

# **RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

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



## **RAPPORT**

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

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

## **PARTIE 1**

### **PREAMBULE**

#### **Glossaire et lexique**

### **1- GÉNÉRALITÉS**

- 1-1 Contexte de l'enquête**
- 1-2 Localisation du projet**
- 1-3 Coordonnées du Maître d'Ouvrage**
- 1-4 Historique des démarches**

### **2- OBJET DE L'ENQUETE**

- 2-1 l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique**
- 2-2 Le thème de l'enquête**

### **3- CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE**

- 3-1 Textes législatifs et réglementaires**
- 3-2 Champs d'application**

### **4- COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE**

- 4-1 Sur la forme du dossier**
  - 4-1-1 le dossier papier**
  - 4-1-2 le dossier numérique**
- 4-2 Sur le fond du dossier**

### **5- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

- 5-1 Désignation du commissaire enquêteur**
- 5-2 Tableau des permanences**
- 5-3 Démarches relatives à l'enquête**
  - 5-3-1 Avant l'enquête**
  - 5-3-2 Pendant l'enquête**
  - 5-3-3 Après l'enquête**
- 5-4 La publicité de l'enquête**
  - 5-4-1 Publicité par voie de presse**
  - 5-4-2 Publicité par affichage vertical**
  - 5-4-3 Publicité sur internet**
  - 5-4-4 Publicité par autre support**
  - 5-4-5 Certificat d'affichage**
- 5-5 Climat de l'enquête**
- 5-6 Clôture de l'enquête**

### **6- OBSERVATIONS**

- 6-1 Registre de la CINOR**
- 6-2 Registre de la mairie de Saint Denis**
- 6-3 Registre de la mairie de Sainte Marie**
- 6-4 Registre de la mairie de Sainte Suzanne**
- 6-5 Registre numérique**
- 6-6 Autres sources**

## **7- PROCES VERBAL DE SYNTHÉSE**

## **8- MEMOIRE EN REPONSE**

## **9- L'ANALYSE**

### **9-1 Contexte de l'enquête**

### **9-2 Les contraintes**

### **9-3 Les enjeux**

### **9-4 Objectifs**

#### **9-4-1 Les objectifs généraux**

#### **9-4-2. Les objectifs du PDM de la CINOR**

### **9-5 Présentation du projet**

#### **9-5-1 Le diagnostic**

#### **9-5-2 Le scénario retenu**

#### **9-5-3 Le contenu**

### **9-6 Impacts, mesures ERC et mesures de suivi**

### **9-7 Avis des PPA**

#### **9-7-1 La MRAE**

#### **9-7-2 L'ARS**

#### **9-7-3 L'avis de la mairie de Saint Denis**

#### **9-7-4 L'avis de la mairie de Sainte Marie**

#### **9-7-5 L'avis de la Région**

#### **9-7-6 L'avis de l'État et de la DEAL**

### **9-8 Budget**

## **PARTIE 2**

## **AVIS MOTIVÉ ET CONCLUSIONS**

## **ANNEXES**

Arrêté d'ouverture d'enquête

Désignation Tribunal Administratif

Affiche enquête publique

Justificatif d'affichage et lieux

Journal arrivée des contributions numériques

Attestation de non-réception de courriers postaux

Dernière page signée PV synthèse

Dernière page signée Mémoire en réponse

Certificat d'affichage CINOR

Certificat d'affichage Saint Denis

Certificat d'affichage Sainte Marie

Certificat d'affichage Sainte Suzanne

1<sup>er</sup> justificatif Le Quotidien

1<sup>er</sup> justificatif Zinfos 974

2<sup>ème</sup> justificatif Le Quotidien

2<sup>ème</sup> justificatif Zinfos 974

## GLOSSAIRE

**AM** : Arrêté ministériel  
**AMO** : Assistance à Maîtrise d’Ouvrage  
**ANAH** : Agence Nationale de l’Habitat  
**AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité  
**AOT** : Autorisation d’Occupation Temporaire  
**ARS** : Agence Régionale de Santé  
**BAOBAB**: Bus Aéroport Ouest-Bus Aéroport Bocage  
**BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service  
**BOS** : Base d’Occupation des Sols  
**BRGM** : Bureau de Recherches Géologiques et Minières  
**CEREMA** : Centre d’Études et d’Expertise sur les Risques, la Mobilité et l’Aménagement  
**CIRAD** : Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement  
**CLE** : Commission Locale de l’Eau  
**DOCOB** : Documents d’Objectifs  
**DREAL** : Direction Régionale de l’Environnement, de l’Aménagement et du Logement  
**EDGT** : Enquête Déplacement Grand Territoire  
**EES** : Évaluation Environnementale Systématisée  
**EGM** : États Généraux de la Mobilité  
**EHPAD** : Établissement d’Hébergement pour Personnes Âgées Dépendantes  
**ENAF** : Espaces Naturels Agricoles et Forestiers  
**EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunale  
**ER** : Évitement/Réduction  
**ERC** : Évitement/Réduction/Compensation  
**EVE** : Engagement Volontaire pour l’Environnement  
**FMD** : Floating Mobile Data : outil d’analyse et de traitement permettant de visualiser les problématiques de congestion routière  
**FMD** : Forfait Mobilité Durable  
**FPS** : Forfait Post Stationnement  
**GNV** : Gaz Naturel pour Véhicule  
**HVO** : Huile Végétale Hydrotraitée  
**ICPE** : Installation Classée pour la Protection de l’Environnement  
**INSEE** : Institut National de la Statistique et des Études  
**IPP** : Indice d’exposition de la Population à la Pollution  
**LOM** : Loi Organisation de la Mobilité  
**LTECV** : Loi Transition Énergétique pour la Croissance Verte  
**MaaS**: Mobility as a Service  
**MOA** : Maîtrise d’Ouvrage  
**MOE** : Maîtrise d’œuvre  
**OMS** : Organisation Mondiale de la Santé  
**ORS** : Observatoire Régional de la Santé  
**PAVE** : Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie  
**PCAET** : Plan Climat Air Energie Territorial  
**PDU** : Plan de Déplacement Urbain  
**PEB** : Plan d’Exposition au Bruit  
**PEM** : Pôle d’Échanges Multimodal  
**PIM** : Point d’Intervention Mobile  
**PNR** : Parc Naturel Régional



**PPE** : Programmation Pluriannuelle de l'Energie  
**P+R** : Parking Relais  
**RGT** : Réseau à Transport Guidé  
**RHE** : Route des Hauts de l'Est  
**RRTG** : Réseau Régional de Transport Guidé  
**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale  
**SDA** : Schéma Directeur de l'Accessibilité  
**SDRIVE** : Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques  
**SDVJ** : Schéma Directeur de la Voirie et de Jalonnement  
**SIV** : Système à l'Information des Usagers  
**SNBC** : Stratégie Nationale Bas Carbone  
**SNE** : Système National d'Enregistrement  
**SRCAE** : Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie  
**SRCE** : Schéma Régional de Cohérence Écologique  
**SRIT** : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports  
**TAO** : Tram Aéroport entrée Ouest  
**TCAM** : Taux de Croissance Annuelle Moyen  
**TPC** : Transport Public Collectif  
**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre  
**VAE** : Vélo à Assistance Électrique  
**ZATT** : Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports  
**ZFE** : Zone à Faible Émission  
**ZPU** : Zone Protégée en matière d'Urbanisme  
**ZTL** : Zone à Trafic Limité

## PREAMBULE

Le présent document comprend le rapport qui relate le contexte et le déroulement de l'enquête publique portant sur le projet de révision du Plan De Mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

Le commissaire enquêteur a été choisi sur une liste d'aptitude départementale révisée annuellement, établie au titre de l'année 2024.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement précise que :

*« Ne peuvent être désignés comme commissaire enquêteurs ou comme membres de la commission d'enquête, les personnes intéressées à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions, notamment au sein de la collectivité, de l'organisme ou du service qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête ».*

Cette disposition législative, ainsi que la procédure de désignation par une autorité juridictionnelle, garantissent l'indépendance totale du commissaire enquêteur à l'égard, aussi bien de l'autorité organisatrice que de l'administration ou du public, ainsi que sa parfaite neutralité.

S'agissant des aptitudes exigées du commissaire enquêteur, la loi n'en fait pas mention et se contente de renvoyer à un décret l'établissement des listes d'aptitude départementales aux fonctions de commissaire enquêteur.

L'article 7 du décret n°2011-1236 du 4 octobre 2011, codifié dans le Code de l'Environnement sous l'article D123-41, n'est guère plus explicite puisqu'il indique que " *la commission arrête la liste des commissaires enquêteurs choisis notamment en fonction de leur compétence et de leur expérience parmi les personnes qui manifestent un sens de l'intérêt général, un intérêt pour les préoccupations d'environnement et témoignent de la capacité d'accomplir leur mission avec objectivité, impartialité et diligence* ". La compétence ne devant pas s'apprécier seulement sur le plan technique, mais aussi dans la connaissance des procédures administratives et dans celui du droit des enquêtes publiques. D'autres compétences s'imposent, également à l'évidence, à savoir l'éthique et l'objectivité dont doit faire preuve tout commissaire enquêteur qui s'engage à respecter le Charte des Commissaires Enquêteurs, et notamment l'article 8 de cette charte (respect des règles d'honneur et de moralité, preuve d'indépendance, attitude loyale et honnête).

Il n'est cependant pas nécessaire que le commissaire enquêteur soit un expert. S'il l'est, il ne doit en aucun cas se comporter en tant que tel, ni en professionnel es qualité. L'expert est un auxiliaire de justice et son travail, strictement défini par les magistrats, est celui d'un spécialiste objectif. Le commissaire enquêteur n'a aucune borne à sa mission qui est d'apprécier l'acceptabilité sociale et environnementale du projet soumis à enquête publique. Il lui est demandé de peser, de manière objective, le pour et le contre, puis de donner son avis personnel motivé, donc subjectif. Avis donné restant à l'écoute du public et en recueillant ses observations et éventuelles contre-propositions.

Le commissaire enquêteur n'a pas à se comporter en juriste et il n'est pas de sa responsabilité de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Le commissaire enquêteur ne peut dire le droit, il peut simplement exprimer son avis sur la procédure suivie, dire si celle-ci est légale et si elle lui semble respecter les règles.

S'agissant de l'avis motivé que doit exprimer le commissaire enquêteur, la jurisprudence et la pratique précisent les conditions d'émission d'avis du commissaire enquêteur. L'arrêt du Conseil d'État du 27 février 1970 : Chenu, est très clair sur ce point : *« considérant qu'il résulte des dispositions de l'article 8 du décret du 6 juin 1959 que, si le commissaire enquêteur doit examiner les observations consignées ou annexées au registre, il lui appartient d'exprimer dans les conclusions de son rapport, son avis personnel ; qu'il n'est pas tenu, à cette occasion de répondre à chacune des observations qui lui ont été soumises, ni de se conformer nécessairement à l'opinion manifestée, même unanimement, par les personnes ayant participé à l'enquête »*.

C'est ainsi qu'à partir des éléments du dossier, des observations relevées dans le ou les registres, des courriers qui lui auront été adressés, tenant compte des divers entretiens conduits ou consultations opérées, le commissaire enquêteur, après avoir mûrement réfléchi, rend un avis personnel motivé en toute conscience et en toute impartialité. Ses conclusions sont personnelles, motivées et réfléchies.

Le commissaire enquêteur s'engage à pratiquer son activité dans le sens de l'intérêt général, en particulier en ce qui concerne l'environnement, et à respecter le devoir de réserve.

L'enquête permet de s'assurer que le pétitionnaire respectera les textes en vigueur et notamment les directives environnementales. Elle permet aussi de vérifier que les procédures administratives et réglementaires sont bien respectées et appliquées.

Elle a également pour but d'informer le public qui pouvait durant toute la durée de l'enquête publique s'informer sur les sites internet de la CINOR :

[Téléchargez le Plan de Mobilité de La CINOR \(2023-2033\) – CINOR](#)

<https://www.cinor.re>

Les contributions pouvaient également être transmises par courriel au commissaire enquêteur via l'adresse électronique suivante :

[enquetepublique.pdm@cinor.re](mailto:enquetepublique.pdm@cinor.re)

Les observations pouvaient également être adressées par courrier à l'attention du commissaire enquêteur au siège de l'enquête pour être ensuite annexées au registre de la CINOR, à l'adresse suivante.

Monsieur le commissaire enquêteur  
Enquête publique sur le projet de révision du PDM de la CINOR  
3, rue de la Solidarité  
97490 Sainte Clotilde

Le dossier était également disponible en version papier dans les différents sites suivants :

- Siège de la CINOR,
- Mairie de Saint Denis,
- Mairie de Sainte Marie,
- Mairie de Sainte Suzanne.

Dès la publication de l'arrêté d'ouverture d'enquête et pendant toute la durée de l'enquête, toute personne pouvait sur sa demande et à ses frais obtenir communication du dossier de l'enquête publique auprès de la CINOR

**Nota : Le présent document a pour objet de présenter le rapport d'enquête relatant le déroulement de l'enquête publique, ainsi que l'avis motivé du commissaire enquêteur sur l'objectif du projet soumis à enquête. Dans le cas de cette enquête, les deux documents "rapport" et "conclusions motivées" sont indépendants et doivent être considérés séparément, conformément à l'article R.123-19 du code de l'environnement. Ils sont regroupés dans un seul document pour des raisons pratiques de présentation.**

## **1. GÉNÉRALITÉS**

### **1-1 Contexte de l'enquête**

Le territoire de la CINOR existe depuis le 1er janvier 2001, c'est donc une agglomération structurée. La CINOR est un des 5 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de La Réunion.

La CINOR a la compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire qui comprend :

- L'organisation des transports publics ;
- Le développement des services en faveur des modes actifs (vélos, marche à pied) ;
- Le développement de l'usage partagé des véhicules (covoiturage, autopartage) ;
- La possibilité d'organiser des services de logistique urbaine ;
- L'organisation des mobilités solidaires et les réflexions sur les zones à faible émissions ajoutées par la loi approuvée en décembre 2019.

La CINOR est actuellement dans la 3ème phase de réalisation de son PDU. En effet, le territoire a déjà validé en 2003 un premier PDU sur l'horizon 2003-2012 puis un second en 2013.

Sur cette période le territoire est passé d'une population de 176 000 à 207 999 habitants modifiant les aspects du territoire et encourageant une adaptation des mobilités aux nouveaux enjeux. C'est une population caractérisée par son dynamisme (hausse de 1% annuelle) et sa jeunesse.

Ce nouveau Plan de mobilité permet donc d'avoir un retour d'expérience important sur l'évolution de la mobilité depuis 20 ans mais également sur les difficultés de mise en œuvre des projets d'infrastructures.

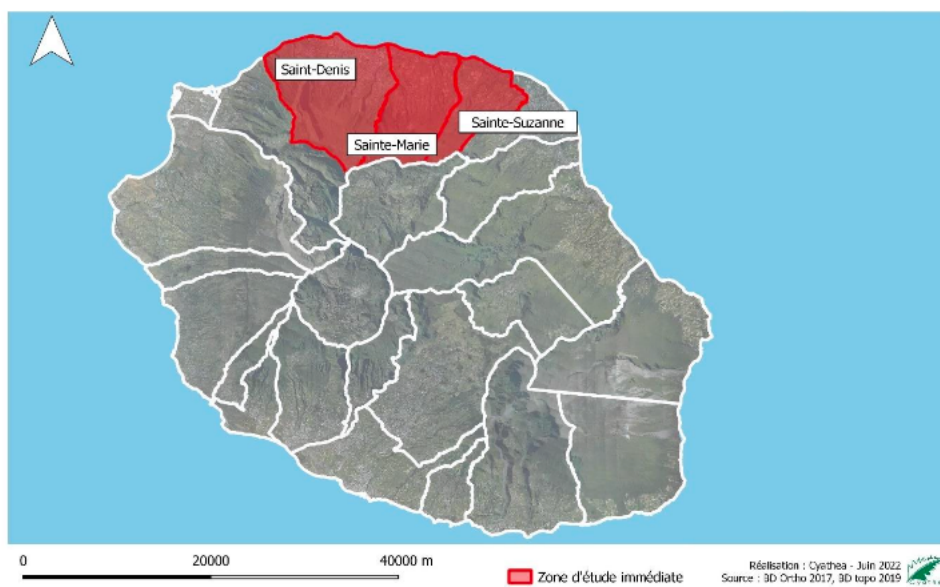
### **1-2 Localisation du projet**

Le territoire de la CINOR incluant les communes de Saint-Denis, Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne couvre 29 000 hectares.

Son tissu urbain est varié, composé à la fois de zones d'habitat, de zones d'activités économiques ainsi que d'espaces agricoles.

Allant du littoral au sommet des montagnes, cette Communauté d'agglomération, en 2021, compte 213 102 habitants :

Saint Denis :	154765
Sainte Marie :	34 344
Sainte Suzanne :	24 293



La CINOR participe à la fois à la mobilité, à la gestion des déchets, à l'assainissement des eaux, à la vie économique, aux loisirs et à la vie culturelle du territoire.

Le périmètre d'étude immédiat sera délimité par les contours administratifs des communes de la CINOR. Cependant, certains enjeux relèvent d'un périmètre élargi comprenant :

- Les communes voisines comme lieux d'émission ou de réception des flux de personnes et de marchandises,
- La zone littorale de la CINOR pouvant être affectée par les orientations d'aménagement liés au transport,
- Les lieux de provenance et de destination des voyageurs de l'aéroport de La Réunion Roland Garros.

### 1-3 Coordonnées du Maître d'Ouvrage

La personne publique responsable de l'opération est la CINOR (Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion).

Monsieur Maurice GIRONCEL, président de l'institution est le signataire de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique.

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

L'adresse postale de la CINOR est la suivante :

3, Rue de la solidarité  
CS 61025  
97495 SAINTE CLOTILDE Cedex

## **1-4 Historique des démarches**

Le territoire nord du département de la Réunion, rassemblant les communes de St-Denis, St-Suzanne et St Marie, la CINOR, souhaite rédiger son nouveau plan d'action concernant les mobilités. L'évaluation du PDU de 2013 réalisée en 2018 avait abouti sur une révision du PDM; celle-ci avait été arrêtée puis passée en enquête publique en 2019 en parallèle du projet TAO.

Finalement, c'est en 2022 que la CINOR a lancé la démarche de révision de son plan de déplacement urbain en plan de mobilité et ainsi définir sa politique de mobilité durable à l'horizon 2034.

Ce projet de PDM a été arrêté par le conseil communautaire de la CINOR en sa séance du 07 décembre 2023.

## **2. OBJET DE L'ENQUETE**

### **2-1 l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique**

L'arrêté N° 2024/09-17 signé le 17 septembre 2024 par Monsieur Maurice GIRONCEL, Président de la CINOR prescrit l'ouverture de l'enquête et en fixe les modalités.

### **2-2 Le thème de l'enquête**

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

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

Dans ce contexte, et en conformité avec l'article L1214 du code des transports, le Plan de Mobilité vise à assurer les objectifs suivants :

- Équilibre des besoins en mobilité, protection de l'environnement et limitation de l'étalement urbain ;
- Cohésion sociale et territoriale notamment accès des secteurs moins denses, quartiers prioritaires et PMR ;
- Diminution du trafic automobile et développement des usages partagés des véhicules ;
- Amélioration de la sécurité de tous les déplacements, partage de la voirie équilibré ;

- Développement des transports collectifs et modes actifs ;
- Répartition de l'affectation entre différents modes sur le réseau principal de voirie ;
- Organisation du stationnement, de la régulation, de la localisation des parcs de stationnement ;
- Amélioration de la gestion de l'approvisionnement (transport de marchandises et livraison) ;
- Amélioration des mobilités quotidiennes du personnel des entreprises et administrations
- Amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et personnes des établissements scolaires ;
- Organisation d'une tarification et billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements ;
- Développement des infrastructures de charges afin de favoriser l'usage de véhicules électriques et carburants alternatifs.

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

### **3- CADRE JURIDIQUE DE L'ENQUETE**

#### **3-1 Textes législatifs et réglementaires**

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

- La loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) N°82-1153 du 30 décembre 1982, notamment son article 28 ;
- La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) N°96-1236 du 30 décembre 1996 ;
- La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain (SRU) N°2000-1208 du 13 décembre 2000 ;
- La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées N°2005-102 du 11 février 2005 ;
- La loi portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) N°2010-788 du 12 juillet 2010 ;
- La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) N°2019-1428 du 24 décembre 2019 ;
- Le décret N°2005-613 du 27 mai 2005 portant transition de la directive européenne relative à l'évaluation de l'incidence des plans et programmes sur l'environnement.
- La loi d'orientation des mobilités (LOM) 2019-1428 du 24 décembre 2019 ;



- Le code des transports notamment les articles L.1214-1 à L.1214-38 et R.1214-1 à R.1214-15 ;
- Le code de l'urbanisme, notamment les articles L.131-8, L.131-44 à L.151-48, L.152-8 à L.152-9, R.151-55, R.152-2 et R.152-2 (pour les plans locaux d'urbanisme intercommunaux tenant lieu de plan de mobilité ;
- Code général des collectivités locales, notamment les articles L.4251-1, L.4251-3, R.4251-4 et R.4251-9 ;
- Le code de l'environnement et notamment son article L.123-1 et suivants, R.123-1 et suivants (enquête de type environnemental), R.122-17.
- La délibération N°2021/2-30 en date du 08 avril 2021 prescrivant la révision du Plan de Déplacements Urbains/Plan de Mobilité de la CINOR;
- La délibération N°2023/6-30 du 7 décembre 2023, par laquelle, le Conseil Communautaire de la CINOR, autorité de transport, a arrêté son projet de plan de mobilité (PDM) ;
- L'arrêté N° 2024/09-17 signé le 17 septembre 2024 par Monsieur Maurice GIRONCEL, Président de la CINOR prescrivant l'ouverture de l'enquête.
- La décision N°E24000018/97 du 02/09/2024 du Tribunal Administratif de La Réunion portant désignation du commissaire enquêteur et de son suppléant.

### **3-2 Champs d'application**

Le Plan Local de Mobilité doit être compatible avec un certain nombre de documents administratifs ou plans. Cette compatibilité implique une obligation de non-contrariété aux orientations fondamentales de la norme supérieure, en laissant, une certaine marge de manœuvre pour préciser et développer les orientations des documents ou normes supérieurs.

Tout en respectant ces différents documents, il aura pour tâche de s'approprier les thématiques relatives à l'organisation des transports intérieurs, l'utilisation de l'énergie, le respect des normes urbanistiques, l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et enfin le respect de l'engagement national pour l'environnement.

## **4- COMPOSITION DU DOSSIER D'ENQUETE**

### **4-1 Sur la forme du dossier**

#### **4-1-1 le dossier papier**

Les documents " papier " ont été remis au commissaire enquêteur le 03 octobre 2024.

Le projet d'ensemble du PDM a été rédigé par un groupement de bureaux d'études (INGEROP, Techné-Cité, CYATHEA, GB2A Avocats) représenté par Monsieur Louis BOISSIN.

Le dossier matériel tel que décrit ci-dessous a été déposé sur le site de tenue des permanences : CINOR, mairie de Saint Denis, mairie de Sainte Marie et mairie de Sainte Suzanne et était disponible aux heures et journées habituelles des services municipaux.

La composition du dossier a été vérifiée par le commissaire enquêteur pendant la période préparatoire à l'ouverture de l'enquête.

- L'arrêté prescrivant l'enquête	6 pages
- La désignation du commissaire enquêteur	1 page
- L'avis d'enquête publique	1 page
- Dossier : Mise à jour du diagnostic	115 pages
- Dossier Phase 1 Élaboration des scénarios	60 pages
- Dossier Phase 2 Élaboration des scénarios	47 pages
- Dossier Phase 3 Plan d'actions	83 pages
- Dossier 4 Synthèse	14 pages
- Annexe Évaluation environnementale	309 pages
- Annexe Accessibilité	17 pages
- Bilan de la concertation	73 pages
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe	13 pages
- Mémoire en réponse à l'avis des PPA	24 pages
- Avis des PPA	49 pages
- Rapport au conseil de la CINOR (07/12/24)	12 pages

Soit un total de 824 pages

#### **4-1-2 le dossier numérique**

Le dossier numérique transmis le 05 septembre 2024 est constitué de l'ensemble des pièces du dossier papier. Le commissaire enquêteur a noté, lors de la perception du dossier papier le 03 octobre 2024, la présence d'un document " Phase 1 Élaboration des scénarios " ainsi que le Rapport au conseil de la CINOR (07/12/24) qui ne figuraient pas dans l'exemplaire numérique remis initialement, ainsi que le rapport au conseil de la CINOR du 07/12/2024.

## **4-2 Sur le fond du dossier**

Sur la présentation du PDM et la méthodologie employée, il convient de souligner que plusieurs PPA ont relevé la clarté et la lisibilité du dossier transmis. La démarche de co-construction entamée par la CINOR en 2022 en organisant une concertation auprès du public a permis de prendre en compte les avis et recommandations d'acteurs du territoire : communes, institutions, habitants, entreprises, etc.

La stratégie du PDM se fonde notamment sur les conclusions du diagnostic, des apports de la concertation initiée en 2023, du contexte réglementaire local et national et de l'évaluation de l'impact financier des solutions retenues. Cela contribue à renforcer la cohérence du projet.

L'analyse stratégique est déclinée, pour 3 des 5 axes retenus, en 3 scénarios (S1, S2 et S3) du moins ambitieux au plus volontariste en matière de développement de transports collectifs, de redistribution de l'espace public pour un usage raisonné de la voiture, et de développement des modes actifs. Les axes 4 et 5 présentent un scénario unique. Une analyse d'impact est ensuite réalisée sur chacun des 3 scénarios sur les volets mobilité (évolution des parts modales) et financiers (budget du PDM).

In fine, la CINOR définit son propre scénario, hybride, en justifiant les choix opérés.

## **5- ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE**

### **5-1 Désignation du commissaire enquêteur**

Par lettre enregistrée le 08/08/2024, le président de la CINOR a demandé au président du Tribunal Administratif de La Réunion, la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet le projet de révision du Plan de mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

Par décision N°24000018/97, en date du 02/09/2024, le Président du Tribunal Administratif de la Réunion, désignant Monsieur Christian BAUZERAND, vice-président, en qualité de magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques a nommé Monsieur Jean-Pierre SCHIETTECATTE, commissaire enquêteur titulaire et Monsieur Francis NIVAL commissaire enquêteur suppléant pour procéder à l'enquête publique relative au projet de révision du Plan de mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

Les commissaires enquêteurs ont été choisis sur une liste d'aptitude départementale, révisée annuellement, aux fonctions de commissaire enquêteur établie au titre de l'année 2024 et validée le 12/10/2023 par Monsieur Christian BAUZERAND, vice-président du Tribunal Administratif de La Réunion et président de la commission départementale d'aptitude.

### **5-2 Tableau des permanences**

Conformément aux recommandations du tribunal administratif et en application de l'article R123-13 du code de l'environnement, le calendrier des permanences a été établi en collaboration entre le Maître d'Ouvrage et le commissaire enquêteur.

En accord entre les parties, quatre sites ont été retenus pour assurer les permanences afin de permettre au public d'accéder aux lieux de permanence et de ne pas obliger d'éventuels contributeurs à renoncer en raison de l'éloignement.

Elles se sont déroulées selon le calendrier suivant :

Lundi 7 octobre 2024	09H00 à 12H00	CINOR
Jeudi 10 octobre 2024	09H00 à 12H00	Mairie Saint Denis
Lundi 14 octobre 2024	13H00 à 16H00	Mairie Sainte Marie
Jeudi 17 octobre 2024	13H00 à 16H00	Mairie Sainte Suzanne
Mardi 22 octobre 2024	13H00 à 16H00	Mairie Saint Denis
Mercredi 30 octobre 2024	09H00 à 12H00	Mairie Sainte Marie
Lundi 4 novembre 2024	13H00 à 16H00	Mairie Sainte Suzanne
Mercredi 6 novembre 2024	09H00 à 12H00	Mairie Saint Denis
Vendredi 8 novembre 2024	13H00 à 16H00	CINOR

### **5-3 Démarches relatives à l'enquête**

#### **5-3-1 Avant l'enquête**

**Le 04/09/2024**, une réunion de travail a été organisée dans les locaux de la CINOR.

Étaient présents :

M. LANGLADE Fabrice, direction des Mobilités,  
M. EVRIN Philippe directeur adjoint,  
M. LAYEMAR Xavier chargé de mission.  
Le commissaire enquêteur

Il s'agissait d'une première réunion de prise de contact et de balayage des tâches à mettre en œuvre pour lancer l'enquête publique.

Nous avons envisagé l'enquête, son déroulement, la composition du dossier d'enquête, arrêté le nombre et la localisation des permanences, évoqué la rédaction de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique, l'avis d'enquête, la publicité, l'affichage et leur formalisme, ainsi que le recours éventuel à un registre dématérialisé.

Une présentation du projet par le bureau d'études doit être organisée ainsi que la visite des mairies concernées avec entretien avec les personnes référentes.

Un principe de 9 permanences a été retenu, deux seront tenues au siège de la CINOR, sept se dérouleront dans les mairies principales des communes de Saint Denis (3), Sainte Marie (2) et Sainte Suzanne (2).

L'affichage et la publicité légale ont été fixés, des pistes intéressantes de communication supplémentaires ont été proposées (publicité sur les flancs des bus, site internet de la CINOR, page Facebook de la CINOR).

Toutes ces réflexions seront finalisées dans les jours prochains.

J'ai réclamé la fourniture du dossier d'enquête dont la version papier est en cours de réalisation.

**Le 05/09/2024**, j'ai reçu un premier envoi de documents numériques comprenant :

- Dossier 1 : Mise à jour du diagnostic
- Dossier 2 : Élaboration des scénarios
- Dossier 3 Plan d'actions
- Dossier 4 Synthèse
- Annexe Évaluation environnementale
- Annexe Accessibilité
- Bilan de la concertation
- Mémoire en réponse à l'avis de la MRAe
- Mémoire en réponse à l'avis des PPA

**Le 05/09/2024**, j'ai également reçu les différents avis des PPA, consultés.

**Le 10/09/2024**, le Maître d'Ouvrage a organisé une présentation de son projet dans ses locaux.

Cette dernière a été opérée par Monsieur BOISSIN Louis du bureau d'études INGEROP et Monsieur LE GOURRIEREC Mathieu, chargé de mission dans le même bureau d'études.

Outre le commissaire enquêteur, participaient à cet exposé :

- M. LANGLADE Fabrice, direction des Mobilités,
- M. EVRIN Philippe directeur adjoint,
- M. LAYEMAR Xavier chargé de mission.

Le support et les explications fournies ainsi que les échanges se sont avérés clairs concis et accessibles.

A l'issue de cet échange le commissaire enquêteur en compagnie de

- M. EVRIN Philippe, directeur adjoint,
- M. LAYEMAR Xavier, chargé de mission.

a complété certains éléments logistiques de préparation à l'enquête publique (ouverture, côte et paraphe des registres d'enquête), calendrier de visite des différentes mairies et de leurs référents, calage de la date limite de parution dans la presse et sur les lieux d'affichage.

**Le 10/09/2024**, réception par mail des projets d'arrêté d'ouverture d'enquête publique et avis d'enquête publique pour relecture par le commissaire enquêteur.

**Le 13/09/2024**, une réunion prévue à la mairie de Saint Denis avec le représentant du Maître d'Ouvrage a été annulée à la suite d'une indisponibilité de ce dernier.

**Le 16/09/2024**, un échange téléphonique a eu lieu avec le représentant du Maître d'Ouvrage, pour recalculer les dates de l'enquête à la suite de la non-parution de la publicité de l'enquête ; un nouveau calendrier a été défini. Le représentant du Maître d'Ouvrage s'est engagé à faire parvenir au commissaire enquêteur les coordonnées des référents des différentes mairies pour pouvoir organiser une visite des lieux de permanence ainsi que la vérification de l'affichage. Le dossier papier sera remis au commissaire enquêteur lors d'une de ces visites.

**Le 23/09/2024**, je me suis rendu à la mairie de Sainte Suzanne où j'ai rencontré Madame GERBANDIER du service de l'urbanisme avec qui j'ai pu échanger sur l'organisation matérielle des permanences, la visite des locaux et la vérification de l'affichage.

**Le 24/09/2024**, je me suis rendu à la mairie de Sainte Marie où j'ai rencontré Monsieur Pierre Yves BEAUJEAN ; un premier contact a eu lieu et un nouveau rendez-vous a été fixé au 7 octobre 2024.

**Le 26/09/2024**, j'ai rencontré Madame Audrey EDMOND, Directrice des Mobilités, DGA Ville Écologique à la mairie de Saint Denis avec qui j'ai pu échanger sur l'organisation matérielle des permanences, la visite des locaux et la vérification de l'affichage.

**Le 30 septembre 2024**, je me suis rendu à La CINOR pour coter et parapher les registres, ceux-ci n'avaient pas été ouverts par l'autorité intercommunale. Je n'ai pas pu récupérer le dossier d'enquête qui n'était toujours pas prêt.

**Le 03 octobre 2024**, Monsieur LAYEMAR m'a remis l'exemplaire papier du dossier d'enquête ;

### **5-3-2 Pendant l'enquête**

**Le 07 octobre 2024**, je me suis rendu à la mairie de Sainte Marie où j'ai rencontré Monsieur Pierre Yves BEAUJEAN. L'organisation matérielle de l'enquête a été précisée (première entrevue le 24/09/2024) avec les attentes du commissaire enquêteur quant à la signalétique et l'amélioration de la visibilité des permanences. Lesquelles se dérouleront dans la salle des mariages.

**Le 30 octobre 2024**, sur sa demande, je me suis rendu dans les locaux de la CINOR où j'ai rencontré Monsieur LAYEMAR afin de faire un point sur l'enquête. Je lui ai rappelé mon accord sur la visite des lieux concernant les riverains de la rue Félix Guyon à Saint Denis et lui ai demandé de proposer deux dates à l'issue de l'enquête, à savoir les 12 ou 13 novembre 2024 en précisant qu'il devenait urgent de contacter ce contributeur.

### **5-3-3 Après l'enquête**

**Le 18 novembre 2024**, j'ai récupéré et coté les registres d'enquête des mairies de Saint Denis, Sainte Marie et Sainte Suzanne, aucune mention n'y avait été apportée depuis mon dernier passage dans chaque lieu.

**Le 18 novembre 2024**, j'ai remis à Monsieur LAYEMAR, représentant le Maître d'Ouvrage le procès-verbal de synthèse, lui rappelant qu'il disposait d'un délai de quinze jours pour y apporter ses réponses ou observations.

**Le 06 décembre 2024**, j'ai reçu des mains de Monsieur LAYEMAR le mémoire en réponse.

**Le 12 décembre 2024**, je me suis rendu à la CINOR pour remettre le rapport définitif d'enquête, ainsi qu'au tribunal administratif pour effectuer la même démarche.

### **5-4 La publicité de l'enquête**

#### **5-4-1 Publicité par voie de presse**

Les avis de l'enquête publique, dans la presse, ont eu lieu conformément à la législation en vigueur :

- Première parution le 20 septembre 2024 dans le journal Le Quotidien de La Réunion et Zinfos 974.

- Deuxième parution le 11 octobre 2024 dans le journal Le Quotidien de La Réunion et Zinfos 974.

Les copies de ces parutions figurent en annexe au présent.

#### **5-4-2 Publicité par affichage vertical**

Dès le 24 septembre 2024 et pendant toute la durée de l'enquête, des panneaux ont été affichés aux emplacements désignés ci-dessous :

- CINOR, siège de l'enquête sur le tableau d'affichage et au-devant des locaux ;
- Mairie de Saint Denis, sur le tableau d'affichage et au-devant des locaux ;
- Mairie de Sainte Marie, sur le tableau d'affichage et au-devant des locaux ;
- Mairie de Sainte Suzanne, sur le tableau d'affichage et au-devant des locaux.

Cet affichage respecte les caractéristiques et dimensions de l'affichage prévu par l'arrêté du 9 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique.

### **5-4-3 Publicité sur internet**

L'avis d'enquête publique a été publié sur le site internet et la page Facebook de la CINOR.

### **5-4-4 Publicité par autre support**

L'annonce de l'enquête publique par panneaux publicitaires sur les flancs des bus de la CITALIS évoquée lors de la première réunion préparatoire n'a pas été retenue.

Un encart supplémentaire a été réalisé dans le journal Le Quotidien le 28 septembre 2024 (photo jointe en annexe).

### **5-4-5 Certificat d'affichage**

La présence et la rédaction de l'affichage ont été vérifiées et constatées par le commissaire enquêteur, à l'ouverture de l'enquête et lors de chacune de ses permanences.

Un certificat d'affichage a été rédigé et signé par chaque mairie concernée ainsi que par la CINOR.

Le commissaire enquêteur a dû demander à la mairie de Sainte Marie de revoir la rédaction de son certificat dans lequel une coquille s'était glissée sur les dates d'affichage.

Ils figurent en annexe au présent.

## **5-5 Climat de l'enquête**

L'accueil du commissaire enquêteur durant toute la durée de l'enquête a été tout à fait courtois de la part du porteur de projet et des différents partenaires.

## **5-6 Clôture de l'enquête**

Conformément aux dispositions réglementaires du code de l'environnement, elle a été d'au moins un mois (32 jours consécutifs) et suivant l'article 5 de l'arrêté de la CINOR N° 2024/09-17 en date du 17 septembre 2024, les registres d'enquête, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur, ouverts par le président de la CINOR ont été clôturés et récupérés le 18 novembre 2024.



## **6- OBSERVATIONS**

### **6-1 Registre de la CINOR**

1 observation.

### **6-2 Registre de la mairie de Saint Denis**

0 observation.

### **6-3 Registre de la mairie de Sainte Marie**

1 observation.

### **6-4 Registre de la mairie de Sainte Suzanne**

0 observation.

### **6-5 Registre numérique**

3 observations.

### **6-6 Autres sources**

0 observations.

\*Si les contributions sont peu nombreuses, le commissaire enquêteur apprécie majoritairement la qualité des observations et propositions qui ont été émises.

\*Le commissaire enquêteur a fait établir une attestation de non-réception de courriers postaux ainsi que le journal des courriels arrivés. Les deux pièces sont jointes en annexe.

## 7- PROCES VERBAL DE SYNTHÈSE

Ce jour, 18 novembre 2024, conformément aux textes en vigueur, à savoir dans le délai de huit jours après la clôture de l'enquête publique, je me suis rendu dans les locaux des services de la CINOR à Saint Denis.

J'ai rencontré Monsieur Xavier LAYEMAR, représentant le maître d'ouvrage, afin de lui communiquer les observations concernant l'enquête publique ouverte sur le territoire de la commune de la CINOR du 7 octobre 2024 au 8 novembre 2024, date de clôture.

Cette enquête concerne le projet de révision du Plan de mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR).

En dehors des permanences et durant toute la durée de l'enquête publique qui s'est tenue durant 32 jours consécutifs, du 7 octobre au 8 novembre 2024, les pièces du dossier ainsi que les registres d'enquête ont été maintenus à la disposition du public à la CINOR, siège de l'enquête publique, à la mairie de Saint Denis, à la mairie de Sainte Marie et à la mairie de Sainte Suzanne afin que chacun puisse en prendre connaissance aux jours et heures habituelles d'ouverture des bureaux et consigner éventuellement ses observations sur le registre d'enquête ouvert par le maire, coté et paraphé par mes soins.

Le dossier d'enquête publique a également été mis à disposition du public sur le site internet de la CINOR à l'adresse suivante :

[Téléchargez le Plan de Mobilité de La CINOR \(2023-2033\) – CINOR](#)

et

<https://WWW.cinor.re>

Les observations et remarques pouvaient également être transmises par écrit au commissaire enquêteur au siège de l'enquête publique, durant la même période à l'adresse suivante :

Monsieur le commissaire enquêteur  
Enquête publique sur le projet de révision du PDM de la CINOR  
3, rue de la Solidarité  
97490 Sainte Clotilde

Le public pouvait formuler ses éventuelles observations et propositions du 07 octobre 2024 au 08 novembre 2024 par courriel électronique à l'adresse suivante : [enquetepublique.pdm@cinor.re](mailto:enquetepublique.pdm@cinor.re), laquelle a été testée plusieurs fois au cours de l'enquête.

Les contributions électroniques étaient disponibles sur le site dans la rubrique **Contribution numérique à l'enquête publique** ; elles ont été également annexées au fil de l'eau aux registres physiques des quatre sites et en fin d'enquête regroupées au registre CINOR.

Les avis d'enquête affichés sur le territoire intercommunal, la parution de l'avis d'enquête publique dans le journal Le Quotidien de La Réunion et le site Zinfos 974, annonces légales, 15 jours au moins avant le début de l'enquête et rappelés dans les 8 premiers jours de celle-ci, ont permis l'information du public.

- Première parution le 20 septembre 2024 dans le journal Le Quotidien de La Réunion et Zinfos 974.

- Deuxième parution le 11 octobre 2024 dans le journal Le Quotidien de La Réunion et Zinfos 974.

L'étude préalable du dossier, les échanges avec le maître d'ouvrage, avec le public ainsi que la lecture des registres d'enquête m'amènent à formuler les observations suivantes : lesquelles sont de trois ordres :

### **Les observations formulées par les PPA :**

Le commissaire enquêteur ne reprendra pas dans ce procès-verbal les observations des PPA qui ont été analysées, traitées de façon satisfaisante selon lui et prises en compte pour l'évolution du Plan de Mobilité dans les mémoires en réponse rédigés par le porteur de projet et qui faisaient partie intégrante du dossier.

Selon la jurisprudence récente, le commissaire enquêteur n'a pas à reprendre et analyser les avis des PPA.

La lecture et l'étude de ces différents avis ne révèlent pas d'avis défavorable au projet mais apportent surtout des observations ou recommandations prises en compte comme écrit ci-dessus.

### **Les observations formulées par le public :**

**Pendant la durée de l'enquête, quatre observations ont été portées sur les registres mis à disposition du public.**

Registre de la CINOR : 1

Registre de la mairie de Saint Denis : 0

Registre de la mairie de Sainte Marie : 1

Registre numérique : 3

Courriers postaux : 0

Elles sont reprises ci-dessous :

### **Contribution Registre CINOR**

#### **1) Observation**

Les familles Bibi I [REDACTED], Irshad et Youchah M [REDACTED] font part dans un compte rendu de visite de terrain avec la SODIPARC agrémenté de photos de 4 pages ainsi que d'un mémo de 11 pages dactylographiées d'un grand nombre de griefs à l'encontre du projet, notamment sur :

Les nuisances causées par les bus :

Bruit (hydraulique, klaxon, bande d'annonces sonores, gaz d'échappement, climatisation...);

Vibrations ;

Non-respect du code de la route ;

Cars jaunes en zone urbaine ;

Dégradations diverses sur leurs habitations.

Elles font différentes propositions détaillées dans le document joint dont :

- Modification des lignes ;
- Électrification des bus ;
- Piétonnisation de rue ;
- Emplacement stationnement réservé.

Elles sollicitent une visite des lieux.

Elles signalent l'obligation pour le Maître d'Ouvrage d'indiquer les données telles les pollutions carbonees et sonores.

Elles "dénoncent" dans un courriel adressé à la DEAL :

*"La violation des réglementations en matière environnementale et autre de la part de vos services dans le cadre de votre instruction concernant le Plan de mobilité de la CINOR dont vous avez émis une décision incomplète et non conforme par courrier du 29 avril 2024 référencé "2024 0317".*

Pour mémoire, sont annexés à cette contribution les documents suivants :

- Un courrier en date du 07/10/2024 de 11 pages ;
- Un document intitulé visite terrain SODIPARC et Monsieur I [REDACTED] du 02/02/2024 de 4 pages ;
- Un document enregistrant la demande de visite sur les lieux du 15/10/2024 ;
- Un document redemandant la visite sur le terrain et diverses remarques sur les nuisances du 24/20/2024 ;
- Un courriel intitulé Éléments détaillés pour le traitement par les services de la préfecture et à intégrer par le commissaire enquêteur dans l'enquête publique du 29/10/2024 ;
- Un courrier émanant du tribunal administratif -magistrat délégué- en date du 04/11/2024 ;
- Un courrier émanant du tribunal administratif -vice-président- en date du 05/11/2024 ;
- Un courriel daté du 07/11/2024 de monsieur M [REDACTED] demandant l'intégration des documents au registre d'enquête ;
- Un courriel daté du 07/11/2024 de Monsieur M [REDACTED] accusant réception du rendez-vous fixé pour la visite des lieux.

**NB :** Ces personnes ont été invitées à utiliser les moyens mis à disposition, à savoir, les adresses réglementaires fixées par l'arrêté d'ouverture d'enquête pour faire parvenir leurs doléances au commissaire enquêteur et non pas utiliser une adresse courriel personnelle.

Une visite de terrain a été programmée afin d'entendre les contributeurs et apaiser la tension palpable dans les échanges. Un compte rendu de cette visite figurera dans le rapport, dans la partie conclusions et avis du commissaire enquêteur.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

## **Contribution Registre Sainte Marie**

### **1) Observation**

La CBO, représentée par Madame É■■■■ T■■■■, dépose un courrier dans lequel elle souhaite identifier dans la zone économique de La Mare les voies qui relèvent de la compétence de la CINOR. Par suite de travaux, plusieurs voiries du quartier ont subi des dégradations importantes qui nuisent non seulement à la circulation, au stationnement des véhicules et à la sécurité des usagers. Il s'agirait d'échanger sur la mise en place d'un entretien régulier de ces voies ainsi que des parcelles appartenant à la CINOR afin de les maintenir en bon état et d'assurer un confort et une sécurité pour les résidents et les visiteurs.

La CBO fait part de l'absence d'éclairage sur la voie cyclable/sentier littoral reliant Saint Denis à Sainte Marie. La mise en place d'un éclairage public adapté permettrait de sécuriser cette voie et d'encourager l'utilisation du vélo comme mode de transport durable et respectueux de l'environnement aux usagers du quartier d'affaires pour les trajets entre leurs domiciles et leurs lieux de travail.

Dans ce sens, la CBO souhaiterait vivement que le quartier d'affaires La Mare puisse être intégré au projet de stations vélos en libre-service en cours de développement. L'implantation d'une station à l'entrée de la zone serait une réelle opportunité de compléter le maillage de stations prévu.

Cette observation est complétée sur le registre par une demande pour le quartier résidentiel de Beauséjour :

- l'installation d'une borne de vélos en libre-service pour compléter le maillage de stations prévues sur le sentier littoral et ainsi permettre aux résidents d'en bénéficier via la voie de TCSP notamment ;
- Lutte contre le stationnement sauvage, en pied d'immeubles et entretien des voies piétonnes et cyclables ;
- Extension de la voie TCSP sur le centre de Beauséjour.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**

## **Contributions registre numérique**

### **1) Observation**

Les familles Bibi I■■■■, Irshad et Youchah M■■■■ doublent leur contribution effectuée sur le registre de la CINOR et font part dans un compte rendu de visite de terrain avec la SODIPARC agrémenté de photos de 4 pages ainsi que d'un mémo de 11 pages dactylographiées d'un grand nombre de griefs à l'encontre du projet, notamment sur :

Les nuisances causées par les bus :

Bruit (hydraulique, klaxon, bande d'annonces sonores, gaz d'échappement, climatisation...) ;

Vibrations ;

Non-respect du code de la route ;  
Cars jaunes en zone urbaine ;  
Dégradations diverses sur leurs habitations.

Elles font différentes propositions détaillées dans le document joint dont :

Modification des lignes ;  
Électrification des bus ;  
Piétonnisation de rue ;  
Emplacement stationnement réservé.

Elles sollicitent une visite des lieux.

Elles signalent l'obligation pour le Maître d'Ouvrage d'indiquer les données telles les pollutions carbone et sonores.

Elles "dénoncent" dans un courriel adressé à la DEAL :

*"La violation des réglementations en matière environnementale et autre de la part de vos services dans le cadre de votre instruction concernant le Plan de mobilité de la CINOR dont vous avez émis une décision incomplète et non conforme par courrier du 29 avril 2024 référencé "2024 0317".*

Pour mémoire, sont annexés à cette contribution les documents suivants :

- Un courriel en date du 07/10/2024 de 11 pages ;
- Un document intitulé visite terrain SODIPARC et Monsieur I [REDACTED] du 02/02/2024 de 4 pages ;
- Un document enregistrant la demande de visite sur les lieux du 15/10/2024 ;
- Un document redemandant la visite sur le terrain et diverses remarques sur les nuisances du 24/10/2024 ;
- Un courriel intitulé Éléments détaillés pour le traitement par les services de la préfecture et à intégrer par le commissaire enquêteur dans l'enquête publique du 29/10/2024 ;
- Un courriel émanant du tribunal administratif -magistrat délégué- en date du 04/11/2024 ;
- Un courriel émanant du tribunal administratif -vice-président- en date du 05/11/2024 ;
- Un courriel daté du 07/11/2024 de monsieur M [REDACTED] demandant l'intégration des documents au registre d'enquête ;
- Un courriel daté du 07/11/2024 de Monsieur M [REDACTED] accusant réception du rendez-vous fixé pour la visite des lieux.

**Réponse du Maître d'Ouvrage :**

## 2) Observation

La CBO renouvelle son intervention enregistrée à Sainte Marie en rappelant :

- Un manque de places de stationnement ;
- Un manque d'entretien régulier des parcelles, voiries et trottoirs ;
- L'augmentation des fréquences des lignes desservant la Mare ;
- La desserte CINOR Bus insuffisante et inadéquate ;
- Une gare routière mal placée.

Le Maître d'Ouvrage pourra trouver des pistes de réflexion et propositions dans la contribution, auxquelles il conviendra d'être attentif et d'apporter des réponses.

## Réponse du Maître d'Ouvrage :

### 3) Observation

Le collectif Dionysiens à vélo

Ce dernier fait part de plusieurs observations et propositions :

Sur la sécurité-police

On peut regretter qu'aucune remarque ne soit faite pour atténuer les violences motorisées. Pourtant les dernières actualités nationales devraient nous inspirer du simple coup de klaxon, sans danger apparent, aux violences physiques en passant par les menaces de mort.

Parmi des actions possibles :

- Une estimation de ces violences avec une étude du nombre de témoignages et plaintes liées à ces problèmes pourrait être réalisée.
- Des campagnes de communication ciblées sur divers supports pourraient permettre l'acceptation du partage de la route et de la transformation des voies de circulation pour intégrer les modes de déplacement alternatifs à l'automobile.

Voirie

- Privilégier des pistes cyclables en site propre. Exemple, cinq routes montent au Moufia, l'une d'elle pourrait être à double sens cyclable sécurisé (par exemple Finette) jusqu'à Bois de Nêfles. Pas compris cette remarque...
- Multiplier les projets d'infrastructures lourdes tels que plusieurs passerelles cyclables et piétonnes avant 2034. Lesquels ?
- Sécuriser le plus grand nombre de bandes cyclables en les transformant en piste cyclable en site propre.

## Transport

- Proposer des vélos musculaires locations longues durées à prix attractif durant 6 mois (5 € par mois) pour les citoyens les plus démunis (60% de la population) avec possibilité d'achat du vélo en fin de contrat.
- Installer des porte-vélos à l'arrière de tous les cars et bus notamment sur les axes montant vers les hauts.
- Proposer des vélo-cargos à assistance électrique à la location longue durée durant 6 mois.

## Communication et économie

- Présenter les avantages des employeurs à installer des douches, casiers et arceaux pour les futurs cyclistes ; et les aider à animer des accompagnements à la mobilité douce.
- Accompagner les entreprises pour organiser des animations autour des mobilités actives dont le vélo auprès de leurs salariés.

## Éducation populaire

- Accompagner les gestionnaires immobiliers, syndics et les associations à organiser des animations autour des mobilités actives dont le vélo dans les quartiers, au pied des immeubles pour toucher un plus large public (exemple : atelier de réparation, animation de maniabilité vélo, ron'kosé, etc.).

L'action 7.3 n'est pas suffisante, il est essentiel d'intervenir au plus près des lieux d'habitations.

- Créer ou appuyer la création de maison du vélo dans chaque quartier avec atelier participatif, vélo-école adulte et enfant, etc.

Le collectif fait également des remarques spécifiques sur les documents dont le détail figure dans le courriel envoyé.

## **Les observations formulées par le commissaire enquêteur :**

### **Observation 1 :**

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. Ce chiffre a été précisé lors de la présentation du projet le 10/09/2024.

Peut-on connaître la répartition des autres budgets de la CINOR par habitant et par an et imaginer un ratio ?

X euros/an/habitant pour le PDM, X euros/an/habitant pour les différents postes de la CINOR.

### **Réponse du Maître d'Ouvrage :**



## Observation 2 :



Si la commune de Saint Denis expose clairement sa position sur les axes du PDM, elle semble ne pas évoquer l'axe 5 qui concerne l'organisation et la circulation des marchandises et les livraisons. Ceci ne laisse pas indifférent compte tenu de la connaissance des difficultés de circulation à l'occasion des livraisons et de la nécessité de les encadrer.

## Observation 3 :

A la lecture de l'avis des Personnes Publiques consultées sur le projet, il semble que la Chambre de commerce et de l'industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, la Chambre d'Agriculture n'aient pas été consultées. Même si elles ne l'avaient pas été au titre de Personnes Publiques Associées (PPA), n'auraient-elles pas pu l'être au titre de Personnes Publiques Consultées (PPC), d'autant que la consultation de LADOM laisse perplexe.

## Réponse du Maître d'Ouvrage :

### Observation 4 :

Le tableau récapitulatif des réponses aux demandes d'avis fait apparaître l'absence de plusieurs entités :

La commune de Sainte Suzanne ;

Le Conseil Départemental ;

Le TCO ;

La CIREST ;

LADOM.

Même si l'absence de réponse dans les délais légaux prévus, vaut accord tacite, il est regrettable que ces avis n'aient pas été formalisés et renvoyés par les destinataires, même s'ils ont été associés à certaines démarches, voire recherchés par le porteur de projet, car comme on peut le lire, ceux fournis sont riches en éléments. Notamment pour

les quatre premiers qui sont et seront concernés matériellement et financièrement par le plan.

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

**Observation 4 :** Dans le cadre de la concertation préalable, une enquête en ligne effectuée du 5 au 25 juin 2023, un échantillon de 283 personnes a été sondé. Comment expliquer les différences de chiffres entre le volume de cet échantillon et ceux annoncés dans les attentes des répondants (page 12 du document Phase élaboration de scénarios) ?

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

**Observation 5 :** le commissaire enquêteur regrette avoir découvert dans la presse du jeudi 24 octobre 2024 la tenue d’un salon de la mobilité à la NORDEV, associant la CINOR, du 24 au 27 octobre 2024. La connaissance de cet événement aurait éventuellement permis de conjuguer l’enquête publique à ce dernier par la présence du commissaire enquêteur et pourquoi pas la tenue de permanences pendant ce laps de temps au cours duquel on pouvait espérer voir du public. Si cette manifestation était connue du porteur de projet avant la réunion d’organisation de l’enquête, du 04 septembre 2024, le commissaire enquêteur le regrette vivement.

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

**Observation 6 :** Un rapport de compatibilité<sup>1</sup> exige que les dispositions du PDM ne fassent pas obstacle à l’application des dispositions du document supérieur et ne comportent pas de différences substantielles de nature à remettre en question les orientations et les équipements prévus par ce document supérieur.

Un rapport de conformité<sup>2</sup> exigerait, quant à lui, que les dispositions du PDM soient strictement identiques à celles du document supérieur.



Le projet de Plan de Mobilité de la CINOR doit être compatible à plusieurs documents supérieurs dont :

- Le Schéma d’Aménagement Régional (SAR) de La Réunion ;
- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ;
- La Programmation Pluriannuelle de l’Energie ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).

Est-il possible d’obtenir une description simple du respect de cette obligation.

**Réponse du Maître d’Ouvrage :**

Dont procès-verbal, communiqué sur place à Monsieur Xavier LAYEMAR, représentant le Maître d'Ouvrage qui est composé de 10 pages, celle-ci incluse qu'ensemble nous signons, en l'invitant à produire dans un délai de 15 jours, un mémoire en réponse.

<p>Xavier LAYEMAR Représentant le Maître d'Ouvrage</p> 	<p>Jean-Pierre SCHIETTECATTE Commissaire enquêteur</p> 
--	---

L'original de la dernière page signée est annexé au présent.

## **8- MEMOIRE EN REPONSE**

Le commissaire enquêteur inclut ci après le document reçu du Maître d'Ouvrage dans lequel il a apporté quelques remarques.

Le traitement des contributions lui paraît très complet, sérieux et n'obérant aucune objection.

Le porteur de projet a renvoyé de façon pertinente les observations qui ne relevaient pas du Plan de Mobilité et a indiqué au pétitionnaire le document ou plan ou schéma qui correspond à l'attente légitime du rédacteur de l'annotation.

Le commissaire enquêteur signale que la contribution émanant du collectif CRUB n'avait pas été portée à sa connaissance lors de la rédaction du PV de synthèse. Elle a cependant été traitée par le porteur de projet, ce qui, à ses yeux, ne porte pas à conséquence sur la robustesse juridique, mais met en évidence les difficultés de fonctionnement de cette enquête.

# LE PLAN DE MOBILITE DE LA CINOR

## 2024-2034



MEMOIRE EN REPONSE DE L'ENQUETE PUBLIQUE





## Préambule

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR), un processus participatif a été mis en œuvre afin d'assurer une concertation étroite avec les parties prenantes associées au projet et les citoyens. Après avoir intégré les observations des Personnes Publiques Associées (PPA) dans une première phase, l'enquête publique a constitué une étape essentielle permettant d'impliquer directement le grand public avant l'approbation du document.

Cette enquête publique, menée sous l'égide d'un commissaire enquêteur, a permis de recueillir des observations, remarques et propositions formulées par les citoyens au travers de permanences et de contributions écrites et internet.

### Permanences réalisées

Lieux	Horaires	Retours
Hôtel de ville de Saint-Denis	<ul style="list-style-type: none"><li>10/10/24 : 9h à 12h</li><li>22/10/24 : 13h à 16h</li><li>06/11/24 : 9h à 12h</li></ul>	
Hôtel de ville de Sainte-Marie	<ul style="list-style-type: none"><li>14/10/24 : 13h à 16h</li><li>30/10/24 : 9h à 12h</li></ul>	CBO Territoria
Service urbanisme de la ville de Sainte-Suzanne	<ul style="list-style-type: none"><li>17/10/24 : 13h à 16h</li><li>04/11/24 : 13h à 16h</li></ul>	

CINOR	<ul style="list-style-type: none"><li>07/10/24 : 9h à 12h</li><li>08/12/24 : 13h à 16h</li></ul>	Famille ISMAEL et MOTALA
-------	--	--------------------------

Le présent document a pour objet de répondre aux différents commentaires et objections issus de l'enquête publique. Il précise également les modifications apportées au projet de PDM en conséquence, afin de refléter au mieux les attentes et préoccupations exprimées, tout en respectant les objectifs stratégiques définis par la CINOR.

Cette démarche garantit une prise en compte équilibrée et transparente des avis, en vue de finaliser une version arrêtée du PDM qui soit cohérente et partagée.

Nous exprimons notre gratitude à tous les acteurs impliqués pour leurs contributions et retours sur les documents présentés.

Seront rédigées en noir la réponse à l'avis formulé et en texte vert les modifications apportées aux différents documents qui constituent le PDM.

### Remarque générale Prise en compte des remarques

Le PDM est conçu pour établir une vision collective de la mobilité sur l'ensemble du territoire. Il s'agit donc d'un cadre général, pensé pour répondre aux besoins de l'ensemble des habitants et s'aligner sur les grands objectifs de mobilité durable et de qualité de vie pour tous.

Cela signifie qu'il n'a pas pour vocation d'apporter des solutions spécifiques à des situations individuelles, bien que ces préoccupations soient entendues.

Nonobstant, nous pouvons classer les observations réalisées dans le cadre de l'enquête publique en deux catégories : celles relevant potentiellement du PDM, et celles n'en relevant pas. Ce document apportera, par la suite, une réponse aux remarques qui relèvent du PDM.

---

La CINOR ne se prononcera pas sur les remarques émises suivantes lors de l'enquête :

- Critiques techniques de la gestion publique (DEAL-SACoD) : Les aspects internes de gestion administrative ne relèvent pas du PDM, qui est orienté vers les mesures concrètes de mobilité et d'aménagement.
- Mise en œuvre de travaux dans les habitations privées pour réduire les nuisances : les travaux d'aménagement pour des habitations spécifiques ne sont pas du ressort d'un PDM mais d'un PEB.
- Limitation de l'usage de la climatisation et aération naturelle dans les bus : cette question relève davantage d'une gestion technique spécifique aux équipements des véhicules que des prérogatives stratégiques du PDM

### Commentaire du commissaire enquêteur :

Le tableau récapitulatif dans ses retours, ne tient pas compte des observations parvenues sur le registre numérique qui ont par ailleurs été traitées.

### Réponses aux observations du commissaire enquêteur

<p>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. Ce chiffre a été précisé lors de la présentation du projet le 10/09/2024.</p> <p>Peut-on connaître la répartition des autres budgets de la CINOR par habitant et par an et imaginer un ratio ?</p>	<p>Il faut bien noter que ce budget de 310 M d'€ n'est pas uniquement porté par la CINOR. (Estimation à hauteur de 245 M d'€ faite dans le cadre du PDM). Mais également par ses partenaires : Région, département et commune et qu'une part de ce budget est éligible à des subventions notamment du programme FEDER.</p> <p>Cependant, la thématique gestion des déchets représente 220.40 euros par an (par habitant) et les thématiques aménagement et économie représente 60.60 euros par an (par habitant).</p>
<p>Si la commune de Saint-Denis expose clairement sa position sur les axes du PDM, elle semble ne pas évoquer l'axe 5 qui concerne l'organisation et la circulation des marchandises et les livraisons. Ceci ne laisse pas indifférent compte tenu de la connaissance des difficultés de circulation à l'occasion des livraisons et de la nécessité de les encadrer.</p> <p><b>Commentaire du commissaire enquêteur :</b></p> <p>Sauf erreur, il n'apparaît pas clairement que la commune de Saint Denis, à la lecture des actions, soit un acteur majeur, ce pour quoi, il n'existe aucun doute.</p>	<p>La ville de Saint-Denis n'a pas émis de réserves/observations sur cet axe à l'issue de la consultation des PPA. Elle reste toutefois un acteur majeur de l'axe 5 pour avoir été identifiée comme porteur/co-porteur des <a href="#">sous-actions 16.1, et 17.3</a>. La commune de Saint-Denis a notamment été identifiée comme partie prenante de l'instance de concertation sur la livraison urbaine (<a href="#">sous-action 17.2</a>).</p> <p>Les échanges lors de l'élaboration du PDM entre la commune et la CINOR ont montré que la Commune de Saint-Denis est consciente des difficultés de livraisons lors de l'élaboration du PDM de échanges ont eu lieu sur ce sujet notamment sur les places de livraisons et sur la délimitation d'une ZTL.</p> <p>Il y a également des réflexions en cours sur la faisabilité d'espaces de dépôt de proximité proche de Saint-Denis et de son centre-ville. La logistique urbaine fera l'objet d'une étude spécifique dans le cadre de la mise en œuvre du PDM.</p>



<p>A la lecture de l'avis des Personnes Publiques consultées sur le projet, il semble que la Chambre de commerce et de l'industrie, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, la Chambre d'Agriculture n'aient pas été consultées. Même si elles ne l'avaient pas été au titre de Personnes Publiques Associées (PPA), n'auraient-elles pas pu l'être au titre de Personnes Publiques Consultées (PPC).</p> <p><b>Commentaire du commissaire enquêteur :</b></p> <p>Effectivement leur absence de participation à l'enquête publique peut paraître surprenante.</p> <p>Il paraît indispensable de les solliciter pour les étapes futures.</p>	<p>La CINOR n'a pas souhaité envoyer le document aux PPC en restreignant l'envoi du document arrêté aux PPA. Cependant, pour les personnes publiques consultées, elles avaient la possibilité de fournir leurs observations dans le cadre de la procédure d'enquête publique.</p> <p>Ces chambres seront sollicitées dans les étapes suivantes du projet. Leur consultation pourrait être réactivée lors des phases de mise en œuvre, en particulier pour les questions liées aux infrastructures économiques et aux besoins des entreprises locales. Il est donc possible de considérer cette consultation comme une étape à venir, pour mieux intégrer leurs retours dans l'optimisation du projet de PDM et lors de phases plus opérationnelles.</p>
<p>Le tableau récapitulatif des réponses aux demandes d'avis fait apparaître l'absence de plusieurs entités : la commune de Sainte Suzanne ; le Conseil Départemental ; Le TCO ; La CIREST ; LADOM.</p> <p>Il est regrettable que ces avis n'aient pas été formalisés et renvoyés par les destinataires, même s'ils ont été associés à certaines démarches, voire recherchés par le porteur de projet, car comme on peut le lire, ceux fournis sont riches en éléments. Notamment pour les quatre premiers qui sont et seront concernés matériellement et financièrement par le plan.</p> <p><b>Commentaire du commissaire enquêteur :</b></p> <p>Leur non-association lors de la phase opérationnelle du plan d'action ne paraît pas envisageable. L'intervention de LADOM ne saute pas aux yeux du commissaire enquêteur.</p>	<p>Nous comprenons et partageons le constat que plusieurs entités importantes, n'ont pas fourni de retours formalisés, bien qu'elles aient toutes été sollicitées dans le cadre de la procédure de consultation. La CINOR a laissé un temps plus important que le délai de réponse de 3 mois à ces différents acteurs mais n'a pas obtenu de retour formalisé.</p> <p>La CINOR est consciente qu'une politique de mobilité est partagée entre différents acteurs du territoire. Les PPA ont par ailleurs été associés aux différents COTECH et COPIL, lors de l'élaboration du PDM et dans le cadre d'entretiens particuliers effectués en phase de diagnostic. Il faut noter que les échanges lors de l'élaboration du PDM ont permis d'intégrer les apports des partenaires lors de la stratégie et de la réalisation du plan d'actions.</p> <p>Nous tenons à préciser que ces entités seront de nouveau associées lors de la mise en œuvre opérationnelle du plan d'action de ce PDM afin</p>

	d'assurer une concertation continue et d'intégrer leurs retours dans les prochaines étapes du projet.
<p>Le projet de PDM doit être compatible à plusieurs documents supérieurs dont :</p> <p>Est-il possible d'obtenir une description simple du respect de cette obligation.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de La Réunion ;</li> <li>- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ;</li> <li>- La Programmation Pluriannuelle de l'Energie ;</li> <li>- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT).</li> </ul> <p><b>Commentaire du commissaire enquêteur :</b></p> <p>Les précisions apportées sont importantes et devront être effectivement intégrées avec les documents de planification à la fin du plan d'action.</p> <p>De manière générale, la réponse du porteur de projet est satisfaisante et complète.</p> <p>Elle souligne, sans l'écrire, la nécessité d'une bonne interconnexion entre le PDM et les différents PLU et Schémas locaux ?</p>	<p>L'analyse complète de l'articulation entre les différents textes législatifs, documents cadres et du PDM est faite à partir de la page 12 de l'annexe environnementale.</p> <p>Voici les pages de l'articulation des documents suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de La Réunion ; à P18</li> <li>- Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ; -&gt; P21</li> <li>- La Programmation Pluriannuelle de l'Energie ; à P24</li> <li>- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). à P27.</li> </ul> <p>De plus le PDM a été élaboré conjointement à la révision du SCoT de la CINOR, des échanges ont eu lieu afin de s'assurer de la compatibilité du PDM avec le SCoT</p> <p>Nous proposons d'intégrer cette synthèse sur l'analyse de la compatibilité du PD M avec les documents de planification à la fin du plan d'action.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Concernant le SAR :</b> L'ensemble des 5 axes stratégiques du PDM de la CINOR visent à favoriser les transports collectifs et modes doux, ainsi qu'à faciliter la maîtrise des pollutions et nuisances. Plusieurs des actions/sous actions proposées répondent directement aux prescriptions n°26 et 27 du SAR relatives aux transports</li> <li>- <b>Concernant le SRIT :</b> Les axes stratégiques du PDM s'inscrivent dans les grandes orientations du SRIT et contribueront pleinement à la réalisation des objectifs associés. Il peut notamment être précisé que le scénario retenu pour le PDM de la CINOR vise à</li> </ul>

	<p>atteindre une part modale de transport en commun de 15% à horizon 2034, conformément à l'objectif du SRIT. L'ensemble des actions déployées dans le PDM de la CINOR contribuera à la mise en œuvre effective des 12 actions déclinées dans le SRIT.</p> <p>- <b>Concernant la PPE 2019-2028</b> : Les axes stratégiques du PDM s'inscrivent dans les grandes orientations du SRIT et contribueront pleinement à la réalisation des objectifs associés. Il peut notamment être précisé que le scénario retenu pour le PDM de la CINOR vise à atteindre une part modale de transport en commun de 15% à horizon 2034, en cohérence avec l'objectif de la PPE d'une part modale de transport en commun de 14% à horizon 2028.</p> <p>- <b>Concernant le SCOT de la CINOR</b> : Les axes stratégiques du PDM contribueront pleinement à la réalisation des objectifs associés au PADD du SCOT en vigueur visant l'organisation des déplacements sur le territoire du SCOT et avec l'extérieur. Il peut également être précisé que le PDM sera également parfaitement compatible avec le document d'orientations et d'objectifs du SCOT en cours de révision qui reprend les objectifs du PDM comme axes de l'objectif « Développer la mobilité durable en optimisant les infrastructures de transports et les déplacements » :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>o Le développement des transports collectifs performants (prescription 29)</li> <li>o Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture (prescriptions 30 et 31)</li> <li>o S'ancrer dans la ville du 1/4 h : développer et sécuriser les modes actifs (prescription 32)</li> <li>o Instaurer la culture de la mobilité durable et décarbonée (prescription 33) ».</li> </ul>
--	--

<p>Dans le cadre de la concertation préalable, une enquête en ligne effectuée du 5 au 25 juin 2023, un échantillon de 283 personnes a été sondé. Comment expliquer les différences de chiffres entre le volume de cet échantillon et ceux annoncés dans les attentes des répondants (page 12 du document Phase élaboration de scénarios) ?</p>	<p>Effectivement les 283 personnes ont émis des réponses, cependant certaines questions pouvaient amener plusieurs réponses (au choix libre du répondant).</p> <p>On a ainsi pour le même échantillon de 283 personnes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 575 réponses/propositions sur l'amélioration des TC,</li> <li>○ 543 réponses/propositions sur l'amélioration du vélo,</li> <li>○ 499 réponses/propositions sur l'amélioration de la pratique piétonne,</li> <li>○ 375 réponses/propositions sur la diminution du recours à la voiture particulière.</li> </ul>
<p>Le commissaire enquêteur regrette avoir découvert dans la presse du jeudi 24 octobre 2024 la tenue d'un salon de la mobilité à la NORDEV, associant la CINOR, du 24 au 27 octobre 2024. La connaissance de cet événement aurait éventuellement permis de conjuguer l'enquête publique à ce dernier par la présence du commissaire enquêteur et pourquoi pas la tenue de permanences pendant ce laps de temps au cours duquel on pouvait espérer voir du public. Si cette manifestation était connue du porteur de projet avant la réunion d'organisation de l'enquête, du 04 septembre 2024, le commissaire enquêteur le regrette vivement.</p>	<p>La tenue du salon Moov' a été annoncé et formaliser tardivement au sein de la collectivité, nous rappelons également que c'est un événement organisé par la Nordev. Lors de la réunion d'organisation de l'enquête publique le 4 septembre 2024, la CINOR ne préparait pas encore une éventuelle présence.</p>

**Réponse remarques CBO – 30/10/2024**

Remarques	Réponse
<p>Dans la zone économique de la Mare, suite aux différents travaux dans la zone, plusieurs voiries du quartier ont subi des dégradations importantes nuisant à la circulation, au stationnement des véhicules et à la sécurité des usagers. Il s'agirait d'échanger sur la mise en place d'un entretien régulier de ces voies ainsi que des parcelles appartenant à la CINOR afin de les maintenir en bon état pour garantir confort et sécurité pour résidents et visiteurs.</p>	<p>La réalisation du Schéma Directeur de Voirie et de Jalonnement (SDVJ), conformément aux orientations du SCOT en vigueur est inscrit dans le cadre du projet de PDM de la CINOR. Ce plan directeur prend en compte l'entretien de la voirie, bien que son objectif principal soit de structurer, hiérarchiser et organiser le réseau de voirie et de jalonnement.</p> <p>Le SDVJ permet de hiérarchiser les voies en fonction de leur rôle, ce qui aide à définir les priorités d'entretien. Les routes principales, à fort trafic, ou celles desservant des zones stratégiques (équipements publics, zones d'activités – <b>cas de la Mare</b>) auront des exigences d'entretien différentes de celles de rues résidentielles ou moins fréquentées.</p>
<p>Absence d'éclairage sur la voie cyclable / sentier littoral reliant Saint-Denis à Sainte-Marie. La mise en place d'un éclairage public adapté permettrait de sécuriser cette voie et d'encourager l'utilisation du vélo.</p>	<p>L'éclairage sur ces voies peut être envisagé dans le cadre d'une réflexion plus large sur l'aménagement et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétonniers. Des études techniques et financières sont nécessaires pour évaluer l'impact environnemental, les coûts, ainsi que la faisabilité du projet sur cette portion spécifique.</p> <p>Bien que la CINOR soit responsable de la coordination de la mobilité dans l'agglomération, l'installation d'éclairage relève souvent de la compétence de la municipalité.</p> <p>De plus, la ville de Saint-Denis porte un projet de réaménagement du sentier littoral, l'éclairage se devra d'être pris en compte à ce titre.</p>

<p>Volonté que le quartier de La Mare puisse être intégré au projet de stations vélos en libre-service notamment par l'implantation d'une station à l'entrée de la zone pour compléter le maillage.</p> <p>Installation d'une borne de VLS à Beauséjour pour compléter le maillage des stations prévu sur le sentier littoral et ainsi permettre aux résidents d'en bénéficier via la voie de TCSP notamment.</p>	<p>Le dispositif Vélocéan de location de VLS est porté par la municipalité de Saint-Denis, <b>La CINOR, bien qu'elle veille à l'articulation de ce projet avec ses orientations de mobilité, n'a pas la responsabilité de l'extension du réseau de stations, même dans des zones d'intérêt intercommunal.</b> Cette gestion reste du ressort de la municipalité de Saint-Denis.</p>
<p>Lutte contre le stationnement sauvage, en pieds d'immeubles et entretien des voies piétonnes et cyclables pour le quartier résidentiel de Beauséjour</p>	<p><b><u>Lutte contre le stationnement sauvage</u></b></p> <p>Le projet de PDM prévoit la mise en place de nouvelles régulations du stationnement dans son plan d'actions notamment <a href="#">l'action 7.4.</a> prévoit « <b>un dispositif de contrôle renforcé afin d'éviter les stationnements sauvages existants aujourd'hui (notamment sur Sainte-Marie)</b> » ainsi que « 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 ».</p> <p>Ces mesures nécessitent des études approfondies afin d'identifier les zones où les solutions doivent être déployées.</p> <p><b><u>Entretien des voies piétonnes et cyclables</u></b></p> <p>Le plan d'actions prévoit la requalification de 20 km de trottoir par an et la réalisation de plan d'entretien des trottoirs et des pistes cyclables déjà aménagées tout au long du PDM notamment dans les centralités des quartiers. <b>Beauséjour est identifié dans ce périmètre.</b></p>
<p>de la voie TCSP sur le centre de Beauséjour</p>	<p>À ce jour, la CINOR et le projet de PDM ne prévoit pas d'extension mais un rabattement vers le TCSP existant en comprenant une restructuration du réseau.</p>

<p><b>Commentaire du commissaire enquêteur :</b></p> <p>Le porteur de projet a largement répondu aux attentes du pétitionnaire, ce qui ne l'empêchera pas de pouvoir se rapprocher des décisionnaires évoqués dans les réponses.</p>	
<p><i>Réponses aux remarques Famille I... et M...</i></p>	
Remarques	Réponse
<p>Tôt le matin, les bus circulent à vide voire avec 1 ou 2 passagers. C'est une hérésie en matière environnementale ce flux de circulation très polluant des réseaux Citalis et Car Jaunes. Demande de suppression de rotation de bus et de revoir les horaires de fonctionnement à la baisse.</p> <p>Réseau vétuste Citalis de nature commerciale et industrielle. Tapage diurne et nocturne des réseaux Citalis et Car Jaune en pleine agglomération de Saint-Denis.</p> <p>Demande d'électrification des bus du réseau Citalis.</p> <p>Le projet « Baobab » va intensifier les nuisances à notre égard mais aussi en créer de nouvelles.</p> <p>Demande de dévoiement des réseaux Citalis hors de la rue Felix Guyon. Mise en œuvre de travaux de suppression des nuisances tant sur le domaine public que le financement de travaux à venir au sein de l'habitation en cas de non-dévoiement.</p>	<p><b><u>Nuisances sonores et pollution environnementale liées au passage de bus</u></b></p> <p>Les services de transport en commun, comme Citalis et Car Jaune, doivent assurer une couverture horaire large pour répondre aux besoins de mobilité, y compris tôt le matin ou tard le soir (21h pour le réseau Citalis). Ces horaires sont souvent calibrés pour permettre aux travailleurs, étudiants ou autres usagers de se déplacer, même si la demande est plus faible à ces moments-là.</p> <p>Des études sont réalisées pour ajuster la fréquence et les horaires des bus et seront de nouveaux réalisées dans le cadre des études de restructuration prévues dans ce plan d'actions (<i>sous-action 2.3</i>).</p> <p>Même si certains trajets semblent "polluants" lorsqu'ils transportent peu de passagers, les réseaux travaillent à la transition vers des flottes moins émettrices, comme des bus électriques, GNV ou HVO comme le prévoit <i>la sous action 13.2</i> . Cela permettra de réduire significativement l'impact environnemental de ces trajets, même en heures creuses.</p>

	<p>Des mesures pour réduire les nuisances sonores impacts peuvent inclure le passage progressif à des flottes moins bruyantes (bus électriques ou hybrides) et des ajustements pour limiter le bruit, notamment dans les zones résidentielles et lieux de vie de la CINOR par l'aménagement de zones de vitesse apaisée (<i>sous-action 5.1</i>), une réorganisation des plans de circulation (sous-action 5.3) visant à réduire le trafic en centre-ville de Saint-Denis ainsi qu'une rationalisation du stationnement et du transport de marchandises (optimiser des itinéraires et des zones de stationnement afin de minimiser les perturbations sonores).</p> <p>Le Plan de Mobilité intègre le projet Baobab dans ses grandes orientations stratégiques. Cependant, les remarques spécifiques à ce projet seront traitées lors de l'enquête publique de Baobab. Le PDM, lui, se concentre sur la définition générale des priorités de transport.</p> <p>Pour le service de bus sur Felix Guyon, des études TCSP en projet sur rue Pasteur (cf carte synthèse transport du PDM) pour optimiser et améliorer les conditions de service seront réalisées. En ce qui concerne la réalisation de travaux, le PDM ne considère pas les travaux à titre particulier. Les interventions nécessaires dans le cadre de l'aménagement du TCSP seront mises en œuvre lors la phase opérationnelle du projet.</p>
<p>Infractions routières récurrentes et quotidiennes des chauffeurs de bus Citalis et Car Jaunes.</p> <p><b><u>Demande de mise en place de radars</u></b> Demande de déploiement progressif rapide des radars automatisés fixes sur le réseau TCSP et Citalis géré par la Cinor et programmation</p>	<p><b><u>Demande de mise en place de radars</u></b></p>



<p>auprès des autorités publiques tel l'État (Services de Police nationale et de gendarmerie), mairie de Saint-Denis (Police municipale) pour contrôler et verbaliser les conducteurs de bus.</p> <p><b><u>Stationnement sur trottoir</u></b>          Quelles sont les actions concrètes que la Cinor va prendre pour mettre fin définitivement aux stationnements illégaux des professionnels de Citalis sur les trottoirs ? / Dans quels délais la Cinor va mettre en place ces actions pour le respect de la réglementation de la part de son délégataire à savoir la Sodiparc ? / Quelle programmation auprès des autorités publiques tel l'Etat (Services de Police nationale et de gendarmerie), mairie de Saint-Denis (Police municipale) pour contrôler et verbaliser les contrôleurs Citalis ?/Quand les agents de Citypark vont verbaliser les contrôleurs de Citalis en infraction ?</p> <p><b>Observation du commissaire enquêteur :</b>          La CINOR doit exiger de son délégataire, le respect évident du Code de la Route et lui demander de promouvoir en interne des opérations de sensibilisation au partage de la voie publique et la cessation de comportements inadéquats.</p>	<p>Le positionnement des radars est une compétence d'État portée par le préfet, dans le cadre du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière sur la Réunion. Le PDM de la CINOR n'a pas vocation à porter ce sujet. Ces installations résultent de concertations entre les services de l'État, les gestionnaires de voirie et d'autres acteurs, prenant en compte des critères techniques et d'accidentalité. Cependant, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le bassin de vie Nord, nous restons en veille sur ces sujets pour alerter les autorités compétentes.</p> <p><b><u>Stationnement sur trottoir</u></b></p> <p>La <a href="#">sous-action 6.3</a> est dédiée au contrôle du stationnement abusif et prévoit comme mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place d'aménagements urbain pour réappropriation de l'espace par la sécurisation des piétons notamment,</li> <li>- La mise en place de nouvelles régulations de stationnement,</li> <li>- La mise en place d'un meilleur contrôle du stationnement par optimisation des tournées de verbalisation par véhicule de surveillance LAPI.</li> </ul> <p>La <a href="#">sous-action 16.1</a> vise 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.</p> <p>Ces actions seront entreprises tout au long du PDM, portées par les communes avec appui de la CINOR.</p>
---	--

<p>Absence de sécurisation des piétons pourtant le passage d'autorité organisatrice de « transport » à organisatrice des « mobilités » met un accent très fort sur la sécurisation des piétons.</p>	<p>Ce projet de PDM prévoit plusieurs mesures pour la sécurisation des piétons, parmi lesquelles on peut citer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La neutralisation des places « masques à la visibilité » au droit des passages piétons (<a href="#">sous-action 5.4</a>)</li> <li>- La mise en place de 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). (<a href="#">sous-action 5.1</a>)</li> <li>- La mise en accessibilité de la voirie par des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) dans la CINOR (volet spécifique dans <a href="#">l'annexe accessibilité du PDM</a>)</li> </ul> <p>Particulièrement, aux abords des PEM et stations TC, le projet de PDM accentue sur la nécessité d'aménager l'espace en faveur des piétons (ZATT, sécurisation des lieux de vie, intermodalité).</p>
---	--

### Observation du commissaire enquêteur :

En conclusion, le commissaire enquêteur ne peut que constater que les questions posées par le pétitionnaire ont été traitées par le porteur de projet, mais que les réponses apportées ne satisferont pas forcément le contributeur.

**Réponse remarques Collectif Réunionnais des Usagers de la Bicyclette (CRUB) - 08/11/2024**

<p>Dans l'évaluation environnementale du PDM, l'amélioration de la santé des personnes est une priorité (59 occurrences). Vous y détaillez les effets nocifs des polluants de l'air et de l'impact du bruit. A deux reprises, vous mettez en avant la promotion de l'activité physique en lien avec les actions du PDM.</p> <p>Malheureusement à aucun moment, vous ne mettez en avant la lutte contre une des pires épidémies de notre temps celle de « La sédentarité ».</p> <p>Les mobilités actives par l'activité physique qu'elles permettent ont un effet positif sur la santé. Cela n'est plus à prouver. Il est aussi important de montrer les impacts positifs sur l'économie du territoire.</p> <p>Par conséquent, il paraît important de montrer explicitement dans le PDM de la CINOR le lien entre développement des mobilités actives, enjeux de santé et enjeux économiques.</p>	<p>Nous convenons que les mobilités actives, en plus de contribuer à la réduction des polluants et des nuisances sonores, jouent un rôle central dans la promotion de l'activité physique quotidienne, avec des impacts démontrés sur la santé (prévention des maladies chroniques) et l'économie locale (réduction des coûts de santé, dynamisation des commerces de proximité, etc.).</p> <p>Il sera rajouté les éléments suivants dans l'évaluation environnementale ainsi que dans la stratégie de mobilité dans la présentation de l'axe 2 :</p> <p>La lutte contre la sédentarité responsable de maladie chronique chez 40% des français, et la santé publique, etc.), Avec une estimation en 2024 que chaque km parcouru à vélo a un bénéfice de 1€ (source évaluation de l'impact sanitaire de la pratique du vélo. Réalisée par l'unité PACRI - Pasteur-Cnam risques infectieux et émergents en 2024).</p>
<p>Mieux définir ce qu'il est entendu par « schéma directeur » page 38. Est-ce seulement un outil de planification des aménagements cyclables ou plus ambitieusement un véritable plan de développement des mobilités actives ?</p> <p>A mon avis, ce schéma devra regrouper toutes les actions de ce volet mais aussi montrer la relation qui peut exister entre :</p> <p>Actions en lien direct avec le développement des mobilités les mobilités actives et actions qui ne font pas a priori partie de ce volet mais qui indirectement y contribueront.</p>	<p>Le schéma directeur cyclable, tel qu'il est envisagé dans le plan d'action du PDM, est bien plus qu'un simple outil de planification des aménagements cyclables. Il s'agit d'un véritable plan global de développement des mobilités actives, intégrant à la fois des actions directes (infrastructures, services dédiés, sensibilisation) et des actions connexes qui, bien que ne relevant pas strictement du champ des mobilités actives, participent à leur essor (comme l'aménagement urbain favorable à la marche ou les politiques de stationnement limitant l'usage de la voiture).</p> <p>Pour répondre à cette observation, une reformulation plus explicite sera ajoutée à <a href="#">l'action 8.1</a> afin de préciser que ce schéma :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regroupera toutes les actions spécifiques au développement des mobilités actives, qu'il s'agisse d'aménagements, de sensibilisation ou de régulation.</li> <li>• Mettra en évidence les liens et synergies avec d'autres actions ou politiques, comme les plans de lutte contre les nuisances sonores ou l'intégration des mobilités actives dans des projets multimodaux. A noter, le plan d'actions du PDM renvoi déjà sur les actions connexes à mettre en œuvre en lien avec chaque action développée.</li> </ul> <p>Cette clarification permettra de montrer que le schéma directeur cyclable et des modes actifs vise à articuler de manière cohérente et ambitieuse l'ensemble des leviers disponibles, tout en renforçant leur efficacité par des actions transversales.</p>
<p>Le PDM doit à minima renvoyer vers un chapitre du futur schéma directeur qui détaillera les moyens nécessaires la mise en œuvre de l'action.</p> <p>Ce besoin de clarification sur les moyens (matériels, humains et financiers) et la gestion est valable pour un grand nombre d'actions du volet mobilités actives du PDM. Que comptez-vous faire dans ce sens?</p>	<p>Nous prenons compte de cette question sur la clarification les moyens nécessaires à la mise en œuvre des actions inscrites dans le volet mobilités actives du PDM. Le PDM, en tant que document stratégique, définit des orientations générales et les objectifs prioritaires. Le chiffrage indiqué dans le plan d'actions tient compte des coûts d'investissement, de ceux de fonctionnement (par exemple Vélo en location) et des moyens humains supplémentaires nécessaires notamment sur tout le volet sensibilisation et communication du PDM.</p> <p>Les hypothèses ayant servi à chiffrer le PDM sont transmises à la CINOR qui pourra les transmettre aux personnes en charge du développement du schéma directeur pour que ce dernier puisse repartir des hypothèses du PDM, les conforter et les préciser.</p>

En complément de l'avis de l'état « Recommandation n°6 : proposer une analyse plus fine des déplacements, en intégrant les déplacements pour motifs autres que domicile-travail et domicile-étude et en traitant également les flux de transit. »

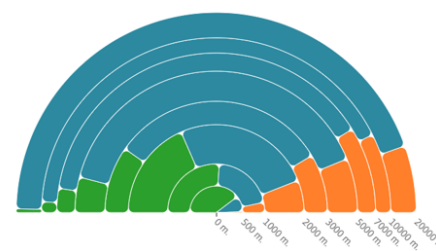
Afin de caractériser précisément les déplacements sur le territoire de la CINOR, il paraît nécessaire, comme cela avait été fait en 2016 pour l'enquête déplacements grands territoires, de compléter l'analyse par des données Origine/Destination ainsi que les distances parcourues par les usagers des différents modes de déplacements. Ces données permettraient d'avoir une vision plus précise des flux mais également des comportements de mobilité.

Voici la réponse faite à l'Etat sur cette recommandation : L'analyse du réseau viaire présentée dans le diagnostic et les charges de trafic utilisées pour réaliser l'évaluation environnementale et la projection des déplacements à horizon 2034 intègrent bien l'ensemble des déplacements à l'échelle de la CINOR (y compris les flux de transit et du transport de marchandises).

Le diagnostic comprend une analyse approfondie sur les déplacements pendulaires (domicile-travail et domicile-études). Elle a été réalisée dans le cadre du diagnostic de ce PDM (phase 1) car il s'agit des déplacements les plus dimensionnants et récurrents/usuels d'analyse et pour lesquels les statistiques de l'INSEE permettent d'avoir des mises à jour régulières.

Echelle : CINOR

Distance selon les modes de déplacement



L'EMD de 2016 dont est extraite le graphique ci-dessus de répartition par distance de déplacement et par mode de transport est un point remis dans le diagnostic qui permet d'avoir une vision sur les comportements de mobilité par distance.

### Observation du commissaire enquêteur :

L'ensemble des interrogations pertinentes soulevées par le pétitionnaire ont trouvé écho chez le porteur de projet qui précisera la stratégie de mobilité dans la présentation de l'axe 2 ; reformulera de façon plus explicite l'action 8.1 afin de préciser le schéma.

### Réponse remarques Dionysiens à vélo – 08/11/2024

<p>Concernant les indicateurs proposés, en rapports aux objectifs, rares sont ceux quantitatifs ! Seuls leurs descriptions et qualifications sont précisées. Le seul indicateur, pour la plupart des actions, est financier. Ainsi le PDM doit faire l'objet de mise à jour annuelle avec un bilan précis des actions passées et un projet adapté aux actions à venir. Quand pourrons-nous connaître les indicateurs proposés pour le suivi des actions ?</p>	<p>Les indicateurs de suivi sont des éléments clés pour le suivi de la mise en œuvre du PDM et des évolutions des pratiques (en dehors d'enquêtes type EMD). Cette notion d'indicateur doit être pensée par une rationalisation de leur nombre pour garantir une certaine crédibilité en termes de collecte de données tout en mettant en évidence les évolutions. Une synthèse des actions du PDM par axe et des indicateurs a été réalisée dans le cadre la mission, Nous proposons de l'ajouter en annexe du document Plan d'actions du PDM.</p>
<p><u>Observations sur la sécurité-police</u></p> <p>On peut regretter qu'aucune remarque ne soit faite pour atténuer les violences motorisées. Pourtant les dernières actualités nationales devraient nous inspirer du simple coup de klaxon, sans danger apparent, aux violences physiques en passant par les menaces de mort. Parmi des actions possibles:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une estimation de ces violences avec une étude du nombre de témoignages et plaintes liées à ces problèmes pourrait être réalisée.</li> <li>• Des campagnes de communication ciblées sur divers supports pourraient permettre l'acceptation du partage de la route et de la transformation des voies de circulation pour intégrer les modes de déplacement alternatifs à l'automobile.</li> </ul>	<p>Ces indicateurs spécifiques ont particulièrement pris une importance particulière avec l'actualité récente, bien qu'ils n'aient pas été pris en compte en tant que tel au stade de l'élaboration du PDM. Ces campagnes sur les bons comportements sont intégrées dans la stratégie de communication sur les modes actifs. Cependant, un suivi des incivilités sur les modes actifs est pertinent, nous l'intégrons aux indicateurs.</p> <p>Les campagnes de communication sont précisées dans la sous action 14.3 : RAPPELER LES BONS USAGES POUR INCITER ET ENCADRER LA PRATIQUE, CHANGER LES HABITUDES ET LIMITER LES ACCIDENTS : « 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. »</p>
<p><u>Voirie - vélo</u></p>	<p>Le schéma directeur cyclable présenté à l'action 8.1 comporte un volet référentiel vélo et présente également le tableau des</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Privilégier des pistes cyclables en site propre. Exemple, cinq routes montent au Moufia, l'une d'elle pourrait être à double sens cyclable sécurisé (par exemple Finette) jusqu'à Bois de Nèfles.</li> <li>- Multiplier les projets d'infrastructures lourdes tels que plusieurs passerelles cyclables et piétonnes avant 2034. Lesquels ?</li> <li>- Sécuriser le plus grand nombre de bandes cyclables en les transformant en piste cyclable en site propre.</li> </ul>	<p>recommandations du Cerema qui permet de préconiser un aménagement cyclable spécifique en fonction du trafic et des limitations de vitesse sur chaque axe. Le référentiel devra également tenir compte du relief sur la CINOR.</p> <p>Des aménagements de franchissement sont chiffrés pour 4 franchissements lourds ainsi que des reprises sur des axes où des conflits piétons-vélo et discontinuités majeures sont observés (4,5 km intégrés dans le chiffrage).</p>
<p><u>Transport</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Proposer des vélos musculaires locations longues durées à prix attractif durant 6 mois (5 € par mois) pour les citoyens les plus démunis (60% de la population) avec possibilité d'achat du vélo en fin de contrat.</li> <li>• Installer des porte-vélos à l'arrière de tous les cars et bus notamment sur les axes montant vers les hauts.</li> <li>• Proposer des vélo-cargos à assistance électrique à la location longue durée durant 6 mois.</li> </ul>	<p>L'action 9.3 porte sur la continuité des 2 programmes mis en œuvre sur le territoire de la CINOR : VLS par la ville de Saint-Denis et Location longue durée de VAE par la CINOR.</p> <p>Ces points pourront être intégrés, notamment sur les vélos cargos. Il convient de préciser que l'action 9.2 propose des aides à l'achat de vélos classiques et non uniquement de VAE.</p> <p>En ce qui concerne les bus, cette mesure n'est pas prévue actuellement pour les véhicules de la CINOR, car elle génère des contraintes d'exploitation, notamment des arrêts prolongés. En revanche, pour les Car Jaune, la loi LOM a rendu obligatoire l'équipement pour le transport de vélos sur les autocars neufs opérant sur les réseaux interurbains à partir du 1er juillet 2021.</p>
<p><u>Communication et économie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Présenter les avantages des employeurs à installer des douches, casiers et arceaux pour les futurs cyclistes ; et les aider à animer des accompagnements à la mobilité douce.</li> <li>• Accompagner les entreprises pour organiser des animations autour des mobilités actives dont le vélo auprès de leurs salariés.</li> </ul>	<p>La sous action 14.1 relative aux plans de mobilités au sein des entreprises et des administrations inclut la promotion de l'usage du vélo. Nous y ajouterons également des mesures concernant l'aménagement des locaux (douches, arceaux...).</p>
<p><u>Éducation populaire</u></p>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagner les gestionnaires immobiliers, syndics et les associations à organiser des animations autour des mobilités actives dont le vélo dans les quartiers, au pied des immeubles pour toucher un plus large public (exemple : atelier de réparation, animation de maniabilité vélo, ron'kosé, etc.). L'action 7.3 n'est pas suffisante, il est essentiel d'intervenir au plus près des lieux d'habitations.</li> <li>• Créer ou appuyer la création de maison du vélo dans chaque quartier avec atelier participatif, vélo-école adulte et enfant, etc.</li> <li>• Le collectif fait également des remarques spécifiques sur les documents dont le détail figure dans le courriel envoyé.</li> </ul>	<p>Ce type d'intervention particulièrement pertinent pour une sensibilisation au plus proche pourra être détaillé lors de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable. Elle est notamment prévue dans l'action 9.4 qui encourage une collaboration avec les associations pour animer la politique vélo.</p>
<p>Remarques sur la délibération n°DCP 2024 01 64 de la commission permanente de la Région réunie le 19 avril 2024 :</p> <p>Dernière page, page 3, la Région indique la création d'un abri en 2024 à la gare routière de St-Denis, il n'est toujours pas en place à ce jour.</p>	<p>Point noté par la CINOR qui s'engage à contacter la Région sur ce sujet.</p>
<p>Remarques sur le document "S0000001M.pdf" :</p> <p>Les dessins et plans des remarques de la Ville de Sainte-Marie ne sont pas lisibles, il manque les couleurs indiquées dans le texte.</p>	<p>Souci lié aux impressions et scan.</p>
<p><u>Remarque page 112 du diagnostic de la CINOR :</u></p> <p>L'analyse socio-économie de la structuration du territoire sous la forme AFOM, les "menaces" :</p>	



<ul style="list-style-type: none"> <li>• « Les difficultés de circulation impactent l'économie du territoire » et deux lignes plus bas « La paralysie du réseau routier → Économie » sont tous deux équivalents, donc pourquoi les répéter ?</li> <li>• Sur la menace "La paralysie du réseau routier → Économie" nous pouvons remarquer que l'économie sait s'adapter aux circonstances (COVID). De plus, quel que soit le gabarit de la route, la saturation automobile est toujours là avec des variations faibles. Il faut donc prendre en considération cette information et l'adapter à des solutions d'avenir. Il n'est donc pas vu comme une menace mais comme un avantage à mettre en place des restrictions de circulation.</li> <li>• Dernière ligne des menaces, « le coût très important de toute infrastructure », ce n'est pas le cas, par exemple le passage d'une ville à 30 km/h n'a pas un coût très important sur l'infrastructure et la suppression de place de parking n'engendre pas de coût supplémentaire mais améliore le cadre de vie. Cette simplification des menaces est donc fausse. Seuls quelques projets pharaoniques alourdissent la facture.</li> </ul>	<p>Il y a effectivement un doublon concernant les menaces sur les difficultés de circulation et leur impact sur l'économie qui sera corrigé.</p> <p>En revanche, cette paralysie se décline bien sous 2 aspects distincts :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Menace sur les temps de parcours et des impacts économiques.</li> <li>- Opportunité pour le développement des modes actifs car ces difficultés de circulation constituent un avantage pour les modes alternatifs, comme vous l'avez justement mentionné.</li> </ul> <p>Concernant le passage des villes à 30 km/h, il ne s'agit pas d'une réalisation d'infrastructure. Par ailleurs, la remarque sur la simplification des menaces semble refléter votre point de vue personnel et ne correspond pas aux avis exprimés lors des échanges en COPIL.</p> <p>Enfin, le coût des infrastructures impacte également le développement des modes alternatifs. Ceux-ci nécessitent également des aménagements onéreux, notamment en raison de la présence de nombreuses ravines et rivières à traverser.</p>
<p><u>Remarques sur le document « PDM CINOR - Phase 2 Stratégie.pdf » :</u></p> <p>Nous pouvons remarquer qu'il n'est pas mis en avant le « coût par habitant » à l'avantage du système Vélo. En effet celui-ci permet de réduire l'accidentologie : réduction du coût des infrastructures (aménagement), du matériel (véhicule ultra léger) et de la santé (réduction des blessures graves et des accidents automobiles).</p>	<p>Cette remarque est concordante avec celle de la CRUB, nous convenons que les mobilités actives, en plus de contribuer à la réduction des polluants et des nuisances sonores, jouent un rôle central dans la promotion de l'activité physique quotidienne, avec des impacts démontrés sur la santé (prévention des maladies chroniques) qui ne cessent d'être réhaussées au fil des années.</p>

<p>Page 8, sur la concertation, le nombre de personnes interrogées est bien insuffisant par rapport au nombre d'habitants de la CINOR. Se rapprocher des 10% de sondés serait plus représentatif*</p> <p>Page 21, l'apaisement de la circulation, un bon point, mais insuffisant en zone 30. La Ville à 30 est un bon choix avec exception à 50 km/h. C'est un choix très peu dépensier. La confusion peut avoir lieu chez un usager, à savoir si la rue est à 30 ou à 50.</p> <p>Page 25, le tableau n'informe pas sur le coût lié à ces aménagements. En effet, leur impact financier est très faible, raison de plus de les mettre en avant. Le scénario 3 est mentionné "zone 30" alors que c'est bien la "ville à 30" qui est privilégiée page 21. Le schéma n'est pas assez détaillé. Des précisions comme page 20 seraient nécessaires. Par exemple, la réduction de la vitesse n'indique pas la vitesse réelle ni la pollution associée.</p> <p>Page 26, les calculs de mètre linéaire par habitant (ml/hab) ne sont pas référencés. Comment sont-ils comptabilisés ? Auxquelles autres intercommunalités peut-on se comparer ? Au lien suivant on trouve des chiffres au niveau des régions de l'hexagone en 2022 :</p>	<p>Il sera rajouté les éléments suivants dans l'évaluation environnementale ainsi que dans la stratégie de mobilité dans la présentation de l'axe 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La lutte contre la sédentarité responsable de maladie chronique chez 40% des français, et la santé publique, etc.), Avec une estimation en 2024 que chaque km parcouru à vélo a un bénéfice de 1€ (source évaluation de l'impact sanitaire de la pratique du vélo. Réalisée par l'unité PACRI - Pasteur-Cnam risques infectieux et émergents en 2024).</li> </ul> <p>Ce nombre est effectivement faible et résulte d'une analyse plus qualitative que quantitative. Toutefois, un chiffre de 10 % des personnes sondées représente un échantillon plus important que celui de l'EMD à l'échelle de La Réunion. Il est important de souligner qu'en parallèle du PDM, les états généraux de la mobilité ont été menés sur le territoire, offrant ainsi une concertation citoyenne plus large sur cette même thématique.</p> <p>C'est ce qui est proposé dans le scénario 3 de la stratégie de la mobilité.</p> <p>Le coût de ces scénarios d'aménagement figure dans le tableau à la page 35, avec des coûts de mise en œuvre relativement faibles. Toutefois, il est essentiel de rester vigilant quant à la nécessité, sur les axes à forte circulation, d'assurer une adéquation entre la limitation de vitesse et l'aménagement de l'axe, afin que la limite de 30 km/h soit réellement effective.</p>
--	--

<p><a href="https://www.fntp.fr/les-amenagements-cyclables-se-deplacer-autrement-et-plus-sobrement/">https://www.fntp.fr/les-amenagements-cyclables-se-deplacer-autrement-et-plus-sobrement/</a>. Ne devrions-nous pas comparer aux mètres linéaires consacrés d'une part à la voiture et d'autre part aux piétons ?</p> <p>Page 27, il serait intéressant de connaître le taux de bénéficiaires du tarif attractif de location longue durée pour les faibles revenus et ainsi adapter une offre en orientant la stratégie.</p> <p>Page 28, le coût du scénario 3 par habitant est très faible, 35 € / an / hab. Il pourrait être comparé au coût des scénarios de TC qui lui est énorme, 523 € / an / hab, soit 15 fois plus ! (calcul à partir de la page 20 = 1 093 000 000 € / 10 ans / 209 000 hab). La réalisation du PDM (PDU) de 2013-2022 est de 84 € / an / hab (page 35), bien inférieur aux 130 prévus, soit 64 % de réalisation (page 34).</p> <p>Page 29, l'Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée, n'offre pas une vision des coûts et des échelles d'ambition que permet les scénarios. D'autant que l'électromobilité (surtout celle de la voiture) est un coût énorme pour les habitants. Même si ce n'est pas une compétence de la CINOR, le coût externe de ces stratégies doit être transparent. Coût présents page 36.</p>	<p>Ces ml représentent un ratio qui permet d'obtenir un ordre de grandeur sur une dynamique cyclable. Ils permettent de comptabiliser l'effort de linéaire pour cibler une volonté de développement. Toutefois, ces indicateurs restent imparfaits, notamment en raison de l'importance de la notion de continuité, qui est essentielle et doit être traitée séparément.</p> <p>Ce point pourra être rajoutée dans les indicateurs.</p> <p>Le coût des scénarios est en lien avec les préconisations de l'ADEME et est plus de trois fois supérieur au budget moyen estimé lors de l'étude de l'ADEME. Il convient également pour la CINOR d'ajouter les autres actions en faveur du vélo, notamment l'axe 2 sur la modération des vitesses et l'axe 4 concernant la communication et l'accompagnement des entreprises et administrations.</p> <p>Le coût important évoqué pour les transports en commun et le développement d'infrastructures lourdes a conduit le COPIL à privilégier un choix moins coûteux pour les transports en commun, tout en étant plus ambitieux pour le développement du vélo. Source : <a href="https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-developper-le-systeme-velo-01431.pdf">https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-developper-le-systeme-velo-01431.pdf</a></p>
--	--

<p>Page 30, on aurait pu rajouter un point sur les activités professionnelles se développant autour de la mobilité à vélo : tourisme, transport logistique du dernier kilomètre, mécanique cycle, assemblage et fabrication de composant.</p> <p>Page 34, quel était le coût par habitant réel en 2022 pour le comparer au moment du PDM 2013-2022 ? Le détail des calculs du camembert est absent. Dans le schéma du benchmark, l'exemple de Grenoble est intéressant mais il n'est pas comparé à d'autres métropoles ambitieuses d'Europe. On peut donc regretter que l'on compare les "petits bras" alors que la marge de progression est bien supérieure au regard de grandes villes européennes.</p> <p>Page 37 : Le sol, l'imperméabilité du sol est bien moins impactante sur un aménagement cyclable en site propre qu'une voirie dédiée aux VL et plus. Le risque technologique n'est pas référencé, quel est le document ? le DICRIM ?</p> <p>Page 40 on regrette : que le scénario 2+ pour l'achat des 2000 vélos prévaut sur la "ville à 30" ; Un scénario 3 plus ambitieux pour une faible différence de coût.</p> <p>Page 41, on regrette que le scénario 2+ soit minimaliste face aux enjeux d'étouffement du trafic, de santé de la population et</p>	<p>Nous ne comprenons pas précisément quel coût vous mentionnez dans cette remarque. En ce qui concerne l'électromobilité, le PDM n'a pas pu fournir beaucoup d'éléments à ce sujet, car nous n'avons pas reçu, à la date de la réalisation du Plan d'actions, le schéma départemental de développement des IRVE. Nous n'avons donc pas connaissance des coûts associés à la mise en œuvre de cette politique.</p> <p>La logistique du dernier kilomètre est bien précisée à l'échelle de Saint-Denis et de la CINOR. Nous intégrerons plus explicitement le volet mobilité douce sur cet aspect.</p> <p>Le coût par habitant est de 84 € par an, et ce chiffre est indiqué à la page suivante. Bien que d'autres exemples européens soient intéressants, l'exercice de comparaison des financements n'est pas simple en raison des politiques nationales de mobilité qui varient d'un pays à l'autre. Toutefois, il est à noter que la stratégie de l'ADEME a été construite en s'inspirant de ces exemples européens.</p> <p>Il faut se référencer à l'étude d'impact pour ce point.</p> <p>Nous notons votre position.</p>
---	---

<p>d'environnement. C'est un marqueur très clair, cette volonté de ne pas faire de vague, de ne pas réellement changer la vision de notre territoire. Vu le retard pris sur l'hexagone et sans parler de plusieurs pays européens, La Réunion sera toujours à la traine alors que l'île rayonne dans l'océan Indien et parmi les outre-mer.</p>	
<p>Remarques sur le plan d'actions :</p> <p>Pour l'ensemble des actions proposées en lien direct ou indirect avec les mobilités actives, le collectif Dionysiens à vélo demande que soit établi annuellement un bilan annuel des actions menées permettant de comparer les résultats et les attentes avec des indicateurs précis et quantitatifs présentés dans les tableaux d'actions.</p> <p>Concernant les actions propres aux aménagements cyclables, la réalisation de rendez-vous semestriels avec des collectifs comme les Dionysiens à vélo et en présence des différents services et élus impliqués permettrait de garantir un suivi transparent des actions en cours et réalisées avec les citoyens.</p> <p>Page 13, actions 3.1 et 3.2, le minimum serait aussi d'implanter des stations de réparation vélo (pompe et outils à disposition) en y associant de la communication avec des illustrations graphiques pour minimiser le vandalisme (faire appel à des dessinateurs réputés).</p> <p>Page 16, actions 4.2, en parallèle pour limiter la fracture numérique, prévoir une édition de supports papier tels que des plans cartographiques et guides de qualité à grande échelle pour toucher directement la grande part des personnes n'ayant pas accès aux nouvelles technologies. Prendre exemple sur le secteur du tourisme qui continue à réaliser des dépliants et cartes.</p>	<p>Nous notons cette remarque qui fait lien avec les précédentes remarques sur les indicateurs et leur suivi.</p> <p>Nous proposons d'intégrer au PDM une action transversale sur le suivi du PDM avec l'organisation de réunions semestrielles avec les partenaires et la présentation des indicateurs, ainsi qu'un COPIL annuel permettant de s'assurer de la bonne complémentarité des politiques de mobilité.</p> <p>Nous notons ce point et proposons de modifier la formulation : <i>Des places de stationnement vélo par des places de stationnement et des services vélos.</i></p> <p>Nous prenons en compte ce point, qui est en partie intégré dans l'action 10.1 concernant les personnes à mobilité réduite. Cette action inclut la mise en accessibilité de l'information et du numérique, qui est essentielle.</p>

<p>Page 23, action 5.4, pour être plus simple dans le calcul il serait préférable ici que le chiffre de 8 vélos stationnés sur 4 arceaux à la place d'un stationnement voiture. Et le chiffre de 1000 vélos n'est pas réel, l'utilisation maximal peut atteindre 2000 vélos. Ce chiffre doit être déplacé à un lieu de présentation générale.</p> <p>Page 39, action 8.1., Les Dionysiens à vélo sont enthousiastes à l'idée de contribuer au Schéma directeur cyclable en amont de sa réalisation et ainsi apporter leurs contributions d'usagers des mobilités actives.</p> <p>Les flux d'intention doivent aussi être contrebalancés par les flux automobiles et les intentions de réduire ces flux. L'un ne pourra pas aller sans l'autre.</p> <p>La deuxième photo montre bien le souci de qualité des aménagements concernant la lisibilité d'un automobiliste. Les pictogrammes "vélos" sont adaptés au cycliste mais pas à l'automobiliste. Ce dernier pourrait ne voir qu'un brouillon, horizontal et fin, le long des bandes très explicites du passage piétons. Le graphisme doit être amélioré pour une meilleure représentation graphique des aménagements cyclables par tous les usagers.</p> <p>Page 40, action 8.2. Parmi d'autres projets, on peut se satisfaire que la CINOR prenne en compte les recommandations et documents proposés. Cependant nous ne pensons pas qu'il faille à chaque fois des études spécifiques pour améliorer le quotidien des usagers cyclistes. De simples améliorations immédiates pourraient permettre de minimiser les risques et améliorer la visibilité de tous les usagers en attendant de plus amples études coûteuses.</p>	<p>Nous corrigerons ce point en précisant : 8 vélos pour une place stationnement.</p> <p>La CINOR reconnaît votre implication ainsi que votre connaissance du territoire au quotidien et veillera à solliciter les associations de cyclistes pour l'élaboration du schéma directeur cyclable.</p> <p>Ces points pour améliorer la lisibilité des aménagements cyclables pour les cyclistes et les autres usagers seront intégrés dans le référentiel vélo prévu dans le schéma directeur cyclable.</p> <p>Nous notons votre remarque. La réalisation des études spécifiques dépendra du besoin en restructuration d'un point dur ou de création d'un nouveau franchissement.</p>
--	--

<p>Le plan page 41 manque de précision.</p> <p>Page 42, action 9.1. Il est dommage que le schéma de la FUB ne soit pas plus lisible ou qu'un lien soit directement accessible en ligne.</p> <p>Page 44, action 9.2. Il serait intéressant de mieux connaître les bénéficiaires des aides à l'achat et ainsi de savoir quelle est la proportion de bénéficiaires à faibles revenus.</p> <p>Page 49, action 10.2. Un jalonnement local cyclable doit être proposé pour rejoindre les autres aménagements communaux et permettre une rapide mise en oeuvre de ce manquement incontestable qui touche aussi bien les habitants des quartiers que les habitants d'autres villes. Cela permettra de faciliter l'accessibilité des pistes cyclables.</p> <p>L'usage de panneaux de signalétique standard doit primer sur ceux de la ville. Le panneau carré à fond bleu avec la lettre P et un pictogramme de vélo en dessous permet une meilleure compréhension des aménagements.</p> <p>Page 58, action 12.2. : Page 59, On peut remarquer que les emplacements des "potentielles stations d'autopartage" sont éloignés les uns des autres. Il serait préférable de développer ce type de service avec un maillage géographique pour qu'en cas d'impossibilité d'usage d'un véhicule à proximité, l'utilisateur puisse se reporter sur un véhicule dans un quartier proche du sien.</p> <p>Page 64, action 14.2</p>	<p>Nous notons ce point de précision dans les indicateurs.</p> <p>Nous notons votre remarque. Le référentiel vélo comprendra les préconisations sur la signalétique.</p> <p>Nous notons ce point, le PDM identifie un développement autour des QPV et des ZATT dont la localisation sera retravaillée finement avec les opérateurs.</p>
--	---

le nombre d'enfants éduqués doit être comparé au nombre total d'enfants, le chiffre de 9 écoles est bien trop faible. Quels sont les objectifs nécessaires à un développement du SRAV sur l'ensemble des élèves ?	Le chiffre de 9 écoles correspond à la situation existante lors de la rédaction du plan d'actions. Ce dernier prévoit un déploiement plus large. Nous intégrons l'indicateur du pourcentage d'enfants formés au SRAV sur l'ensemble du Territoire Nord en fin de cursus primaire.
---	---

### Commentaire du commissaire enquêteur :

Le porteur de projet a très largement répondu de façon détaillée et argumentée au pétitionnaire qui a fait une analyse et une lecture sérieuses du projet.

Mémoire en réponse communiqué sur place à Monsieur Jean-Pierre SCHIETTECATTE commissaire enquêteur, cette remise inclus qu'ensemble nous signons attestant de la réception.

**Xavier LAYEMAR**

Référent de l'enquête publique

**Jean-Pierre SCHIETTECATTE**

Commissaire enquêteur

**\*La dernière page signée est jointe en annexe.**



## 9- L'ANALYSE

### 9-1 Contexte de l'enquête

#### Le contexte légal et réglementaire du PDM

L'article L1214-1 du code des transports dispose notamment que :

"Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité ".

La loi LOM fait évoluer le PDU en Plan de Mobilité (PDM).

Elle modifie les liens de compatibilité entre les documents et prévoit que le PDM doit ainsi être compatible avec le PCAET.

La Loi d'Orientation des Mobilités, publiée en décembre 2019 et plus communément appelée "loi LOM", joue un grand rôle dans le paysage de l'organisation de la mobilité sur les territoires.

Les objectifs identifiés dans l'article 1<sup>er</sup> de la loi LOM précise :

"Accélérer la transition énergétique, la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la lutte contre la pollution et la congestion routière, **en favorisant le rééquilibrage modal au profit des déplacements** opérés par les modes individuels, collectifs et de transport de marchandises les moins polluants, tels que le mode ferroviaire, le mode fluvial, les transports en commun ou **les modes actifs**, en intensifiant l'utilisation partagée des modes de transport individuel et en facilitant les déplacements multimodaux".

Afin de soutenir ces politiques, l'État met en œuvre des plans d'investissements prioritaires tant pour la promotion du vélo et la décarbonation des transports.

Les piliers de la LOM :

De nombreuses ambitions sont affichées par la LOM, touchant aussi bien les aspects sociétaux, structurels et financiers gravitant autour des thèmes de la mobilité tels que :

- **Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer** (des solutions alternatives à la voiture individuelle proposées à 100% du territoire par les collectivités comme le covoiturage, les transports à la demande, les transports en commun, etc. Réorganiser les mobilités domicile/travail en les rendant plus durables et pertinentes) ;

- **Engager la transition vers une mobilité plus propre** (objectif d'atteindre une neutralité carbone en 2050 et la fin de la vente de véhicules à énergies fossiles à l'horizon 2040, élaboration de plan vélo, de plan de covoiturage) ;
- **Instauration de zones à faibles émissions** pour un air plus respirable. Outil qui permettra de limiter la circulation des véhicules les plus polluants suivant le choix de la collectivité ou en cas de pic de pollution.

## 9-2 les contraintes dont doit tenir compte le PDM de la CINOR :

- Prendre en compte la répartition annuelle des précipitations sur le secteur dans le cadre du dimensionnement des infrastructures de mobilité pour limiter les effets de ruissellement rapides, (facteurs d'érosion et de glissement de terrain potentiels) ;
- Rechercher le confort des usagers, des infrastructures de mobilité au regard des contraintes climatiques (chaleur, pluie, vent, ...) ;
- Conserver les éléments géologiques remarquables pour le paysage ;
- Limiter les facteurs favorisant l'érosion des sols (défrichement de surfaces, augmentation du ruissellement des eaux pluviales, ...) dans le cadre de la mise en œuvre des infrastructures de transport ;
- Limiter la pollution des ressources en eau et masse d'eau en lien avec la circulation routière ;
- Promouvoir la phytoremédiation via des noues végétalisées pour le traitement des eaux pluviales sur les communes du territoire de la CINOR ;
- Lutter contre les espèces exotiques et envahissantes, dans les espaces naturels et en aménagement paysager ;
- Préserver les paysages remarquables du territoire et/ou s'assurer de l'insertion paysagère des infrastructures les traversant ;
- Limiter le développement de nouvelles infrastructures en zones de protection de la biodiversité ;
- Lutter contre la pollution lumineuse ;
- Préserver la biodiversité, contribuant à la lutte contre le changement climatique ;
- Intégrer la flore comme filtre des polluants ;
- Gérer efficacement les eaux pluviales pour limiter la pollution des milieux terrestres et aquatiques ;
- Développer les énergies renouvelables (en lien avec les infrastructures liées à la mobilité) et limiter les sources carbonées ;
- Promouvoir les économies d'énergie sur le territoire (notamment à l'échelle de l'éclairage public au droit des voiries) ;
- Prendre en compte le bilan carbone des nouvelles infrastructures d'envergure sur le territoire ;
- Limiter le développement d'infrastructures nouvelles de mobilité se faisant au détriment d'espaces naturels ou agricoles ;
- Concilier espaces de stationnement et production d'énergie, de manière directe ou indirecte ;
- S'assurer que les infrastructures de mobilité programmées répondent aux grandes fonctions urbaines du territoire ;
- Réduire les sources de pollutions de l'eau, de l'air et du sol vis à vis des enjeux de santé publique ;
- Améliorer la connaissance sur les risques sanitaires liés aux perturbations de la qualité de l'air ;
- Renforcer la prévention et la protection des populations vis-à-vis du bruit ;

- Tenir compte du risque lié au transport de matières dangereuses dans la conception de nouvelles infrastructures de transport ;
- Tenir compte des périmètres de protection du patrimoine historique et prendre l'attache de l'ABF pour tous travaux situés dans ces zones ;
- Tenir compte de la problématique des Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

### 9-3 Les enjeux

La CINOR développe les enjeux de son PDM au travers des 5 axes retenus :

#### Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

- Développer une offre de transport en commun structurante reliant Quartier Français et l'entrée ouest avec le projet BAOBAB ;
- Mailler les mi-pentes au littoral par des transports en commun alternatifs et compétitifs à la voiture ;
- Favoriser les déplacements entre plusieurs modes de transport afin d'assurer des ruptures de charges satisfaisantes pour le voyageur ;
- S'inscrire dans l'ère du numérique en développant des outils innovants permettant de faciliter des trajets multimodaux ;

#### Axe 2 Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture ;

- Repenser la place de l'automobile sur la voirie tant en termes d'espaces de circulation, de stationnement que de vitesse autorisée ;
- Promouvoir des espaces confortables et une meilleure répartition de l'espace pour inciter aux pratiques alternatives ;
- Appréhender de manière plus pertinente l'usage de la voiture afin de proposer des mesures concrètes permettant de réduire les nuisances constatées ;
- Apaiser l'espace public, fluidifier le trafic et homogénéiser les politiques de stationnement dans les différentes communes de la CINOR ;

#### Axe 3 S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs ;

- Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR ;
- Développer un écosystème vélo pour encourager la pratique ;
- Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive ;
- Coordonner de façon plus pertinente urbanisme et déplacements par modes actifs ;

#### Axe 4 Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée ;

- Augmenter le nombre de personnes transportées par véhicule ;
- Verdissement du parc de véhicules ;
- Déployer une stratégie de communication sur les thématiques de la mobilité ;
- Sensibiliser et former les usagers pour réduire les accidents ;
- Sensibiliser, informer et conseiller sur les possibilités en termes de mobilité ;

## Axe 5 Organiser la circulation des marchandises et des livraisons ;

- Réguler les aires et horaires des livraisons ainsi que du trafic PL
- Éviter les nuisances induites ;
- Appréhender de façon plus pertinente les flux de marchandises et les articuler ;
- Améliorer la concertation entre les différents acteurs

### 9-4 Les objectifs

Le Larousse définit un enjeu comme « ce que l'on peut gagner ou perdre dans une entreprise quelconque ».

#### 9-4-1 Les objectifs généraux

L'article L1214-2 du code des transports fixe les principes et les objectifs d'un plan de mobilité.

" le plan de mobilité vise à assurer :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, la localisation des parcs de

rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'utilisateurs, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage ou bénéficiant du label "autopartage" ;

**8°** L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

**9°** L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

**9°bis** L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

**9°ter** L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

**10°** L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

**11°** La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 de la loi A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie. "

Enfin, l'article **L1214-4** dispose que :

" Le plan de mobilité délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement, notamment lors de la construction d'immeubles de bureaux, ou à l'intérieur desquels les documents d'urbanisme fixent un nombre maximum d'aires de stationnement à réaliser lors de la construction de bâtiments à usage autre que d'habitation.

Il précise, en fonction, notamment, de la desserte en transports publics réguliers et, le cas échéant, en tenant compte de la destination des bâtiments, les limites des obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme et les plans de sauvegarde et de mise en valeur en matière de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés et les minima des obligations de stationnement pour les véhicules non motorisés».

#### **9-4-2 Les objectifs du PDM de la CINOR**

Celui est décliné au sein de 5 axes et 17 actions :

##### **Action 1**

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.

##### **Action 2**

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 transports attractifs et innovants.

##### **Action 3**

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

Objectif 2 : Aménager des 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.

##### **Action 4**

Objectif 1 : Assurer le confort des services de 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.

## **Action 5**

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.

## **Action 6**

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.

## **Action 7**

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 réglementations de stationnement dans toutes les communes de la CINOR.

## **Action 8**

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.

## **Action 9**

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.

## **Action 10**

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 la continuité des aménagements et un meilleur jalonnement.

## **Action 11**

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.

### **Action 12**

Objectif 1 : Développer le covoiturage sur le territoire ;  
Objectif 2 : Encourager l'émergence de solutions de mobilité alternatives à l'autosolisme.

### **Action 13**

Objectif 1 : Développer 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.

### **Action 14**

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.

### **Action 15**

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.

### **Action 16**

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.

### **Action 17**

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.

## **9-5 Présentation du projet**

### **9-5-1 Le diagnostic**

La CINOR représente 633 000 déplacements par jour, soit  $\frac{1}{4}$  des déplacements à l'échelle de l'île.

Plus de 240 000 habitants sont prévus à l'horizon du PDM, une augmentation des déplacements est à prévoir d'ici 2034.

La CINOR présente une forte densité de population par la concentration des services/équipements : 1 déplacement sur 2 fait moins de 5 km, 80% des déplacements de 3 à 5 km sont réalisés en voiture.

La CINOR représente le principal pôle d'emploi de La Réunion: de nombreux échanges se font avec les territoires voisins et notamment la CIREST et le TCO.

Les statistiques constatent une hausse du taux de motorisation, une paralysie du réseau routier et des difficultés de circulation (plus de 60% des déplacements sont réalisés en voiture).

L'offre de stationnement est importante et une politique tarifaire du stationnement "non dissuasive" n'incitent pas à un report modal vers les modes alternatifs.

Les aménagements de transports collectifs sont très fréquentés à l'échelle de l'île (90 000 voyageurs/jour) et une offre saturée notamment en site propre.

Le projet BAOBAB et le RRTG avec des enjeux de desserte interurbaine et urbaine recourent la possibilité d'avoir une complémentarité de l'offre.

Il existe un enjeu important de la desserte Hauts-Bas et une amélioration du niveau de service autour de l'armature structurante.

La pratique de la marche à pied représente 27% des déplacements.

L'usage du vélo reste très faible, peu de réunionnais possèdent un vélo, peu d'aménagements cyclables et des routes très circulées ainsi que des contraintes naturelles (le relief, frein majeur et la météo ainsi que des coupures créées par les infrastructures routières) peuvent expliquer ce frein.

Le développement des Vélos à Assistance Électrique (VAA) est une opportunité intéressante mais qui présente des contraintes d'investissement pour l'utilisateur.

L'offre reste néanmoins encore insuffisante par rapport à l'objectif de part modale de transport collectif fixé par le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) et le besoin de massifier l'offre.

## 9-5-2 Le scénario retenu

Lors de sa réflexion, la CINOR a imaginé plusieurs scénarios

Après analyse des différents scénarios et concertation, la CINOR a défini le scénario suivant pour son PDM :

	Scénario retenu sur l'axe thématique
Axe 1 : Développer des transports collectifs performants	Scénario 1 avec compléments
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture	Scénario 2 avec compléments
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs	Scénario 2 avec modification
Axe 4 : instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	Invariant
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	Invariant

Sur l'axe 1, le scénario 1 correspond à la vision des élus de la CINOR. Ce scénario semble réaliste du point de vue budgétaire contrairement aux scénarios 2 et 3 de développement des TC qui ne seront pas tenables financièrement. D'autant plus que la CINOR ne souhaite pas intégrer une réflexion sur le développement d'un mode ferré, de telles études étant déjà portées par la région dans le cadre du RRTG.

Pour autant, ce scénario TC ne permettra pas d'infléchir la circulation routière, contrairement aux 2 autres scénarios esquissés. C'est pourquoi, la CINOR souhaite ajouter au scénario 1 des compléments à savoir :

- L'intégration au scénario 1 du PEM de Bertin en lien avec la proposition du câble de la Montagne ;
- L'extension vers l'Est et la CIREST du projet structurant de transport.

Dans ce scénario de développement des TC, la CINOR souhaite aussi incorporer dans le plan d'actions :

- des propositions intégrant des outils numériques et innovants pour garantir une meilleure interopérabilité des services notamment dans le cadre du développement du MaaS à l'échelle de la CINOR ;
- Une structuration de l'offre TC : hiérarchisation des réseaux et articulation des différentes stations et pôles de multimodalité sur le territoire.

Budget investissement du scénario volet TC retenu		
SC1 avec compléments	2 PEM* + PEM Bertin	4 M + 2 M
	Un P+R*	9 M
	Cable Montagne – La Vigie + 1 ligne de TPC en étude	65 M
	BAOBAB en mode léger type BHNS	63 M
	Mise en place d'un MaaS	1 M
	<b>Total (sur les 10 ans du PDM)</b>	<b>209 M</b>

Sur l'axe 2, la CINOR a pour ambition de s'appuyer sur les préconisations du scénario 2 auxquels s'ajouteraient des mesures encore plus ambitieuses au-delà de la mise en zone 30 matérialisée de certains quartiers et des principales polarités urbaines, à savoir :

- Des actions de piétonnisation dans le centre de Saint-Denis ;
- Des propositions de zone de rencontre et d'apaisement du trafic dans certains centre-urbains (Sainte-Suzanne notamment) ;
- La mise en place d'expérimentations de type ZTL et de boucles de circulation.

Un point d'attention particulier sur la régulation forte du stationnement conformément aux enjeux majeurs identifiés sera réalisé.

Budget investissement du scénario volet espace public retenu		
SC2 avec compléments	SC2 de base	21,5 M
	Ajout d'actions ambitieuses (test ZTL, boucles de circulation, apaisement renforcé)	2,5 M
	<b>Total (sur les 10 ans du PDM)</b>	<b>24 M</b>

Sur l'axe 3, le scénario 2 semble convenir aux orientations de la CINOR en termes de développement des modes actifs. La seule modification réside dans le nombre de vélos VLLD à acquérir où la CINOR souhaite décliner l'action d'achat de vélos à 2000 au lieu de 1500 comme préconisé dans le scénario 2.

Budget investissement scénario volet modes actifs retenu		
SC2 avec modification	Linéaire d'aménagement prévu (m)	117 000
	Coût des aménagements prévus (€)	46,7 M
	Coût dédié au développement de l'offre de service (€)	16,9 M
	Modification du SC2 – 2000 VLLD plutôt que 1500	3,2 M
	<b>Coût total / an / hab (€)</b>	<b>35</b>

Il s'agit d'un scénario ambitieux avec un coût supplémentaire de 5 € par habitant chaque année par rapport aux recommandations de l'ADEME.

Les axes 4 et 5 sont des invariants quel que soit le scénario retenu.

Sur l'axe 4, il faudra toutefois veiller dans sa déclinaison en actions à bien intégrer les thématiques de promotion, de communication, de sensibilisation, d'accompagnement et d'encouragement des pratiques auprès du public.

Aussi, au-delà des 2 pistes d'expérimentation en réflexion actuellement sur le territoire pour le renouvellement des flottes de matériel roulant (test de lignes électriques ou de véhicules roulant au GNV), l'expérimentation de véhicules roulant au HVO pourrait être une piste d'étude intéressante à mener sur le territoire de la CINOR.

Budget investissement du scénario volet culture de la mobilité retenue		
Invariant	Total (sur les 10 ans du PDM)	6,65 M €

Sur l'axe 5, l'objectif est de mieux appréhender les pratiques de transport de marchandises et de réfléchir à des solutions envisageables à déployer à l'échelle de la CINOR notamment en ce qui concerne les solutions de logistique urbaine (pertinence des espaces de logistiques à confronter aux flux logistiques du territoire et leurs évolutions - avec une faible tendance au e-commerce et à l'uberisation ainsi qu'une prolongation de l'octroi de mer à la Réunion).

Budget investissement du scénario volet transport de marchandises retenu		
Invariant	Total (sur les 10 ans du PDM)	3,3 M €

L'estimation financière du projet de PDM et des actions à réaliser à l'horizon 2034 sera amenée à être évaluée plus finement dans le plan d'actions.

Le porteur de projet rappelle que certaines mesures étant portées par des partenaires de la CINOR, le budget à prévoir sera partagé, dans les mesures applicables, selon financement et subventions possibles ainsi que suivant le portage des différents projets. La distribution du budget fera l'objet de précisions dans le plan d'actions de ce PDM.

	Budget 2012-2022	Budget scénario base	Budget scénario 2	Budget scénario 3	Budget scénario retenu pour le PDM
	10 ans	10 ans	10 ans	10 ans	10 ans
Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'usager, et performante pour un report modal durable	159 453 000 €	142 460 000 €	563 460 000 €	1 092 460 000 €	209 000 000 €
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture		18 470 000 €	21 470 000 €	26 470 000 €	24 000 000 €
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ h : développer et sécuriser les modes actifs	37 000 €	24 415 000 €	49 965 000 €	51 765 000 €	50 865 000 €
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	0 €	6 650 000 €	6 650 000 €	6 650 000 €	6 650 000 €
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	0 €	3 300 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €
<b>Total</b>	176 577 040 €	195 295 000 €	644 845 000 €	1 180 645 000 €	293 815 000 €
<b>Budget / an/hab</b>	84 €	93 €	307 €	562 €	147 €

+ 63€/an/hab

### 9-5-3 Le contenu

Le Maître d'œuvre propose un plan d'action du PDM, en 17 actions déclinées en 45 sous actions et selon 5 axes stratégiques qu'il a représentés dans le graphe ci-dessous :



**Les principaux enjeux de l'axe 1 : Développer des transports collectifs performants sont :**

- L'offre qui doit évoluer pour permettre d'atteindre l'objectif du SAR : 15% de part modale TC (contre 11% aujourd'hui) ;
- La forte fréquentation des TC (85000 voyageurs/jour), avec une saturation des lignes qui implique la nécessité de structurer et développer le réseau pour faire face à la hausse des déplacements ;
- Des complémentarités Citalis et autres réseaux qui doivent être améliorés pour encourager l'intermodalité.

**Action 1 :** Améliorer l'offre de transport en commun structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire :

- **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.

**Action 2 :** Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts :

- **Sous action 2-1 :** Développer le TPC La Vigie + 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 ;

**Action 3 :** Structurer les PEM et parkings relais (P+R) sur le territoire :

- **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, Butor, Chaudron, Sainte Suzanne, Sainte Marie, PEM Entrée Est (stade de l'Est).

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

- **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.

**Les principaux enjeux de l'axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture sont :**

- Une forte dépendance du territoire à la voiture créant des difficultés de circulation au quotidien et des nuisances sur la qualité de vie des habitants ;
- Le PDM s'ancre dans une dynamique de report modal et un usage plus pondéré de la voiture, ce qui nécessite de repenser la place de l'automobile sur les espaces de circulation et de la place du stationnement sur l'espace public.

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

- **Sous action 5-1 :** Améliorer 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** : Rationaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs ;

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

- Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers ;
- Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR ;
- Mieux contrôler les usagers abusifs.

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

- Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint Denis ;
- Réglementer le stationnement (horaire et tarification) sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée dans les P+R ;
- Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement ;
- Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte Marie et Sainte Suzanne.

**Les principaux enjeux de l'axe 3 : S'ancrer dans la ville du 1/4 d'heure développer et sécuriser les modes actifs, sont :**

- Une pratique de la marche à pied présente mais peu favorisée par les aménagements. Un enjeu d'améliorer la qualité des cheminements pour tous ;
- Très peu de pratique cyclable mais une dynamique en essor. Le besoin de favoriser la pratique avec une politique vélo complète et une sécurisation d'infrastructures ;

**Action 8** : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR :

- Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité ;
- Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire.

**Action 9** : Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable sur le territoire :

- Aménager des stationnements pour le vélo sur le territoire pour inciter la pratique ;
- Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel ;
- Déployer l'offre de vélo en location ;
- Encourager et développer les dynamiques avec les associations.

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

- Améliorer les conditions de déplacements des personnes à Mobilité Réduite (PMR) ;
- 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 ;

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

- Créer des zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire ;
- Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants.

**Les principaux enjeux de l'axe 4 : instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée, sont :**

- Un besoin important d'accompagner le changement de comportement qui passe par une communication ciblée des habitants et salariés du territoire ;
- La voiture mode de transport du quotidien, il faut également accompagner la transition vers des usages moins carbonés ou plus partagés en lien avec la transition énergétique sur le territoire.

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

- Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage ;
- Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation et de partage sur le territoire.

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

- Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique ;
- Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC.

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

- Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des entreprises et administrations sur le territoire ;
- Encourager la réalisation de plan de Mobilité des établissements scolaires sur le territoire ;
- Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents.

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

- Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR.

**Les principaux enjeux de l'axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et des livraisons sont :**

- Le réseau routier de la CINOR avec deux RN qui traversent le chef-lieu et la proximité des deux portes d'entrée de l'île : Aéroport et Port : entraîne des flux logistiques importants dont une part en transit ;
- Problématique des nuisances qui en découlent et des risques associés (transports matières dangereuses).



**Action 16 :** Réglementer le transport de marchandises et les livraisons pour réduire les nuisances :

- Diminuer le nombre de places accordées aux aires de livraison et redistribuer leur localisation ;
- Réglementer le stationnement (horaire et tarification) sur voirie des aires de livraison ;
- Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires.

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

- 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 ;
- Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR ;
- Étudier la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées.

## **9-6 Impacts, mesures ERC et mesures de suivi**

Les principaux points de vigilance identifiés ainsi que les mesures associées sont listés ci-dessous :

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 émissifs qu'à 50 km/h ;

- Attention à la concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de suppression de la circulation sur rue Jean Chatel + rue Marechal Leclerc.

La mesure de réduction préconisée est de prévoir des campagnes de mesures de la qualité de l'air sur les zones de circulation modifiées.

- La part de l'énergie carbone pour alimenter les bornes de recharge des modes de transport électriques.

La mesure de réduction préconisée est de prévoir la production d'énergies solaires associée à la mise en place de bornes de recharge.

- Impact sur la demande en électricité sur un territoire non connecté en termes de réseau électrique.

La mesure de réduction préconisée est de renforcer /sécuriser les connexions électriques du territoire (en articulation avec le projet d'actualisation du Schéma de Raccordement au Réseau des Énergies Renouvelables de La Réunion).

- Limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements d'infrastructures de déplacement ;

La mesure de réduction préconisée est de favoriser l'éco-conception des infrastructures dédiée aux transports en commun (exemple : maintien d'un pourcentage important de surfaces perméables, favoriser la végétalisation et l'intégration paysagère).

Une mesure d'évitement préconisée est de prévoir un aménagement cyclable pas uniquement sur les espaces verts mais sur les espaces utilisés par la voiture (réduction de voies /stationnement) ;

Une mesure d'évitement préconisée est de mutualiser les aires de stationnement, les intégrer à des espaces de stationnement existant où il reste de la capacité sur les horaires des actifs (équipements sportifs / centre commerciaux) ;

Une mesure de réduction préconisée pour les parkings ouverts de capacités importantes, est de prévoir des dispositifs de traitement qualitatif des eaux pluviales avant rejet.

- Risque de mobilisation de foncier pour les infrastructures (arrêts TCSP, pôles multimodaux, parking relais, pistes cyclables, etc.).
- Consommation de terrains naturels et agricoles à anticiper dans le cadre du projet de voie verte des hauts.

La mesure d'évitement préconisée est de privilégier la mobilisation des espaces inutilisés, disponibles en espace urbain, d'implanter les nouvelles infrastructures de mobilité en tenant compte des sensibilités environnementales et corridors écologiques.

- Intégrer la problématique liée à la pollution lumineuse dans le cadre des marchés d'aménagement publics impliquant la mise en œuvre de nouveaux points d'éclairage extérieurs (nouveaux arrêts créés, parkings ouverts par exemple) ;

La mesure de réduction préconisée consiste à respecter la charte "Nature et nuit" dans le cadre des futurs aménagements réalisés.

- Le développement de mobilités nouvelles comme le transport par câble peut constituer un obstacle vis à vis des continuités écologiques (corridor aérien notamment) et accentuer les problématiques de pollution lumineuse vis à vis de la faune ;

La mesure de réduction préconisée est : d'envisager la mise en place de dispositifs anticollision si le retour d'expérience du TC Papangue en démontre l'utilité, de respecter la charte "Nature et nuit" dans le cadre des futurs aménagements réalisés (température de couleur de 2200 K pour l'éclairage des cabines notamment)

- Exposition des transports par câble aux conditions climatiques extrêmes (conditions cycloniques en particulier), nécessite une mesure spécifique pour l'évacuation des passagers en cas d'incidents ;
- 

La mesure de réduction est de prévoir des protocoles de fonctionnement adaptés.

- Modification probable (report) de l'aléa relatif au transport de matières dangereuses dans le cadre de l'apaisement du boulevard Lancastel et de l'optimisation des flux logistiques ;

La mesure de réduction envisagée est de mener une étude visant à l'identification des axes potentiellement support du report de trafic et sécurisation associée si nécessaire.

- Agrandissement de la zone réglementée : sur les effets de bords, zones non réglementées qui vont voir la demande en stationnement augmenter et le risque d'avoir de nouveaux mésusages / impact sécurité sur les piétons ;

La mesure de réduction préconisée est d'accompagner cette extension par une meilleure matérialisation et contrôle des stationnements gênants.

- Augmentation de la pratique du vélo, mode de transport plus accidentogène ;

La mesure de réduction préconisée est de concevoir des aménagements pour la circulation des modes actifs sécurisés vis-à-vis de la circulation routière.

- Le développement des nouvelles mobilités peut inclure des nouveaux risques (risques d'incendie, explosion, etc.) ;

La mesure de réduction préconisée est de mettre en place un plan d'action/schéma d'intervention pour répondre à ces enjeux de sécurité, en collaboration avec le SDIS et l'exploitant et éventuellement dans le cadre de dossiers ICPE.

- La concentration du trafic sur quelques axes de circulation, du fait de la suppression de la circulation sur la rue Jean Chatel + rue Marechal Leclerc (notamment) ;
- L'optimisation des flux logistiques peut exposer davantage des riverains au bruit nocturne ;

La mesure de réduction préconisée envisage le possible nécessité d'écran acoustique ou traitement des baies des constructions concernées.

Finalement, le PDM de la CINOR est un "document globalement vertueux" du point de vue de l'environnement. De potentiels impacts négatifs ont été identifiés dans le cadre de la mise en œuvre de certaines actions et des mesures d'évitement et de réduction ont été proposées.

La réglementation existante couplée à ces mesures d'évitement/réduction conduisent au fait qu'il n'a pas été envisagé de dispositions alternatives à la stratégie proposée dans le cadre du PDM.

## 9-7 Avis des PPA

Le Plan de Mobilité de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR) a été présenté aux personnes publiques associées et dont les démarches figurent dans le tableau ci-dessous :

Partenaires	Consulté le	Retours
<b>Saint-Denis</b>	31/01/2024	Favorable avec réserves
<b>Sainte-Marie</b>	07/02/2024	Réponse au-delà du délai réglementaire des 3 mois
<b>Sainte-Suzanne</b>	07/02/2024	Absence de réponse
<b>Conseil Départemental</b>	31/01/2024	Absence de réponse
<b>Conseil Régional</b>	31/01/2024	Favorable avec réserves
<b>MRAE</b>	27/02/2024	Favorable avec réserves
<b>TCO</b>	31/01/2024	Absence de réponse
<b>CIREST</b>	07/02/2024	Absence de réponse
<b>DEAL / Etat</b>	31/01/2024	Avis favorable
<b>LADOM</b>	07/02/2024	Absence de réponse

CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Le commissaire enquêteur note que dans ses deux mémoires en réponse à la MRAe et aux PPA, le porteur de projet a largement répondu et intégré les diverses attentes (observations, recommandations).

### 9-7-1 La MRAE

Contrairement au tableau établi, ci-dessus, par le porteur de projet qui mentionne que l'avis est favorable avec réserves, l'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple assorti de recommandations qui porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet de plan.

L'avis de l'Ae n'est pas un avis conforme.

L'Ae recommande à la CINOR d'établir un bilan plus qualitatif et approfondi du PDU 2013- 2023 en intégrant sa révision à mi-parcours en 2019 et les avis officiels ayant pu être émis (personnes publiques associées, collectivités, autorité environnementale...) de manière à mettre à profit le retour d'expériences (enseignements positifs et négatifs) et de mieux asseoir le plan des actions du prochain PDM tant en termes de contenu, d'opérationnalité que de temporalité.

L'Ae recommande à la CINOR de prendre en compte le rapport final du collège des garants de la CNDP publié le 30 janvier 2024 concernant la phase 2 des états généraux de la mobilité (avis méthodologique).

L'Ae recommande à la CINOR de s'assurer de la validité et de la parfaite cohérence des données figurant dans les différents documents constitutifs du PDM, et notamment celles relatives aux parts modales prévues à l'horizon 2034 suivant le scénario retenu, tout en y distinguant clairement les deux roues motorisées.

l'Ae recommande à la CINOR, par rapport aux documents de planification de rang supérieur (orientations prescriptives du SCoT 2013 en cours de révision, PCAET 2019, PPE 2022...), de compléter l'analyse de l'évaluation environnementale stratégique de manière à démontrer la compatibilité ou non du PDM à l'horizon 2034, concernant notamment la structuration du réseau TC, la continuité des flux de transit, l'électromobilité, ainsi que l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie finale du transport routier.

l'Ae recommande à la CINOR au-delà de l'étroite concertation nécessaire avec les différents partenaires concernés notamment pour l'implantation des équipements structurants, de veiller attentivement pour chaque action du plan à une bonne intégration des points de vigilance, ainsi que des mesures d'évitement et de réduction, émanant du rapport environnemental. En particulier, pour le nouveau pôle intermodal prévu à l'entrée ouest de Saint-Denis, une attention particulière doit être portée sur la prise en compte des risques naturels (notamment submersion marine et recul du trait de côte avec prise en compte du changement climatique).

l'Ae recommande à la CINOR concernant la lutte contre la pollution de l'air :

- d'étendre la campagne de mesures prévisionnelles de la qualité de l'air à chaque zone habitée à proximité immédiate des grands axes routiers ou limitrophe des centres commerciaux très fréquentés ;
- de prévoir dans ses actions des campagnes spécifiques de sensibilisation sur la pollution atmosphérique, mais également de contrôle des véhicules terrestres à moteur en lien avec les autorités compétentes (police, gendarmerie...).

l'Ae demande à la CINOR pour la caractérisation de l'ambiance sonore et son évolution à l'horizon 2034 de prévoir, a minima, des campagnes de mesures acoustiques, en adéquation notamment avec les zones susceptibles d'incidences notables liées aux reports de circulation induits par les actions du PDM.

l'Ae recommande à la CINOR, en lien étroit et actif avec la mobilisation des différents partenaires extérieurs concernés, de cibler et de consolider les indicateurs les plus représentatifs pour apprécier l'atteinte des objectifs stratégiques et les résultats opérationnels du PDM (indicateurs "clés" avec état zéro et valeurs cibles...).

Le commissaire enquêteur note que le porteur de projet a largement pris en compte cet avis et a intégré les modifications avant la mise à l'enquête publique dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe.

### **9-7-2 L'ARS**

Bien qu'évoqué dans l'avis de la MRAe et de l'État, ce dernier qui a été émis le 25 mars 2024 est favorable sous réserve de la prise en compte des observations émises. Le document n'a pas été communiqué au commissaire enquêteur malgré sa demande.

### **9-7-3 Avis de la mairie de Saint Denis**

La ville de Saint Denis est en accord avec les actions envisagées, mais elle émet quelques réserves quant à la pondération proposée sur les orientations du plan.

Pour l'axe 1

Elle trouve que le périmètre d'application, réduit aux seuls grands axes, est trop restrictif au regard des attentes et des besoins.

La municipalité de Saint Denis souhaite d'une part que l'enveloppe budgétaire allouée sur l'axe de la " pacification " du chef-lieu, soit plus conséquente afin que l'enjeu soit traité à sa juste mesure et que d'autre part, l'intercommunalité soutienne la commune en tant qu'actrice prépondérante dans la démarche d'apaisement.

Pour l'axe 2

La commune, favorable à l'expérimentation de Zones de trafic limité souhaite ne pas restreindre cette dernière au centre-ville car des secteurs résidentiels sont plus propices à la mise en place de dispositifs expérimentaux.

Les axes 3 et 4 n'appellent pas de remarques de la ville.

Abaissier de 10% la part de l'automobile à l'issue de ce plan d'actions semble être un objectif raisonnable, néanmoins il aurait été intéressant d'intégrer la progression attendue sur le covoiturage et sur la part électrique en opposition avec la thermique (qui si elle n'a pas d'impact sur la congestion routière, en a sur la qualité de l'environnement).

Prévoir de consacrer 57% de l'enveloppe financière à l'axe 1 et dans le même temps imaginer un gain de part modale de 2% semble peu ambitieux et interroge. Un certain niveau d'exigence sur le réseau de bus pourrait participer à atteindre un taux plus élevé.

### **9-7-4 L'avis de la mairie de Sainte Marie**

La commune demande à connaître dès que possible les emplacements réservés à inscrire dans le PLU de la ville (Baobab, ZATT, PEM, liaisons cyclables, etc.) pour pouvoir les intégrer dans son document en cours de révision.

Action 1 et 2 : Sur la thématique des transports en commun :

La ville souhaite que pour le tracé du projet Baobab qui s'appuie sur l'actuelle ligne 31, l'ensemble de son tracé soit aménagé en site propre.

Les secteurs de la Rivière des Pluies/Duparc/Beauséjour qui représentent une part importante de l'actuelle population et accueilleront un renforcement urbain conséquent doivent être eux aussi desservis par un transport en commun performant en site propre.

Une action sur l'amélioration des arrêts (protection contre le vent, pluie ou soleil) pourrait apporter davantage de confort et aider au développement de l'utilisation des transports en commun.

Une analyse sur la juste inter-distance entre chaque arrêt pourrait être menée afin d'éventuellement optimiser ou augmenter leur nombre.

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

La mairie note l'aménagement de 2 nouveaux PEM (Beauséjour et Lardy), ceux-ci seront à aménager en concertation avec la ville.

Action 5 : Apaiser les centres villes :

La ville réfléchit à la modernisation de son centre-ville par la mise en place d'un nouveau plan de circulation. La piétonisation du centre-ville est envisagée tout en maintenant une desserte par les bus.

La carte 19 du plan d'action ne repère pas comme "lieux de vie de la CINOR" le centre-ville de Sainte Marie ; la ZAC Beauséjour n'est pas une zone industrielle.

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

La ville est favorable à la structuration de l'offre de stationnement afin d'inciter aux déplacements doux dans les différentes centralités.

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

La commune rappelle que concernant les seuils planchers adaptés aux zonages du PLU en lien avec la desserte en transport collectifs structurants et la prise en considération des dernières normes fixées par le code de la construction sur l'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos au sein des logements, bureaux et bâtiments recevant du public, les règles ne sont plus décrites à l'article 12 du règlement des différentes zones du PLU.

Action 8 : Développer un réseau d'infrastructure cyclable cohérent à l'échelle de la CINOR :

La ville propose de compléter le linéaire de réseau cyclable prévu d'être aménagé par la CINOR, par l'aménagement d'itinéraires cyclables permettant de desservir "Terrain Élisabeth" depuis le sentier du littoral et via le prolongement de la piste cyclable existante le long de la RD61. Une connexion de "Terrain Élisabeth" vers "Ressource Barreau" serait à rechercher.

Action 9 Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable sur le territoire :

La commune propose l'extension de stations de vélos en libre-service à des pôles importants de Sainte Marie, ce qui serait cohérent avec l'armature territoriale du futur SCoT (déploiement dans le cœur de l'agglomération).

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

La ville demande une modification de cartographie concernant le quartier de la Rivière des Pluies indiqué à Saint Denis dans la cartographie de synthèse page 46 du plan d'action.

Action 11 : Mieux coordonner urbanisme et déplacement :

La ville précise que :

- Pour le PEM de Duparc, au regard des usages actuels de ce périmètre (zone aéroportuaire, zone commerciale Duparc, infrastructures liées à la RN2), une programmation urbaine permettant la mixité fonctionnelle via la construction de logements sera difficile à mettre en œuvre. Elle signale une erreur d'emplacement du pôle sur le plan de la page 51 du plan d'actions.
- Pour le PEM de l'hôtel de ville, les fortes contraintes existantes au regard du PPR littoral (zone d'interdiction) empêchent la mutation d'une partie de ce périmètre.

Action 14 Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilités :

La commune prend note des multiples actions d'information et de concertation prévues et ajoute que l'un des enjeux sera de réussir à faire adhérer la population aux changements de pratiques afin de tendre vers une mobilité plus durable.

### **9-7-5 L'avis de la Région**

La commission permanente du Conseil Régional de La Réunion émet un avis favorable sous réserve que les différentes remarques ci-dessous évoquées soient prises en compte :

- Apporter une correction sur l'ensemble du document en remplaçant la mention du SAR par celle du SRIT sur l'objectif de 15% de part modale des TC à attendre en 2030 ;
- Changer le vocable "handicapé" par le vocable "personne en situation de handicap", terme qui a l'avantage de mettre l'accent sur la situation de la personne, plutôt que sur ses caractéristiques personnelles ;
- Projet de TC performants : projet BAOBAB de la CINOR et projet RRTG, le projet ferré de la Région est un objectif majeur que l'ensemble des AOM doivent prendre en considération dans leurs documents de planification ;



- Interopérabilité : un titre interopérable est déjà existant au niveau de l'IDRM. La commission est plutôt favorable à la mise en place d'un titre interopérable sur l'ensemble des réseaux de l'île ainsi qu'à la mise en place d'un Maas territorial ;
- Gare de Saint Denis, la commission note la délocalisation de l'actuelle gare mais souligne la nécessité de rénover la gare actuelle pour accueillir les usagers dans de meilleures conditions et sollicite qu'à terme un arrêt soit maintenu à proximité du centre-ville ;
- Favoriser la pratique du vélo en développant du stationnement vélo sur le territoire et notamment dans les gares. La commission précise que sur le territoire de la CINOR, l'aménagement d'un abri vélo sécurisé d'environ 20 places est prévu en gare de Saint Denis dès 2024.

La commission fait les remarques suivantes :

- Elle prend note du maintien du projet de TPC de la Montagne ;
- Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité : la commission partage pleinement la pratique du covoiturage comme devant être davantage favorisée et facilitée afin notamment de réduire la congestion routière ;
- Mener des expérimentations de matériel roulant plus propres pour les Transports en Commun (TC), la commission rappelle le projet bioGNV actuellement porté par la Région et la CINOR sur une flotte de 10 véhicules des réseaux Car Jaune et Citalis

**9-7-6 L'avis de L'État et de la DEAL** (ces deux avis, distincts dans le dossier, sont identiques mais l'avis rédigé de la DEAL ne reprend pas les observations).

Pour faciliter la lecture des présents avis et hiérarchiser les différentes remarques émises par les services de l'État, il est rappelé ci-dessous la nomenclature des remarques :

**Réserve :** L'État demande que la collectivité apporte une réponse favorable pour des aspects réglementaires, dans le cas d'incompatibilité forte avec les documents supra. Cette réserve est à lever avant l'approbation, car elle constitue une fragilité juridique et entraîne un fort risque de recours au stade du contrôle de légalité.

**Recommandation :** L'État demande que la remarque soit suivie pour améliorer la prise en compte d'un enjeu ou d'une politique publique. Elle ne concerne que les sujets ne présentant pas une incompatibilité avec les documents supra ou une non-conformité réglementaire.

**Observation :** Pour aller vers un document plus lisible et plus opérationnel, l'État propose quelques corrections ou compléments pour améliorer la qualité du document.

L'État n'émet aucune réserve, mais formule 8 observations et 13 recommandations ;

**Observation n°1 :** la partie 4 d'analyse d'impact des scénarios du document Stratégie propose une comparaison des scénarios sur la base des critères financiers et d'évolution des parts modales. Cette partie 4 mériterait d'être complétée des conclusions de l'étude relative à la

qualité de l'air, annexée à l'évaluation environnementale, notamment sur la comparaison de l'ensemble des scénarios en matière de consommation énergétique, d'émissions en polluants et d'émissions de gaz à effet de serre.

Observation n°2 : des données actualisées sur l'état d'avancement en 2024 des projets structurants de mobilité qui concernent le territoire de la CINOR mériteraient d'être présentées lors de l'enquête publique.

Recommandation n°1 : inscrire au plan d'action du PDM la réalisation du Schéma Directeur de Voirie et de Jalonnement, conformément aux orientations du SCoT en vigueur.

Recommandation n°2 : mieux justifier de la compatibilité avec les orientations du SCoT actuellement en vigueur, en particulier sur l'emplacement des pôles d'échanges multimodaux et le projet de BAOBAB, ou expliquer les analyses ayant conduit à les faire évoluer, en s'appuyant notamment sur la révision du SCOT que vous avez engagée.

Recommandation n°3 : mieux justifier la compatibilité du PDM avec l'objectif fixé par le PCAET d'une baisse de 40 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport routier à horizon 2030 par rapport à 1990.

Observation n°3 : Il convient de rappeler l'objectif fixé par la PPE de la Réunion adoptée le 20 avril 2022 est le déploiement de 1700 bornes soit 3400 points de recharge à horizon 2028 à l'échelle de La Réunion.

Recommandation n°4 : s'assurer de la parfaite cohérence entre les chiffres présentés dans les différentes pièces du PDM en particulier les données de répartition modale projetée à horizon 2035.

Recommandation n°5 : mener une analyse des trafics sur les secteurs concernés par des mesures fortes de restriction de circulation prévues par le PDM, afin de visualiser les potentielles problématiques de congestion du réseau qui en résulteraient. En particulier, évaluer les impacts de la suppression de la circulation routière rue Jean Chatel et rue Maréchal Leclerc sur les déplacements.

Recommandation n°6 : proposer une analyse plus fine des déplacements, en intégrant les déplacements pour motifs autres que domicile-travail et domicile-étude et en traitant également les flux de transit, afin de caractériser précisément les déplacements sur le territoire de la CINOR.

Observation n°4 : il est essentiel que la CINOR poursuive les concertations et échanges engagés avec l'ensemble des acteurs de la mobilité sur son territoire, en particulier avec la Région, pour assurer une parfaite articulation entre le réseau de transport collectif de la CINOR existant, le projet Baobab proposé et le RRTG en études, qui sont deux projets de mobilité structurants pour le territoire.

Recommandation n°7 : le PDM mériterait d'être complété sur les enjeux de transport exceptionnel sur route nationale sur le territoire de la CINOR, vis-à-vis des projets d'infrastructure de transport proposés, en particulier le projet BAOBAB.

Observation n°5 : Les autocars qui empruntent actuellement la RD41 sont de gabarit trop important et occasionnent de forts ralentissements et de la gêne à la circulation dans les courbes serrées des rampes. L'opportunité de les remplacer par des véhicules de type minibus avec une fréquence de passage plus élevée, aux heures de pointes particulièrement, pourrait être étudiée.

Observation n°6 : Le PDM mériterait, sur la forme, de présenter l'ensemble des éléments constitutifs de ce volet dans un chapitre dédié, facilement identifiable.

Recommandation n°8 : s'assurer de la parfaite cohérence entre les chiffres présentés dans les différentes pièces du PDM, en particulier les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> et de consommation d'énergie du transport routier projetées à horizon 2035.

Recommandation n°9 : répertorier l'émission de gaz à effet de serre comme enjeu prioritaire pour le PDM.

Recommandation n°10 : faire figurer plus clairement dans les mesures d'évitement/réduction des impacts sur la ressource en eau le respect des prescriptions des arrêtés de protection des captages.

Recommandation n°11 : ajouter à la liste de zones prévisionnelles de mesures de la qualité de l'air des zones complémentaires dans chaque zone habitée à proximité immédiate des grands axes routiers ou limitrophes des centres commerciaux très fréquentés.

Recommandation n°12 : à l'instar de ce qui est prévu pour la qualité de l'air, l'état initial de l'évaluation environnementale et son évolution avec la mise en œuvre du PDM mériteraient d'être complétés pour caractériser l'ambiance sonore dans les zones susceptibles de changement notable en lien avec les reports de circulation liés à la mise en place du PDM.

Observation n°7 : s'agissant du diagnostic du milieu humain, il serait opportun d'actualiser les informations sanitaires, notamment avec le portrait sanitaire de la microrégion Nord de l'Observatoire Régional de la Santé (ORS).

Recommandation n°13 : inviter les opérateurs de véhicules lourds à intégrer le programme EVE.

Observation n°8 : le projet de PDM arrêté ambitionne d'améliorer l'accès aux services de mobilité pour les personnes à mobilité réduite à l'intérieur du réseau de la CINOR. Une attention particulière mériterait également d'être portée sur la continuité entre le réseau de

transport de la CINOR et les réseaux des autres AOM, en matière d'accessibilité, en lien avec ces AOM.

## 9-8 Budget

Le budget à prévoir est de 310 millions d'euros pour la réalisation du PDM (réparti en budget Investissement et fonctionnement). Cela correspond à un budget de 31 millions par an ce qui revient à 129 euros par habitant et par an, soit une augmentation de 45 euros.

Certaines mesures étant portées par des partenaires de la CINOR, le budget du PDM sera partagé dans les mesures applicables selon le financement et les subventions possibles ainsi que suivant les 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). Un financement possible est envisagé entre 44% et 53% du budget du PDM (137 à 157 M d'€).

Cette estimation a été réalisée à partir des modalités actuelles (FEDER, ADEME, FCTVA qui peut évoluer).

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 €
<b>Total</b>	<b>309 295 000 €</b>

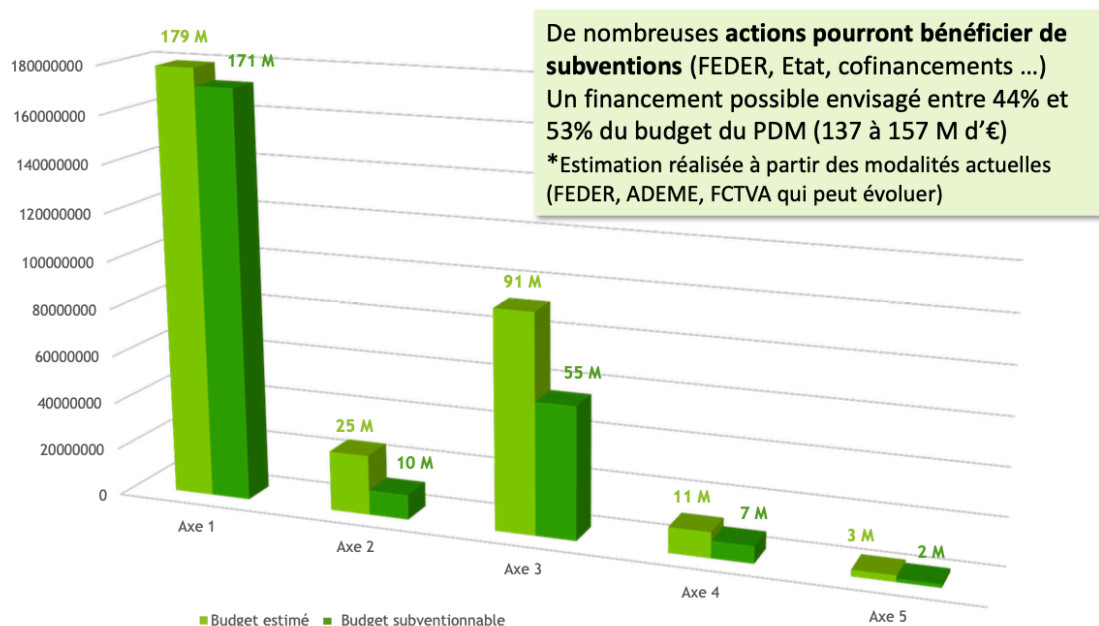
Le porteur de projet précise dans son dossier de présentation quelques répartitions budgétaires :

- 63 M€ pour réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français (action 1.1) ;
- 100 M€ pour développer le transport par câble (TPC) de La Montagne (action 2.1) ;
- 14 M€ pour structurer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) et parkings relais (P+R) sur le territoire (actions 3.1 et 3.2) ;
- 10,5 M€ pour aménager des zones de vitesse apaisée en centres-villes (actions 5.1) ;

- 47,3 M€ pour réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité (action 8.1) et 11 M€ pour résorber les points durs cyclables et autres discontinuités (action 8.2) ;
- 20 M€ pour améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR – action 10.1).

Pour mémoire chaque fiche d'action ou sous action est chiffrée.

La part de la CINOR estimée sur le budget total du PDM est de l'ordre de 245 M sur les 310 M prévus.



La présentation du projet, l'organisation et le déroulement de l'enquête publique, les observations du public et le mémoire en réponse en réponse du maître d'Ouvrage ayant été rappelés dans les précédents paragraphes, suivis d'une analyse détaillée, les conclusions motivées et l'avis du commissaire enquêteur seront rédigés dans une seconde partie.

La Possession, le 12 décembre 2024