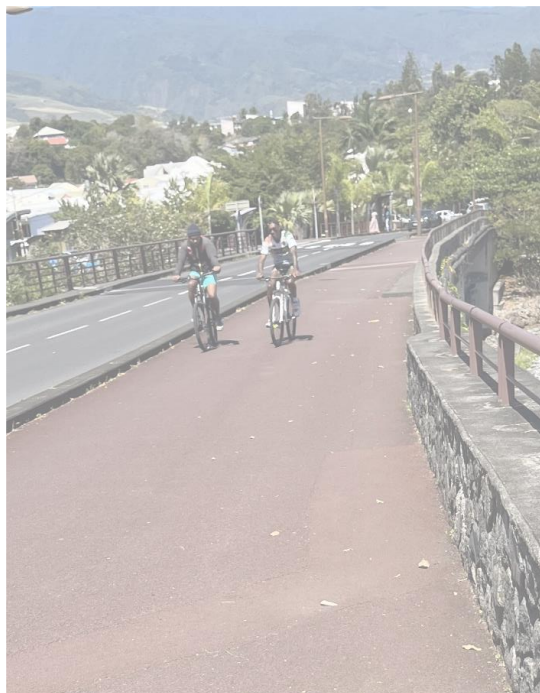


LE PLAN DE MOBILITE DE LA CINOR

2024-2034



REPONSE AUX RETOURS 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">10/10/24 : 9h à 12h22/10/24 : 13h à 16h06/11/24 : 9h à 12h	
Hôtel de ville de Sainte-Marie	<ul style="list-style-type: none">14/10/24 : 13h à 16h30/10/24 : 9h à 12h	
Service urbanisme de la ville de Sainte-Suzanne	<ul style="list-style-type: none">17/10/24 : 13h à 16h04/11/24 : 13h à 16h	
CINOR	<ul style="list-style-type: none">07/10/24 : 9h à 12h08/12/24 : 13h à 16h	

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

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 € par an (par habitant) et les thématiques aménagement et économie représente 60,60 € par an (par habitant).</p>
<p>A</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 sous-actions 16.1. et 17.3. La commune de Saint-Denis a notamment été identifiée comme partie prenante de l'instance de concertation sur la livraison urbaine (sous-action 17.2).</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</p>	<p>La CINOR a envoyé le document arrêté comme le prévoit la réglementation aux PPA. Les personnes publiques consultées avaient la possibilité de fournir leurs observations dans le cadre de la procédure d'enquête publique,</p>

<p>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>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>Les collectivités sollicitées ont participé aux comités techniques et de pilotage du projet de révision 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. Elles n'ont pas fourni de retours formalisés, lors de la procédure de consultation mais le plan d'actions a été co-construit avec l'ensemble des acteurs et des institutions.</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 d'assurer une concertation continue et d'intégrer leurs retours dans les prochaines étapes du projet.</p>
<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"> - 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). 	<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"> - Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de La Réunion ; → P18 - Le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports ; -> P21 - La Programmation Pluriannuelle de l'Energie ; → P24 - Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). → P27. <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 PDM avec les documents de planification à la fin du plan d'action.</p> <p>- Concernant le SAR : 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</p>

	<p>proposées répondent directement aux prescriptions n°26 et 27 du SAR relatives aux transports</p> <ul style="list-style-type: none"> - Concernant le SRIT : 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, 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. - Concernant la PPE 2019-2028 : 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. - Concernant le SCOT de la CINOR : 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 » : <ul style="list-style-type: none"> o Le développement des transports collectifs performants (prescription 29) o Redistribuer l’espace public pour un usage raisonné de la voiture (prescriptions 30 et 31) o S’ancrer dans la ville du 1/4 h : développer et sécuriser les modes actifs (prescription 32) o Instaurer la culture de la mobilité durable et décarbonée (prescription 33) ».
<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"> o 575 réponses/propositions sur l’amélioration des TC, o 543 réponses/propositions sur l’amélioration du vélo,

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 499 réponses/propositions sur l'amélioration de la pratique piétonne, ○ 375 réponses/propositions sur la diminution du recours à la voiture particulière.
<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. Lors de la réunion d'organisation de l'enquête publique le 4 septembre 2024, la CINOR ne préparait pas encore une éventuelle présence sur le salon organisé par la Nordev.</p>

Réponse remarques CBO - 30/10/2024

Remarques	Réponse
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>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 – cas de la Mare) auront des exigences d'entretien différentes de celles de rues résidentielles ou moins fréquentées.</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>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>
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>Le dispositif Vélocéan de location de VLS est porté par la municipalité de Saint-Denis, 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. Cette gestion reste du ressort de la municipalité de Saint-Denis.</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.	
Lutte contre le stationnement sauvage, en pieds d'immeubles et entretien des voies piétonnes et cyclables pour le quartier résidentiel de Beauséjour	<p><u>Lutte contre le stationnement sauvage</u></p> <p>Le projet de PDM prévoit la mise en place de nouvelles régulations du stationnement dans son plan d'actions notamment l'action 7.4. prévoit « un dispositif de contrôle renforcé afin d'éviter les stationnements sauvages existants aujourd'hui (notamment sur Sainte-Marie) » 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><u>Entretien des voies piétonnes et cyclables</u></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. Beauséjour est identifié dans ce périmètre.</p>
de la voie TCSP sur le centre de Beauséjour	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
Réponses aux remarques Famille Ismaël et Motala	
Remarques	Réponse
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><u>Nuisances sonores et pollution environnementale liées au passage de bus</u></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</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>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 (sous-action 2.3).</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 la sous action 13.2. 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 (sous-action 5.1), 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. Les phases d'études opérationnelles du projet Baobab traduiront les réponses et feront le nécessaire afin de réduire les nuisances pour les habitants tout en optimisant le réseau de transport en commun.</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><u>Demande de mise en place de radars</u></p>

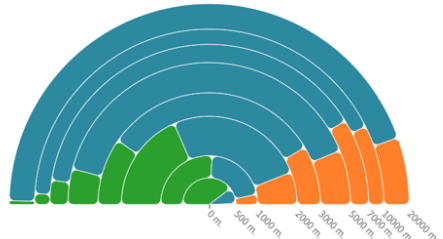
<p><u>Demande de mise en place de radars</u> Demande de déploiement progressif rapide des radars automatisés fixes sur le réseau TCSP et Citalis géré par la Cinor et programmation auprès des autorités publiques tel l'État (Services de Police nationale et de gendarmerie), mairie de Saint-Denis (Police municipale) pour contrôler et verbaliser les conducteurs de bus.</p> <p><u>Stationnement sur trottoir</u> 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>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. 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, nous partagerons cette information aux services de l'Etat compétents.</p> <p><u>Stationnement sur trottoir</u></p> <p>La sous-action 6.3 est dédiée au contrôle du stationnement abusif et prévoit comme mesures :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La mise en place d'aménagements urbain pour réappropriation de l'espace par la sécurisation des piétons notamment, - La mise en place de nouvelles régulations de stationnement, - La mise en place d'un meilleur contrôle du stationnement par optimisation des tournées de verbalisation par véhicule de surveillance LAPI. <p>La sous-action 16.1 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"> - La neutralisation des places « masques à la visibilité » au droit des passages piétons (sous-action 5.4) - 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

	<p>signalisation horizontale et verticale adéquates conformément aux préconisations du CEREMA (guide pour l'aménagement des rues apaisées). (sous-action 5.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 l'annexe accessibilité du PDM) <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>
--	--

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 partageons 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> <ul style="list-style-type: none"> - 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>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 l'action 8.1 afin de préciser que ce schéma :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regroupera toutes les actions spécifiques au développement des mobilités actives, qu'il s'agisse d'aménagements, de sensibilisation ou de régulation. • 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. <p>Cette clarification permettra de montrer que le schéma directeur cyclable et des mobilités actives 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. 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>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>
<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</p>	<p>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</p>

<p>différents modes de déplacements. Ces données permettraient d'avoir une vision plus précise des flux mais également des comportements de mobilité.</p>	<p>dimensionnants et récurrents/usuels d'analyse et pour lesquels les statistiques de l'INSEE permettent d'avoir des mises à jour régulières.</p> <p>Echelle : CINOR</p> <p>Distance selon les modes de déplacement</p>  <p>Quelques chiffres :</p> <ul style="list-style-type: none"> 0-1 km 50% à pied 3-5 km 80% en voiture 2-3 km 17% en TC <p>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.</p>
---	---

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.</p> <p>Parmi des actions possibles :</p>	<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,</p>

<ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>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> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - 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. 	<p>Le schéma directeur cyclable et des mobilités actives présenté à l'action 8.1 comporte un volet référentiel vélo et présente également le tableau des 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"> • 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. 	<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>Au sujet des vélos cargos, la CINOR lancera une expérimentation pour répondre aux besoins en cyclo-logistique urbaine et péri-urbaine du territoire.</p>
<p><u>Communication et économie</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<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>

<ul style="list-style-type: none"> Accompagner les entreprises pour organiser des animations autour des mobilités actives dont le vélo auprès de leurs salariés. 	
<p><u>Éducation populaire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 	<p>Ces interventions sont pertinentes pour une sensibilisation au plus proche, elles pourraient être détaillées lors de la mise en œuvre du schéma directeur cyclable et des mobilités actives. 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>La CINOR sollicitera l'éclairage de la Région Réunion afin d'obtenir des précisions 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>La ville de Sainte-Marie ne dispose pas d'éléments papier plus lisibles concernant les illustrations dans leur avis.</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"> « Les difficultés de circulation impactent l'économie du territoire » et deux lignes plus bas « La paralysie du réseau routier → Économie » sont tout deux équivalents, donc pourquoi les répéter ? 	<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"> - Menace sur les temps de parcours et des impacts économiques. - 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.

<ul style="list-style-type: none"> • 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. • 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. Seul quelques projets pharaoniques alourdissent la facture. 	<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>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>Cette remarque est concordante avec celle de la CRUB, la collectivité partage votre propos, 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>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"> - 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>Ce nombre résulte d'une analyse plus qualitative que quantitative. 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>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 ? Aux quelles autres intercommunalités peut-on se comparer ? Au lien suivant on trouve des chiffres au niveau des régions de l'hexagone en 2022 : https://www.fntp.fr/les-amenagements-cyclables-se-deplacer-autrement-et-plus-sobrement/. Ne devrions-nous pas comparer aux mètres linéaires consacrés d'une part à la voiture et 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>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>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.</p> <p>Source : https://avelo.ademe.fr/wp-content/uploads/2024/09/cahier-developper-le-systeme-velo-01431.pdf</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>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 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>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 directeur des IRVE. Nous n'avons donc pas connaissance des coûts associés à la mise en œuvre de cette politique dans le temps de réalisation du PDM.</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>L'étude d'impact permet de clarifier l'interrogation pour ce point.</p> <p>Nous prenons en considération vos remarques et restons ouverts au dialogue technique pour explorer des solutions plus ambitieuses et adaptées aux spécificités de notre territoire.</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</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</p>

<p>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>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.</p>	<p>présentation des indicateurs, ainsi qu'un COPIL annuel permettant de s'assurer de la bonne complémentarité des politiques de mobilité.</p> <p>Nous comprenons 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 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>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>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>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>La réalisation des études spécifiques dépendra du besoin en restructuration d'un point dur ou de création d'un nouveau franchissement.</p> <p>Ce point sera précisé dans les indicateurs.</p> <p>Le référentiel vélo comprendra les préconisations sur la signalétique.</p> <p>Le PDM identifie un développement autour des QPV et des ZATT dont la localisation sera retravaillée finement avec les opérateurs.</p>
---	---

<p>Page 64, action 14.2</p> <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 ?</p>	<p>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.</p>
--	--