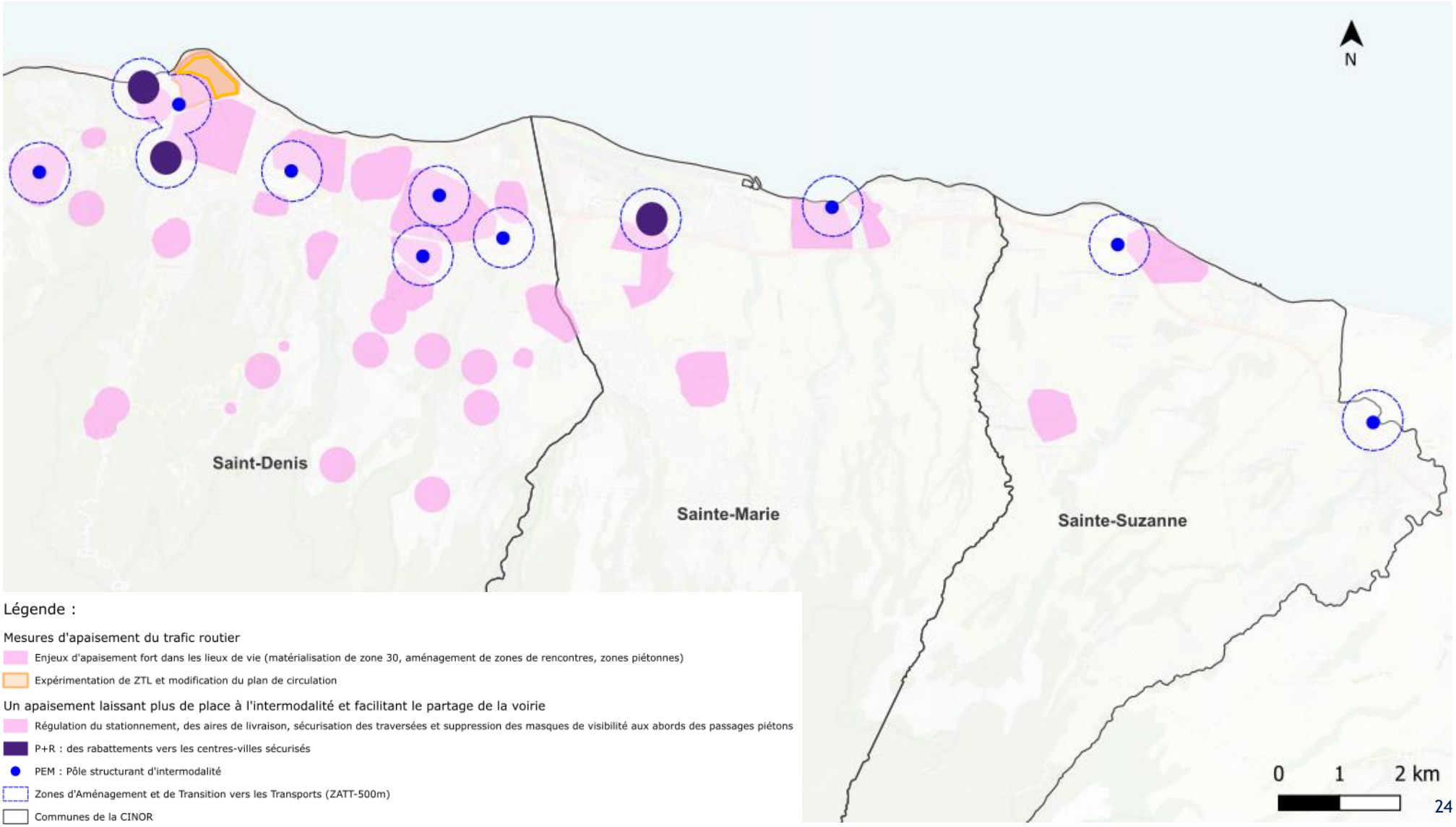
SUIVI DE L'ACTION

Mesures des polluants NOx, PM10, PM2,5 sur le territoire

ACTION 5

APAISER LES CENTRES-VILLES ET LIEUX DE VIE DE LA CINOR

APAISEMENT DES LIEUX DE VIE ET RÉORGANISATION DE LA CIRCULATION



ACTION 6 COMPRENDRE LES PRATIQUES, APPRÉHENDER LES BESOINS ET TENDANCES, CONTRÔLER LES USAGES DE STATIONNEMENT

CONTEXTE & ENJEUX

La **prédominance de l'usage de la voiture** sur le territoire engendre une forte **pression sur le stationnement**. Ce phénomène s'accentue sur les centres villes et les secteurs regroupant des pôles générateurs qu'ils soient commerciaux et scolaires où sont observés de fortes pressions sur le stationnement, **des mésusages**, une saturation permanente ou ponctuelle. L'enjeu est donc de mieux appréhender le fonctionnement sur le territoire afin de proposer des mesures concrètes permettant de réduire les nuisances constatées.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Garantir de meilleures conditions pour la recherche de places de stationnement. Réduire les congestions et temps de parcours des automobilistes ;

Objectif 2 : Mieux appréhender les tendances de stationnement sur le territoire ;

Objectif 3 : Éviter les mésusages et réduire les nuisances associées.

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Les participants souhaitent un meilleur partage de la voirie et l'apaisement des centres. Ils préconisent le renforcement de la verbalisation et la mise en place de potelets anti-stationnement.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 6.1 : Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers

Sous-action 6.2 : Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR

Sous-action 6.3 : Mieux contrôler les usages abusifs

BILAN DE L'ACTION 6

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 6.1	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Délégataire du Service Public stationnement**	-	Nombre de téléchargements de l'application Nombre de places contrôlées
Sous-action 6.2	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur ; **CINOR,** Partenaires : **Communes, Délégataire du Service Public stationnement**	**300 000 €**	Nombre de mesures prises Données collectées
Sous-action 6.3	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur : **Communes** Partenaires : **CINOR**	**500 000 €**	Revenus du FPS Données collectées
			Total action 6	**800 000 €**	

SOUS ACTION 6.1 : GARANTIR UNE OFFRE DE STATIONNEMENT INTELLIGENT POUR LES USAGERS

Cette action vise à disposer d'un **outil d'aide au stationnement** pour les automobilistes sur la CINOR et de le déployer à plus grande échelle.

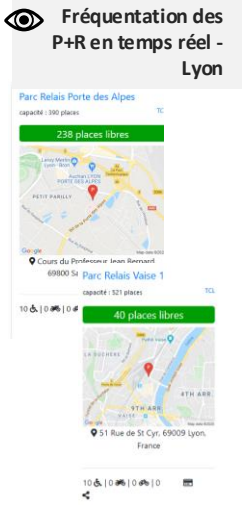
Une **expérimentation est en cours avec** le délégataire du service public stationnement. Cette expérimentation porte sur une solution permettant la gestion/optimisation d'un stationnement intelligent basé sur la récolte de données en temps réel et d'information via une application et des panneaux d'affichages. Ce dispositif concerne actuellement 250 places dans l'hypercentre de Saint-Denis et dans les parkings en ouvrage.

L'idée de cette action est, dans l'échéance du PDM, **que les informations sur la disponibilité du stationnement** soit un des volets du Maas. Pour cela, il faudra donc étendre une solution permettant l'information sur le stationnement aux secteurs à enjeux du territoire et aux P+R et de la généraliser en particulier dans le nouveau périmètre des places réglementées de stationnement préconisé dans l'action 7 du PDM.

Cette action s'intègre dans la mise en place d'un MaaS à l'échelle de la CINOR car elle permet :

- La **rationalisation et la facilitation des déplacements** des automobilistes en favorisant leur rabattement dans les P+R et parkings en ouvrage ainsi qu'en leur garantissant un service d'information numérique en temps réel donnant des informations sur les capacités latentes des parkings et leur évitant ainsi la perte de temps liée à la recherche de place de stationnement en surface. La solution de stationnement intelligent étendue permettra aussi d'informer sur la disponibilité des places de stationnement sur voirie.
- De pouvoir associer des informations en temps réel **sur la disponibilité du stationnement** aux informations concernant les trajets multimodaux et **l'état des transports en commun en temps réel.**
- La **capitalisation de données sur le stationnement**, notamment pour alimenter les études de l'observatoire du stationnement de la CINOR.

Une coopération étroite entre les acteurs concernés (observatoire du stationnement, exploitant, communes…) offre des perspectives et des synergies intéressantes pour la collecte de données et pour notamment contrôler les mésusages sur les nouvelles aires réglementées (aires de livraison et nouveau périmètre de stationnement payant, boucles de circulation). Ces données pourraient être divulguées en open data en ligne dans le cadre de la création d'un observatoire du stationnement et du déploiement d'un MaaS à l'échelle de la CINOR.



Fréquentation des P+R en temps réel - Lyon

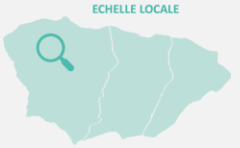
Panneau d'affichage des places disponibles en temps réel – Saint-Denis

Application Cocoparks

TEMPORALITÉ

2024 *Tout au long du PDM* 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Délégataire du Service Public stationnement

COÛTS

-

(Intégrés dans 4.2)

FICHES CONNEXES

4.2 / 6.2 / 6.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de téléchargement de l'application

Nombre de places contrôlées

SOUS ACTION 6.2 : METTRE EN PLACE UN OBSERVATOIRE DU STATIONNEMENT

La collecte de données de l'action précédente permettrait d'acquérir de la connaissance et d'alimenter un **observatoire du stationnement** à l'échelle de la CINOR pour :

- **Connaitre les pratiques** et garantir la meilleure adaptation de l'offre aux usages (stationnements gênants, fraude, taux de rotation, taux d'occupation) ;
- S'assurer de la cohérence des orientations à suivre notamment concernant la structuration des P+R, la révision des périmètres de stationnement en voirie et les nouvelles réglementations de stationnement. Les communes de la CINOR disposeront ainsi d'un **outil d'aide à la décision objectif sur lequel s'appuyer pour définir des stratégies en matière de stationnement et d'accessibilité aux lieux de vie du territoire** ;
- **Réaliser le suivi des indicateurs de ce plan d'actions et s'assurer de l'efficacité des solutions proposées.** Des actions correctives pourront être réalisées pour réagir aux évolutions tout au long du PDM. La CINOR pourra investir un budget de l'ordre de 10 000 euros par an pour s'assurer d'un tel suivi.
- **Communiquer auprès du grand public** régulièrement sur les usages réels du stationnement.

Le stationnement étant une compétence des villes, la CINOR participera toutefois à la réalisation d'enquêtes (par exemple à raison de 20 000 euros tous les 2 ans) pour mieux comprendre les tendances de stationnement, repérer les besoins et proposer des solutions garantissant la synergie entre stationnement et intermodalité. Elle veillera aussi à se rapprocher des partenaires à associer à la démarche (exploitant, délégataire de service public stationnement) pour s'assurer de la coopération entre les acteurs et du partage des données, particulièrement dans le cadre du développement d'un MaaS et de l'open data.

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur : **CINOR**
Partenaires : **Communes, Délégataire du Service Public stationnement**

COÛTS

500 000 €

FICHES CONNEXES

4.2 / 5.4 / 6.1 / 6.3 / 7.4 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de mesures prises

Données collectées

SOUS ACTION 6.3 : MIEUX CONTRÔLER LES USAGES ABUSIFS

Les actions de ce plan en faveur d'une redistribution de l'espace public et de hiérarchisation du stationnement permettent d'éviter et de mieux contrôler les usages illicites notamment par le biais :

- D'**aménagements urbains** qui lors de la requalification de certaines voiries et de réappropriation de l'espace en faveur des modes actifs (piétonnisation, aménagement des espaces de masques de visibilité aux abords des passages piétons neutralisés) s'assurent de la mise en place de **séparateurs physiques** (potelets, barrières) dans une optique de sécurisation par la séparation des modes ;
- La mise en place de **nouvelles régulations du stationnement** conformément aux préconisations de ce plan d'actions ;

Matérialisation d'une aire de livraison – Sainte-Marie

Rue piétonnisée – Saint-Denis

- D'un **meilleur contrôle par l'outil de récolte de données de stationnement permettant d'appuyer la gestion et le contrôle du stationnement par les communes de la CINOR**. Il permet notamment d'optimiser les tournées de verbalisation par le véhicule de surveillance LAPI. Le partage d'un LAPI dans le cadre de conventions entre Sainte-Suzanne et Sainte-Marie pour faciliter le contrôle est envisageable.

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur : **Communes**
Partenaire : **CINOR**

COÛTS

430 000 €

Recettes à prévoir

FICHES CONNEXES

5.2 / 5.3 / 6.1 / 6.2 / 7.1 / 7.2 / 7,4 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Revenus du FPS

Données collectées

ACTION 7 RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE LA CINOR

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Actuellement, l'offre en stationnement à l'échelle de la CINOR est suffisante par rapport à la demande. A l'horizon du PDM, elle doit répondre à des enjeux clés : apaiser l'espace public et fluidifier le trafic, favoriser le report modal et accorder plus d'espace aux modes actifs tout en garantissant l'attractivité des pôles générateurs et lieux de vie du territoire. Actuellement, les politiques de stationnement dans les différentes communes de la CINOR sont disparates et nécessitent un fort besoin de régulation.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Repenser la place de l'automobile dans les centres-villes et redéfinir les périmètres de stationnement payant ;

Objectif 2 : Adapter la réglementation des poches de stationnement conformément aux usages ;

Objectif 3 : Encourager le stationnement en ouvrage pour le stationnement longue-durée ;

Objectif 4 : Proposer des règlementations de stationnement dans toutes les communes de la CINOR.

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : Les participants souhaitent un meilleur partage de la voirie et l'apaisement des centres. Ils préconisent le renforcement de la verbalisation et la mise en place de potelets anti-stationnement.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 7.1 : Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis

Sous-action 7.2 : Réglementer le stationnement (horaire et tarification) sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R

Sous-action 7.3 : Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement

Sous-action 7.4 : Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne

BILAN DE L'ACTION 7

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 7.1	**Tout au long du PDM**	**Locale**	Porteur(s) : **CINOR, Ville de Saint-Denis /** Partenaire(s) : **Délégataire du Service Public stationnement**	**1,75 M €**	Nombre de places régulées / Nombre de nouvelles places dans le périmètre / Revenus stationnement
Sous-action 7.2	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Délégataire du Service Public stationnement**	**-**	Taux de places payantes par habitant / Taux d'occupation des parcs en ouvrage /Recettes perçues
Sous-action 7.3	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) :**Communes /** Partenaire(s) : **CINOR, Région, Promoteurs et aménageurs**	**-**	Modification des PLU
Sous-action 7.4	**Commencer à Long terme**	**Locale**	Porteur(s) :**Communes /** Partenaire(s) : **CINOR**	**2,015 M €**	Mesures engagées
			Total action 7	**3,765 M €**	

SOUS ACTION 7.1 : RÉVISER LE PÉRIMÈTRE, LA TARIFICATION ET LES HORAIRES DE LA ZONE DE STATIONNEMENT PAYANT DANS SAINT-DENIS

Cette action vise à proposer une **extension de la zone de stationnement payante** dans le centre de Saint-Denis et de **revoir ses modalités de régulation**. Cette action est à réaliser en tenant compte deux temporalités, une inscription dans le cadre de la DSP actuelle du stationnement jusqu'en 2031, puis après 2031 dans la future modalité de gestion du stationnement sur Saint-Denis.

A court terme - Révision du périmètre :

A l'heure actuelle, le centre-ville de Saint-Denis possède une zone payante, dont les prix ont été revalorisés en 2023. La zone est divisée en 2 sections distinctes différenciées par leur tarification et la durée de stationnement :

- **Zone orange :** stationnement de **courte durée** (limité à 3h), de 8h à 12h et de 14H à 16h (2,2 euros/heure de stationnement) ;
- **Zone verte** : stationnement de **longue durée** (60 centimes de l'heure, limité à 7h maximum).

Stationnement payant – Saint-Denis

L'idée est d'**étendre cette zone payante à court terme** afin de :

- Supprimer les effets de bords et de stationnements longues durées sur des secteurs à moins de 5 minutes des principaux axes commerçants.
- Compenser la baisse d'offre de stationnement liée à la suppression des places à proximité des passages piétons et autres aménagements de pacification.

A long terme – Révision du périmètre :

A plus long terme la sectorisation du stationnement sera totalement repensée afin de limiter les déplacements très courte distance en voiture. Le périmètre pourra être étendu sur tout le centre-ville voire à d'autres quartiers à enjeux : PRUNEL, Chaudron, Bellepierre ….

Révision des horaires et de la tarification :

Les plages horaires de stationnement sont les mêmes dans les 2 zones à l'heure actuelle. **Ce plan d'action prévoit de penser la tarification pendant la pause du repas et au-delà de 16h.**

Une nouvelle hausse de la tarification pourrait être étudiée (dissuasion à l'usage de la voiture, cf. fiche action suivante).

La proposition d'un tarif réduit pour les résidents par rapport au prix du stationnement pour les actifs pour éloigner le stationnement longue durée lié aux déplacements domicile- travail dans la zone verte est discutée dans la proposition d'action de la fiche suivante.

Le **montant du Forfait Post Stationnement (fixé à 17 euros) pourrait être augmenté** pour le financement des autres projets de ce PDM conformément à la nouvelle tarification.

DURÉES	TARIFS
15 minutes	Gratuit
20 minutes	0,40€
30 minutes	0,50€
45 minutes	0,75€
1 heure	1€
1 heure 30	1,50€
2 heures	2€
3 heures	2,50€
4 heures	3€
4 heures 30	10€
5 heures	17€

De 8h à 17h
Du lundi au vendredi

De 8h à 12h
Le samedi

Modalités de stationnement – Saint-Louis

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ECHELLE LOCALE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Délégataire du Service Public stationnement

COÛTS

1,75 M €

Recettes à prévoir

FICHES CONNEXES

5.4 / 6.3 / 7.2 / 7.3 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de places régulées

Nombre de nouvelles places dans le périmètre

Revenus stationnement

SOUS ACTION 7.2 : RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT SUR VOIRIE ET ENCOURAGER LE STATIONNEMENT LONGUE DURÉE EN OUVRAGE

Cette action vise à proposer des solutions permettant de :

- **Limiter le stationnement longue durée** des salariés dans le centre-ville sur la voirie du chef-lieu ;
- **Rationaliser l'offre de stationnement** sur les secteurs les mieux desservis par les modes alternatifs : transports collectifs performants et modes actifs ;
- **Inciter à l'usage des P+R** en mettant en place une tarification préférentielle en rabattement aux transports en commun et dans les ouvrages pour les résidents ;
- Inciter **l'usage des modes actifs** pour les déplacements centraux en pénalisant le stationnement automobile.

Ces mesures concernent à la fois une révision des tarifs et des horaires de stationnement sur les types de parkings suivants et notamment en réaction à l'extension de la zone verte en périphérie du centre-ville :

Stationnement sur voirie

En comparant avec des communes de typologie similaire, la Ville de Saint-Denis pourrait revoir la tarification de ces zones de stationnement sur voirie par **l'augmentation du tarif horaire, l'augmentation du Forfait Post Stationnement et la baisse de l'abonnement** résident (actuellement de 42€ sur les 2 zones réglementées) pour éloigner le stationnement sur voirie des salariés.

Ces mesures pourraient être généralisées à l'échelle de la CINOR, notamment dans les centres villes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.

Réglementation du stationnement dans des communes similaires

	Pop. (2020)	Nb. de places payantes sur voirie	Nb. de places payantes/1000 hab	Tarif mensuel résidents	Tarif horaire bas	Tarif horaire haut	FPS
SAINT-DENIS	153000	2522	17	42,00 €	0,60 €	2,20 €	17,00 €
BESANCON	118258	2237	19	23,00 €	0,80 €	2,00 €	25,00 €
ORLEANS	117026	3049	27	21,00 €	2,00 €	2,00 €	17,00 €
METZ	120211	4800	40	22,00 €	0,40 €	1,80 €	30,00 €
CAEN	107250	4476	42	15,00 €	1,00 €	1,50 €	33,00 €
MULHOUSE	108038	5500	51	12,00 €	0,90 €	1,80 €	40,00 €
ROUEN	114187	5819	51	15,00 €	1,20 €	1,80 €	25,00 €
DIJON	159106	8970	57	20,00 €	2,00 €	2,00 €	30,00 €
NANCY	104403	9725	94	14,00 €	1,00 €	0,00 €	30,00 €

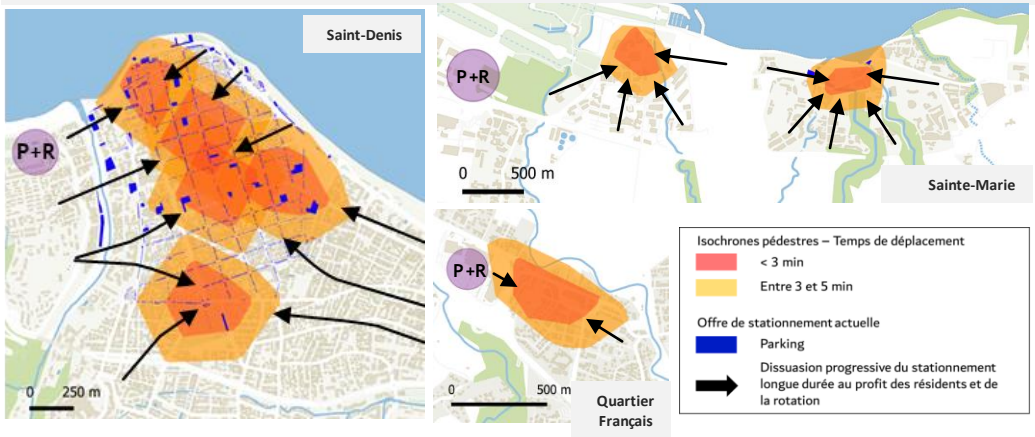
A noter, le tableau comparatif montre un nombre de places de stationnement payantes pour 1000 habitants. L'extension du périmètre de la zone payante va donc dans ce sens : une augmentation du nombre de la mise en place de stationnement payant dans Saint-Denis.

Les P+R de la CINOR et parcs en ouvrage

Une **tarification incitative pour les actifs est à mettre en place dans les P+R** du territoire et parkings en périphérie du centre. Au contraire, l'abonnement permettant aux salariés (45-50€) de se stationner dans le centre doit être supprimé afin de favoriser le report modal vers les transports en commun et la solution intermodale P+R.

Aussi, augmenter la tarification du stationnement sur voirie permettra de dissuader les actifs à se garer dans le centre-ville et de privilégier dans cette zone un stationnement de courte durée avec une bonne rotation (attractivité du centre).

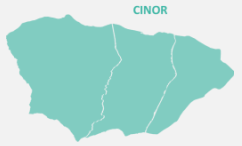
Stratégie de dissuasion au stationnement longue durée dans les centres-villes par le rabattement dans les P+R et l'essor de l'intermodalité



TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Délégataire du Service Public stationnement

COÛTS

-

(Intégrés dans 7.1)

Recettes à prévoir

FICHES CONNEXES

5.4 / 6.3 / 7.1 / 7.3 / 7.4 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Taux de places payantes par habitant

Taux d'occupation des parcs en ouvrage

Recettes perçues

SOUS ACTION 7.3 : INSCRIRE DANS LES PLU LES NOUVELLES NORMES ET RESTRICTIONS DE STATIONNEMENT

Le **stationnement automobile occupe une place importante dans l'espace public urbain**. Cela génère un encombrement de l'espace public et des gênes pour les piétons. Il est donc primordial que le développement de **nouvelles opérations d'aménagement puisse s'autogérer** en termes de stationnement pour libérer l'espace public en faveur des modes actifs.

D'abord, les communes devront lors des révisions de leurs documents d'urbanisme intégrer dans **l'article 12 de leur PLU,** relatif aux aires de stationnement, des seuils planchers adaptés aux zonages du PLU. Les seuils devront être adaptés aux taux de motorisation réels des différents quartiers et à la desserte en transport collectifs structurants. Les PLU devront également être mis en conformité avec le code de la construction sur la **construction de stationnements sécurisés pour les vélos** au sein des logements, bureaux et bâtiments recevant du public.

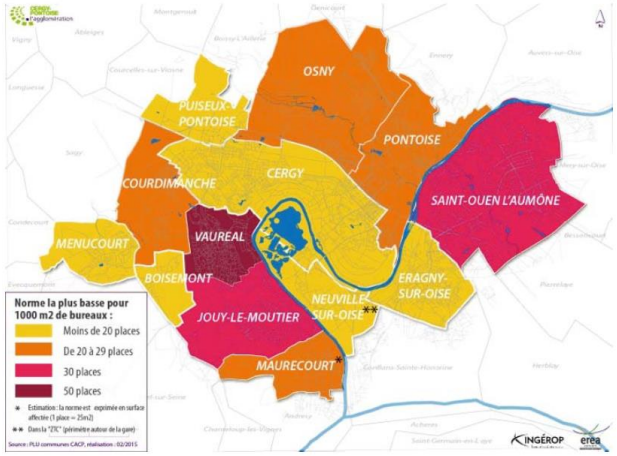
Pour les logements et activités situés à **moins de 500m d'un arrêt de transport structurant**, au sein des ZATT ou sur les principales centralités, **les seuils minima devront être abaissés**, des seuils plafonds de stationnement pourront également être intégrés au sein du règlement du PLU.

Les révisions des PLU devront tenir compte des évolutions de la desserte en transport collectif et de la réalisation d'une nouvelle ligne de câble induisant une nouvelle desserte structurante avec des normes à adapter dans un rayon de 500 m autour des arrêts.

De même les communes devront inscrire dans leur PLU les emprises à réserver pour la création de stationnement public en ouvrage notamment dans les ZATT du territoire. Ces emplacements sont aussi à réserver dès à présent pour anticiper la création des futures aires de livraison, de covoiturage, d'autopartage, de stationnement vélo, d'aménagements cyclables et de P+R du territoire.

Il faudra toutefois veiller à ce que le nombre de places aménagées et l'emprise allouée pour créer de nouveaux espaces de stationnement soit en cohérence avec l'**orientation stratégique de la CINOR en termes de réduction de la place de l'automobile** et en faveur du report modal. Un travail important de coopération entre la CINOR et ses communes membres est nécessaire. Des expérimentations de mutualisation des espaces devront être développées pour limiter la demande. Les PLU devront prendre en compte :

- Les plafonds pour la réalisation d'aires de stationnement et de livraison.
- Les aires et emprises nécessaires pour la réalisation des projets structurants de transport et mobilité sur le territoire (aménagements cyclables, TC, P+R).



PLD - Cergy Agglomération

Norme de stationnement pour le bureau + tertiaire (stationnement à destination)		
Secteurs	Normes en nombre de place par m2 de Suface de Plancher	
	Mini	Maxi
S1	1,0 pl./50m2	Non règlementé
S2		
S3		
S0 (DIVAT 1+) et DIVAT 1	Non règlementé	1,0 pl./60m2

Révision du PLU – Métropole Européenne de Lille

Avec l'insertion se seuil Plafonds

**DIVAT = Disque de Valorisation des Axes de Transport, ce que nous avons traduit ici par ZATT (Zones D'aménagement de transition vers les transports) afin d'assurer une cohérence régionale du PDU.*

TEMPORALITÉ

2024 — Court terme — 2034

ÉCHELLE

ECHELLE LOCALE

ACTEURS

Porteur(s) : **Communes**

Partenaire(s) : **CINOR, Région, Promoteurs et aménageurs**

COÛTS

-

(Intégrés dans 7.1 et 7.4)

FICHES CONNEXES

5.4 / 7.1 / 7.2 / 7.4 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

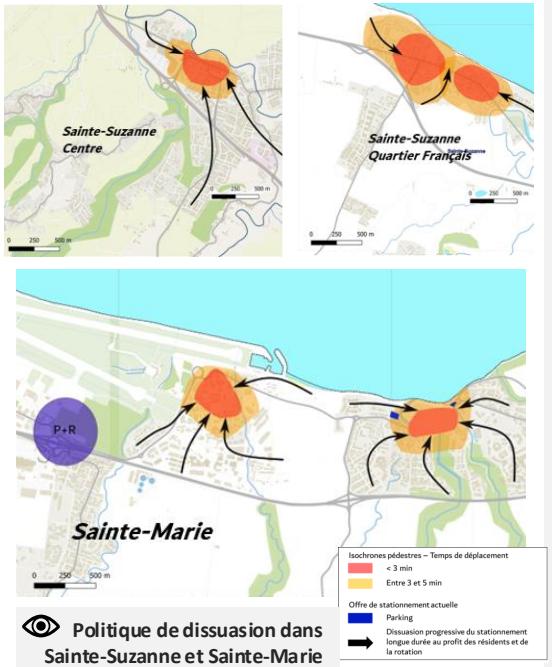
Nombre de documents d'urbanisme incluant les restrictions

SOUS ACTION 7.4 : ENGENDRER DES RÉFLEXIONS SUR LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT À SAINTE-MARIE ET SAINTE-SUZANNE

Cette action vise à proposer des **réglementations de stationnement** dans les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne où, à l'heure actuelle, le stationnement n'est pas réglementé mais dont un fort besoin de rationalisation se fait ressentir. Les mesures relatives au stationnement envisagées dans les 2 communes à l'horizon du PDM sont les suivantes :

- La mise en place de **zones de stationnement réglementé ou payant de courte-durée** dans les centres villes afin d'améliorer les rotations et leur attractivité. Le dispositif de contrôle sera renforcé afin d'éviter les stationnements sauvages existants aujourd'hui (notamment sur Sainte-Marie) ;
- Le **développement et l'aménagement d'aires de livraison** à proximité des pôles commerciaux (par exemple dans le secteur de la Mare à Sainte-Marie ou dans le Quartier Français) soumises à réglementation horaire conformément à l'action 6.3 ;
- La **création de parkings en périphérie** afin de dissuader le stationnement longue-durée en surface et de limiter l'encombrement des centres-villes ;
- L'intégration dans les **projets urbains de solutions de stationnement** permettant de répondre au besoin des usagers tout en garantissant un meilleur partage de la voirie et un apaisement des espaces publics. La question du stationnement sera intégrée aux politiques de modernisation et aux projets de renouvellement urbain ;
- L'intégration **dans les constructions neuves d'emprises dédiées au stationnement privé** afin d'éviter l'encombrement des voiries ;
- La **suppression des masques de visibilité** aux abords des passages piétons et leur valorisation favorisant l'essor des pratiques actives ;
- La mise en place de **solutions de stationnement intelligent** dans les parkings en ouvrage et dans les zones payantes, dans le cadre du déploiement du MaaS à l'échelle de la CINOR.
- La **mutualisation des stationnements** afin de répondre aux usages et limiter l'espace accordé au stationnement en ville (mutualisation des stationnements littoraux avec les activités commerciales dans le secteur de la Mare, mutualisation du stationnement privé des centres-commerciaux dans une optique de développement du covoiturage dans Sainte-Suzanne) ;
- La **promotion du covoiturage et la valorisation de l'aire de covoiturage existante**.

Ces mesures nécessitent des études approfondies afin d'identifier les zones où les solutions doivent être déployées.



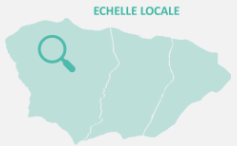
Politique de dissuasion dans Sainte-Suzanne et Sainte-Marie

Aménagement Stationnement Cité Artisanale du centre-ville – Saint-André

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) : **Communes**

Partenaire(s) : **CINOR**

COÛTS

1,5 M €

FICHES CONNEXES

6.2 / 6.3 / 7.2 / 7.3
16.1

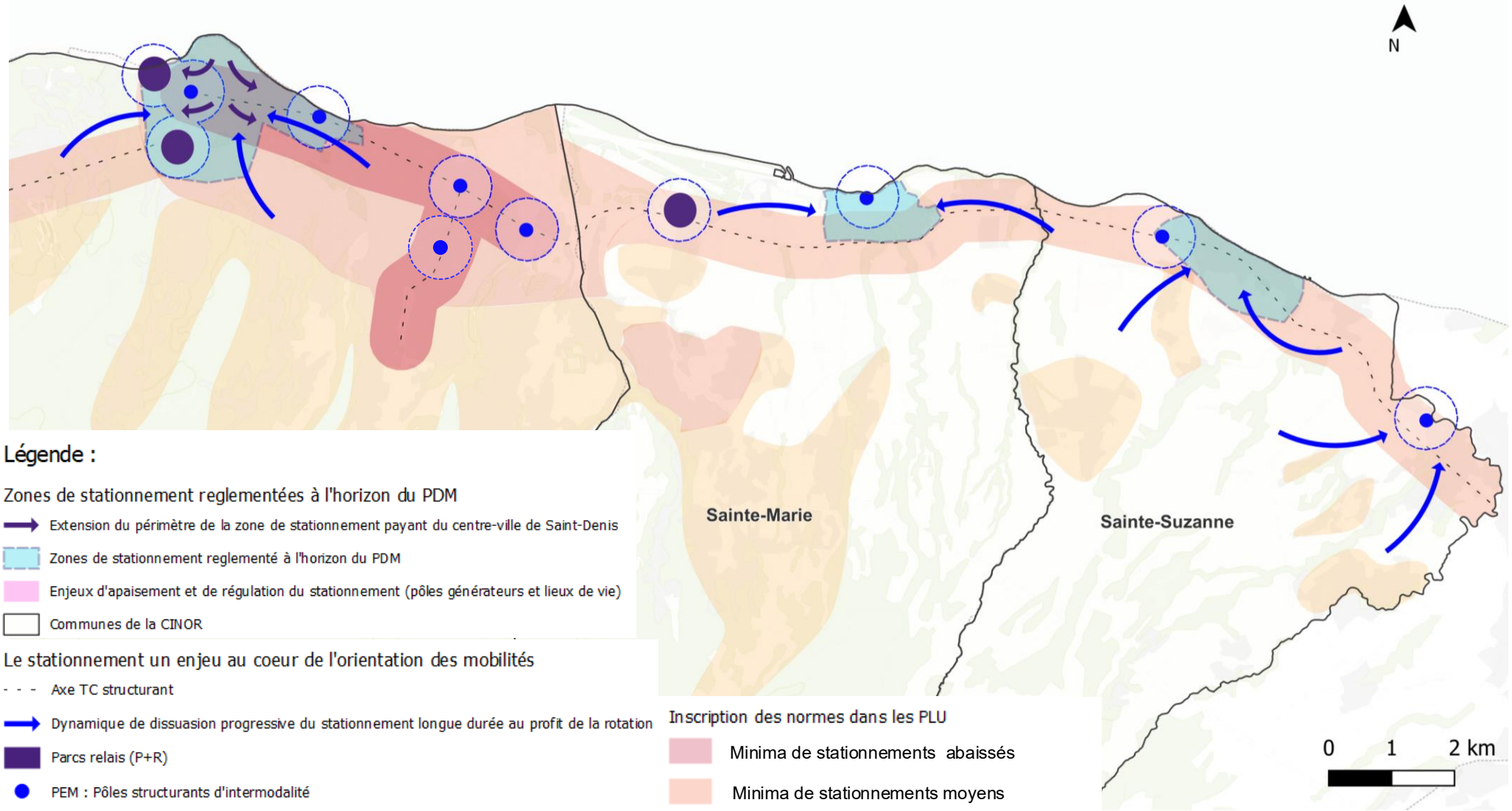
SUIVI DE L'ACTION

Nombre de places régulées

ACTION 7

RÉGLEMENTER LE STATIONNEMENT À L'ÉCHELLE DE LA CINOR

REGLEMENTATION DU STATIONNEMENT



AXE 2 REDISTRIBUER L'ESPACE PUBLIC POUR UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage	Horizon	Echéance 2024–2034	Coût
5. Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR	5.1. Aménager des zones de vitesse apaisée	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		10 550 000 €
	5.2. Expérimenter la mise en place de ZTL	CINOR, Communes	Commencer à moyen terme		1 000 000 €
	5.3. Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		8 500 000 €
	5.4 Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs	CINOR, Communes	Court terme		250 000 €
	5.5 Suivre l'impact sur la qualité de l'air sur le territoire	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		200 000 €
6. Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement	6.1. Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers	CINOR, Communes, Délégataire du Service Public stationnement	Tout au long du PDM		0 €
	6.2. Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR	CINOR, Communes, Délégataire du Service Public stationnement	Tout au long du PDM		300 000 €
	6.3 Mieux contrôler les usages abusifs	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		500 000 €
7. Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR	7.1. Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis	CINOR, Ville de Saint-Denis	Tout au long du PDM		1 750 000 €
	7.2. Réglementer le stationnement sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		0 €
	7.3. Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		0 €
	7.4. Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne	CINOR, Communes	Commencer à Long terme		2 015 000 €
					25 065 000€

AXE 2 REDISTRIBUER L'ESPACE PUBLIC POUR UN USAGE RAISONNÉ DE LA VOITURE

Principaux points de vigilance sur les impacts environnementaux relevés sur l'axe et indicateurs de suivis

Action	Thématique	Point de vigilance	Indicateur de suivi
5. Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR	AIR/GES	La réduction des vitesses à l'échelle de la CINOR peut engendrer un impact négatif possible sur les émissions de polluants : à 30 km/h, des véhicules peuvent être plus émissif qu'à 50 km/h.	Réalisation de campagnes de mesures de la qualité de l'air sur zones de circulation modifiées
	Risque	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	Réalisation d'une étude visant à l'identification des axes potentiellement support du report de trafic et sécurisation associée si nécessaire
	Cadre de vie (acoustique)	Attention à la concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de suppression circulation sur rue Jean Chatel + rue Marechal Leclerc (notamment).	Nombre de points noirs du bruit
6. Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement	/	/	/
7. Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR	/	/	/

AXE 3

S'ANCRER DANS LA VILLE DU ¼ D'HEURE : DÉVELOPPER ET SÉCURISER LES MODES ACTIFS

ENJEUX DE L'AXE 3

Les modes actifs se présentent comme une **alternative majeure au véhicule particulier** sur le territoire notamment dans le cadre de déplacements courts, à l'intérieur de la CINOR.

D'autant plus, la **politique vélo au niveau national est très dynamique et ambitieuse**, ce qui implique de faire des propositions d'actions fortes allant dans le sens du développement des pratiques actives.

Le PDM décline 4 actions réparties en 10 sous-actions sur cette thématique.

ACTIONS 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

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

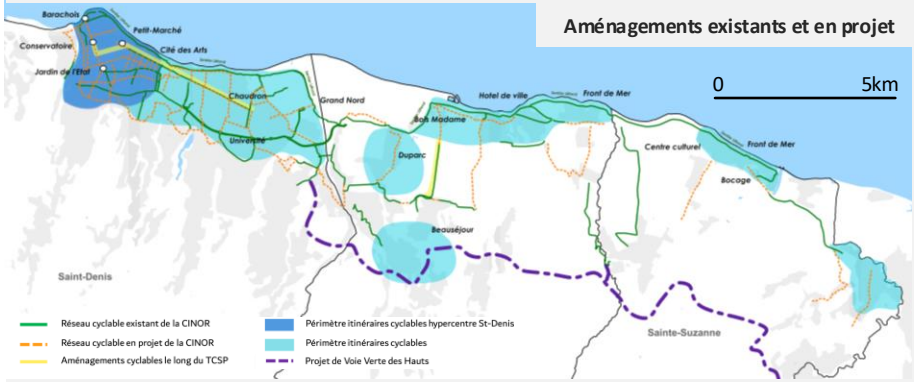
Action 11 : Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs

ACTION 8 DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES COHÉRENT À L'ÉCHELLE DE LA CINOR

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

L'objectif du PDM est **d'atteindre 0,65 ml d'aménagement cyclable par habitant**, cela permet d'atteindre un point d'inflexion qui permet une augmentation notable de la pratique cyclable. Aujourd'hui, **64km d'itinéraires cyclable existent** sur le territoire et **56 km sont en projet**.



OBJECTIFS

Objectif 1 : Sécuriser la pratique en proposant des aménagements cyclables de qualité et en résorbant les principaux points durs ;

Objectif 2 : Encourager la pratique en proposant un meilleur maillage du réseau assurant continuité et confort des itinéraires cyclables.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 8.1 : Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité

Sous-action 8.2 : Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire

BILAN DE L'ACTION 8

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 8.1	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Département, Etat**	**47,3 M €**	Taux d'aménagement cyclable par habitant (ml/hab)
Sous-action 8.2	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Département, Etat**	**11,0 M €**	Satisfaction usagers (Indicateur du baromètre cyclable et réalisation d'enquêtes) Linéaire et franchissements aménagés
			Total action 9	**58,3 M €**	

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation PDM : La sécurisation des itinéraires cyclables aux intersections et la continuité des aménagements se dégagent comme des actions prioritaires avant même l'extension du réseau cyclable. Un participant a proposé l'aménagement de passages piétons souterrains ou de passerelles surélevées sur les axes majeurs de circulation du territoire.

EGM : Les usagers souhaitent avoir accès à des voies cyclables continues et sécurisées.

SOUS ACTION 8.1 : RÉALISER DES AMÉNAGEMENTS LINÉAIRES DE QUALITÉ

Cette action vise à développer le réseau cyclable de la CINOR par **l'aménagement de 61 km supplémentaires de linéaire**. Cela permettrait de dépasser l'objectif de linéaire ciblé en parvenant à un taux d'aménagement cyclable par habitant de 0,85 ml/hab. **Ces aménagements viennent en complément du déploiement d'une politique de baisse des vitesses, d'apaisement de la circulation et d'un meilleur partage de la voie.**

Localisation des aménagements :

Les secteurs à aménager en priorité sont :

- **Les abords des établissements scolaires ;**
- Les **centres villes des trois communes** qui concentre des lieux d'attractivités ;
- Les secteurs situés à **proximité directe des différents lieux de vie, pôles urbains** ;
- La prolongation avec les aménagements existants / en projet pour **assurer la continuité des déplacements à vélo**
- **La connexion entre ces différents points pour avoir un réseau maillé et continu.**

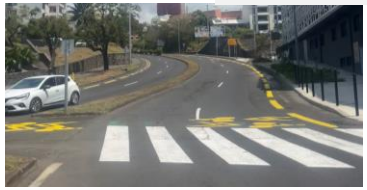
Un Schéma Directeur cyclable devra être réalisé au début du PDM, il permettra de valider les itinéraires inscrits au PDM d'identifier les contraintes et premiers partis pris d'aménagements et priorités. Des **études d'opportunité, de faisabilité et des concertations** pour cibler le linéaire à aménager seront à réaliser au cas par cas et doivent prendre en compte les principaux flux d'intentions cyclables et leurs motifs) ainsi que les contraintes des sites (reliefs, trafic, emprises au sol disponible…).

Qualité des aménagements :

Une fois les flux d'intentions cyclables repérés et étudiés, les aménagements à réaliser devront répondre aux recommandations du CEREMA et être adaptés au trafic routier et de la vitesse pratiquée par les automobilistes sur l'axe.

Le schéma directeur comprendra un **volet référentiel vélo** qui permettra de déterminer pour la CINOR une politique d'aménagement cyclable adaptée aux contraintes et uniforme dans l'objectif d'améliorer la lisibilité des aménagements.

Aménagements cyclables existants - CINOR



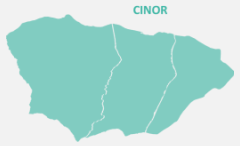
V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

Recommandations du CEREMA sur la qualité des aménagements cyclables

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Département, Etat

COÛTS

47,3 M

FICHES CONNEXES

5.3 / 8.2 / 10.2

SUIVI DE L'ACTION

Taux d'aménagement cyclable par habitant (ml/hab)

Part modale

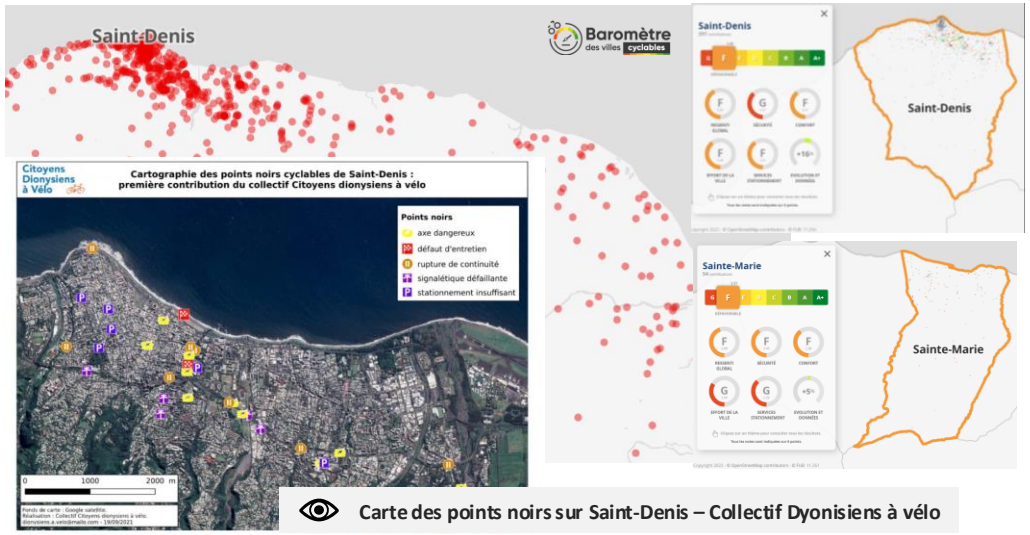
SOUS ACTION 8.2 : RÉSORBER LES POINTS DURS CYCLABLES ET AUTRES DISCONTINUITÉS DU TERRITOIRE

Au-delà de la typologie du linéaire des aménagements, certains points durs contraignent la pratique cyclable et créent des **discontinuités dans le maillage**. Il peut s'agir de franchissements contraints qui concentrent les difficultés mais également : d'intersections dangereuses, de traversées non aménagées, d'une mauvaise qualité du marquage au sol, de stationnements sauvages sur les cheminements cyclables… Ces discontinuités engendrent un manque de confort et de sécurité dissuadant fortement la pratique.

Baromètre des villes cyclables de la FUB :

Les usagers ont la possibilité de noter la qualité de la pratique dans leurs villes. Les résultats de 2022 montrent dans la CINOR et particulièrement dans Saint-Denis, les usagers ne se sentent pas en sécurité (le cas est similaire sur Sainte-Marie). Sur ce baromètre, Sainte-Suzanne n'est pas représenté, faute d'évaluation d'un nombre suffisant de répondant (et par extension montre une faible pratique)

Points durs et ressenti des usagers sur la pratique vélo ans la CINOR – FUB (Baromètre des villes cyclables)



Carte des points noirs sur Saint-Denis – Collectif Dyonisiens à vélo

En parallèle des éléments de concertation avec les associations ont permis de repérer des zones où la pratique cyclable déjà existante est contrainte et les usagers existants insatisfaits. **Ces zones sont à traiter en priorité.**

Traitement des points durs :

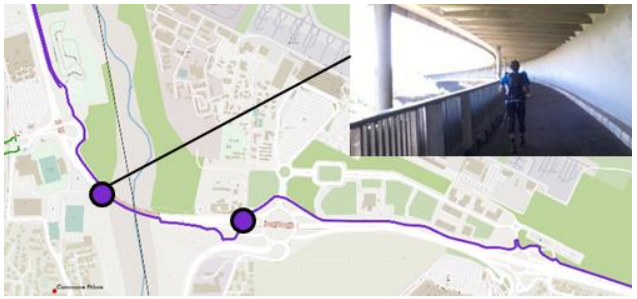
Pour cela, il faut résorber les points durs par :

- **L'aménagement des intersections dangereuses** conformément aux recommandations du CEREMA.
- **L'entretien des aménagements** tant linéaires que ponctuels tout au long du PDM (pistes, marquage au sol, signalétique…).

Recommandations du CEREMA sur l'aménagement des intersections

La CINOR s'est déjà engagé dans des **aménagements de qualité notamment pour les franchissements de la rivière des pluies et du giratoire de l'aéroport. Les autres points durs de franchissements devront faire l'objet d'études spécifiques et de recherches de solutions techniques pour pouvoir résorber les discontinuités.**

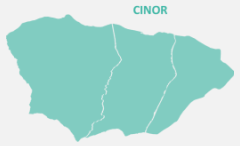
Franchissement de points durs sentier du littoral - CINOR



TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Département, Etat

COÛTS
11 M

FICHES CONNEXES

8.1 / 10.2

SUIVI DE L'ACTION

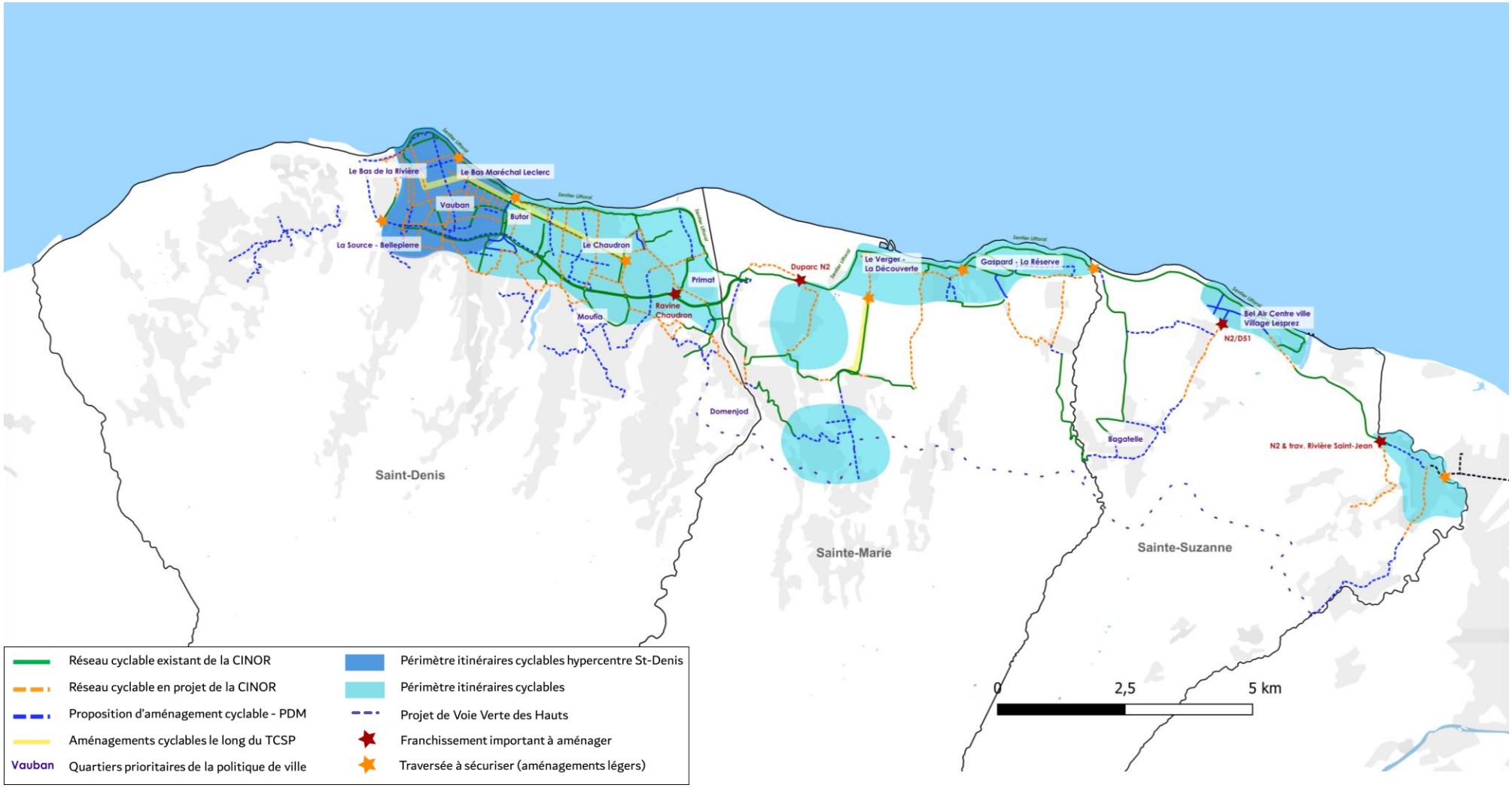
Satisfaction usagers (Indicateur du baromètre cyclable et enquêtes)

Linéaire et franchissements aménagés

ACTION 8

DÉVELOPPER UN RÉSEAU D'INFRASTRUCTURES CYCLABLES COHÉRENT À L'ÉCHELLE DE LA CINOR

PROJET DE RÉSEAU CYCLABLE À L'HORIZON DU PDM



ACTION 9 DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO FAVORISANT LA PRATIQUE CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

En complément du développement des infrastructures cyclables, le développement d'un **écosystème vélo** est primordial pour **encourager la pratique**. Ce système vélo doit garantir au-delà d'un aménagement de qualité, que les cyclistes puissent disposer d'un **accès au stationnement et à divers services permettant de réunir l'ensemble des conditions favorables à l'essor de la pratique et de réponse à la demande.**

Système vélo - FUB

OBJECTIFS

Objectif 1 : Renforcer l'accessibilité du vélo par la mise en place de dispositifs d'aide à l'équipement ;

Objectif 2 : Inciter la pratique en proposant une gamme de service complète aux cyclistes ;

Objectif 3 : Faciliter la pratique cyclable.

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Ces derniers ont révélé la nécessité de mieux répondre aux besoins en stationnement vélo à proximité des pôles d'échanges et zones d'activité, de développer l'offre de vélo en location et de soutien à l'achat. **EGM** : Les habitants suggèrent que le développement du linéaire cyclable soit accompagné du développement de solutions d'intermodalité qui leur offrent la possibilité de changer de mode de transport dans leurs chaines de déplacement.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 9.1 : Aménager des stationnements vélos sur le territoire pour inciter la pratique

Sous-action 9.2 : Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel

Sous-action 9.3 : Déployer l'offre de Vélo en Location

Sous-action 9.4 : Encourager et développer les dynamiques avec les associations

BILAN DE L'ACTION 9

	Temporalité	Echelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 9.1	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Etat, associations, privés (commerces, promoteurs) administrations**	**2,15 M €**	Nombre de places aménagées Taux de remplissage des places
Sous-action 9.2	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes** Partenaire(s) : **Région, Etat**	**5,0 M €**	Nombre d'aides à l'achat distribuées par an
Sous-action 9.3	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **Ville de Saint-Denis** Partenaire(s) : **CINOR**	**6,0 M €**	Nombre de vélos achetés Nombre de stations installées
Sous-action 9.4	**Tout au long du PDM**	**Locale**	Porteur(s) : **CINOR, Associations, Communes**	**300 000 €**	Nombre de partenariats annuels Budget dédié à la communication
			Total action 9	**13,45 M €**	

SOUS ACTION 9.1 : AMÉNAGER DES STATIONNEMENTS VÉLO SUR LE TERRITOIRE POUR INCITER LA PRATIQUE

Très peu de stationnements vélo existent sur le territoire. L'offre est inadaptée pour répondre aux besoins futurs liés au développement de la pratique cyclable. La CINOR doit donc **développer des zones de stationnement aux principaux pôles générateurs et lieux de vie cohérentes avec le type de stationnement souhaité qu'il soit de courte ou de longue durée**.

Une étude plus approfondie permettant d'estimer le nombre de places nécessaires et la localisation des zones opportunes est à réaliser dans le cadre du schéma directeur vélo. L'offre devra être particulièrement importante sur tout le secteur littoral et notamment dans les centres villes de la CINOR, là où les déplacements sont plus courts et le relief plus favorable.

Stationnements cyclables de courte durée :

L'aménagement de stationnements vélo avec la pose d'arceaux doit être réalisé aux abords des **principaux pôles générateurs de la CINOR comme les zones commerciales, les pôles administratifs ou les zones touristiques**. Les **arceaux vélos en U** sont plus adaptés car ils permettent l'accroche du cadre en plus de la roue au dispositif d'attache.

Ce type de stationnement peut être notamment réalisé sur les **trottoirs et l'espace public aux abords des pôles d'attraction** ainsi que sur des **places de voitures** existantes. **D'ailleurs, au 31 décembre 2026, la loi LOM interdit les stationnements de voiture à moins de 5m d'un passage piéton.** Ces places sont estimées à l'ordre de 250 dans Saint-Denis (cf action 5.4).

Stationnements de moyenne durée :

A réaliser principalement au niveau des **espaces de loisirs, culturels et des terrains de sport ou à proximité de toute autre zone d'activités nécessitant un stationnement plus long (de l'ordre de quelques heures)** par le biais d'**abris** pour protéger les vélos en cas d'intempéries.

Stationnement de longue durée :

Principalement par l'aménagement de **parkings surveillés à proximité (moins de 100m) des gares, P+R et PEM du territoire, des établissements scolaires et lieux de travail.** La protection des vélos doit être réalisée dans une **enceinte fermée et sécurisée** (potentiellement accessible via un abonnement dans le cadre du rabattement en gare). Ce type de parking peut prendre la forme d'abris en extérieur, de box, d'aménagements de locaux existants/constructions neuves.

Bon Plan Vélo CIVIS

Arceaux téléphérique Papang

Totem – St-Dennis

Abri vélos construit à partir de conteneurs maritimes et aménagés sur demande – Oté bike (Sainte-Clotilde)

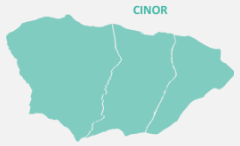
La CINOR doit aussi communiquer sur l'offre en stationnement pour inciter à la pratique et développer l'usage de ces stationnements. A noter, il n'est pas nécessaire de mettre à disposition immédiatement un nombre de places conséquent pour répondre aux besoins futurs de stationnement. Le processus doit être accompagné d'études dimensionnant le besoin pour les principaux pôles générateurs et **prendre en compte l'évolution de la demande dans le temps**. **L'aménagement de ces zones de stationnement doit être lissée tout au long du PDM.**

Abri vélo Urban Project – Le Port

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Etat, s, associations, privés (commerces, promoteurs), administrations

COÛTS

2,15 M

FICHES CONNEXES

5.4 / 9.4 / 14.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de places aménagées

Nombre de places dans les PEM

Taux de remplissage des places

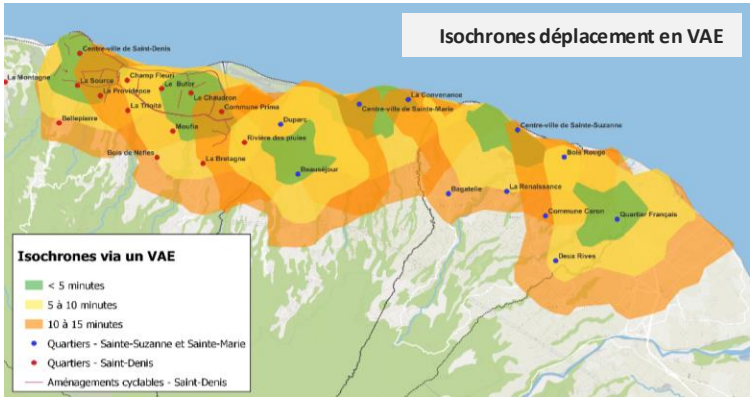
SOUS ACTION 9.2 : DÉPLOYER UN SERVICE D'AIDE À L'ACQUISITION DU MATÉRIEL

Sur le territoire réunionnais, **aucune aide locale à l'achat de l'équipement n'existe** (ni par les EPCI, ni par la Région). Seul le **bonus écologique de l'Etat** s'applique sous certaines conditions d'éligibilité et avec un plafond selon le matériel acheté. Ce bonus a été étendu jusqu'à décembre 2023.

Bonus écologique de l'Etat

À la vue du relief, le développement du **VAE** semble être une nécessité sur le territoire. Pour autant, l'accès à ce type d'équipement est contraint pour des raisons de prix. **Le soutien de la CINOR parait donc nécessaire.**

Isochrones déplacement en VAE



Aides accordées sur des territoires aux caractéristiques démographiques similaires à la CINOR :

EPCI	Population	Aide de l'EPCI	Aide de la région
CU du Grand Poitiers	201 043	Attribution sur critères fiscaux de 1000 chèques d'aide à l'achat VAE plafonnés à 250€	Pas d'aide
CU Grand Besançon Métropole	201 237	Subvention sur critères fiscaux limitée à 200€ pour un VAE et 400€ pour l'achat d'un VAE	Pas d'aide
CA Cœur d'Essonne Agglomération	206 367	Pas d'aide	Aide IdF - Jusqu'à 400 € pour l'achat d'un VAE
CU Limoges Métropole	210 526	Subvention sur critères fiscaux allant de 150€ pour un vélo classique à 300€ pour l'achat d'un VAE	Pas d'aide
CA Lorient Agglomération	211 053	Aide sans condition de ressources de 100€ à 200€ maximum pour l'achat d'un VAE	Pas d'aide
CA Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR)	**213 560**	**Pas d'aide**	**Pas d'aide**
CU Le Mans Métropole	213 834	Pas d'aide	Aide Pays de la Loire – jusqu'à 200€ pour l'achat d'un VAE
CA Territoire de la Côte Ouest (TO)	214 494	Pas d'aide	Pas d'aide
CA du Grand Annecy	215 286	Attribution sur critères fiscaux de chèques jusqu'à 400€ pour l'achat d'un VAE et 150€ pour un vélo classique	Pas d'aide
Brest Métropole	215 366	Subventions sur critères fiscaux dans la limite de 300€ pour l'achat d'un VAE	Pas d'aide
CA de Cergy-Pontoise	215 767	Subventions sur critères fiscaux avec plafond à 250€ pour l'achat d'un VAE	Aide IdF - Jusqu'à 400 € pour l'achat d'un VAE

Aide à l'acquisition du matériel -Grand Annecy

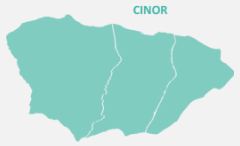
Revenu fiscal/part	VAE	e-Cargo	Vélo Cargo	Remorque	Vélo Pliant (hors VAE)	Vélo	Vélo occasion	Vélo adapté PMR
entre **40 000 €** et **18 000 €**	200 €	400 €	200 €	150 €				+400 €
entre **18 000 €** et **14 089 €**	400 €	600 €	300 €	150€	100€	100€	50 €	+400 €
- de **14 089 €** (Eligible aide état VAE supp)	400 €	600 €	300 €	150 €	150 €	150 €	70 €	+400 €
Prix Minimum d'achat	800 €	1 000 €	200 €	200€	200€	200 €		
Prix Maximum d'achat	4 000 €	6 000 €	3 500 €	1 200 €	2 000 €	1 500 €		

Le PDM de la CINOR propose d'accorder la subvention d'aide à l'acquisition du matériel suivante à hauteur de : **150€ pour un vélo classique pour 500 vélos, 500€ pour un VAE pour 800 vélos/an (modulable selon les revenus).**

TEMPORALITÉ

2024 *Tout au long du PDM* 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Communes

Partenaire(s) :
Région, Etat

COÛTS

5 M

FICHES CONNEXES

9.3 / 14,3 / 15,1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'aides à l'achat distribuées par an

SOUS ACTION 9.3 : DÉPLOYER L'OFFRE DE VÉLO EN LOCATION

Cette sous-action vise à proposer un plan de développement de l'offre « Vélocéan », couplant 2 systèmes de location de l'équipement :

Location courte durée :

Aujourd'hui, le territoire est équipé de 4 stations de location courte durée (VLS) situées au Barachois, à l'Hôtel de Ville, sur la place Paul Vergès et au Jardin de l'État. La ville de Saint-Denis souhaite étendre l'offre à 10 stations afin de faciliter les déplacements intermodaux et le rabattement aux PEM en vélo Dans le cadre de ce PDM, **la CINOR veillera à l'articulation de ce projet porté par la ville de Saint-Denis avec ses orientations en termes de mobilité**.

VLS dans le cadre du dispositif Vélocéan

Location Longue Durée :

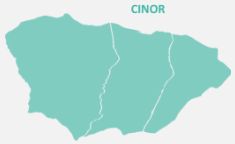
Depuis novembre 2021, la CINOR a mis en place la possibilité à ses habitants et salariés de louer des Vélos à Assistance Électrique (VAE) à moyenne ou longue durée (1 à 3 mois à raison de 30 euros par mois). Le parc actuel est de 30 vélos. **A court-terme, le projet initiera l'achat de 1000 VLLD. Le dispositif sera étendu pour porter à un parc de 2000 vélos à l'échéance du PDM.**

VLLD dans le cadre du dispositif Vélocéan - CINOR

TEMPORALITÉ

2023 — Tout au long du PDM — 2033

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
Ville de Saint-Denis
Partenaire(s) :
CINOR

COÛTS

6 M

FICHES CONNEXES

9.2 / 14,3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de vélos achetés

Nombre de stations installées

SOUS ACTION 9.4 : ENCOURAGER LES DYNAMIQUES AVEC LES ASSOCIATIONS

Dans le cadre du développement de services vélos, la CINOR peut se rapprocher de certaines associations pour faciliter la pratique et **encourager certaines initiatives locales en faveur du développement du vélo en milieu urbain**.

Mise en place de services vélos :

La mise en place de points services vélos sur le territoire comme des stations de réparation ou de gonflage des pneus en proposant notamment :

- Des services d'entretien de vélos en partenariat avec les magasins/ateliers du territoire (Ecobike),
- Des ateliers associatifs, participatifs et solidaires de réparation de vélo et de sensibilisation à la pratique cyclable (Oté bike, vélo Klinik),
- Des commerces mettant à disposition du matériel pour réparer son vélo et/ou un personnel passionné/habilité à réaliser ce type de prestation,
- Des subventions pour des formations vélos pour des publics adultes.

Animation Mobil'Oté - Otébike

W Ville et Vélo, café vélo - Montpellier

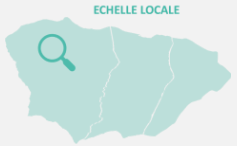
Synergies avec la maison de la mobilité, les campagnes de sensibilisation et la création de plan de mobilité :

Ces services sont à développer en collaboration avec la création de la maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR et des campagnes de communication pour promouvoir l'usage du vélo / de sensibilisation pour encadrer la pratique afin de garantir une certaine cohérence dans la communication concernant les orientations choisies et en faveur d'un meilleur report modal.

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR, Associations, Communes**

COÛTS

300 000 €

FICHES CONNEXES

5.4 / 9.1 / 14.1

SUIVI DE L'ACTION

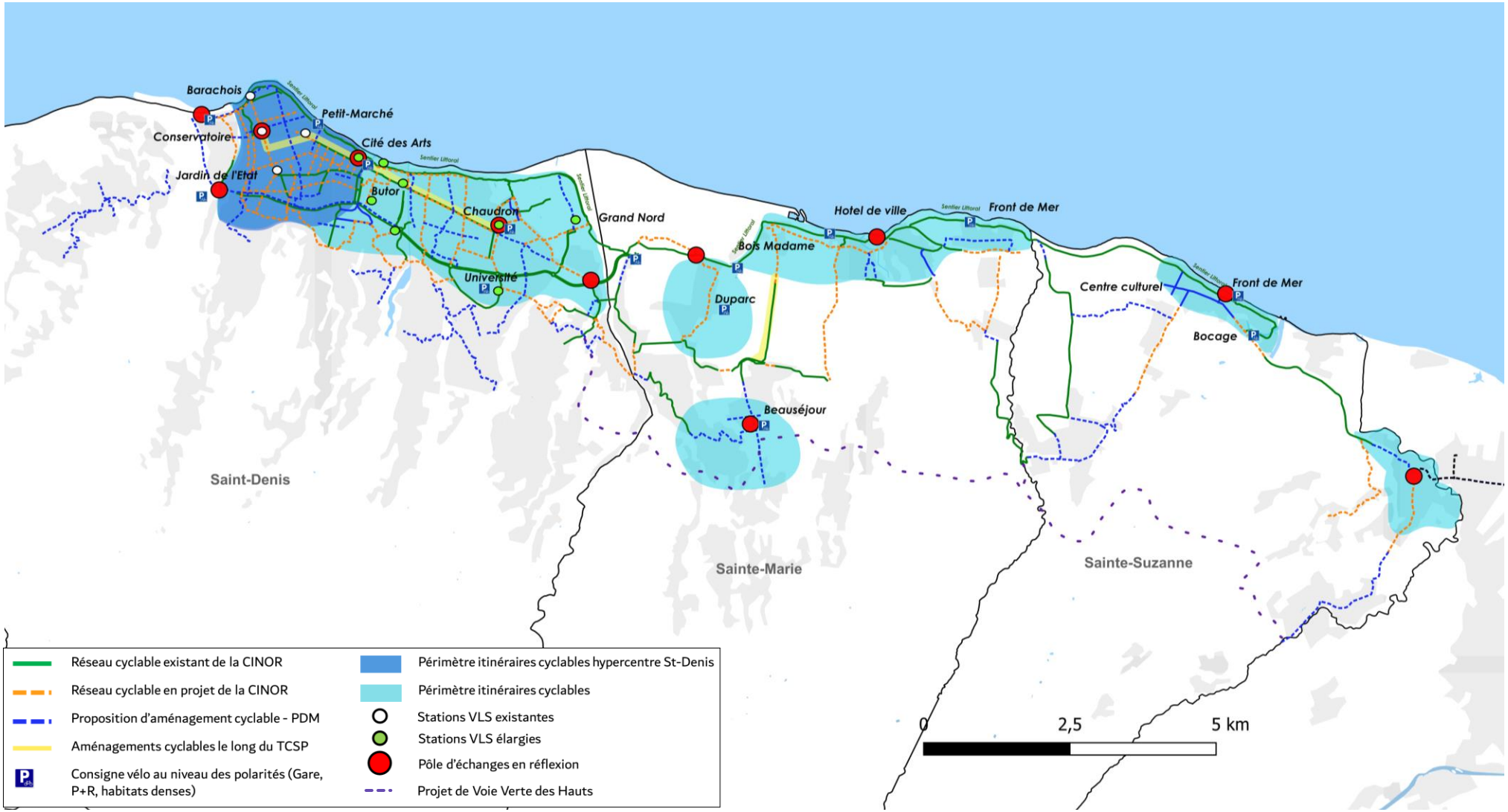
Nombre de partenariats annuels

Budget dédié à la communication

ACTION 9

DÉVELOPPER UN ÉCOSYSTÈME VÉLO FAVORISANT LA PRATIQUE CYCLABLE SUR LE TERRITOIRE

RESEAU CYCLABLE, SERVICES VELO & STATIONNEMENT A L'HORIZON DU PDM

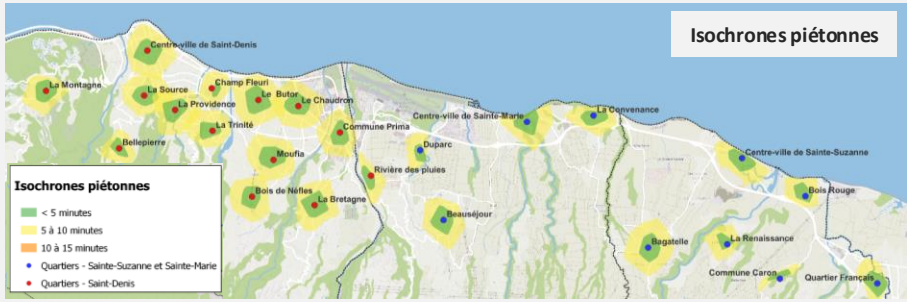


ACTION 10 GARANTIR LES CONDITIONS D'ACCÈS ET DE CONFORT DES CHEMINEMENTS EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ INCLUSIVE

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Les déplacements piétons sont pertinents à l'échelle du territoire notamment pour des déplacements interquartiers. Pour autant, si certains secteurs sont qualitatifs et propices à la pratique active, les déplacements peuvent être contraints par des discontinuités et une mauvaise qualité des cheminements sur le territoire : stationnement sauvage de véhicules, mauvaise qualité des trottoirs, ruptures et absence de sécurisation des traversées, relief et pénibilité (chaleur).



OBJECTIFS

Objectif 1 : Faciliter et sécuriser les déplacements piétons ;

Objectif 2 : Développer un maillage favorisant l'accessibilité pour tous ;

Objectif 3: Améliorer la lisibilité des itinéraires en garantissant continuité des aménagements et un meilleur jalonnement.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 10.1 : Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Sous-action 10.2 : Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires

BILAN DE L'ACTION 10

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 10.1	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR Communes** Partenaire(s) : **Département, Région**	**20 M €**	Nombre d'arrêts aménagés Part des arrêts aménagés Linéaire requalifié Recueil des demandes/enquêtes
Sous-action 10.2	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Région, Communes**	-	Linéaire d'aménagement réalisé Nombre d'itinéraires jalonnés
		Total action 10		**20 M€**	

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Les participants sont particulièrement sensibles aux conditions de déplacement des PMR. Ils souhaitent l'installation de bancs, la mise en accessibilité des trottoirs aux PMR et un meilleur fléchage des parcours piétons.

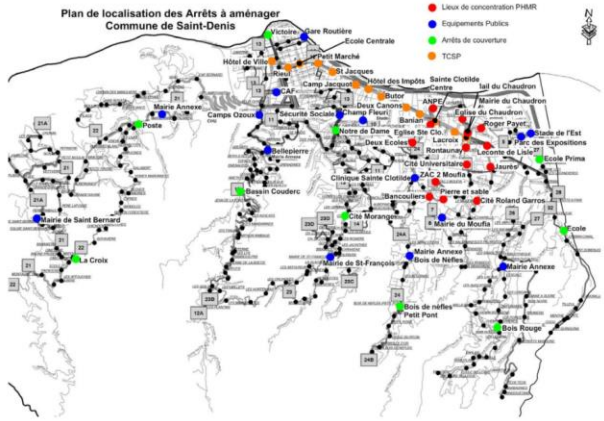
SOUS ACTION 10.1 : AMÉLIORER LES CONDITIONS DE DÉPLACEMENTS DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)

Par le biais de son Schéma Directeur d'Accessibilité, en exigence de l'article 45 de 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, la CINOR s'est engagée dans plusieurs mesures pour améliorer les conditions de déplacements des PMR, qu'il s'agira de poursuivre dans le cadre de ce PDM notamment par :

- La mise en accessibilité des arrêts de bus. Dans le cadre du SDA, la mise en accessibilité des arrêts prioritaires identifiés a été réalisée. **Il s'agira d'identifier les nouvelles zones à traiter/entretenir notamment dans le cadre de la structuration des PEM/P+R.** Au-delà de l'aménagement des arrêts, il s'agira de **développer des mesures supplémentaires de mise en accessibilité de l'information et du numérique dans les travaux d'amélioration de l'offre et de l'intermodalité** (notamment dans le cadre de la mise en place d'une maison de la mobilité à l'échelle de la CINOR et du renouvellement de la flotte) pour favoriser l'accessibilité de tous les usagers.
- La mise en accessibilité des trottoirs en liaison 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. 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 l'accessibilité sur les secteurs à enjeux.**

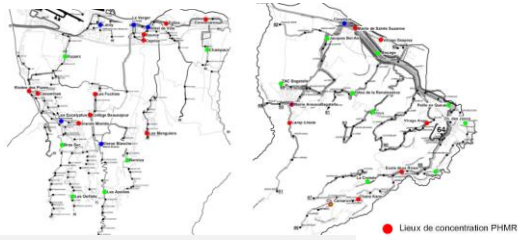
Cette action vise à proposer des solutions permettant de garantir une meilleure accessibilité, par la **requalification de 20 km de trottoir par an** et la **réalisation de plan d'entretiens des trottoirs et des pistes cyclables** déjà aménagées tout au long du PDM notamment dans les zones prioritaires suivantes :

- Le centre-ville de Saint-Denis ; Sainte-Marie, Sainte-Suzanne et le Chaudron ;
- Les centralités des quartiers (établissements scolaires et spécialisés, Etablissements Recevant du Public – ERP). Un enjeu particulier est à considérer pour l'aménagement de trottoirs confortables et accessibles (poussettes, UFR), de traversées sécurisées aux abords de ces polarités.
- Les ZATT – pôles structurants de mobilité, les Quartiers Prioritaires de la politique de la Ville.



La mise en accessibilité des espaces public doit être complétée par :

- **La poursuite de la gestion des services de substitution comme le réseau CityKer** service de TàD opérationnel depuis 2014 notamment concernant l'accessibilité à la réservation, la communication sur le dispositif, les dispositions à considérer pour favoriser l'intermodalité et les correspondances avec les autres lignes, la formation des conducteurs et la possibilité de réaliser des dessertes « porte à porte ».
- **La mise en accessibilité progressive du matériel roulant lors du renouvellement des flottes.**

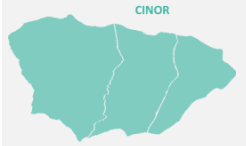


Arrêts à aménager sur le territoire de la CINOR - SDA

TEMPORALITÉ

2023 — Tout au long du PDM — 2033

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, communes

Partenaire(s) :
Département, Région

COÛTS

20 M€

FICHES CONNEXES

10.2 / 15.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'arrêts aménagés

Part des arrêts aménagés

Linéaire requalifié

Recueil des demandes/enquêtes

SOUS ACTION 10.2 : GARANTIR LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES CHEMINEMENTS AINSI QUE LE JALONNEMENT DES ITINÉRAIRES MODES ACTIFS

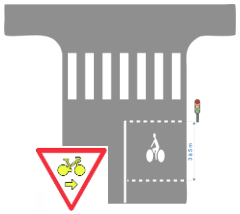
En complément des mesures de l'action précédente, le confort des usagers pourra être garanti par **l'aménagement de l'espace public et la mise en place de mobilier urbain spécifique**, par exemple :

- Des **aménagements légers ou provisoires** pour favoriser la pratique cyclable sur la voirie et la rendre plus sécurisée (en complément d'une infrastructure existante ou bien à court-terme dans l'attente d'un aménagement plus structurant) : panneau cédez-le passage cycliste, aménagement de sas vélo protégeant les cyclistes aux feux…
- Des **bancs et des points fraicheurs** (ombrage, végétalisation, fontaine à eau) le long de certains aménagements piétons pour rendre les déplacements moins pénibles notamment vers les mi-pentes et les hauts.

A cela s'ajoute un point d'attention particulier concernant le jalonnement des cheminements modes actifs qui devra être réalisé en adéquation avec le type de pratique sur chaque axe (pratique quotidienne, sportive, touristique) afin de garantir une meilleure lisibilité des itinéraires pour tous les usagers et de communiquer sur les distances d'accès aux principaux sites d'intérêt. **Ce jalonnement doit être conforme avec les jalonnements d'autres itinéraires dans la Région Réunion pour assurer une certaine homogénéité dans la compréhension des itinéraires** (Voie Vélo Régionale, Plan Régional Vélo et Schéma Régional des Itinéraires Cyclables…). **Des études concernant l'identification des itinéraires à jalonner doivent être réalisées.**

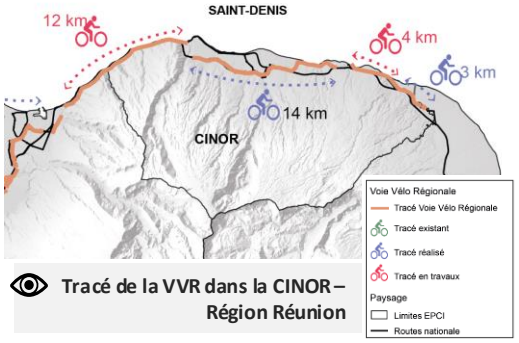
La CINOR, en partenariat avec les communes, pourra **mettre en place des panneaux incitatifs à l'usage des modes actifs.** Ils seront localisés à proximité des pôles générateurs, des zones de forte congestion automobile et des PEM du territoire afin d'inviter les usagers à opter pour un déplacement plus doux dans le futur et en faveur des ambitions de report modal du territoire (exemple : stationnement vélo totem ou panneaux indiquant la proximité avec les pôles d'intérêts).

IRM déploie l'application Géovélo qui permet de proposer des alternatives d'itinéraires aux cyclistes selon leurs profils et aux vues des aménagements existants sur le territoire. **La CINOR pourrait se joindre aux opérations de communication sur le dispositif.**



Aménagement vélo sur voirie - CEREMA

PRV



Tracé de la VVR dans la CINOR – Région Réunion

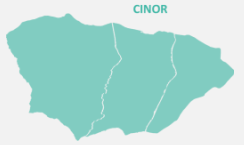
Totem – St-Denis

Fiche d'itinéraire – Civis

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Région, Communes

COÛTS

-

(Intégrés dans 8.1 et 8.2)

FICHES CONNEXES

5.1 / 5.4 / 8.1 / 8.2 / 10.1 / 15.1

SUIVI DE L'ACTION

Linéaire d'aménagement réalisé

Nombre d'itinéraires jalonnés

ACTION 11 MIEUX COORDONNER URBANISME ET DÉPLACEMENTS PAR MODES ACTIFS

CONTEXTE & ENJEUX

Pour encourager les déplacements de proximité ou en rabattement vers les transports collectifs par les modes actifs, des mesures d'aménagements urbains seront réalisées. En intégrant des interactions entre politiques de transport et projets urbains, des synergies entre systèmes peuvent se créer : report modal en faveur des modes actifs, développement de l'économie de proximité et solidaire… Certains pôles nécessitent en particulier d'être valorisés notamment les PEM/P+R par l'amélioration de leur accessibilité et la création d'offres de services de proximité. De même, l'aménagement de zones concentrant différents types d'activités (zones fonctionnelles mixtes) permettra d'ancrer la CINOR dans un territoire du « quart d'heure ».

OBJECTIFS

Objectif 1 : Encourager les déplacements courts et les modes actifs ;

Objectif 2 : Créer des espaces de vie confortables et accessibles aux abords des principales zones d'échange de la CINOR ;

Objectif 3 : Créer des synergies par la coordination entre urbanisme et développement des transports ;

Objectif 4 : Encourager les pratiques locales et la mixité fonctionnelle dans la planification urbaine.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 11.1 : Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire

Sous-action 11.2 : Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants

BILAN DE L'ACTION 11

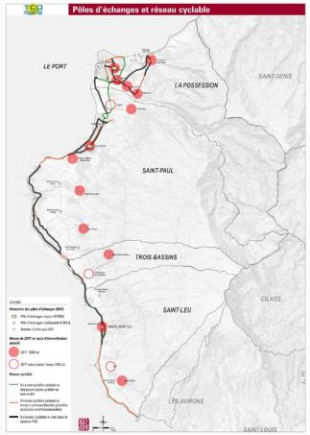
	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 11.1	**Court terme**	**Locale**	**CINOR**	-	Nombres de ZATT aménagés
Sous-action 11.2	Long terme	**Locale**	**Communes**	-	Surface de plancher accordée à chaque type d'activités dans les programmes
			Total action 11	-	

APPORTS DE LA CONCERTATION

EGM : Les habitants considèrent que les bassins d'emplois sont trop éloignés des lieux de vie. Il y a donc un véritable enjeu de mise en cohérence de l'aménagement du territoire avec les besoins de mobilité. Il est nécessaire de repenser l'urbanisme pour limiter les déplacements. Ils mentionnent notamment la possibilité d'encourager le télétravail, les services et commerces de proximité, les espaces de coworking et les programmes de logements au plus près des zones de travail.

SOUS ACTION 11.1 : CRÉER DES ZONES D'AMÉNAGEMENT DE TRANSITION VERS LES TRANSPORTS AUTOUR DES STATIONS STRUCTURANTES

Pour assurer une certaine cohérence avec les mesures prises à l'échelle réunionnaise et entre les différents PDU du territoire, la CINOR focalisera une attention particulière au niveau des **ZATT (Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports**) en cohérence avec les ambitions définies dans les documents cadres du TO comme déclinaison du concept de DIVAT (Disques de Valorisation des Axes de Transports), disques autour des principales gares et stations de TC dans un rayon accessible à moins de 10 min à pieds.



ZATT – TO

Ces zones sont des **zones prioritaires stratégiques d'aménagement** pour la CINOR conformément à la hiérarchisation des PEM sur le territoire (stratégie foncière, commerciale de proximité et de mixité fonctionnelle, de programmation urbaine). Elles sont prioritaires dans la réalisation de certaines actions déclinées dans ce plan :

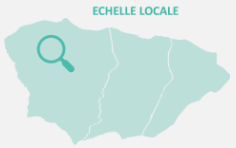
- L'apaisement des voiries et la définition de plans de circulation,
- La réglementation du stationnement et le contrôle des stationnements gênants,
- La réalisation d'infrastructures cyclables et la résorption des discontinuités,
- La mise en accessibilité des cheminements modes actifs et leur jalonnement ,
- La mise en place de stationnement vélo,
- La régulation du stationnement sur voirie.

Cette action s'articule avec la révision en cours du SCoT de la CINOR.

TEMPORALITÉ

2024 — Court terme — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

CINOR

COÛTS

-

(Intégrés dans actions 3 et 5)

FICHES CONNEXES

1.1 / 1.2 / 2.3 / 3.1 / 3.2 / 5.1 / 5.3 / 11.2

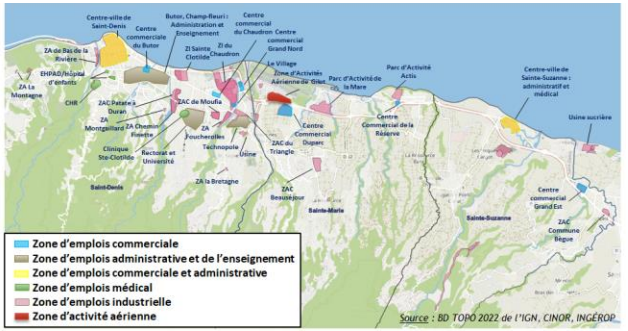
SUIVI DE L'ACTION

Nombres de ZATT aménagés

SOUS ACTION 11.2 : ENCOURAGER LA MIXITÉ FONCTIONNELLE DANS LES PROGRAMMES URBAINS ET PROJETS STRUCTURANTS

Les programmes urbains à long terme devront au mieux intégrer une **mixité fonctionnelle** dans la répartition des activités afin de privilégier les **déplacements courts quels que soient les motifs.** Seront particulièrement visé des ZATT, dans les hauts et dans les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, éloignées des principaux pôles d'activités. Pour ancrer la CINOR dans la ville du quart d'heure, les zones de logement sont à rapprocher au maximum des principaux pôles générateurs et d'emplois ainsi que des stations.

Les communes veilleront à prendre en compte cette dimension dans l'élaboration de futurs programmes d'aménagement de l'espace public et apporter ces éléments sur le devant de la scène lors des concertations.



Concentration et sectorisation des activités dans la CINOR

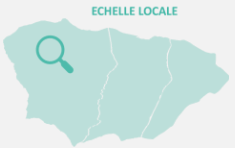
Ces éléments sont à articuler avec la révision en cours du SCoT de la CINOR.

Lorsque le SAR sera révisé il faudra vérifier la compatibilité de cette action du PDM avec les directives du SAR.

TEMPORALITÉ

2024 — Commencer à long terme — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Communes

COÛTS

-

(à titre indicatif)

FICHES CONNEXES

5.1 / 11,1 / 15,1

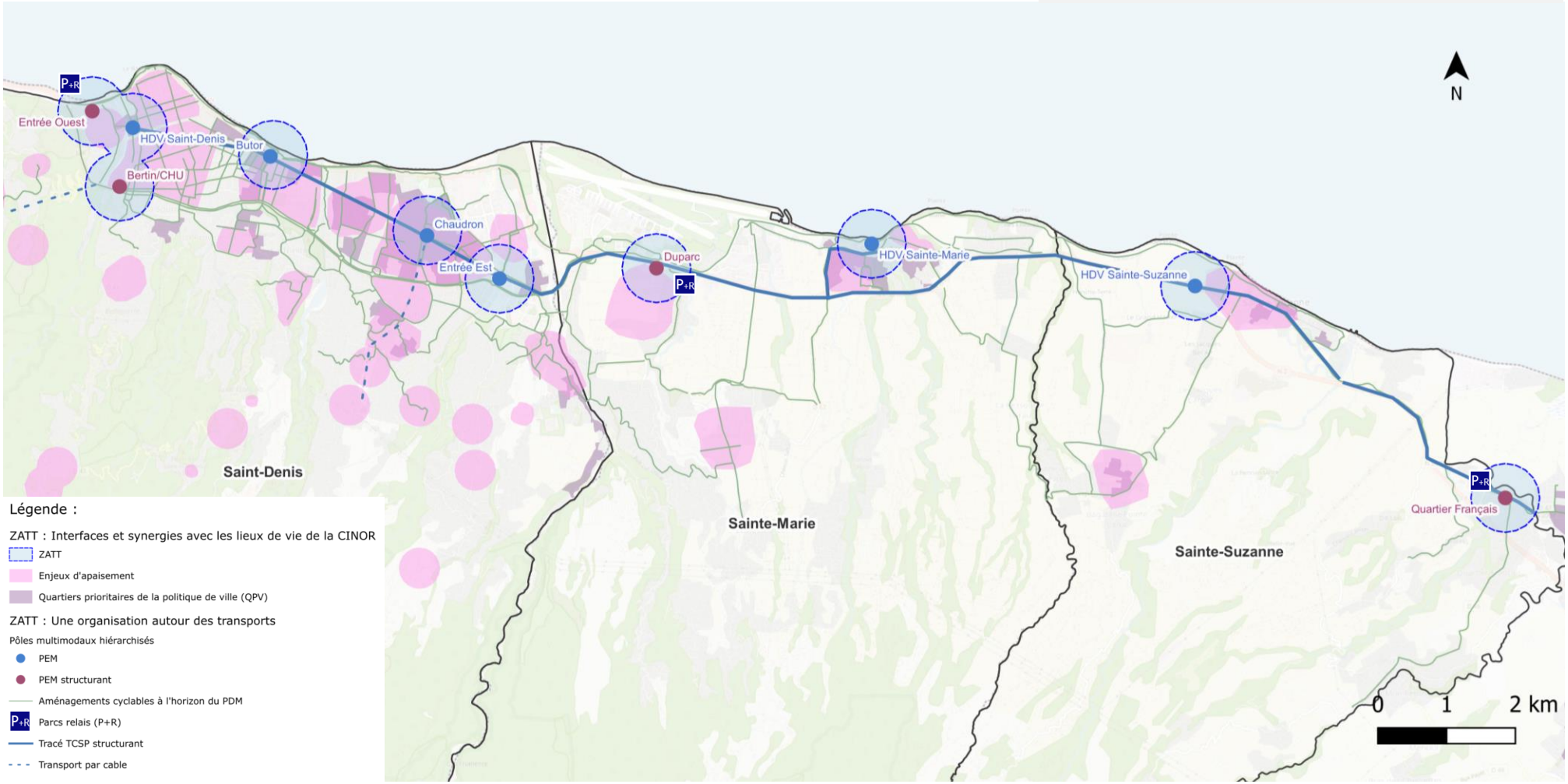
SUIVI DE L'ACTION

Surface de plancher accordée à chaque type d'activités dans les programmes

ACTION 11

MIEUX COORDONNER URBANISME ET DÉPLACEMENTS PAR MODES ACTIFS

ZATT SUR LE TERRITOIRE DE LA CINOR



AXE 3 S'ANCRER DANS LA VILLE DU ¼ D'HEURE : DÉVELOPPER ET SÉCURISER LES MODES ACTIFS

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage	Horizon	Echéance 2024 – 2034	Coût
8. Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR	8.1. Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		47 300 000 €
	8.2. Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		11 000 000 €
9. Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable	9.1. Aménager des stationnements vélos sur le territoire pour inciter la pratique	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		2 150 000 €
	9.2. Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		5 000 000 €
	9.3. Déployer l'offre de Vélo en Location	CINOR, Ville de Saint-Denis	Tout au long du PDM		6 000 000 €
	9.4. Encourager et développer les dynamiques avec les associations	CINOR, Associations, Communes	Tout au long du PDM		300 000 €
10. Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive	10.1. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	CINOR, Communes	Tout au long du PDM		20 000 000 €
	10.2. Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires	CINOR, Région, Communes	Tout au long du PDM		0 €
11. Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs	11.1. Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire	CINOR	Court terme		0 €
	11.2. Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants	Communes	Long terme		0 €
					91 750 000 €

AXE 3 S'ANCRER DANS LA VILLE DU ¼ D'HEURE : DÉVELOPPER ET SÉCURISER LES MODES ACTIFS

Principaux points de vigilance sur les impacts environnementaux relevés sur l'axe et indicateurs de suivis

Action	Thématique	Point de vigilance	Indicateur de suivi
8. Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR	Biodiversité / corridors écologiques / agriculture	Consommation de terrains naturels et agricoles à anticiper dans le cadre du projet de voie verte des hauts	
	Sol /Eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% d'espaces perméables conservés à l'échelle de chacune des infrastructures de mobilité mise en place
	Risques	Augmentation de la pratique du vélo, mode de transport plus accidentogène	Nombre de kilomètres de pistes/bandes cyclables séparées par un obstacle physique des voies de circulation routières (barrière/espaces verts, etc.)
9. Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable	Climat /Energie	Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique	Nouvelles interconnections du réseau électrique
	Risques	Augmentation de la pratique du vélo, mode de transport plus accidentogène	Nombre de kilomètres de pistes/bandes cyclables séparées par un obstacle physique des voies de circulation routières (barrière/espaces verts, etc.)
10. Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive	Sol /eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% d'espaces perméables conservés à l'échelle de chacune des infrastructures de mobilité mise en place
11. Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs	Biodiversité / corridors écologique / agriculture	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 (nouveaux arrêts créés, parkings ouverts, ligne aérienne)	Nombre d'opérations de d'aménagement d'éclairages publics de la CINOR engagés dans la charte « Nature et nuit »

AXE 4

INSTAURER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DÉCARBONÉE

ENJEUX DE L'AXE 4

Les enjeux de la transition énergétique conditionnent la mise en place de solutions en faveur d'une **mobilité plus propre et respectueuse de l'environnement**.

Aussi, la **promotion des solutions alternatives à la voiture** est essentielle pour pouvoir amorcer un changement des pratiques et favoriser le report modal sur le territoire de la CINOR.

Ces 2 éléments permettront aux habitants d'avoir, à terme, une meilleure vision des possibilités pour leurs déplacements et de développer une **culture plus durable de mobilité**.

Le PDM décline 4 actions réparties en 8 sous-actions sur cette thématique.

ACTIONS DU PDM

Action 12 : Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité

Action 13 : Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules

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

ACTION 12 DÉVELOPPER ET ENCOURAGER LES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Le territoire est caractérisé par **l'importance des temps perdus en embouteillages** cumulé à des hausses du trafic annuelles aux entrées du chef-lieu. Cette situation amène le besoin de réduire le nombre de voitures circulant pour améliorer les conditions de circulation et réduire la pollution. Pour cela, l'enjeu est **d'augmenter le nombre de personnes transportées par véhicule** : avec le développement des modes de déplacements partagés. Cette mutualisation a des retombées au niveau du ménage avec une baisse des dépenses liées au déplacements. Et pour la collectivité ou les entreprises des gains en termes de disponibilité de l'espace et du foncier requis pour la circulation et le stationnement.

Source : INSEE, RGP – 2019	Taux de motorisation des ménages	Taux d'équipement en stationnement des ménages
CINOR	**70,7%**	**70,4%**
Saint-Denis	68,3%	69%
Sainte-Marie	79,4%	76,4%
Sainte-Suzanne	76,1%	72,6%

OBJECTIFS

Objectif 1 : Développer le covoiturage sur le territoire

Objectif 2 : Encourager l'émergence de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme

SOUS-ACTIONS

Sous-action 12.1 : Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage

Sous-action 12.2 : Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation/ de partage sur le territoire

BILAN DE L'ACTION 12

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 12.1	**Tout au long du PDM**	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR** Partenaire(s) : **Communes, Région**	**2,02 M**	Nombre d'inscrits sur la plateforme Nombre de trajets réalisés Nombre de places et d'aires de covoiturage
Sous-action 12.2	**Tout au long du PDM**	**Locale**	Porteur(s) : **CINOR, Communes,** Partenaires : **Privés**	**0,8 M**	Nombre de véhicules mis à disposition Taux d'utilisation du système d'autopartage
			Total action 12	**2,82 M**	

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Les participants suggèrent le développement de mesures financières incitatives en faveur des actifs (gratuité pour les agents de la CINOR des trajets domicile-travail covoiturés, intégration de plusieurs trajets gratuits dans les abonnements TC) et la possibilité d'ouvrir la VRTC aux covoitureurs pour encourager le covoiturage. **EGM** : Les usagers souhaitent que la région développe un système de station de covoiturage, la communication sur l'application de covoiturage et organise des évènements spécifiques. Ils souhaitent aussi avoir accès à une offre de location de véhicules individuels à la demande bon marché.

SOUS ACTION 12.1 : PROMOUVOIR ET PROPOSER DES MESURES INCITATIVES AU COVOITURAGE

Si seulement 10% des réunionnais pratiquaient le covoiturage alors la route des Tamarins et celle du littoral redeviendraient fluide, selon Karos, application de covoiturage sur le territoire avec laquelle la Région s'est engagée par la subvention d'un pourcentage de chaque trajet réalisé.

L'offre en covoiturage de la CINOR a besoin de se développer très largement par :

- La **matérialisation de places dédiées aux covoitureurs** sur du stationnement existant dans les P+R et ZATT du territoire pour favoriser les déplacements intermodaux ainsi que dans les parkings actuels (La Redoute, Deux Canons…). Ces aménagements prendront la forme d'aménagements légers de type marquage au sol et mise en place de panneau de signalisation.
- Des aménagements plus lourds de création **d'aires de covoiturage au niveau des principaux échangeurs**. La CINOR ne compte qu'une aire de covoiturage pour le moment à la Marine sur la commune de Sainte-Suzanne et une dizaine de places aménagées au niveau du PEM Duparc ;
- L'adhésion au **« Rézo Pouce »** Offre de covoiturage solidaire
- L'expérimentation de la **mutualisation de la VRTC avec les covoitureurs**.

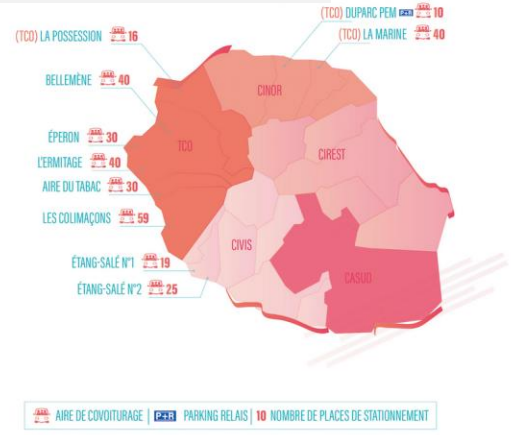
L'offre a besoin d'être structurée, le nombre de places nécessaires dimensionnées, la connaissance des pratiques actuelles approfondies**. Un schéma de planification des aires de covoiturage** et de coordination de leur développement permettra de localiser le développement d'aires et d'arrêts covoiturage sur le territoire. Ce document sera à articuler avec les ambitions régionales et des EPCI voisines. **La CINOR incitera les communes à la réservation d'emplacements pour l'aménagement de telles aires dans leurs PLU en parallèle de la réalisation des études.**

La CINOR s'engagera dans des mesures pour communiquer sur l'offre en covoiturage et inciter les habitants à partager leurs trajets en :

- **Encourageant les entreprises** à aménager des places de covoiturage dans leurs parkings privés et à promouvoir l'offre du **Forfait mobilité durable** (FMD) avec la possibilité pour les salariés et les fonctionnaires de l'Etat de prendre en charge une partie des frais de leur déplacement (jusqu'à 800 euros par an). Le FMD s'applique effectivement au covoiturage tant pour les conducteurs que les passagers ;
- Encourageant les habitants à utiliser l'application **Karos** par le biais de **communication** ;
- Se coordonnant avec les **politiques régionales** notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail quotidien entre EPCI.

Une démarche auprès des centres commerciaux avait été initiée au niveau régional afin de réserver des places de covoiturage dans leurs parkings. L'idée est de réserver des places de covoiturage aux abords des zones commerciales à des endroits pas trop pénalisant pour les commerçants et qui permettraient aux centres commerciaux d'avoir de potentiels clients réguliers.

Aires de covoiturage sur le territoire



Promotion de Karos – Région Réunion

Places réservées au covoiturage – Saint-Paul

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Communes, Région

COÛTS

2,02 M €

FICHES CONNEXES

12.2 / 13.1 / 15.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'inscrits sur la plateforme

Nombre de trajets réalisés

Nombre de places et d'aires de covoiturage et taux d'utilisation

SOUS ACTION 12.2 : PROMOUVOIR ET ENCOURAGER LES PRATIQUES DE MUTUALISATION ET DE PARTAGE SUR LE TERRITOIRE

Les pratiques de mutualisation doivent être encouragées par la CINOR par le développement de l'autopartage et de solutions en faveur d'une mobilité plus durable.

Autopartage :

L'autopartage est un dispositif qui consiste à **partager une voiture entre plusieurs personnes** notamment par la mise en libre-service de voitures sur une courte-durée. Ce type de pratique s'adapte bien aux déplacements ponctuels et 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.

Très peu développé sur le territoire réunionnais, des initiatives ont néanmoins vu le jour par le biais :

- De partenariats privés. L'agence de location de voitures ADA et Renault se sont associés afin de mettre à disposition des stations avec des voitures électriques et des Vélos à Assistance Électrique en Libre-Service dans certains hôtels à l'Ouest.
- D'expérimentation d'une solution de partage sur le territoire de la CIVIS. L'EPCI met à disposition des véhicules en autopartage dans le quartier Bois d'Olives dans le cadre de son projet de renouvellement urbain (Programme d'Investissement d'Avenir –PIA-, NPNRU).

Autopartage quartier Bois d'Olives - CIVIS

Ce type de démarche doit être développée sur le territoire en focalisant prioritairement l'offre sur les QPV et les ZATT. Des expérimentations peuvent être prévues notamment dans le cadre d'opération de programmation urbaine ou en lien avec une administration et une baisse du nombre de véhicules de services. Pour cela la CINOR doit se rapprocher d'opérateurs d'autopartage pour évaluer la demande et développer une offre adéquate.

Clem – Solution d'autopartage et de recharge de véhicules électriques

Mutualisation des infrastructures :

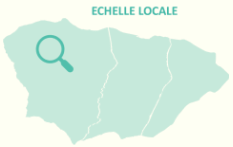
L'équipement en infrastructures peut aussi être mutualisé afin de créer des synergies entre les différents usages :

- Les recharges électriques peuvent être partagées pour la recharge des flottes de véhicules tant privés que dans le cadre de test de matériel roulant électrique pour les bus du territoire (recharge la nuit ou en heure creuse qui peut se prêter à l'alternance des temps de recharge).
- Des mutualisations de parkings sous-utilisés/non fréquentés à certaines heures pour accueillir les usagers souhaitant stationner dans le secteur pour d'autres activités doivent être étudiés. **La CINOR doit encourager les initiatives locales à développer ce type d'alternatives à la mobilité individuelle, tout au long du PDM.**

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR, Communes,**
Partenaire(s) : **Privés**

COÛTS

800 000 €

Recettes à prévoir

FICHES CONNEXES

12.1 / 13.1 / 15.1

SUIVI DE L'ACTION

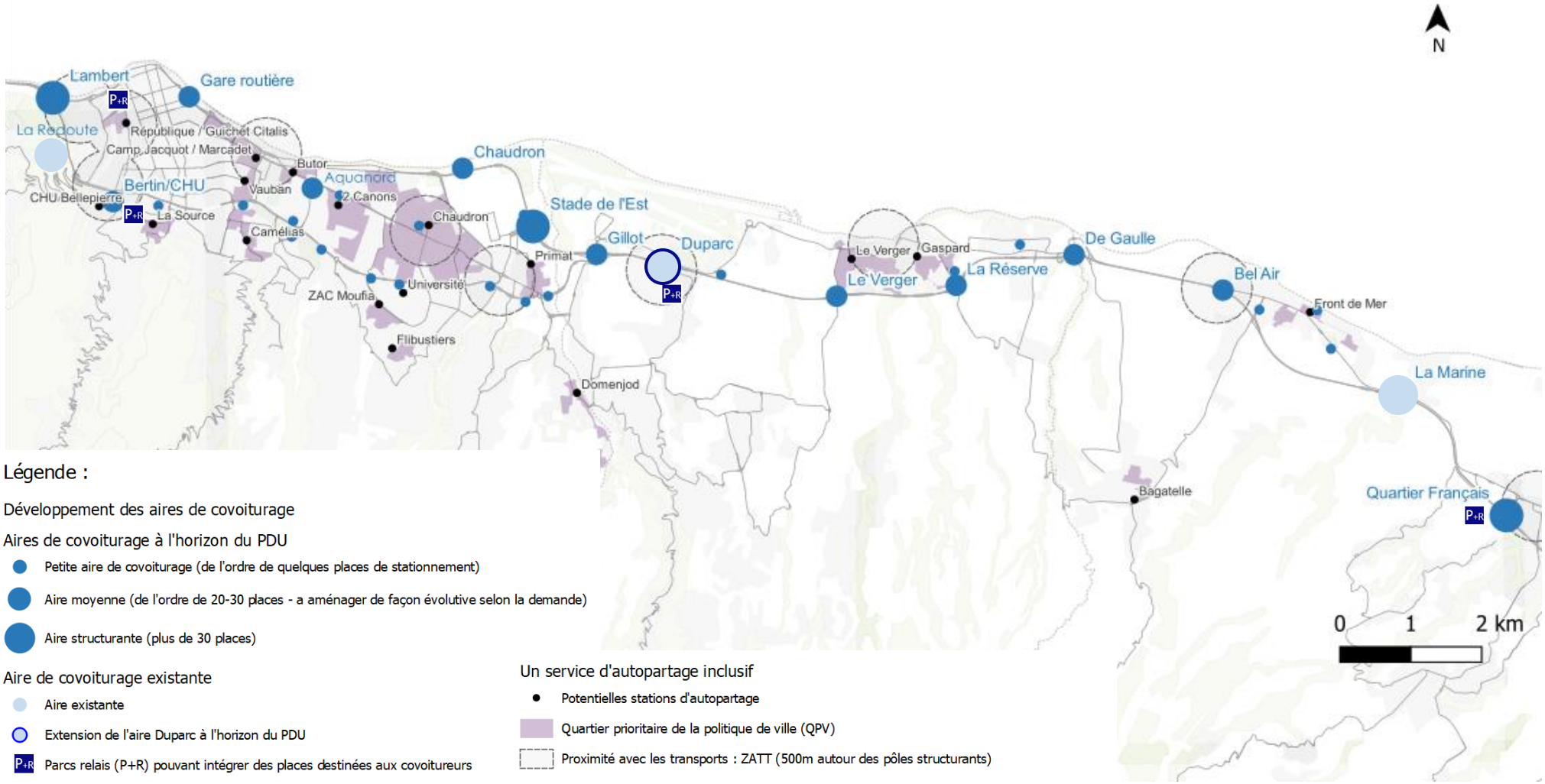
Nombre de véhicules mis à disposition

Taux d'utilisation du système d'autopartage

ACTION 12

DÉVELOPPER ET ENCOURAGER LES NOUVELLES FORMES DE MOBILITÉ

DÉVELOPPEMENT DES AIRES DE COVOITURAGE SUR LE TERRITOIRE ET AUTOPARTAGE



Légende :

Développement des aires de covoiturage

Aires de covoiturage à l'horizon du PDU

- Petite aire de covoiturage (de l'ordre de quelques places de stationnement)
- Aire moyenne (de l'ordre de 20-30 places - a aménager de façon évolutive selon la demande)
- Aire structurante (plus de 30 places)

Aire de covoiturage existante

- Aire existante
- Extension de l'aire Duparc à l'horizon du PDU
- P+R Parcs relais (P+R) pouvant intégrer des places destinées aux covoitureurs

Un service d'autopartage inclusif

- Potentielles stations d'autopartage
- Quartier prioritaire de la politique de ville (QPV)
- Proximité avec les transports : ZATT (500m autour des pôles structurants)

ACTION 13 ENCOURAGER ET ACCOMPAGNER LE VERDISSEMENT DES FLOTTES ET DU PARC DE VÉHICULES

CONTEXTE & ENJEUX

Pour garantir une mobilité plus durable, des actions de verdissement du parc de véhicules sont nécessaires. La mobilité électrique semble être une pratique pertinente sur le territoire où la grande majorité des déplacements sont courts.

A noter, dans le cadre de propositions faisant intervenir des solutions d'électromobilité, les sous-actions déclinées doivent s'accompagner par des mesures fortes en faveur de la transition énergétique et du développement des énergies renouvelables au niveau local (le mix-électrique de la Réunion étant carboné, il ne concorde pas avec une politique de transition énergétique sur le territoire – *de telles réflexions sont à une échelle plus large que le présent PDM*). Le territoire n'est donc pas soumis aux mêmes réglementations que la métropole sur ces sujets.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Déployer des infrastructures de recharge électrique

Objectif 2 : Verdir le parc de véhicules privés en faveur d'une mobilité décarbonée

Objectif 3 : Expérimenter un matériel roulant plus propre pour les TC en prévision de son renouvellement

Objectif 4 : Encourager les actions en faveur de la transition vers un mix-électrique décarboné à la Réunion

SOUS-ACTIONS

Sous-action 13.1 : Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique

Sous-action 13.2 : Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC

BILAN DE L'ACTION 13

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 13.1	Tout au long du PDM	Locale	Porteurs : CINOR, Région, SIDELEC	En attente avancement étude SIDELEC	Nombre de bornes installées Nombre de recharges effectuées
Sous-action 13.2	Tout au long du PDM	Élargie	Porteurs : CINOR, Région	4 M	Nombre de véhicules testés Diminution des émissions Surcoûts engendrés

Total action 13	4 M

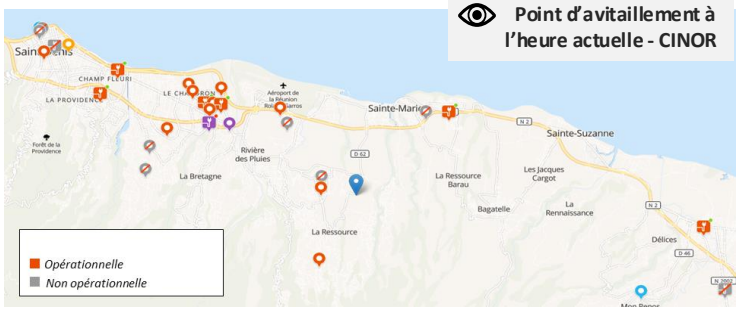
APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : L'installation de bornes de recharges électriques n'a pas fait consensus auprès des participants car ils considèrent qu'il faut réduire le nombre de voitures (y compris électriques) et que les véhicules électriques sont encore trop chers. **EGM** : Les usagers s'étonnent de ne pas voir de bus électriques en circulation.

SOUS ACTION 13.1 : DÉVELOPPER L'ÉLECTROMOBILITÉ PAR LA CRÉATION DE BORNES DE RECHARGE ÉLECTRIQUE

La CINOR est membre d'une convention partenariale avec le SIDELEC, l'Etat, la Région, l'ADEME, l'AFD, le Département et les autres EPCI de l'île pour créer des synergies et accompagner le développement de l'électromobilité sur le territoire. Cela prend en compte le déploiement des bornes de recharge électrique.

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicule Electrique (SDIRVE), en cours d'élaboration doit structurer l'offre en recharge pour répondre au Plan Pluriannuel de l'Energie (PPE). **Cette action sera à mettre en cohérence avec les résultats du SDIRVE -> implantations des bornes sur le territoire et nombre à développer**.



Point d'avitaillement à l'heure actuelle - CINOR

L'opportunité de réaliser des **recharges solaires** pour les véhicules semble une piste intéressante à développer sur le territoire qui possède un capital solaire important. Le SIDELEC porte actuellement un programme de schéma directeur de recharges solaires pour le développement de l'électromobilité.

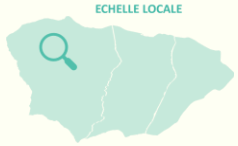
Station de recharge solaire des véhicules électriques de la CINOR (15 véhicules électriques/7 bornes)

Création de bornes de recharge - CIVIS

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Région, SIDELEC

COÛTS

Selon retours SIDELEC

FICHES CONNEXES

3.1 / 3.2 / 12.1 / 12.2 / 13.2 / 14.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de bornes installées

Nombre de recharges effectuées

SOUS ACTION 13.2 : MENER DES EXPÉRIMENTATIONS DE MATÉRIEL ROULANT PLUS PROPRES POUR LES TC

Cette action consiste à réaliser des expérimentations de matériel roulant plus propre dans l'optique d'un futur plan de renouvellement de la flotte de bus de la CINOR. La CINOR réalisera 2 expérimentations parmi les suivantes :

Expérimentation d'un matériel GNV

Le test de véhicules GNV pouvant créer des synergies avec utilisation de la biomasse de l'usine de traitement des eaux du Grand Prado est à réaliser à l'horizon du PDM. Il est prévu l'acquisition d'une dizaine de véhicules pour les réseaux Citalis et Car Jaune.

Expérimentation de bus électriques

IRM a réalisé une étude de faisabilité qui ne concerne pas dans sa première expérimentation locale le réseau Citalis. La CINOR se rapprochera de IRM pour avoir son retour d'expérience et possiblement lancer une expérimentation sur l'une de ses lignes TC.

Expérimentation de matériel roulant HVO

Ce biocarburant issu d'huile végétale ou de résidus d'huiles alimentaires ne nécessite pas de modification des motorisations. Les valorisations et synergies possibles à l'échelle locale sont à étudier. Du matériel pourra être testé.

Des études d'opportunité concernant les lignes supports des différentes expérimentations sont à réaliser. Le verdissement de la flotte envisagé à l'horizon du PDM est de 30% du parc actuel . La CINOR s'appuiera sur le résultat des expérimentations pour le renouvellement.

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, Région

COÛTS

4M

FICHES CONNEXES

1.1 / 1.2 / 2.3 / 13.1 / 14.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de véhicules testés

Diminution des émissions

Surcoûts engendrés

ACTION 14 SENSIBILISER ET COMMUNIQUER POUR INCITER AUX CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

La CINOR doit accompagner ses actions en **déployant une stratégie de communication sur les thématiques de la mobilité** pour informer le grand public et encourager les acteurs du territoire à développer des plans de mobilité en faveur d'une mobilité plus durable et de modération de l'usage de la voiture.

Cette communication doit aussi passer par des vecteurs de sensibilisation et de formation des usagers pour réduire les accidents.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Communiquer sur les solutions de mobilité du territoire et encourager l'usage des mobilités douces

Objectif 2 : Rappeler les bons comportements en termes de mobilité et les règles de sécurité pour limiter les accidents

Objectif 3 : Soutenir la réalisation de plans de mobilité sur le territoire

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Certains participants déplorent le faible nombre d'entreprises réellement engagées dans un PDME efficient sur le territoire. Ils préconisent que la CINOR accompagne les employeurs dans la réalisation et le suivi des PDME. Pour développer, encourager ce travail partenarial, un participant a suggéré la mise en place d'une incitation financière. **EGM** : Les habitants évoquent la nécessité d'encourager les mesures incitatives à l'usage des modes alternatifs. En l'occurrence, ils soulignent la nécessité d'améliorer les actions d'éducation et de sensibilisation aux mobilités alternatives.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 14.1 : Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire

Sous-action 14.2 : Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Etablissements Scolaires sur le territoire

Sous-action 14.3 : Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents

BILAN DE L'ACTION 14

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 14.1	Tout au long du PDM	Locale	Porteurs : **Entreprises ou administrations** Partenaires : **CINOR, CCIR, ADEME, Région**	1M	Nombre de sollicitations par les entreprises Nombre de PDME réalisés
Sous-action 14.2	Tout au long du PDM	Locale	**Porteurs : CINOR, Communes, établissements scolaires**	1,2M €	Nombre d'élèves encadrés
Sous-action 14.3	Tout au long du PDM	CINOR	**Porteur(s) : CINOR** **Partenaire(s) : Communes, Région, Associations**	300 000 €	Nombre d'évènements organisés Nombre d'accidents Enquêtes
			Total action 14	2,5 M	

SOUS ACTION 14.1 : ENCOURAGER LA RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ DES ENTREPRISES ET DES ADMINISTRATIONS

La part modale de la voiture est la plus élevée pour les déplacements domicile-travail (95%). L'enjeu est donc de trouver des solutions alternatives pour la mobilité liée au travail et d'intégrer les employeurs à la démarche.

Si l'effectif d'une entreprise sur un site est supérieur à 50 salariés alors l'élaboration d'un Plan de Mobilité Employeur (PDME) est obligatoire aux vues de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) et de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte. Des entreprises ayant une démarche écoresponsable peuvent se positionner quant à la réalisation de tels plans et la CINOR est en mesure de les accompagner. Ces entreprises doivent transmettre leurs plans de mobilité aux AOM du territoire, à savoir à la CINOR.

Certains PDME ont déjà été développés ou sont en cours d'élaboration sur le territoire (Aéroport, CINOR et Ville de Saint-Denis, groupes hospitaliers, CHU, Brasserie de Bourbon, SEMADER, Crédit Agricole…) et l'enjeu de cette action est de poursuivre/d'encadrer la dynamique.

Zones identifiées :

- Zones d'activités (La Montagne, Bas de la Rivière, ZAC Moufia, Technopole)
- Zones industrielles du territoire (ZI Sainte-Clotilde, ZI du Chaudron, ZAC Beauséjour, ZAC du Triangle, la Mare…)
- Zones administratives (Butor, Champ-fleuri, mairies et centres-villes du territoire…)

Mesures à promouvoir dans un PDME :

- Promotion du vélo et amélioration des accès piétons
- Mise en place de services d'autopartage et incitation au covoiturage
- Aménagement des horaires de travail
- Accès au TC

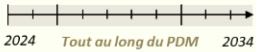
Accompagnement à l'élaboration de PDME à la Réunion - Cirkul

La CINOR peut assurer un soutien en :

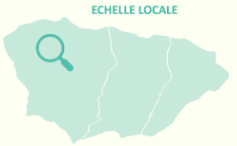
- Identifiant les référents des entreprises concernées et en communiquant sur la démarche et leurs obligations ;
- Partageant des données récoltées (notamment en lien avec les différents observatoires mis en place tout au long du PDM) ;
- Proposant une aide technique à la réalisation. Se rapprocher de la Région concernant les appuis possibles à la réalisation (notamment, IRM et l'ARACT ont signé une convention de partenariat pour encourager les entreprises à la réalisation de PDME) ;
- Encadrant les phases de concertation ;
- Faisant guise d'exemplarité par le développement de flottes d'autopartage ou de stationnement vélo ;
- Réalisant des campagnes de communication.

A noter, la réalisation de plans par secteur ou zones d'emploi est possible notamment dans le cadre de la CINOR où les activités sont concentrées et sectorisées : cela permet de multiplier les synergies possibles et les facteurs pour trouver de nouvelles solutions alternatives. La CINOR peut être à porteur d'une telle démarche.

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteurs : **Entreprises ou administrations**
Partenaires : **CINOR, CCIR, ADEME, Région**

COÛTS

1 M

FICHES CONNEXES

9.1 / 9.4 / 14.1 / 14.3 / 16.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de sollicitations par les entreprises

Nombre de PDME réalisés

SOUS ACTION 14.2 : ENCOURAGER LA RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ DES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Le cadre scolaire est l'un des meilleurs environnements pour capter les jeunes populations et les **former aux bonnes pratiques de mobilité**. Agir au niveau des écoles permet d'initier des changements de comportements en incitant à l'usage des modes actifs et au covoiturage dans l'optique de former des citoyens plus sensibles à une culture de la mobilité durable.

Cette action concerne **l'élaboration de Plans de Mobilité des Etablissements Scolaires à l'échelle du territoire.** La démarche de réalisation de tels plans doit venir des établissements scolaires mais la CINOR peut encadrer et contribuer aux pilotages des réalisations notamment en apportant un soutien technique et financier pour :

- **L'achat de matériel et l'organisation d'évènements** comme la mise en place de journées dédiées à la mobilité douce (semaine de la mobilité), de sorties pédagogiques ou l'organisation de pédibus pour le ramassage scolaire.
- La **diffusion d'informations** sur les mesures existantes notamment par le biais de son site internet.

La CINOR peut aussi servir de support pour organiser et animer les concertations entre élèves, parents, établissements scolaires et autres partenaires afin d'apporter la compétence d'une AOM pour repenser les trajets domicile-études en privilégiant des solutions alternatives à la voiture.

Mesures à promouvoir dans un PMES :

- **Encourager les modes actifs** et identifier les zones où des aménagements de qualité doivent être réalisés pour favoriser l'accès sécurisé des élèves,
- Optimiser le ramassage scolaire par les bus (desserte, fréquence et horaires de passage) ou **pédibus** (des expérimentations pourront être réalisées),
- Encourager **le covoiturage** par en facilitant les relations entre les parents d'élèves pour réaliser les trajets,
- **Former et sensibiliser les élèves aux bases de la pratique cyclable** avec le développement du programme Savoir Rouler, développer les stationnements cyclables / trottinettes au sein des établissements.

Mesures existantes à l'échelle de la CINOR :

- La CINOR propose déjà le service de transport scolaire gratuit de la maternelle jusqu'au lycée.

Transport scolaire - CINOR

- **9 écoles de Saint-Denis font partie du dispositif « Savoir rouler à vélo »** ce qui représente 700 élèves actuellement formés à la pratique cyclable. La nécessité à l'échelle régionale de former du personnel supplémentaire pour déployer le dispositif aux autres établissements se fait ressentir.

Le P'tit Tour - USEP

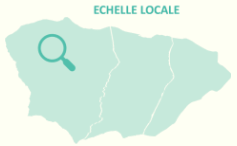
Pédibus de l'école Almery – La Possession

Vélo-bus pour se rendre à l'école – Bras-Panon

TEMPORALITÉ

2024 Tout au long du PDM 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteurs : CINOR, Communes, établissements scolaires

COÛTS

1,2M

FICHES CONNEXES

14.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'élèves encadrés

Nombre de dispositifs mis en place

SOUS ACTION 14.3 : RAPPELER LES BONS USAGES POUR INCITER ET ENCADRER LA PRATIQUE, CHANGER LES HABITUDES ET LIMITER LES ACCIDENTS

Rappeler les bonnes conduites en termes de mobilité ne se limite pas à former les plus jeunes dans les écoles de la CINOR mais aussi à inciter le grand public au report modal et à s'engager dans de meilleures pratiques de mobilité.

Pour cela, la CINOR, tout au long de son PDM s'engagera à :

- **Organiser des évènements** (pendant la semaine de la mobilité adossés aux événements, dans les écoles et sur les marchés, rando-vélos) dans le but de promouvoir les modes actifs et des solutions de pratiques plus solidaires comme le covoiturage ou l'incitation aux déplacements de proximité ;
- **Communiquer sur l'offre et les solutions de mobilité**, notamment en partenariat avec la Région, les communes du territoire, la maison de la mobilité. La CINOR définira un plan de communication et veillera à cibler sa communication selon le public (sur internet, sur les réseaux sociaux, lors d'évènements, panneaux le long des axes congestionnés, réalisation de boucles pour la pratique active touristique). Ces campagnes devront accentuer sur la diversité de l'offre existante, la performance, le faible coût d'accès à l'équipement (VLLD, VLS, Karos, autopartage, gratuité TC pour les jeunes…) , à l'impact positif de ces modes sur l'environnement par rapport à l'utilisation du véhicule personnel, à l'impact sur la santé et le bien-être que provoquent les modes actifs…
- **Récolter l'avis des habitants** pour répondre à leurs besoins par la diffusion d'enquêtes, de questionnaires en ligne, lors d'évènements ou pendant les visites à la maison de la mobilité ;
- **Sensibiliser sur les pratiques de bon comportement** au volant, d'écoconduite et de sécurité. Au-delà de promouvoir les modes alternatifs, une mobilité plus durable passe par la sensibilisation de tous à adopter les bons réflexes au volant notamment pour réduire la consommation des véhicules (et par extension l'impact environnemental) et les accidents. Concernant la pratique cyclable, des campagnes de communication sur les précautions particulières à prendre pour être vu la nuit ainsi que sur le port des équipements de sécurité sont des points d'attention primordiaux nécessitant une prévention particulière;
- **Réaliser des formations** pour les moins jeunes par la mise en place de vélo-écoles pour adultes pour la remise en selle ou l'apprentissage du vélo.

Randonnées à vélo - TO

Concertation sur le PDM - CINOR

Exemples de communication

FUB

Toulouse

Caen

Nantes Métropole

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR**

Partenaire(s) : **Communes, Région, Associations**

COÛTS

300 000 €

FICHES CONNEXES

9.2 / 9.3 / 13.1 / 13.2 / 14.1 / 14.2 / 15.1

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'évènements organisés

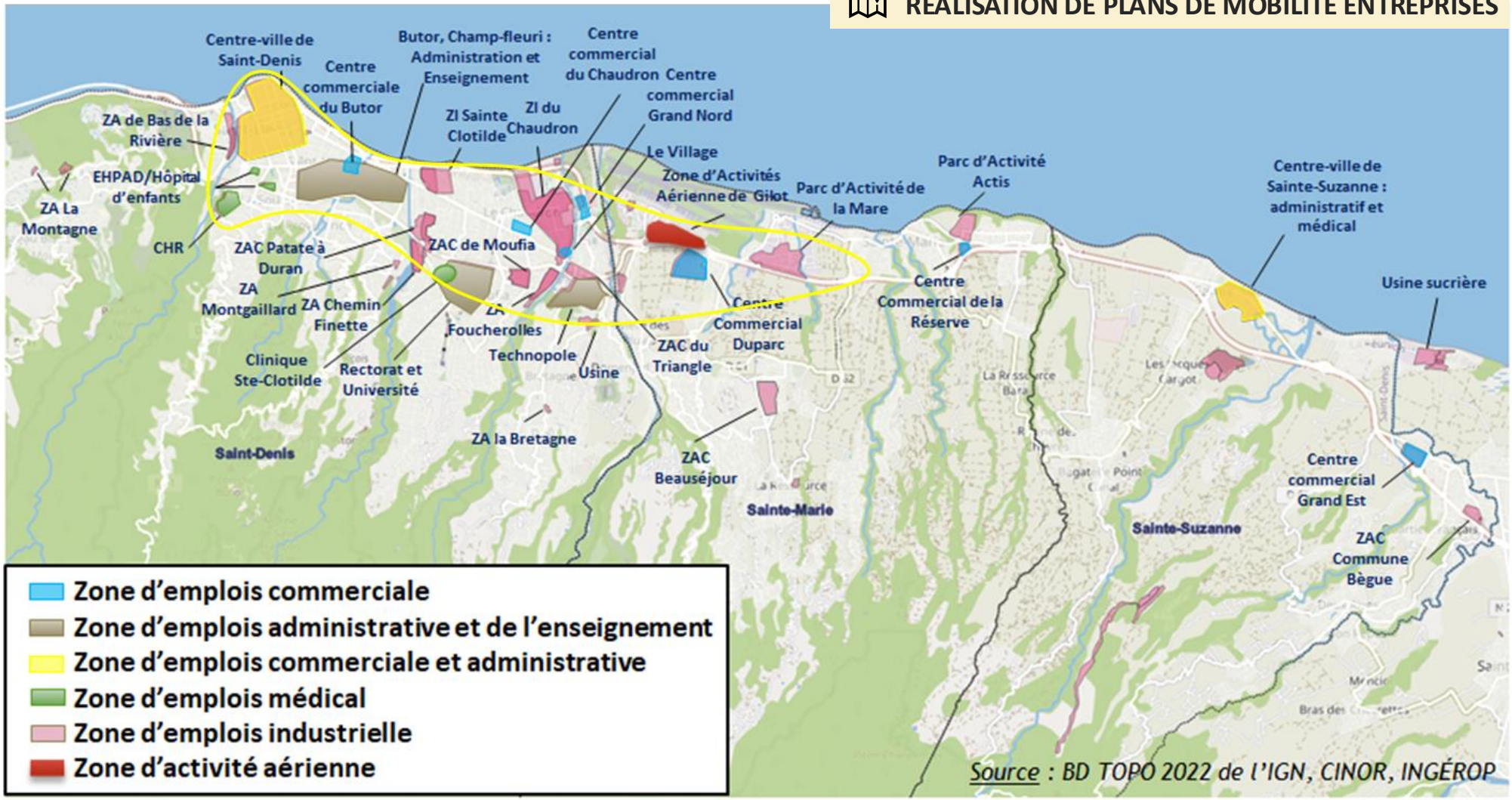
Nombre d'accidents

Enquêtes

ACTION 14

SENSIBILISER ET COMMUNIQUER POUR INCITER AUX CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

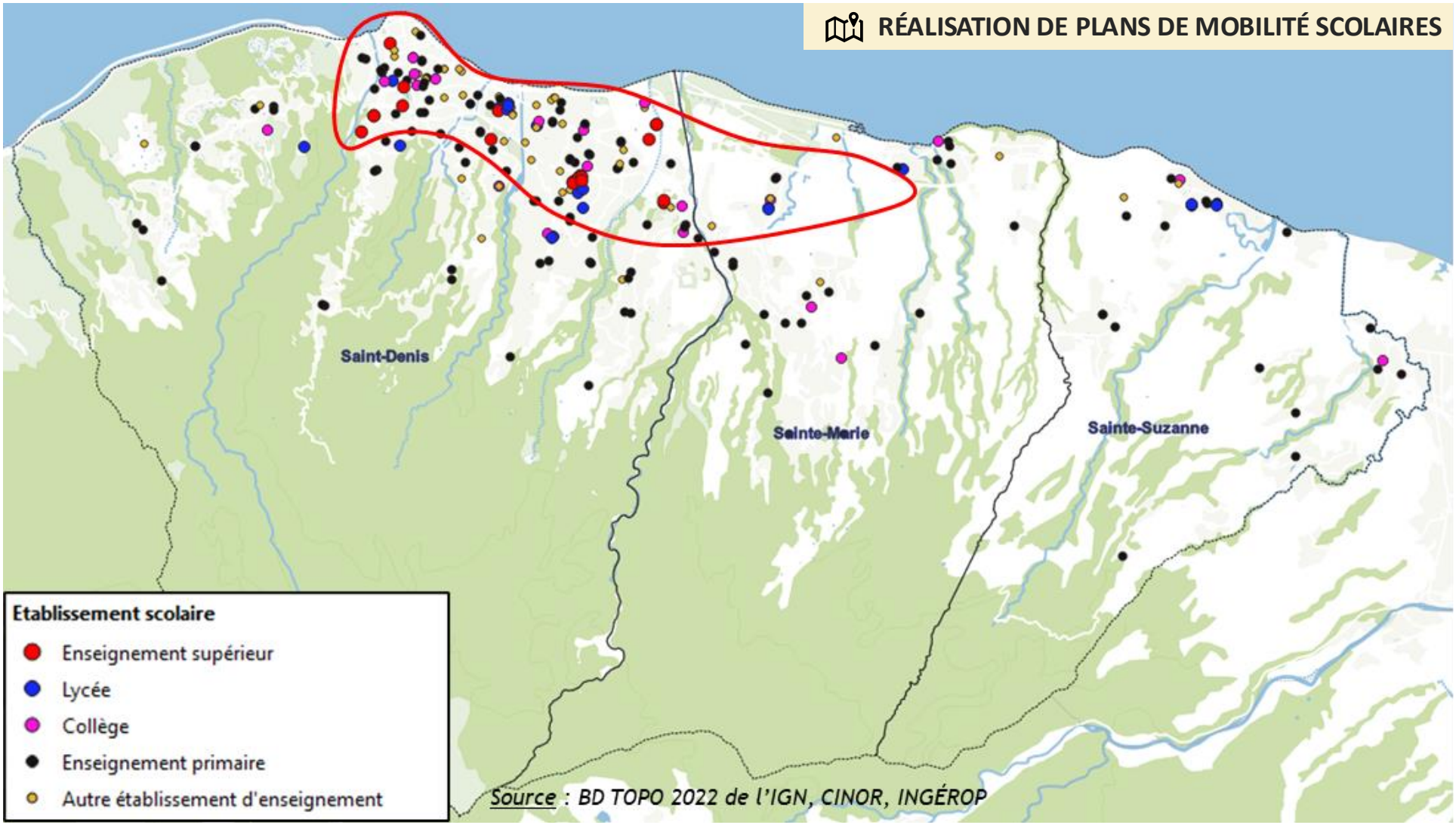
RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ ENTREPRISES



ACTION 14

SENSIBILISER ET COMMUNIQUER POUR INCITER AUX CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

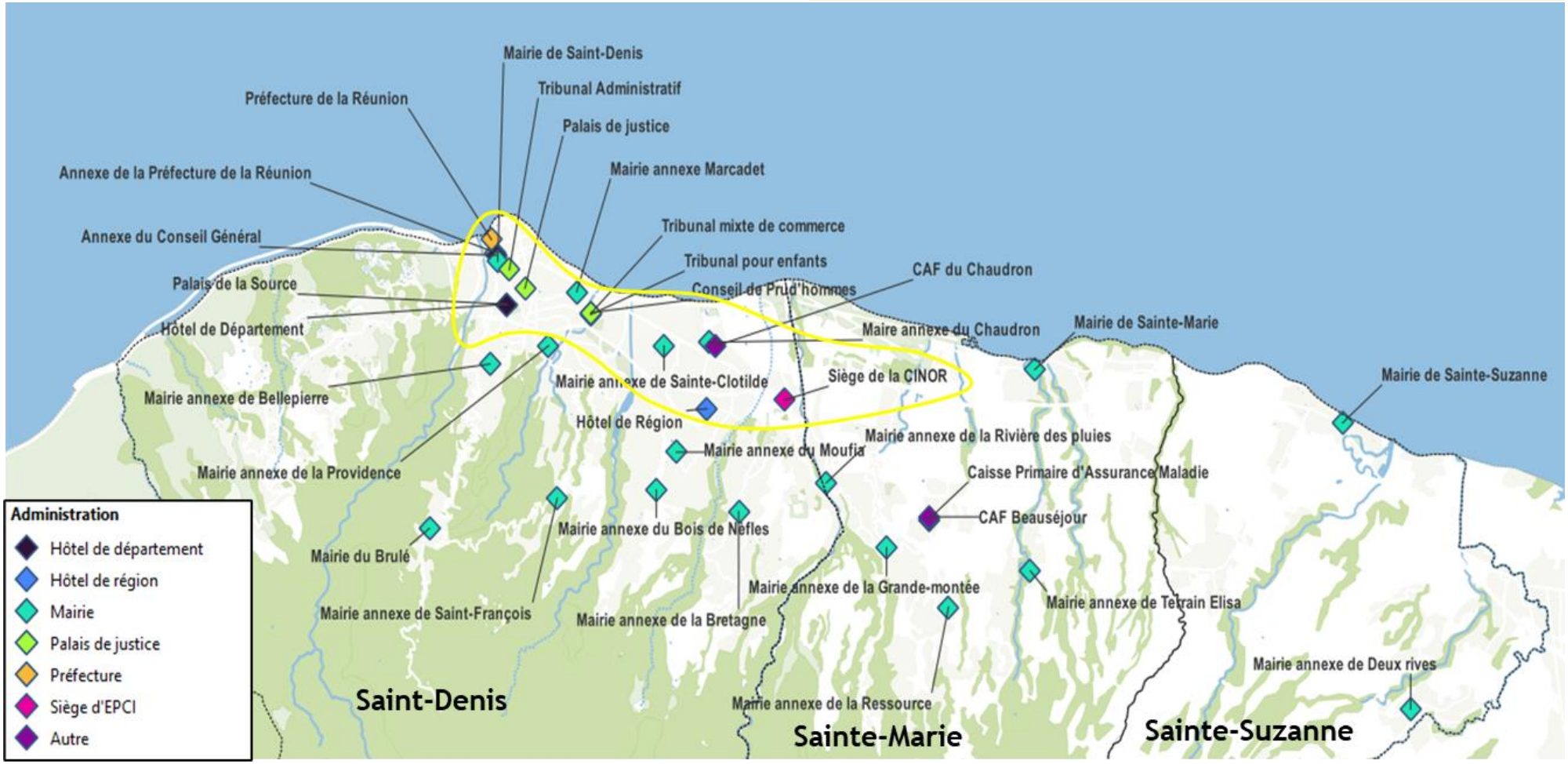
RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ SCOLAIRES



ACTION 14

SENSIBILISER ET COMMUNIQUER POUR INCITER AUX CHANGEMENTS DE PRATIQUES DE MOBILITÉ

RÉALISATION DE PLANS DE MOBILITÉ ADMINISTRATIONS



Source : BD TOPO 2022 de l'IGN, CINOR, INGÉROP

ACTION 15 GARANTIR UN MEILLEUR ACCÈS À LA MOBILITÉ ET AUX TRANSPORTS POUR TOUS

CONTEXTE & ENJEUX

Certains déplacements sont contraints sur le territoire (relief, discontinuités, mauvaise desserte TC, faible motorisation de certains ménages), l'accès à l'information disparate et l'offre en service variée.

La CINOR développe des solutions inclusives avec la volonté d'offrir à chacun la possibilité de réaliser ses déplacements avec le moins de contraintes. Aux vues de la diversité de ces solutions et des inégalités d'accès, la nécessité d'informer et de conseiller chaque habitant sur ses possibilités en termes de mobilité et aux vues des déplacements qu'il a à réaliser est primordiale.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Communiquer sur les solutions de mobilité existantes sur le territoire et encourager l'usage des mobilités alternatives

Objectif 2 : Conseiller les habitants sur leurs possibilités de déplacement

Objectif 3 : Sensibiliser la population aux bonnes pratiques

Objectif 4 : Garantir une mobilité inclusive et accessible pour tous

SOUS-ACTIONS

Sous-action 15.1 : Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR

BILAN DE L'ACTION 15

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 15.1	Tout au long du PDM	CINOR	Porteur(s) : **CINOR** Partenaire(s) : **Communes, Région, Associations**	1,35M	Nombre de personnes sollicitant le service Nombre d'évènements réalisés/déplacements Enquêtes
			Total action 15	1,35 M	

APPORTS DE LA CONCERTATION

EGM : Les habitants insistent sur le fait que la mobilité peut être perçue comme un frein à l'insertion et à l'évolution professionnelle. Ils témoignent aussi de la nécessité de mettre en place des solutions de mobilité permettant l'accès aux études, soins et services et de communiquer dessus.

SOUS ACTION 15.1 : METTRE EN PLACE UNE MAISON DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CINOR

Cette action vise à **créer une maison de la mobilité sur le territoire**, agence ayant connaissance de l'ensemble des actions initiées en matière de mobilité sur le territoire de la CINOR et des possibilités d'intermodalité et de complémentarité des déplacements avec le reste de l'île.

La maison de la mobilité permettrait **d'accompagner individuellement les habitants** dans leurs choix de mobilité et intégrerait une dimension sociale prépondérante car ses domaines d'interventions concerneront :

- La **personnalisation des itinéraires des habitants** 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…).
- **L'aide pour remplir les 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) ;
- Le **renseignement 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.
- **Une concertation au fil de l'eau avec les habitants** pour faire remonter aux communes et à la CINOR les besoins de mobilité.

La maison de la mobilité aura une ou deux agences physiques dont une en articulation avec l'aéroport ainsi qu'un camion permettant de réaliser des actions de conseils et de communication dans des territoires plus éloignés ou dans le cadre d'évènements. La formation de personnel est nécessaire.

Une maison de la mobilité en articulation avec l'aéroport :

L'aéroport est une zone clé où les usagers entrent sur le territoire et doivent réaliser un choix modal conditionnant leurs déplacements.

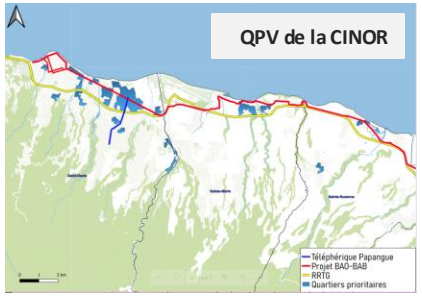
La maison de la mobilité veillera à conseiller les usagers sur les différentes opportunités pour se déplacer jusqu'au centre-ville de Saint-Denis mais aussi sur toute l'île notamment dans le cadre de déplacements touristiques et de transit par l'aéroport.

L'aéroport est aussi un point majeur de la liaison Est-Ouest de la CINOR en connexion avec le projet baobab et les différentes possibilités de rabattement en interconnexion avec les lignes structurantes seront présentés aux usagers.

Une maison de la mobilité dynamique en connexion avec les lieux de vie de la CINOR :

Un camion permettra de réaliser des déplacements afin d'apporter une expertise mobilité et de conseils lors des évènements 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.

Maison de la mobilité - Normandie



TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Communes, Région, Associations

COÛTS

1,35 M

FICHES CONNEXES

10.1 / 10.2 / 11.2 / 12.1 / 12.2 / 14.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de personnes sollicitant le service

Nombre d'évènements réalisés/déplacements

Enquêtes

AXE 4 INSTAURER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DÉCARBONÉE

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage	Horizon	Echéance 2024										2034	Coût
12. Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité	12.1. Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage	CINOR, Région	Tout au long du PDM												2 020 000 €
	12.2. Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation/ de partage sur le territoire	CINOR, privés, communes	Tout au long du PDM												800 000 €
13. Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules	13.1. Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique	CINOR, Région, Etat, SIDELEC	Tout au long du PDM												En attente SIDELEC
	13.2. Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC	CINOR, Région	Tout au long du PDM												4 000 000 €
14. Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité	14.1. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire	Entreprises / Administrations	Tout au long du PDM												1 000 000 €
	14.2. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Etablissements Scolaires sur le territoire	CINOR, Communes, Etablissements scolaires	Tout au long du PDM												1 200 000 €
	14.3. Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents	CINOR	Tout au long du PDM												300 000 €
15. Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous	15.1. Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR	CINOR	Tout au long du PDM												1 350 000 €
															10 670 000 €

AXE 4 INSTAURER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DÉCARBONÉE

Principaux points de vigilance sur les impacts environnementaux relevés sur l'axe et indicateurs de suivis

Action	Thématique	Point de vigilance	Indicateur de suivi
12. Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité	Climat /énergie	Part de l'énergie carbonée pour alimenter les bornes de recharge des modes de transport électriques	% correspondant au nombre de bornes fonctionnant grâce à une énergie renouvelable / nombre de bornes total de la CINOR
		Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique	Nouvelles interconnections du réseau électrique
	Sol/eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% de nouveaux parkings créés dans le cadre du PDM équipés de dispositifs de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet % d'espaces perméables conservés à l'échelle de chacune des infrastructures de mobilité mise en place
13. Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules	Climat /énergie	Part de l'énergie carbonée pour alimenter les bornes de recharge des modes de transport électriques	% correspondant au nombre de bornes fonctionnant grâce à une énergie renouvelable / nombre de bornes total de la CINOR
		Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique	Nouvelles interconnections du réseau électrique
	Risque	Le développement des nouvelles mobilités peut inclure des nouveaux risques (risques d'incendie, explosion, etc.)	Mise en place d'un plan d'action/schéma d'intervention pour répondre à ces enjeux de sécurité
14. Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité		/	/
15. Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous		/	/

AXE 5

ORGANISER LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET DES LIVRAISONS

ENJEUX DE L'AXE 5

La concentration des activités à Saint-Denis, la présence de l'aéroport sur le territoire et la proximité du Port font de la CINOR un territoire fortement concerné par les flux logistiques et de marchandises ainsi que par les problématiques et nuisances qui en découlent.

La nécessité de réguler ces flux, de mieux les appréhender puis de les optimiser à l'échelle urbaine sont autant de défis auxquels le plan d'actions de ce PDM doit répondre.

Le PDM décline 2 actions réparties en 6 sous-actions sur cette thématique.

ACTIONS DU PDM

Action 16 : Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances

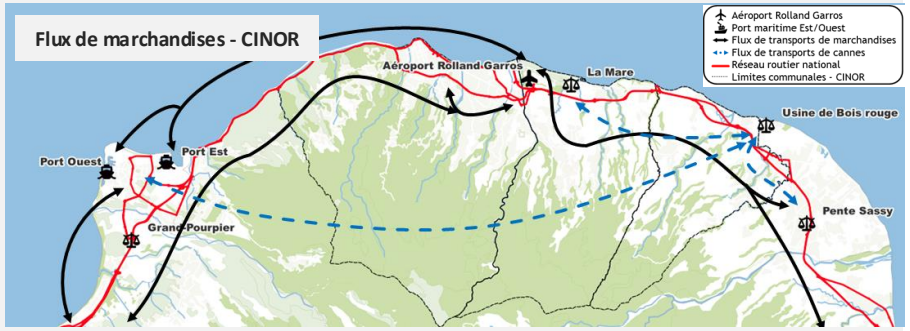
Action 17 : Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine

ACTION 16 RÉGLEMENTER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES LIVRAISONS À L'ÉCHELLE DE LA CINOR POUR RÉDUIRE LES NUISANCES

ACTION PHARE

CONTEXTE & ENJEUX

Le territoire connaît des flux de transit de marchandises importants qu'il n'organise pas spécifiquement. Un besoin fort de régulation des aires et des horaires de livraison ainsi que du trafic PL de transit afin d'éviter les nuisances induites se fait ressentir.



OBJECTIFS

Objectif 1 : Réguler les aires de livraison et le transit de fret sur le territoire

Objectif 2 : Réduire les nuisances induites par le transport de marchandises

Objectif 3 : Organiser et mieux appréhender les flux de transport de marchandises dans la CINOR

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Quelques participants préconisent une limitation des nuisances sonores générées par la circulation des poids lourds en soirée uniquement.
EGM : Les habitants témoignent de la volonté d'un report en heures creuses du transport de marchandises.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 16.1 : Réorganiser et réglementer les aires de livraison sur le territoire

Sous-action 16.2 : Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires

BILAN DE L'ACTION 16

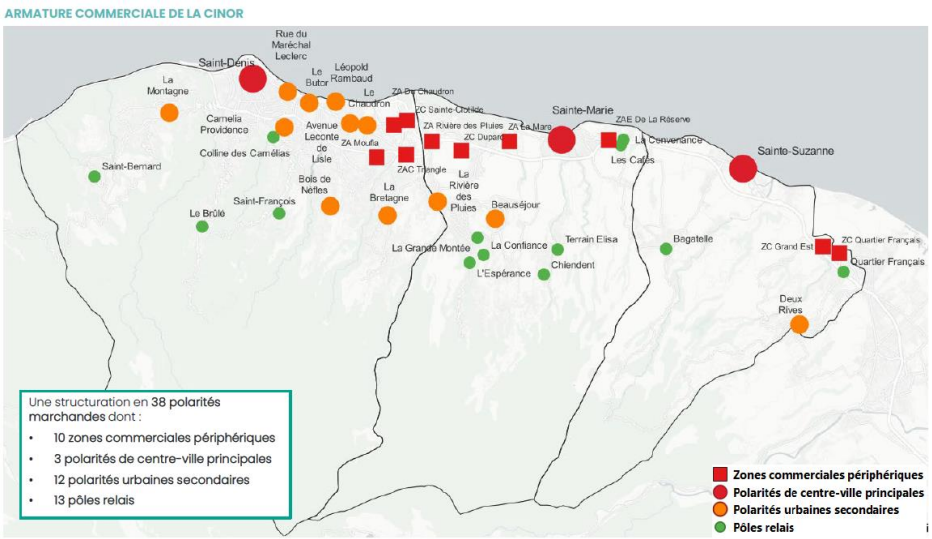
	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 16.1	Tout au long du PDM	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR, Communes,** Partenaire(s) : **entreprises**	**400 000 €**	Nombres de places vélo-cargo aménagées Nombre de places concernées par le dispositif
Sous-action 16.2	Tout au long du PDM	**CINOR**	Porteur(s) : **CINOR** Partenaire(s) : **Communes, Région**	**200 000 €**	Nombre d'arrêtés mis en place Nombre d'études menés

Total action 16	**600 000 €**

SOUS ACTION 16.1 : RÉORGANISER ET RÉGLEMENTER LES AIRES DE LIVRAISON SUR LE TERRITOIRE

Les aires de livraison doivent être **mieux réparties en distribuant l'espace accordé à la livraison sur tout** le territoire notamment à Sainte-Marie, à Sainte Suzanne et conformément à l'armature commerciale de la CINOR.

L'usage de ces aires doit être mieux contrôlé pour favoriser la rotation et ne pas dépasser 30 minutes de stationnement pour les livraisons.



Dans une perspective d'essor de la cyclo-logistique (essor du vélo, partenariats avec des associations et de propositions de solution de logistique du dernier km), des **places de vélo cargo pourront être à prévoir sur le territoire. Un tel dispositif pourra être expérimenté sur le centre-ville de Saint-Denis et dans le secteur Prunel et déployé à l'échelle de la CINOR selon la réussite des tests (retours d'expérience et taux d'occupation des places). Des études plus approfondies sont à prévoir.**

Cette action vise aussi à encourager les entreprises à réaliser les livraisons tôt le matin ou tard le soir plutôt qu'en journée afin d'éviter les nuisances liées au stationnement sur voirie, aux congestions et à l'encombrement des trottoirs pendant les heures les plus fréquentées de la journée. **La CINOR encouragera ce type de pratiques par l'instauration d'une réglementation spécifique à certaines zones dédiées à l'exclusivité des livraisons en période nocturne ou creuse.**

Les contraintes notamment du bruit généré en milieu urbain et de la disponibilité du personnel in situ pour réceptionner les livraisons à ces horaires nécessitent la mise en place d'expérimentations au niveau local/des entreprises et peuvent être valorisés dans les PDME.

Néanmoins, il est à noter que ces pratiques peuvent être facilitées par :

- La mise en place d'interphones connectés. La CINOR pourra soutenir financièrement les commerçants souhaitant se procurer de telles installations.
- Les optimisations logistiques sur le territoire avec dépôt des livraisons en périphérie et livraison du dernier km assurée en vélo cargo quel que soit le moment de la journée et sur des aires dédiées.

Réglementation d'une aire de livraison - CINOR

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR, Communes,**
Partenaire(s) : **Entreprises**

COÛTS

600 000 €

FICHES CONNEXES

5.4 / 6.2 / 6.3 / 7.1 / 7.2 / 7.3 / 7.4 / 14.1 / 16.1 / 16.2 / 17.2

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de places concernées par le dispositif

Nombres de places vélo-cargo aménagées

SOUS ACTION 16.2 : INTERDIRE LA CIRCULATION DE POIDS-LOURDS SUR CERTAINS AXES ET À CERTAINS HORAIRES

La multiplication des camions en circulation sur le réseau routier primaire mais aussi local (centre-ville) pour répondre aux livraisons tant des grands distributeurs que de commerçants indépendants, nécessite de structurer la filière du transport routier de marchandises.

Cette action consiste **à réguler la circulation de poids-lourds dans certaines zones** pour éviter les flux de transit dans le territoire et notamment dans les lieux de vie de la CINOR par :

- La mise en place **d'interdiction de circulation PL sur certains axes** en lien avec leur gabarit et le tonnage transporté ;
- L'interdiction à **terme de véhicules de certains types de carburant de** circuler dans des zones définies ;
- L'interdiction à la **circulation à certains horaires** afin de réduire les nuisances en milieu urbain tant sur les conditions de circulation que sur la qualité de vie des habitants et la sécurité des déplacements aux heures de pointe.
- Une **meilleure gestion des tournées pour les filières particulières** de transport (ramassage des déchets, transport de cannes à sucre) y compris pour les transports de matières dangereuses (transport de carburant).

Concernant le transport saisonnier de cannes, un arrêté d'interdiction du transport sur Saint-Denis hors RN2 et une limitation de la circulation des tracteurs sur la RN balance de la Mare existent. A l'heure actuelle, des tracteurs circulent à vitesse-réduite entre Sainte-Marie et Sainte-Suzanne. Ce point particulier sera à traiter avec attention dans l'élaboration d'un plan d'actions spécifique à l'échelle de la CINOR, en concertation avec les parties prenantes concernées..

Par ces restrictions sur le transport routier de marchandises, les objectifs sont à la fois :

- De **réduire la circulation de camions** (notamment roulant à vide) dans les lieux de vie du territoire pour apaiser le trafic et réduire les nuisances (sonores, pollution de l'air, congestion, sécurité) ;
- **D'optimiser les tournées** notamment par le passage de poids-lourds à des horaires spécifiques sur des itinéraires dédiés avec des infrastructures adaptées à leur circulation (jalonnement spécifique à déterminer pour le transport de marchandises). Ce point est à réfléchir en parallèle des études concernant la faisabilité d'espaces logistiques de groupage/dégroupage dans la CINOR et de la régulation des aires de livraison (livraison à certaines heures et sur des aires de livraison dédiées) ;
- **D'encourager le renouvellement de flottes de véhicules propres et décarbonées** par l'interdiction à la circulation des véhicules carbonés sur certains axes.

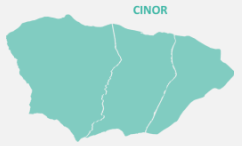
Des études et expérimentations seront menées sur le PDM.

Livraison encouragée à certaines heures par la mise en disponibilité d'aires de livraison dédiées à certaines périodes journalières – Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

TEMPORALITÉ

2024 — Tout au long du PDM — 2034

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR

Partenaire(s) :
Communes, Région

COÛTS

200 000 €

FICHES CONNEXES

5.2 / 16.1 / 17.1 / 17.2

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'arrêtés mis en place

Nombre d'études menés

ACTION 17 APPRÉHENDER ET OPTIMISER LES FLUX LOGISTIQUES, ENCOURAGER LES SOLUTIONS INNOVANTES DE LOGISTIQUE URBAINE

CONTEXTE & ENJEUX

La nécessité de mieux appréhender les flux de marchandises et de les articuler tant au niveau régional qu'à celui de la CINOR notamment aux vues de leur essor se fait ressentir. Des solutions logistiques sont à étudier et un plan spécifique d'actions à mettre en place. Le besoin d'articulation des différentes solutions doit passer par une concertation fine entre les différents acteurs de la filière pour que les solutions proposées satisfassent la chaîne logistique et en faveur d'un développement vertueux, vecteur de synergies.

OBJECTIFS

Objectif 1 : Mieux appréhender les flux de transport de marchandises dans la CINOR

Objectif 2 : Encadrer les pratiques en proposant des solutions concrètes de logistique urbaine et en organisant des rencontres entre parties prenantes

Objectif 3 : Réduire les nuisances causées par le transport de marchandises à l'échelle de la CINOR

APPORTS DE LA CONCERTATION

Concertation du PDM : Pour certains participants, le développement d'une flotte de vélos au sein des entreprises de logistique apparaît comme une solution pratique et moins polluante pour effectuer les livraisons de marchandises sur le dernier Km, dans les centres-villes.

SOUS-ACTIONS

Sous-action 17.1 : Comprendre la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port. Mettre en place un plan d'actions spécifiques.

Sous-action 17.2 : Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR

Sous-action 17.3 : Étudier la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées

BILAN DE L'ACTION 17

	Temporalité	Échelle	Acteurs	Coûts	Suivi de l'action
Sous-action 17.1	Jusqu'à moyen terme	CINOR	Porteur(s) : CINOR Partenaire(s) : CEREMA	-	Nombre d'études menées Nombre d'enquêtes Retours d'expérience
Sous-action 17.2	A long terme	ÉLARGIE	Porteur(s) : Parties prenantes de la filière	1,0 M €	Nombre de regroupement Nombre de mesures prises
Sous-action 17.3	Commencer à moyen terme	ÉLARGIE	Porteur(s) : CINOR, Ville de Saint-Denis, Entreprises, Partenaire(s): Région, CCI, Associations	1,1 M €	Nombre d'études menées Nombre de solutions de logistique Nombre de vélos cargos sur les aires de livraison
			Total action 17	2,1 M €	

SOUS ACTION 17.1 : COMPRENDRE LA GESTION DES FLUX DE TRANSIT ET DE MARCHANDISES VERS LES ZONES D'ACTIVITÉS

Cette action consiste à établir un plan spécifique pour mieux appréhender les flux de transport de marchandises existants et futurs dans la CINOR afin de proposer, à terme, des solutions concrètes en matière d'optimisation des flux.

La réalisation de ce plan veillera en particulier à :

- **Fédérer la logistique entre PME et plateformes logistiques** du territoire ;
- Assurer la complémentarité entre les zones portuaires, aéroportuaires et à l'intérieur de l'EPCI ;
- Proposer des solutions pour mieux exploiter les infrastructures actuelles, encadrer les pratiques ;
- Donner un point **d'attention particulier sur le transport de matières dangereuses** et la gestion des filières particulières (déchets) ;
- Identifier les synergies possibles et les mutualisations des moyens logistiques entre acteurs (parkings, entrepôts, partage des camions et de l'affrètement) ;
- Lancer **des études d'opportunité et de faisabilité concernant les mesures précises à réaliser**.

L'instance de concertation créée dans la sous-action suivante permettra de réaliser un état de l'art des pratiques actuelles sur le territoire, d'évaluer les futures tendances et sera force de proposition de solutions concrètes dans ce futur plan d'actions spécifiques à la logistique.

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE

ACTEURS

Porteur(s) :
CINOR, CEREMA

COÛTS

-

FICHES CONNEXES

16,3 / 17,2 / 17.3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'études menées

Nombre d'enquêtes

Retours d'expérience

SOUS ACTION 17.2 : METTRE EN PLACE UNE INSTANCE DE CONCERTATION SUR LA LIVRAISON URBAINE

Cette action vise à mettre en place une in**stance de la concertation sur le transport de marchandises** qui permettrait de débattre de l'ensemble des problématiques de logistique à l'échelle de la CINOR et de trouver des solutions conjointes pour assurer le développement du territoire en ce qui concerne la mise en place de réglementations et de mesures cohérentes pour encadrer le transport de fret.

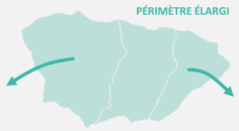
Cette instance **regrouperait les différentes parties prenantes** concernées à savoir :

- Communes de la CINOR ;
- Chambre de Commerce et de l'Industrie de l'Ile de la Réunion
- Agorah
- Transporteurs et autres acteurs de la logistique ;
- Associations du territoire ;
- Représentants des commerçants ;
- Distributeurs ;
- Représentants des habitants/riverains ;
- Communautés portuaires et aéroportuaires;
- Experts de la logistique.

Cette instance pourrait faire office **de regroupement pluriannuels** afin de prendre en compte les propositions des différents acteurs du secteur. La mise en place d'un programme d'actions détaillées pourra être réalisé à la suite des premières concertations. La CINOR pourrait encadrer les discussions en partenariat de l'Agorah et d'un AMO expert en la matière.

TEMPORALITÉ

ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) :
Parties prenantes de l'instance de concertation

COÛTS

1 M

FICHES CONNEXES

16,1 / 16,2 / 16,3 / 17,1 / 17,3

SUIVI DE L'ACTION

Nombre de regroupement

Nombre de mesures prises

SOUS ACTION 17.3 : ÉTUDIER LA FAISABILITÉ D'ESPACES DE LOGISTIQUE URBAINE ET PROPOSER DES SOLUTIONS DE LIVRAISON DU DERNIER KM

Cette action vise à **planifier des études de faisabilité tout au long du PDM** concernant les solutions de logistique urbaines possibles sur le territoire. Penser une nouvelle façon de gérer les flux à l'échelle de la CINOR semble pertinente dès à présent même si le territoire n'est pas tant touché par les tendances d'uberisation et de e-commerce (octroi de mer prolongé). En l'occurrence, les flux de marchandises se multiplient et sont à la source de nuisances particulièrement en milieu urbain. Il s'agira d'étudier les opportunités de groupage/dégroupage dans des espaces de logistique urbaine en périphérie et d'évaluer la pertinence de solutions de livraison du dernier km décarbonées sur le territoire.

Economie solidaire et développement de services de proximité :

La CINOR pourrait encourager les initiatives locales et le commerce de proximité en proposant des consignes de produits locaux dans les ZATT et lieux de vie majeurs du territoire pour rapprocher les producteurs des consommateurs et développer une économie plus solidaire/circulaire.

Espace logistique de groupage/dégroupage :

Le **groupage/dégroupage des marchandises dans un dépôt logistique** à proximité des grands axes routiers semble pertinent aux vues de la concentration des zones d'activités, industrielles et commerciales disséminées dans la CINOR. Les tournées pourraient être optimisées et les allers-retours à vide évités. L'étude de faisabilité d'un tel dépôt est à prévoir.

Au même titre, la faisabilité d'espaces de dépôt de proximité en périphérie proche de Saint-Denis devrait être étudiée. L'opportunité d'une desserte en vélo-cargo à partir de ces centres vers les commerces semble intéressante.

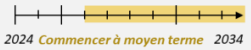
Solutions de cyclo-logistique / vélo-cargos :

Les **vélos cargos sont adaptés aux colis livrés en ville** : petits et à acheminer fréquemment. La solution cyclable a d'autant plus de sens vis—vis de la volonté d'apaisement des centres-villes de la CINOR. Le mode cyclable permet l'optimisation des tournées en repassant à la base et une certaine rapidité des livraisons en particulier lors des congestions et d'autant plus avec l'essor des aménagements cyclables de la CINOR. De même, la petite taille des véhicules rend le stationnement plus aisé. Les synergies possibles avec les associations et les gains associés (cout à l'entretien, prix de la recharge et infrastructures de recharge nécessaire – prise domestique suffisante pour recharge d'un vélo-cargo), au-delà de la connotation positive de l'image du vélo. Ces livraisons par vélo-cargo se développent déjà au niveau local.

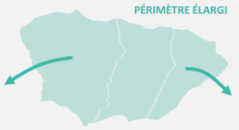
Milivraou – Oté Bike

Le Maillon– Saint-Pierre, Saint-Louis

TEMPORALITÉ



ÉCHELLE



ACTEURS

Porteur(s) : **CINOR, Ville de Saint-Denis, Entreprises**

Partenaire(s) : **CCI, Associations, Région**

COÛTS

1,1 M

FICHES CONNEXES

17.1 / 17.2

SUIVI DE L'ACTION

Nombre d'études menées

Nombre de solutions de logistique

Nombre de vélos cargos sur les aires de livraison

AXE 5 ORGANISER LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET DES LIVRAISONS

Action	Sous-action	Maître d'ouvrage	Horizon	Echéance 2024–2034	Coût
16. Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances	16.1. Réorganiser et réglementer les aires de livraison sur le territoire	CINOR, communes, entreprises	Tout au long du PDM		400 000 €
	16.2. Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires	CINOR	Tout au long du PDM		200 000 €
17. Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine	17.1. Comprendre la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port.	CINOR	Jusqu'à moyen terme		0 €
	17.2. Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR	PP de la filière	Commencer à long terme		1 000 000 €
	17.3. Etudier la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées	CINOR, Ville de Saint-Denis, CCI Entreprises, Associations, Région	Commencer à moyen terme		1 100 000 €
					2 700 000 €

AXE 5 ORGANISER LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET DES LIVRAISONS

Principaux points de vigilance sur les impacts environnementaux relevés sur l'axe et indicateurs de suivis

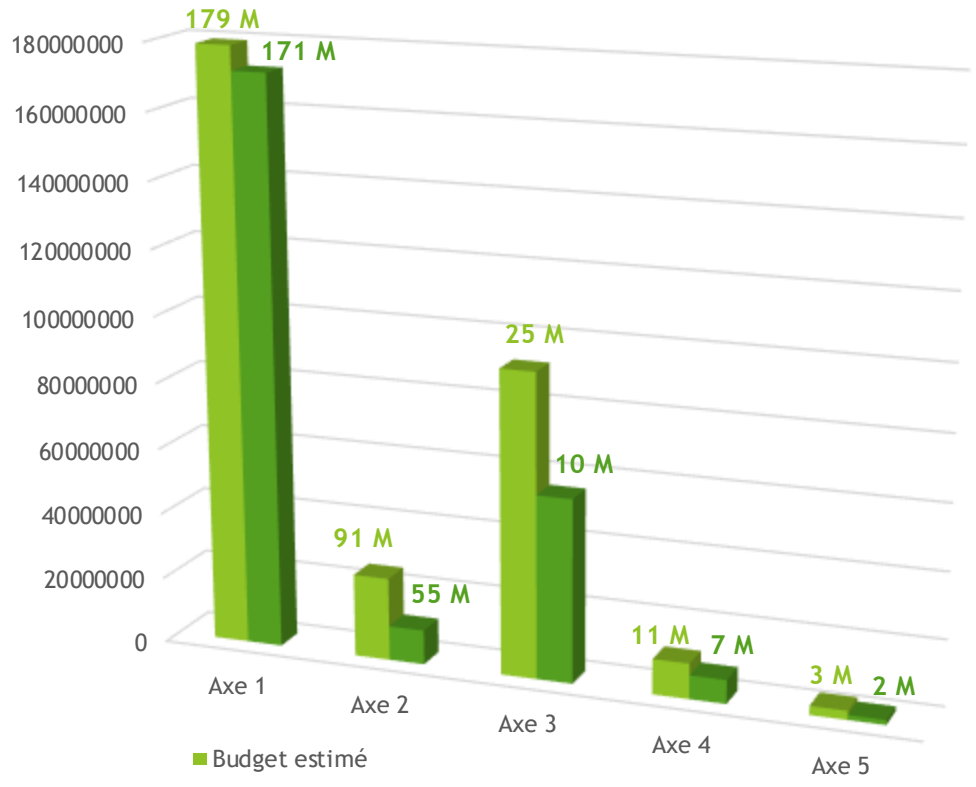
Action	Thématique	Point de vigilance	Indicateur de suivi
16. Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances		/	/
17. Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine	Sol/Eau	Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement	% de nouveaux parkings créés dans le cadre du PDM équipés de dispositifs de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet
	Risque	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	Réalisation d'une étude visant à l'identification des axes potentiellement support du report de trafic et sécurisation associée si nécessaire
	Cadre de vie (acoustique)	Attention à la concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de suppression circulation sur rue Jean Chatel + rue Marechal Leclerc (notamment).	Nombre de points noirs du bruit
		L'optimisation des flux logistiques peut exposer davantage des riverains au bruit nocturne	Nombre de points noirs du bruit

Synthèse financière

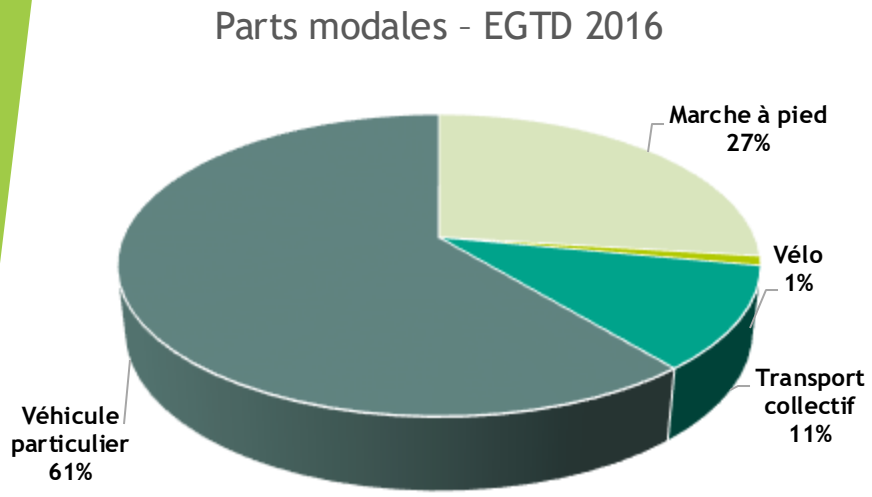
Le budget à prévoir est de **310 millions d'euros** pour la réalisation du PDM (réparti en budget Investissement et fonctionnement). Cela correspond à un budget de 31 millions par an soit 129 euros par habitant et par an. Certaines mesures étant portées par des partenaires de la CINOR**, le budget du 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).

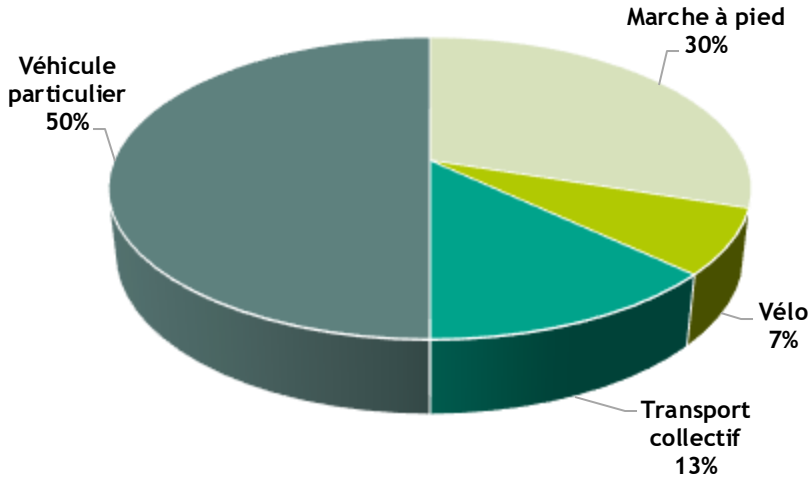
Orientations du PDM	Budget scénario retenu pour le PDM (2024-2034)
	10 ans
Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'usager, et performante pour un report modal durable	179 110 000 €
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture	25 065 000 €
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ h : développer et sécuriser les modes actifs	91 750 000 €
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	10 670 000 €
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	2 700 000 €
Total	309 295 000 €

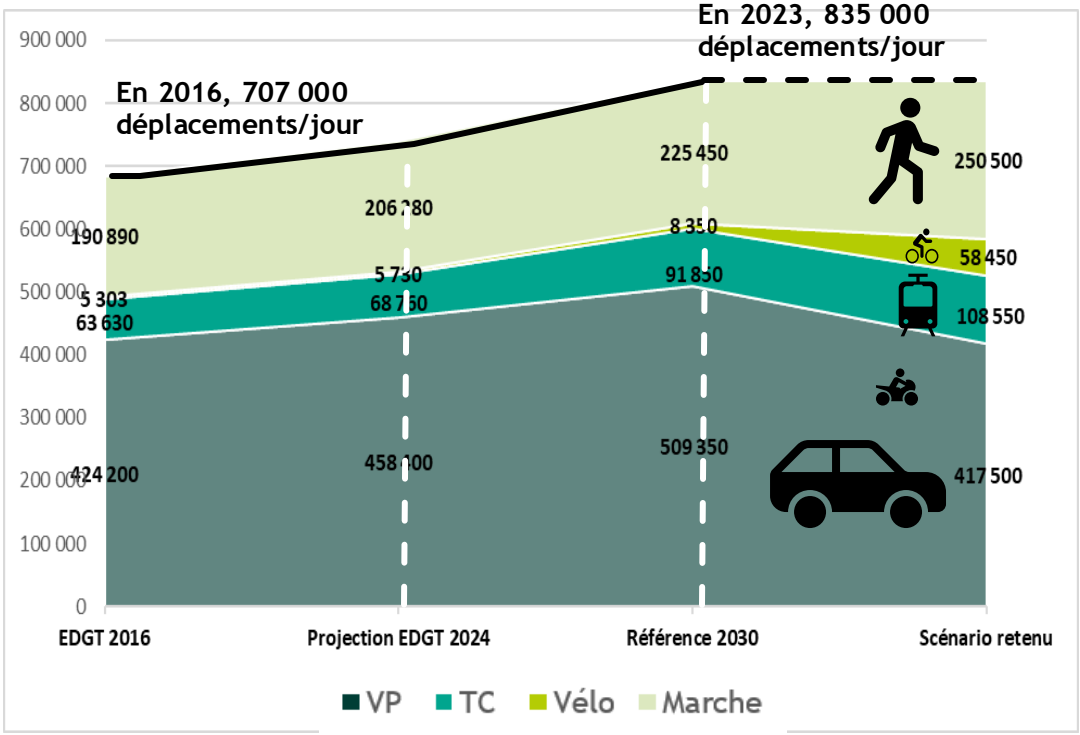
La part de la CINOR estimée sur le budget total du PDM est de l'ordre de **245M** sur les **310M** prévus. Il s'agit d'une estimation qui fera l'objet de discussions entre les parties intéressées et les différentes maîtrises d'ouvrage des actions de ce plan. **Ce budget ne tient pas compte des subventions et financement possibles auxquels la CINOR est éligible dans le cadre des actions déclinées dans le plan d'actions.**



Impacts du PDM sur l'évolution des déplacements







La mise en œuvre du PDM va permettre d'accompagner la hausse du nombre de déplacements liée à l'évolution de la population et de baisser le nombre de véhicules en circulation.