



4- ORGANISATION DE L'ESPACE

La progression du bâti

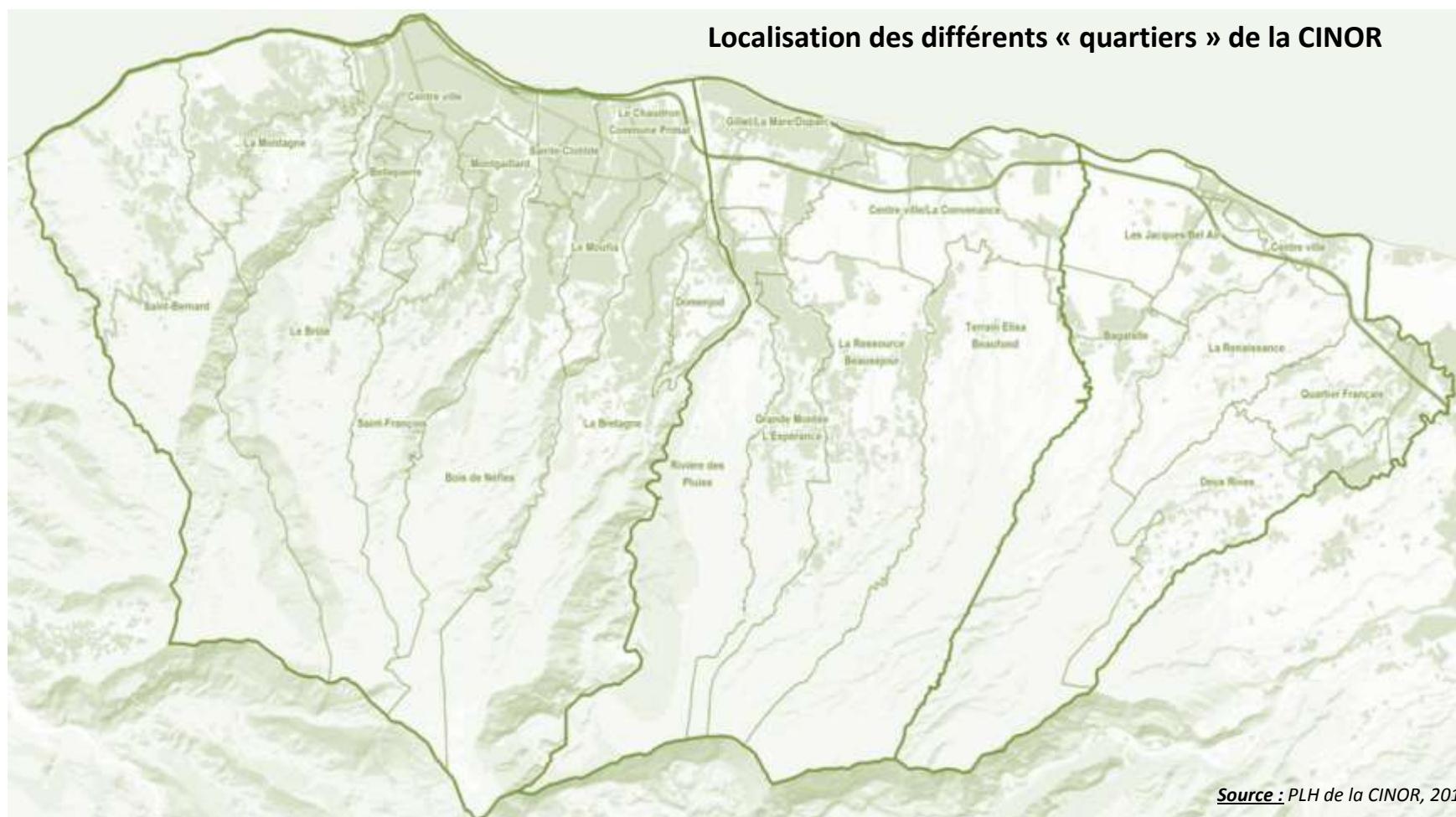
1. Des typologies aux problématiques transversales

Les problématiques urbaines se retrouvent d'une Commune à l'autre et permettent de dégager des principes de fonctionnement commun. L'intérêt de cette approche est de permettre d'identifier des problématiques transversales à l'échelle de l'agglomération.

Vue sur Sainte-Marie et Sainte-Suzanne



Vue sur Saint-Denis



Source : PLH de la CINOR, 2011

2. La ville constituée

Elle est le point de départ de l'urbanisation, correspond aux différents centres- villes localisés sur la plaine littorale et regroupe l'ensemble des fonctions urbaines (habitat, commerces, équipements et services publics). Cette ville historique constituée se décompose naturellement entre le centre de Saint-Denis d'un côté et les centres- villes de Sainte- Suzanne et Sainte-Marie de l'autre.

Saint- Denis

Le centre-ville se caractérise par son organisation en damier et concentre les fonctions d'habitat, de commerces et de services publics sous la forme de nombreux monuments historiques et de maisons individuelles en R+1/2 ou d'immeubles en R+3/4 (secteur Est).

A l'Ouest, les quartiers de Petite Ile et du Bas de la Rivière sont d'identité plus populaire et se caractérise pour le premier, par de l'habitat individuel groupé et pour l'autre, par des opérations d'immeubles collectifs récents, plus quelques activités implantées en bordure de la Rivière Saint-Denis.

A l'Est, la ville contemporaine s'est développée par extension avec :

- le quartier du Butor à l'urbanisation moins cohérente, mêlant les fonctions d'habitat, de services et de loisirs avec un tissu discontinu et des hauteurs variées,
- Sainte-Clotilde de même forme urbaine que le Butor, plus quelques quartiers à vocation pavillonnaire,

- Le Chaudron formé essentiellement de logements collectifs sociaux d'une part et d'une zone industrielle d'autre part.

Sainte- Marie et Sainte- Suzanne

Les zones agglomérées du littoral regroupent les principaux équipements, les commerces et une majeure partie de la population. Développé linéairement le long des axes principaux les deux centres historiques ont connus une extension récente au travers d'un certain nombre d'opérations d'ensemble de logements collectifs (ZAC des Gaspars,...) et d'équipements. Pour les deux centres historiques, la déviation de la RN2 permet de recomposer une centralité communale appuyée par des interventions sur les espaces publics.

Les caractéristiques transversales :

- Richesse patrimoniale et vocation identitaire.
- Concentration des équipements, réseaux, commerces, activités économiques, centres de décisions.
- Qualité de la desserte notamment en transport en commun et des espaces publics.
- Population en baisse, vieillissante et accroissement du nombre de ménage.

3. Les mi- pentes

A partir de ces foyers urbains historiques, la ville s'est étendue de façon préférentielle sur le littoral en périphérie des grands domaines puis sur les mi-pentes avec des développements récents et des secteurs très investis aujourd'hui par l'habitat résidentiel. Parfois, l'investigation de ces pentes s'est faite de manière anarchique et la poussée de

l'urbanisation repoussant ses limites dans les espaces naturels et agricoles a marqué le territoire ces dernières années.

Les caractéristiques transversales :

- Structures récentes.
- Population en forte croissance, jeune, taille des ménages plus importante que la moyenne communautaire.
- Equipements, réseaux, commerces et activités économique peu adaptés.
- Desserte difficile, voiries peu adaptées, difficultés pour les TC.
- Structure urbaine hétérogène (individuel peu structuré, grosses opérations de collectifs).

4. Les bourgs

En parallèle de l'urbanisation du littoral et des pentes, des bourgs se sont structurés, éloignés des centres- villes mais dont l'effort fait en matière d'équipements a permis de créer des synergies sur des lieux particuliers relativement autonomes.

Les caractéristiques transversales :

- Structure ancienne existante renforcée récemment (domaines agricoles, noyaux urbains).
- Opération d'ensemble et maîtrise foncière.
- Equipements et réseaux satisfaisants.
- Niveau de desserte correcte.

5. Le pôle émergent

Une particularité ressort de l'analyse du territoire. Il s'agit d'un pôle aujourd'hui émergent localisé de part et d'autres de la Rivière des Pluies qui concentre des zones d'emplois importantes (ZI Chaudron, La Mare, le CERF,...), les principales surfaces commerciales (Duparc, Jamaïque), des équipements majeurs (centre d'exposition, Technopôle, extension de l'Université...) et des pôles de déplacements (aéroport, TCSP, parking relais,...).

Ce système constitutif se situe à l'échelle de la CINOR dans un positionnement économique et représente ainsi un enjeu primordial pour l'agglomération.

Les caractéristiques transversales :

- Grandes opérations à caractère économique.
- Pôle d'échange et grosse infrastructure de desserte (VL, TC, Aéroport,...)
- Interventions fortes des collectivités.
- Secteur conquis sur les terres agricoles où par endiguements.

6. Le territoire des hauts

Le territoire des hauts, situé au-dessus de la cote 800, représente 60% du territoire de la CINOR et englobe une bonne partie de Sainte-Suzanne et de Sainte-Marie. Il s'agit pour l'essentiel d'un vaste domaine forestier d'une grande qualité, bordé par un espace habité d'une surface relativement restreinte mais présentant une agriculture originale et une urbanisation rapide. Cette frange urbanisée,

où le naturel et l'agricole sont omniprésents, est constituée de bourgs ruraux entre-coupés par les ravines, et qui font le lien entre la zone agglomérée et le domaine forestier. Ils présentent un tissu plus diffus et plus rural où domine un habitat individuel, traditionnel, parfois précaire accompagné de jardins d'agrément.

Sur Saint-Denis, ces bourgs, auparavant sites de villégiature, ont largement été rejoints par les pentes procurant cette impression d'étalement urbain. Cette mutation, provenant de la croissance démographique, de la pression foncière et de la proximité de l'agglomération dionysienne, entraîne aujourd'hui une disparition progressive du paysage rural.

L'économie y est relativement peu dynamique, le niveau scolaire peu élevé et le chômage omniprésent bien qu'un peu moins élevé que dans d'autres territoires des hauts du fait de la proximité de Saint Denis. Bien que ce territoire soit constitué de sous-ensembles ayant leur propre spécificité en matière d'organisation spatiale, il regroupe des enjeux communs :

- de préservation et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels,
- de développement des productions à forte valeur ajoutée et de l'agrotourisme,
- de sauvegarde du patrimoine existant et d'une identité rurale,
- d'amélioration du cadre de vie et des conditions d'habitat et de lutte contre le mitage,
- de vocation touristique.

Les enjeux sont la préservation et la valorisation des espaces agricoles et naturels, le développement des productions à forte valeur ajoutée et de l'agrotourisme, le développement cohérent de l'habitat et la dynamisation de la vie

de quartier. En effet, cette zone rurale connaît depuis quelques années une progression importante de sa population et les quartiers les plus proches de Saint Denis sont confrontés à une mutation rapide entraînant une disparition progressive du paysage rural. De tradition essentiellement agricole, ces quartiers sont soumis depuis quelques années à une forte pression urbaine qui va grandissante du fait de la croissance démographique du département, de la spéculation foncière et de la proximité de l'agglomération dionysienne.

Ainsi sur l'ensemble du territoire, il existe une forte différenciation de structuration en fonction de la cote altimétrique. Les bas concentrent davantage les fonctions de développement économique, de dessertes et d'équipements publics et paradoxalement perdent de la population, alors que les hauts sont perçus comme les réservoirs de l'habitat avec un niveau d'équipements insuffisant et des voies souvent inadaptées. Cette dichotomie territoriale génère des déplacements importants et pose la question de son évolution. Faut-il rapprocher les équipements des secteurs résidentiels ou apporter une offre globale à l'échelle de la CINOR ? Le problème de dépeuplement des secteurs centraux avec un niveau d'équipements élevé et le développement des hauts sans équipement induit des coûts de fonctionnement conséquents qu'il convient de traiter. Il est nécessaire d'envisager les hauts non plus comme des quartiers dortoirs mais bien comme des espaces de vie et d'activités. Par ailleurs, la richesse du territoire des Hauts est aujourd'hui fragilisée. La pression urbaine grandissante implique d'accompagner cette évolution qui risque de mettre en péril le paysage, l'identité et l'équilibre social déjà instable de cette région.

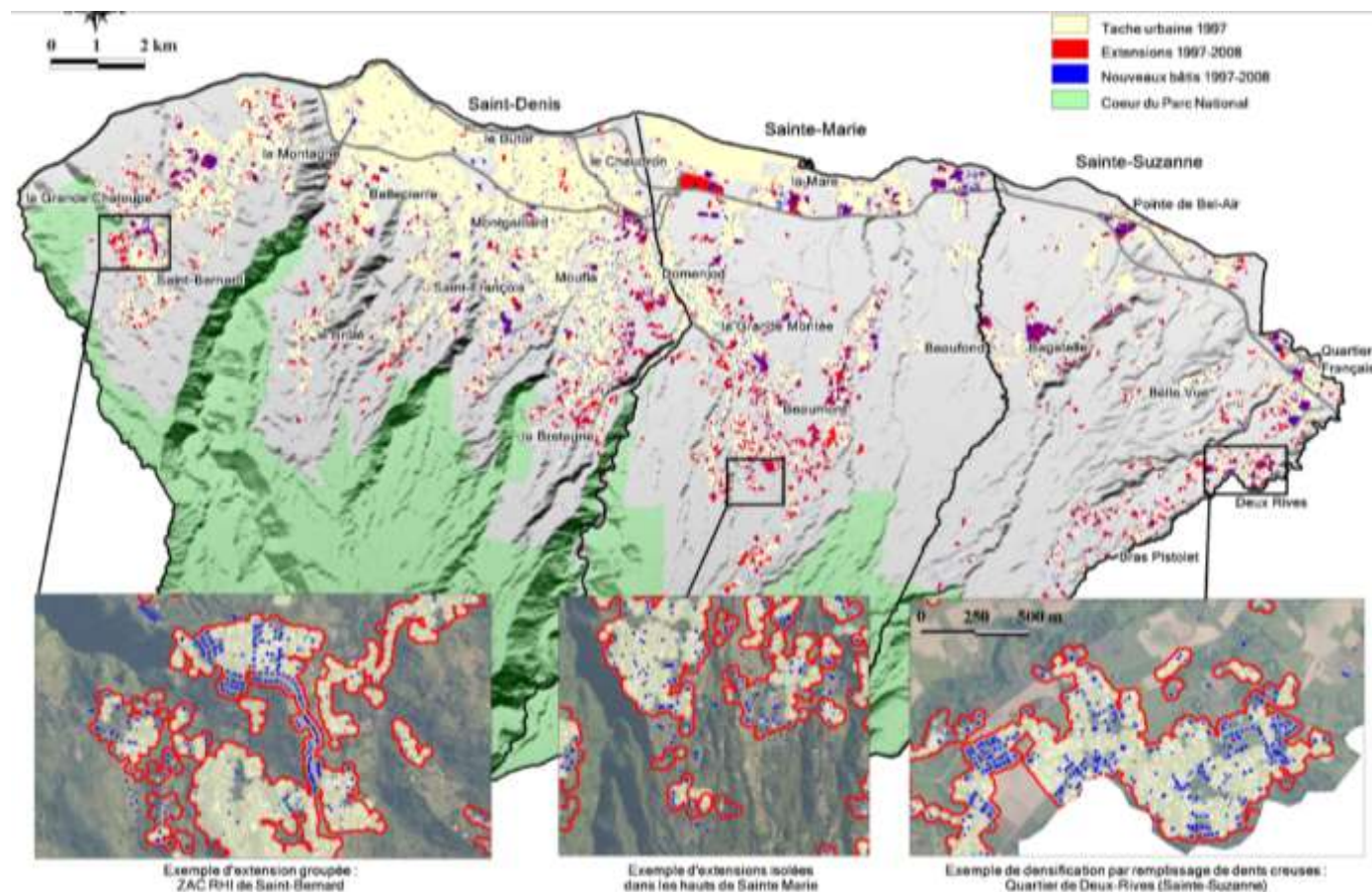
7. Une poussée urbaine vers l'Est aujourd'hui limitée

Sur le territoire de la CINOR, l'urbanisation a progressé d'Ouest en Est, depuis le chef-lieu très urbain et très construit vers les deux autres communes, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, plus rurales. La ville pousse en hauteur mais aussi sans cesse en largeur, sur la périphérie, mettant en danger les zones naturelles et agricoles. L'étalement de la tâche urbaine d'yonisienne a donc gagné ces dernières années sur les hauts et sur la commune de Sainte-Marie en empiétant sur les espaces naturels et agricoles. Cette progression s'est faite systématiquement en densification de secteurs déjà mités. Dans une moindre mesure, la commune de Sainte-Suzanne a subi également cette poussée urbaine mais son paysage agricole et naturel semble davantage préservé. Aujourd'hui le territoire de la CINOR est limité en terme de développement par les contraintes physiques : l'Ouest est bloqué par le relief (rivière Saint-Denis) et l'urbanisation de l'Est est limitée par la nécessité de préserver les terres cannières, les plus productives de l'île. La production urbaine telle qu'elle a été organisée jusqu'à présent arrive donc à un **point de blocage** au regard du manque de foncier facilement aménageable. Des territoires sont appelés à se renouveler (les centres-villes, des quartiers de logements sociaux ...) et d'autres sont l'enjeu de nouvelles valorisations : notamment le secteur de Rivière des Pluies comme centralité communautaire émergente (secteur intégrant les zones situées à l'Est et à l'Ouest de la rivière). Cette situation foncière induit aujourd'hui un changement de la réflexion et des modes de productions de l'urbanisation. Cette situation de

blocage, finalement, peut se poser comme une opportunité à penser autrement la ville, les formes urbaines, la production de logements, les déplacements, les modes de gestion.

Ce nouveau positionnement ne permettra pas de répondre à court terme aux besoins où les processus d'extension urbaine sont les plus facilement applicables mais d'intégrer déjà dans la stratégie, **des outils permettant le développement sur le long terme.**

Mesure de l'étalement urbain sur la CINOR entre 1997, 2003 et 2008



Source : AGORAH, 2008.

8. Des efforts de valorisation et de densification

Il existe sur le territoire de la CINOR, une tendance d'évolution qualitative de la production urbaine. L'amélioration porte tout d'abord sur le **travail accompli en matière d'espaces et d'équipements publics** sur les centres- villes de la CINOR, le sentier littoral et les espaces de loisirs (parc, bassins...). Cet effort continue aujourd'hui sur sa lancée avec les projets mis en place tels que l'aménagement du front de mer, de la Cité des Arts, l'aménagement du Cœur Vert familial situé à la Trinité sur Saint-Denis avec entre autre la réalisation d'un parc aquatique (cf. illustration ci-contre), l'aménagement du Port de Sainte-Marie et la zone de loisirs du Bocage à Sainte-Suzanne (notamment réalisation d'un stade en eaux vives). Cette valorisation porte également sur un **rattrapage de la densité**.

Il s'agit principalement des centres- villes où des opérations de densification ont été réalisées (récemment sur Sainte-Marie et Sainte- Suzanne avec d'importantes opérations de logements sociaux) et où des projets de renouvellement urbain sont mis en place (PRU sur Saint-Denis et Sainte-Marie). Ainsi petit à petit la ville sur la ville est en train de se faire.

Néanmoins d'importants efforts sont encore à faire en matière de densification et de renouvellement urbain afin de mobiliser les vides urbains et de constituer une réelle capacité foncière. Cette mobilisation s'accompagne d'une maîtrise efficace de l'utilisation du sol, d'un développement coordonné des équipements et de stratégies foncières, notamment en terme de fiscalité, plus adaptées.

La ZPPAUP engagée sur le centre-ville de Saint-Denis amorce cette réflexion sur la densité en privilégiant la densification horizontale face à une densification verticale. Afin de coller à la réalité du tissu, constitué d'espaces denses en centre-ville,



puis d'îlots beaucoup plus aérés dans lesquels la végétation est très présente (ville-jardin), il est proposé de fixer un **coefficient d'emprise au sol différencié selon les occupations**. Ainsi le règlement de la ZPPAUP

annonce un taux d'occupation de 80% pour un tissu dense et 60% pour un tissu moins dense.

En terme de hauteur, le règlement de la ZPPAUP apporte également des préconisations selon le secteur. Dans le centre-ville, il s'agit de limiter des hauteurs à du R+3+combles maximum, l'enjeu étant de **privilégier les édifices patrimoniaux, de remplir le vide délaissé et de rester sur une trame serrée** tout en maintenant l'aération procurée par les jardins. Sur des secteurs en continuité des grands axes (voie littorale, boulevard sud, TCSP...), des hauteurs et des densités plus

importantes sont souhaitées afin d'améliorer les franges disloquées que l'on connaît aujourd'hui et de constituer de véritables façades urbaines.

Emprise de la tache urbaine 2008

1997 : 4 222 hectares

2003 : 4 701 hectares

2008 : 5 029 hectares

La CINOR couvre **19% de l'enveloppe urbaine régionale** (soit 17% du territoire de la CINOR) pour accueillir **24 % de la population** de l'île.

Evolution de la tache urbaine

| | |
|-----------|----------|
| 1997-2003 | + 479 ha |
| 2003-2008 | + 328 ha |
| 1997-2008 | + 807 ha |

Soit une croissance annuelle moyenne entre 1997 et 2008 de 73 ha/an

Taux de croissance annuel moyen

| | |
|-----------|-----------|
| 1997-2003 | +1,8 %/an |
| 2003-2008 | +1,4 %/an |
| 1997-2008 | +1,6 %/an |

Surface consommée par habitant supplémentaire

| | |
|-----------|------------------------------|
| 1997-2008 | 346 m ² / hab sup |
|-----------|------------------------------|

Surface consommée par logement supplémentaire

| | |
|-------------|------------------------------|
| 1997 - 2008 | 463 m ² /logt sup |
|-------------|------------------------------|

Part des extensions groupées

| | |
|-------------|------|
| 1997 - 2008 | 32 % |
|-------------|------|

Evolution par altitude entre 1997 et 2008

| | |
|----------------------|-----------------|
| Bas (<300m) | + 452 ha (+14%) |
| Mi-pentes (300-600m) | + 288 ha (+34%) |
| Hauts (>600m) | + 81 ha (+47%) |

Source : AGORAH, 2008.

Synthèse :

- ⇒ Une structuration correspondant au relief et à la cote altimétrique qui accentuent les dysfonctionnements.
- ⇒ Un territoire qui se spécialise par secteurs entraînant une augmentation de la mobilité et des coûts de fonctionnement.
- ⇒ Des territoires appelés à se renouveler et une émergence de nouveaux pôles communautaires (Rivière des Pluies, La Montagne, ...).
- ⇒ Une nécessaire mise en place d'outils transversaux d'aménagement.
- ⇒ Une production urbaine globalement qualitative mais toujours très consommatrice d'espaces dans les secteurs d'extension.

La capacité d'accueil du territoire

1. La méthode

Couvrir les besoins notamment en logements (13 200 logements à produire d'ici 2017 d'après le PLH) avec un cadrage communautaire (cf. tableau ci-contre), risque d'induire une consommation d'espaces importante dénaturant durablement les sites naturels et agricoles de la CINOR et donc son caractère identitaire. Des zones de fortes pressions urbaines sont d'ores et déjà pressenties sur les terres agricoles situées entre Saint-Denis et Duparc (Pôle émergent), sur la Rivière des Pluies, et autour des bourgs de mi-pente (Bois-Rouge, Terrain Elisa et Deux-Rives).

La capacité résiduelle d'accueil d'un territoire contraint comme celui de la CINOR est définie par le croisement de facteurs politiques et stratégiques (les orientations du SCoT notamment) qu'il convient d'établir à partir de données objectives et quantifiables :

- Les contraintes réglementaires et les différentes protections.
- Les risques, le relief, les ressources en eau et en énergie.
- Les équilibres économiques et principalement ceux de la culture de la canne.
- Les contraintes techniques et financières principalement pour les équipements d'infrastructures et de superstructures.
- La desserte et l'organisation des déplacements.
- Les modes de production du logement et les caractéristiques de la demande.
- La structure et la maîtrise foncière

Ainsi le développement et l'aménagement de la CINOR va dépendre de ce que le territoire est capable d'accepter et du projet de développement que l'agglomération souhaite mettre en place sur ces « marges de manœuvres ».

Ces potentiels de développement s'apprécient à partir de deux critères :

- L'identification de nouveaux espaces d'urbanisation.
- Le potentiel de renouvellement urbain et de densification du tissu existant.

L'identification des marges de manœuvres de l'agglomération a été faite selon trois niveaux d'enjeux correspondant à trois niveaux de phasage opérationnel, financier et réglementaire :

- **Les espaces identifiés** qui correspondent aux opérations figurants déjà dans une programmation que ce soit dans le cadre de la LBU (Ligne Budgétaire Unique), dans les documents réglementaires (ZAC) ou bien comme opération privée sur un secteur NA dont la vocation est connue. Ces secteurs devraient être mis en œuvre de façon majoritaire dans un phasage à court terme.
- **Les espaces potentiellement urbanisables** qui ont été défini en croisant les contraintes énoncées plus haut. Ces différents secteurs, dont l'ouverture à l'urbanisation est déjà évoquée ou inscrite dans les documents d'urbanisme réglementaires (POS/PLU), pourraient faire l'objet d'une programmation à moyen terme

Synthèse des perspectives de projets et programmation par quartier -PLH 2011-

| Villes et quartiers | Objectif quantitatif global et déclinaisons d'objectifs par produits | | | | | | |
|--------------------------------|--|--------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|
| | Global | LLS/LLTS | PLS | LES/PSLA | PTZ | Privé | |
| | Objectif | | | | | | |
| Centre ville de Saint-Denis | 900 | 450 | 30 | 0 | 150 | 270 | |
| La Source / Bellepierre | 350 | 100 | 20 | 10 | 70 | 150 | |
| Vauban / Camélias | 600 | 270 | 20 | 10 | 80 | 220 | |
| Montgallard / Camélias | 900 | 340 | 0 | 25 | 200 | 335 | |
| Sainte-Clotilde | 400 | 140 | 40 | 0 | 100 | 120 | |
| Le Chaudron | 200 | 75 | 0 | 0 | 25 | 100 | |
| Le Moula | 100 | 0 | 0 | 0 | 20 | 80 | |
| Domenjod | 700 | 250 | 0 | 50 | 150 | 250 | |
| La Bretagne | 1350 | 400 | 0 | 50 | 300 | 600 | |
| Bois de Nèthes | 650 | 120 | 0 | 20 | 150 | 360 | |
| Saint-François | 100 | 25 | 0 | 0 | 25 | 50 | |
| Le Brûlé | 50 | 25 | 0 | 0 | 0 | 25 | |
| La Montagne | 650 | 250 | 0 | 50 | 100 | 250 | |
| Saint-Bernard | 430 | 180 | 0 | 50 | 75 | 125 | |
| TOTAL SAINT-DENIS | 7 340 | 7380 | 2625 | 110 | 265 | 1445 | 2935 |
| Centre ville de Sainte-Marie | 750 | 200 | 30 | 0 | 170 | 350 | |
| Gilot La Mare | 100 | 0 | 0 | 0 | 25 | 75 | |
| Grande Montée | 350 | 30 | 0 | 10 | 100 | 210 | |
| La Ressource / Beauséjour | 1700 | 380 | 80 | 60 | 480 | 700 | |
| Terrain Elisa / Beauland | 510 | 230 | 0 | 60 | 80 | 140 | |
| Rivière des Pluies | 600 | 130 | 0 | 60 | 150 | 260 | |
| TOTAL SAINTE-MARIE | 4 000 | 4010 | 970 | 110 | 190 | 1005 | 1735 |
| Centre ville de Sainte-Suzanne | 650 | 145 | 65 | 15 | 145 | 280 | |
| Renaissance | 20 | 0 | 0 | 0 | 0 | 20 | |
| Bagatelle | 330 | 90 | 0 | 50 | 70 | 120 | |
| Quartier Français | 400 | 170 | 10 | 20 | 70 | 130 | |
| Deux Rives | 400 | 40 | 0 | 80 | 90 | 190 | |
| Jacques Bel Air | 10 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 | |
| TOTAL SAINTE-SUZANNE | 1 840 | 1810 | 445 | 75 | 165 | 375 | 750 |
| ENSEMBLE CINOR | 13 200 | 13200 | 4040 | 295 | 620 | 2825 | 5420 |

Source : Programmes des actions du PLH, p.6, 2011

- **Les espaces pressentis de développement** à l'échelle communautaire. Il s'agit de zones urbaines et agricoles situées en limite d'opérations existantes ou programmées, pour lesquelles il n'existe pas encore de réflexion d'ensemble mais qui vont avoir sur le long terme un rôle structurant à l'échelle de l'agglomération et dont un développement « au fil de l'eau » risque de générer les mêmes dysfonctionnements que l'on connaît par ailleurs.

2. La spatialisation

Le potentiel de développement de la CINOR et ses étapes de constitution doit être appréhendée à la fois spatialement et au regard des dynamiques de déplacements donc des grandes infrastructures de desserte.

Un découpage infra- communautaire par grands secteurs permet une relecture des enjeux par entité urbaine et géographique et surtout de sortir des logiques communales restrictives dans l'appréhension du SCoT.

Les **7 entités proposées** pour cette lecture sont :

La montagne, c'est une entité relativement autonome du fait de sa configuration géographique, de son potentiel de développement notamment au regard du PLU de Saint-Denis et de ses difficultés de desserte.

Saint- Denis / Sainte- Clotilde, la ville capitale identifiée, elle rassemble à la fois les valeurs patrimoniales identitaires ainsi que les atouts et contraintes de son statut.

Rivières des Pluies, ce secteur concentre le plus gros potentiel de développement et de structuration à l'échelle de la CINOR (économique, équipements, logements, desserte,...)

Sainte Marie et Sainte-Suzanne centre :

- **Sainte Marie centre** : cette entité urbaine et agricole est le lieu le plus emblématique de l'équilibre entre un développement structuré autour de grandes opérations, la densification de petites unités urbaines et le maintien de la vocation agricole de terres à fort rendement.
- **Sainte Suzanne centre** s'organise autour d'un pôle ancien qui s'étoffe, d'un bourg de mi- pente en pleine expansion et un environnement naturel et agricole d'une très grande richesse.

Quartier Français, situé en limite de Saint- André, cette entité est influencée par le développement important de la commune voisine et constitue le lien avec la micro- région Est.

Les mi- pentes, secteurs aux moindres potentialités agronomiques se développent entre ville dense et bourgs typiques des hauts. Elles assurent le développement du bassin résidentiel en desserrement de l'agglomération.

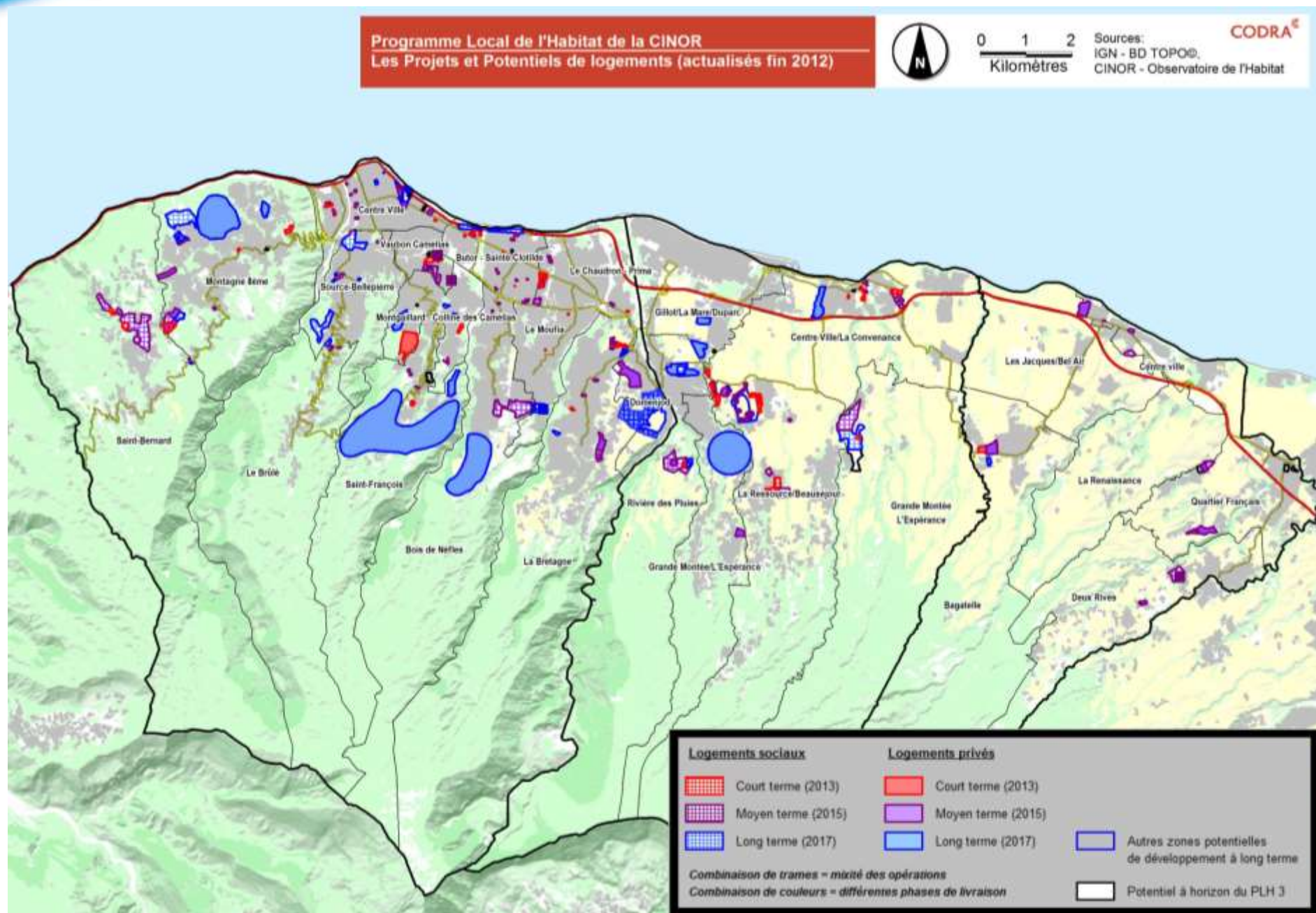
Les mi- pentes représentent le « fond de scène » de l'agglomération (mitage). Cet espace de transition habité montre une dualité importante entre occupation humaine et espaces naturels et agricoles.

Les hauts, au-dessus de la côte altimétrique 800 m, constituent le « poumon vert » de la CINOR. Ce sont des espaces d'une grande richesse environnementale et paysagère qui doivent faire l'objet d'aménagements légers d'équipements touristiques et de loisirs.

3. Les étapes

Les espaces identifiés : « Le programmé »

Ces projets à quelques exceptions près, constituent le court terme du développement de l'agglomération (réalisations 0 à 6 ans). Ils apparaissent sur la carte page suivante issue du document d'orientations du PLH de la CINOR adopté en 2011 (les zones figurées en rouge et en mauve sont celles portant les projets potentiellement livrables avant l'échéance du PLH à savoir 2017).

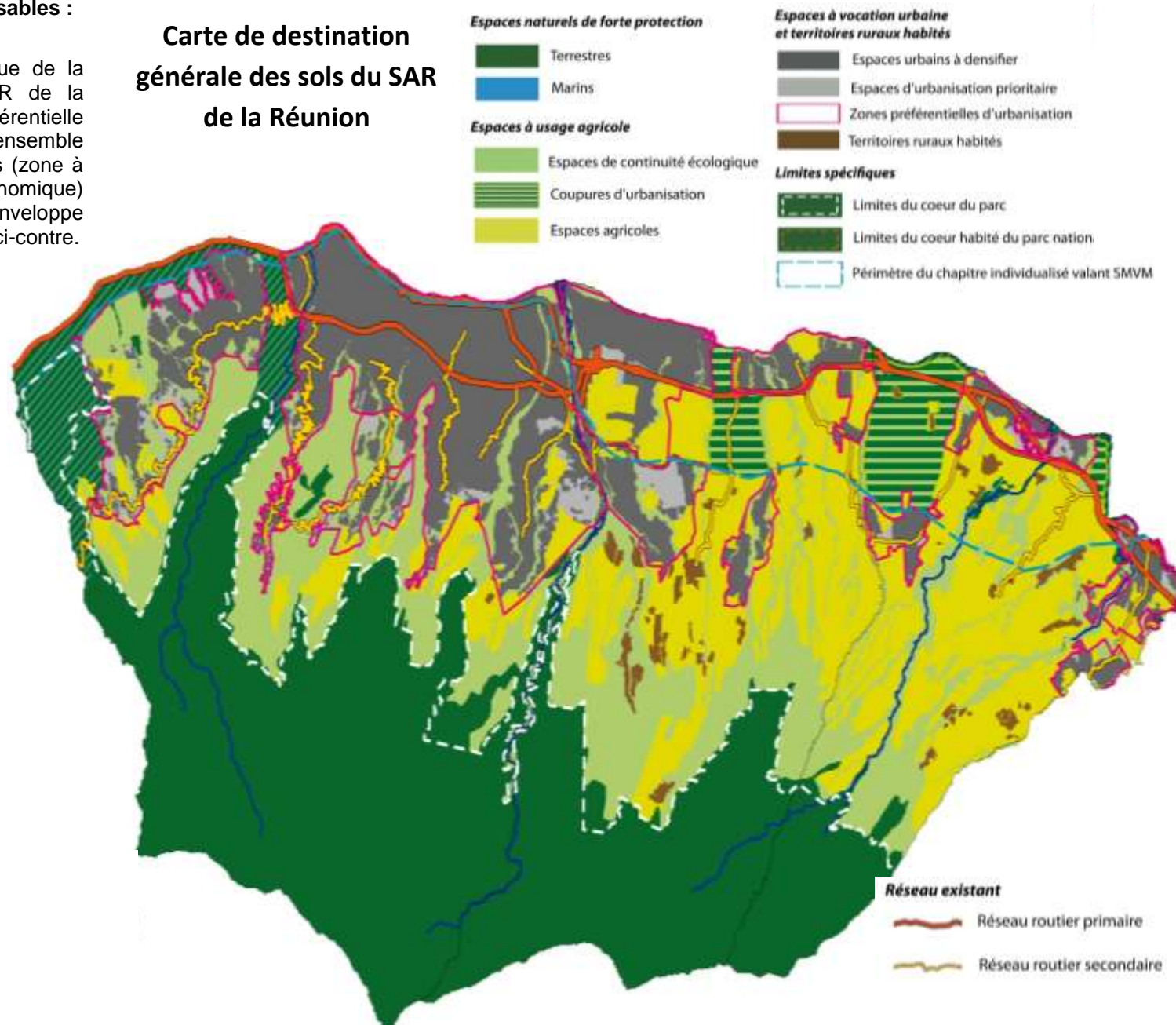


Source : Document d'orientations du PLH, p.40, 2011 (actualisé dans le cadre du suivi PLH par la CINOR fin 2012)

b) Les espaces potentiellement urbanisables :
« Le programmable »

L'identification de ces secteurs est issue de la carte de destination générale du SAR de la Réunion qui définit la localisation préférentielle des zones de développement urbain. L'ensemble des droits à construire rendu disponibles (zone à urbaniser à vocation habitat et/ou économique) devra être réalisé à l'intérieure de l'enveloppe définie par le liseré magenta sur la carte ci-contre.

**Carte de destination
générale des sols du SAR
de la Réunion**





5- TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

Les documents d'orientation existants : la base de départ

1. La CINOR, le 1^{er} bassin de mobilité de la Réunion

La CINOR est un territoire abondamment étudié. Le Plan de Déplacements Urbain **2013- 2023 arrêté par délibération de la CINOR le 13 décembre 2012**, le Projet d'Agglomération, le TCSP urbain, le TCSP interurbain, les projets routiers... ont balisé le territoire en matière de déplacements.

Ces équipements et grands projets répondent à des besoins de déplacements actuels et futurs.

Le projet de SCoT devra proposer une relecture de ces équipements dans le cadre d'un projet de territoire plus global.

Le futur Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) ne sera pas le lieu de la redéfinition de ces projets mais celui de la relecture dans le cadre d'une dynamique territoriale globale.

Le territoire de la CINOR se présente comme un espace à enjeux.

- Enjeux d'accessibilité
- Enjeux de promotion spatiale
- Enjeux de développement

Derrière le vocable d'accessibilité c'est toute la respiration d'une unité urbaine qui est en question. Le Plan de Déplacements Urbain et le contrat d'agglomération ont, entre autres, fixé les conditions de cette ambition.

La CINOR est saturée dans ses voiries d'accès et dans sa trame interne.

Ainsi, le projet de SCoT à décliner doit être l'occasion de renforcer l'attractivité et la dynamique économique de ce territoire. Car les

enjeux majeurs auxquels la CINOR sera confrontée dans les 20 années à venir sont nombreux.

La CINOR doit s'attendre à l'afflux massif de population à l'horizon 2020, avec près de 20 000 habitants supplémentaires attendus et 16 000 supplémentaires à l'horizon 2030 (soit 36 000 habitants en sus d'ici 2030).

La CINOR doit anticiper une augmentation des flux. Des équipements structurants ont été aménagés et d'autres programmés ou sinon projetés. Ils doivent faciliter la gestion future de l'espace des circulations.

2. La politique déplacements de la CINOR

La CINOR, autorité organisatrice des transports, se doit :

- de garantir aux populations une accessibilité,
- et d'assurer une libre mobilité aux usagers des différents modes de transport.

A ce titre, elle doit promouvoir et porter des projets lourds et structurants sur son territoire avec des co-financements possibles de la Région, le Conseil général et les services de l'Etat.

D'où une politique déclinée autour de deux axes :

- **l'organisation des déplacements**
- **et la gestion des transports urbains et scolaires.**

Ainsi, les principales actions dans le domaine des déplacements à mettre en œuvre et repris dans le plan de déplacements urbains (PDU) sont :

- les travaux de voirie dans le but d'améliorer les dessertes de transport en commun sur l'ensemble du territoire:

extension du TCSP urbain et aménagement d'un TCSP régional,

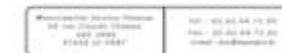
- la mise en place d'un réseau cyclable structuré,
- la pacification des espaces routiers et l'extension des espaces protégés ou « préservés » pour les piétons,
- le maillage routier pour un développement équilibré du territoire.

3. Le PDU comme une base de départ

Le PDU 2013 – 2023 a été lancé en juin 2010 dans l'objectif d'être approuvé courant 2013.



Diagnostic



Le diagnostic validé fin 2011 constitue ainsi une base intéressante pour définir l'état actuel des transports et déplacements sur le territoire de la CINOR.

Il dresse la liste des mesures et actions

à mettre en place pour répondre aux objectifs suivants :

- améliorer la **cohérence entre le développement urbain et les déplacements** afin de réduire le nombre et la longueur des déplacements, et leurs impacts sur l'environnement urbain, naturel et humain (bruit, pollution, CO2, sécurité, etc...) ;
- **renforcer le réseau de transports collectifs urbains** par notamment la mise



en œuvre d'un service de transports à la demande et d'un axe structurant fort ;

- **redéfinir le partage des espaces publics et des voiries** afin notamment de favoriser l'usage des modes doux (vélos, piétons) ;
- **une restructuration et un développement du réseau de transport urbain induits par les prolongements de l'axe T.C.S.P., avec une hiérarchisation plus marquée des lignes :**
 - **lignes armatures** empruntant ou traversant les tronçons en site propre du T.C.S.P. et pouvant se prolonger au-delà pour la desserte des quartiers excentrés et des pôles secondaires du territoire
 - **lignes de rabattement** des quartiers sur les pôles d'échanges du T.C.S.P. (pôle intermodal du CHRU, Espace Océan, parc-relais...)
 - **un faisceau de lignes de desserte des zones d'habitat et/ou d'activités**
 - **un service de navette de desserte et de transport à la demande** sur les secteurs peu dense (écarts et Hauts)
 - **lignes spéciales de transports scolaires**

L'état global des déplacements sur le territoire de la CINOR

1. Une motorisation relativement importante ...

Le taux de motorisation sur la CINOR atteint 1,2 véhicule par ménage.

Outre le fait que la voiture représente à la Réunion un vecteur important de promotion social, ce taux est significatif du fait notamment :

- de la présence de quartiers résidentiels situés sur les mi-pentes ou dans les Hauts, difficiles à desservir dans de bonnes conditions par les transports collectifs, et où la voiture reste souvent indispensable,
- d'une mono-motorisation très importante.

La CINOR et le TCO présente un profil assez proche, avec plus d'un quart de ménages sans véhicule et moins 8% de ménages avec 3 véhicules ou plus.

Les ménages de la CIREST sont globalement moins motorisés, avec :

- 22% de ménages sans véhicule,
- Même si plus de 10% des ménages disposent de 3 véhicules ou plus.

2. ... mais une mobilité restant assez faible

D'après l'enquête mobilité menée en 2008 dans le cadre de l'Observatoire des Transports et des Déplacements de l'AGORAH, le nombre de déplacements tous modes par jour des personnes mobiles sur la CINOR (environ 70% des habitants) est de 2,92. Ce taux reste tout de même supérieur à la moyenne de l'île qui compte 68,5% de personnes mobiles et 2,87

déplacements par jour et par personne (d'après la même enquête).

Dans l'étude des conditions de financement et de production de l'offre de transport sur le territoire de la CINOR il est fait mention de 212 000 déplacements/jour réalisés par l'ensemble des habitants de la CINOR. Cette mobilité est loin de constituer une valeur optimum au niveau national, les taux de mobilité enregistrés sur la plupart des enquêtes ménages réalisées dépassant généralement une valeur de 3,5 déplacements/jour /personne :

Nombre de déplacements par jour et par personne

| | | Nb déplacements / jour / personne (tous modes) |
|---------------|------|--|
| Belfort | 2004 | 3,95 |
| Besançon | 2004 | 4,01 |
| Clermont | 2003 | 3,73 |
| Le Mans | 2003 | 4,08 |
| Lorient | 2004 | 3,8 |
| Pau | 2005 | 4,05 |
| Reims | 2006 | 3,79 |
| Saint-Etienne | 2001 | 3,58 |
| Vienne | 2006 | 3,78 |

FIGURE: MOBILITE DES MENAGES DANS QUELQUES COMMUNES FRANÇAISES
(SOURCE: CHIFFRE DE MOTORISATION ET DE MOBILITE, CERTU, 2008)

Cette (relative) faiblesse de la mobilité s'explique ou se traduit notamment par :

- un très faible taux d'occupation des véhicules: **1,1 personne / véhicule** ;
- une utilisation encore ponctuelle de la 2ème (ou 3ème) voiture du ménage ;
- une part encore mineure des déplacements secondaires (non liés au domicile). Le schéma classique « Domicile » => Travail => Achats => Domicile est très représentatif de la situation;
- une faible part des modes doux.

Ce chiffre traduit un fort potentiel d'augmentation de la mobilité que le projet de développement du territoire devra anticiper.

Il est toutefois à relever une absence de connaissance fiable des déplacements et de ses motifs sur le territoire réunionnais en l'absence d'une enquête ménage déplacement standard.

Le graphe ci-dessous souligne d'ailleurs une tendance à l'accélération de l'accroissement de la mobilité globale sur les dernières années.

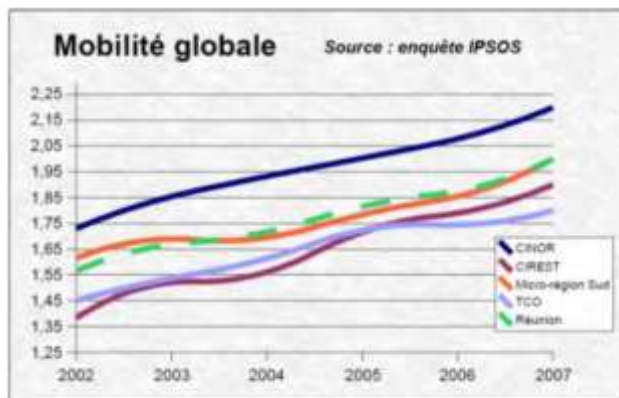


FIGURE : EVOLUTION DU NOMBRE DE DEPLACEMENT JOURNALIER PAR PERSONNE ENTRE 2002 ET 2007
[SOURCE : OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS, AGORAH, 2009]

3. Une prédominance des déplacements domicile /travail ... (avec agrégation du motif « école » qui peut créer un biais aux résultats)

La répartition des motifs de déplacements sur la CINOR issu de l'enquête mobilité de 2009 est la suivante:

| EPCI | Travail, école | Achat | Loisirs | Démarche | Autre | Domicile |
|--------|----------------|-------|---------|----------|-------|----------|
| CINOR | 30,8% | 7,8% | 4,4% | 3,8% | 1,2% | 52,0% |
| CIREST | 29,3% | 11,1% | 3,8% | 4,8% | 0,2% | 49,8% |
| TCO | 30,7% | 6,3% | 3,8% | 5,8% | 1,2% | 47,3% |
| TOTAL | 30,6% | 7,8% | 4,1% | 4,3% | 1,1% | 50,7% |

Ces chiffres témoignent de la prépondérance des déplacements domicile/travail. Le second motif de déplacements est les achats, suivi des loisirs.

... avec des pôles d'emplois principaux générateurs de trafics.

Les principaux pôles générateurs de trafic sont les zones d'emplois du territoire de la CINOR. Ainsi, 89% des déplacements des habitants de la CINOR sont internes à la CINOR (188 600 déplacements). A eux seuls :

- le centre de St Denis représente 27 300 déplacements,
- le secteur du Chaudron représente 27 500 déplacements
- le secteur Moufia Université représente 9 400 déplacements.

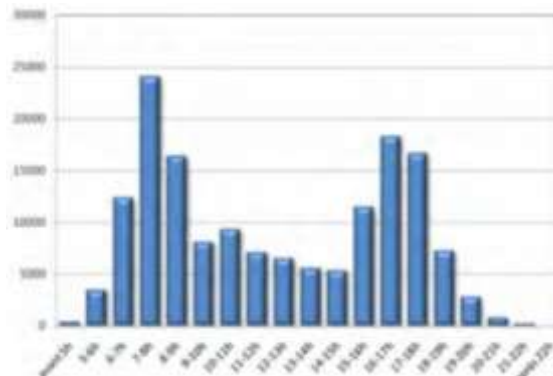
4. Des heures de pointe s'étendant sur des plages horaires de plus en plus importantes

Les nombreux embouteillages aux entrées et sorties des secteurs générateurs de trafic témoignent d'une offre insuffisante aussi bien en infrastructure qu'en service.

Ces phénomènes conduisent les actifs à moduler progressivement leurs horaires.

Ainsi, les heures de pointe s'étendent sur des plages horaires de plus en plus larges. L'heure de pointe du matin est la plus intense, avec plus de 24 000 déplacements réalisés entre 7h00 et 8h00.

Sur une journée moyenne, la répartition horaire des déplacements tous modes sur la CINOR est la suivante :



Il ressort donc que :

- les volumes en pointe sont deux à trois fois supérieurs à ceux des heures creuses,
- la pointe du matin est la plus critique,
- les périodes de pointe s'étendent sur trois heures.

5. Des flux de transit très faibles sur la CINOR mais important sur le centre de Saint- Denis

A l'échelle globale du territoire de la CINOR, les flux de transit, sont peu nombreux.

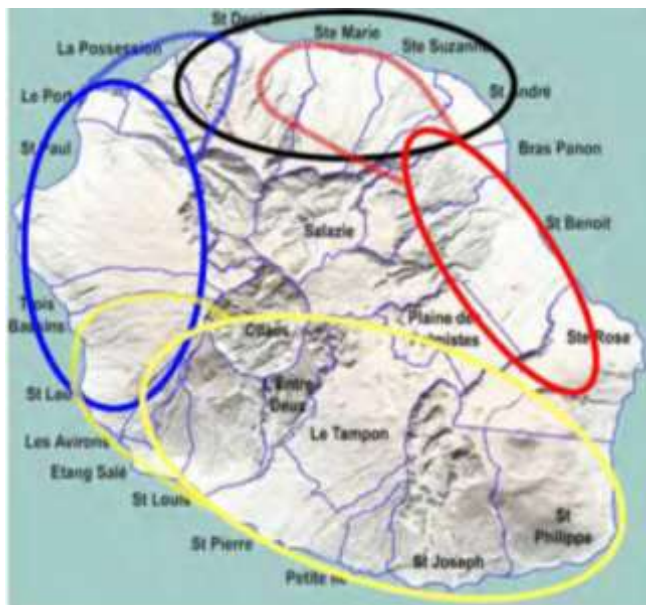
Bien qu'aucune enquête cordon n'ait jamais été réalisée à cette échelle, les flux de déplacements entre commune permettent d'estimer la part de grand transit sur la CINOR à moins de 5%.

En outre, les flux de transit entre la CIREST et le TCO sont majoritairement liés au transport de marchandises.

A l'échelle de la ville de Saint Denis, le taux de transit entre la Route du Littoral et Sainte Marie représente de l'ordre de 8 000 véhicules/jour, soit environ :

- 15% des trafics de l'entrée Ouest de Saint Denis,
- 10 % des trafics de l'entrée Est de Saint Denis que ce soit sur la journée ou en période pointe.

La carte ci-dessous schématise les principaux déplacements intercommunaux.



En revanche, le transit à l'échelle du Centre de Saint Denis, entre la Route du Littoral et les pôles d'emplois de l'Est de Saint -Denis (Ste Clothilde, le Chaudron...) est très important : 45% des trafics accédant à Saint Denis par la Route du Littoral (25 000véh/jour environ) se retrouvent au-delà du Centre-Ville (Rivière du Butor), en utilisant:

- à 31% le front de mer,
- à 14% le Boulevard Sud.

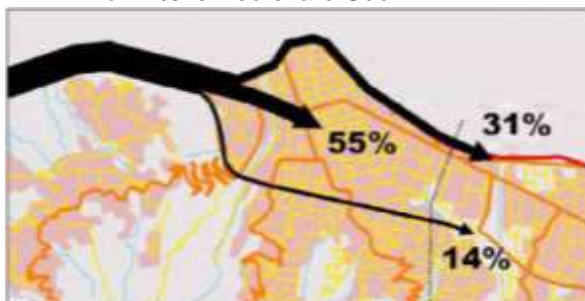


FIGURE : REPARTITION DES FLUX A L'ENTREE OUEST DE ST DENIS

6. Des échanges importants avec l'extérieur générés essentiellement par les habitants des territoires voisins

La demande de déplacement actuelle, visualisée par le graphe ci-dessous (déplacements mécanisés intercommunaux), montre l'importance des flux quotidiens s'établissant :

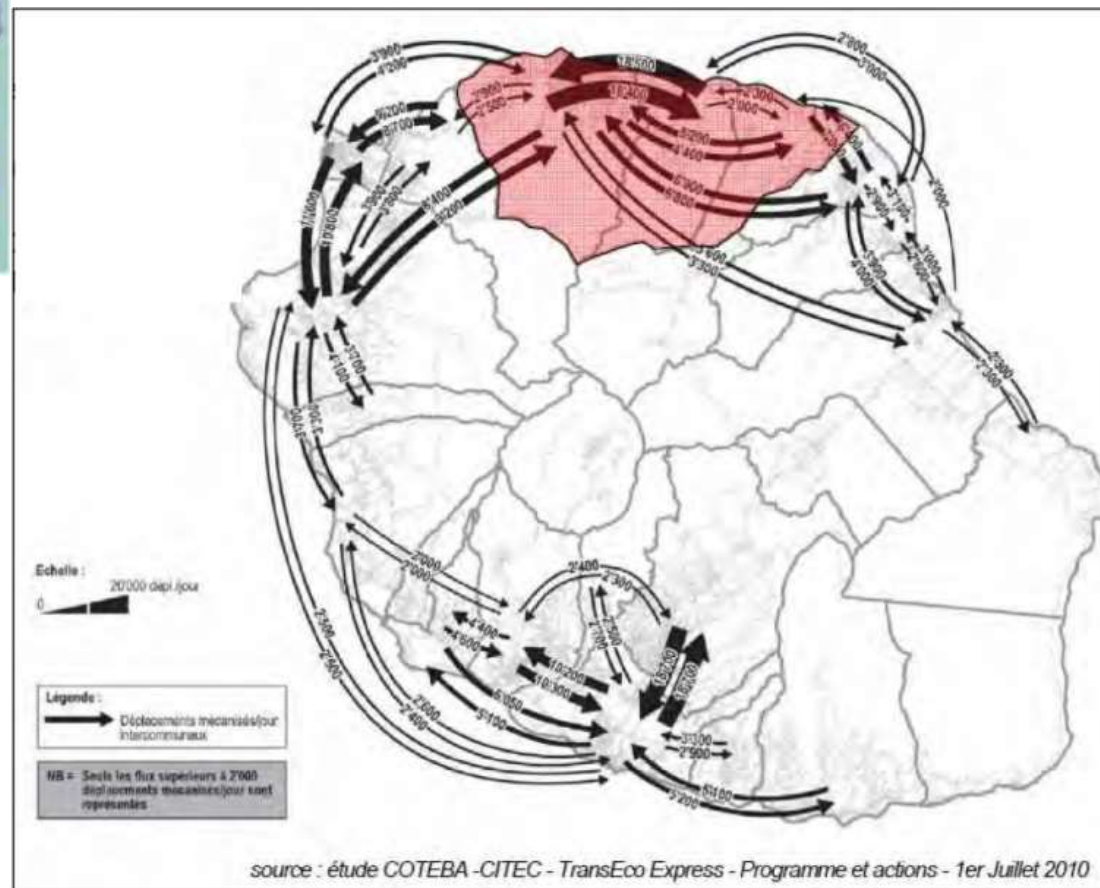
- à l'intérieur de la CINOR, notamment entre Sainte Marie et Saint Denis,
- entre la CINOR et la CIREST d'une part et le TCO d'autre part.

Ces échanges entre la CINOR et l'extérieur ne sont que marginalement réalisés par les habitants de la CINOR, (sauf entre Sainte Suzanne et la CIREST).

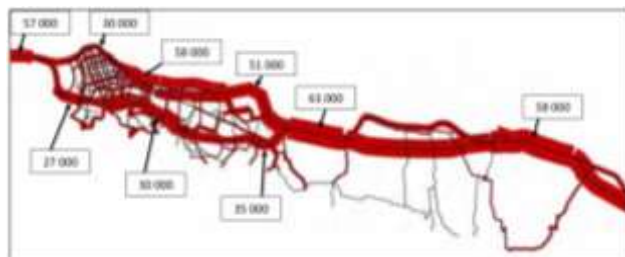
Seulement 10,4% des actifs de la CINOR travaillent dans un autre EPCI, ce qui est faible en comparaison du même taux sur :

- la CIREST : 43,1%
- le TCO : 21,9%

| Lieu de travail des habitants de la CINOR | | | |
|---|-------------------------------------|---------------------------|------------|
| Même quartier que le lieu de domicile | Autre quartier dans la même commune | Autre commune de la CINOR | Autre EPCI |
| 15% | 56,8% | 17,9% | 10,4% |



Ces flux génèrent d'importants phénomènes de congestion sur le réseau primaire comme représenté ci-dessous :



Malgré la finalisation de l'itinéraire du Boulevard Sud, une part importante des flux d'échange emprunte le Barachois notamment en heures creuses où la circulation est globalement fluide. En effet, le manque de capacité, les nombreux feux tricolores et giratoires du Boulevard Sud conduisent à ralentir fortement la vitesse moyenne et à augmenter les temps de trajet. Ainsi, la traversée de Saint Denis est souvent plus rapide par l'itinéraire de front de mer que par le boulevard sud.

7. Des flux internes montrant l'inadéquation du réseau face aux besoins

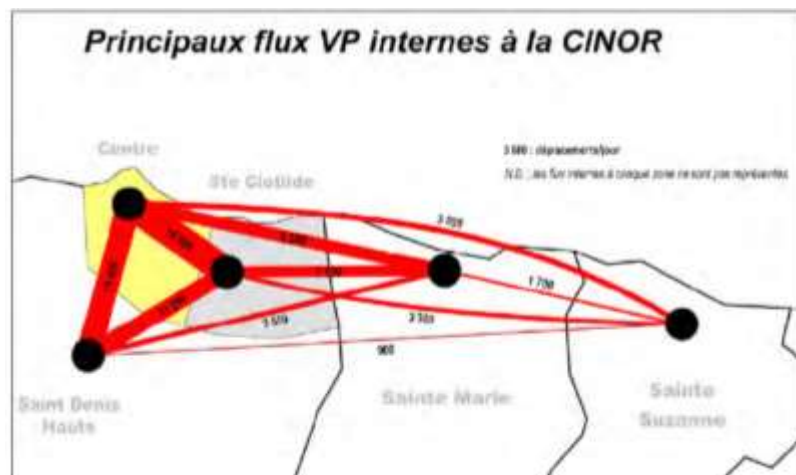


FIGURE : FLUX INTERNES À LA CINOR (SOURCE : ENQUÊTE MOBILITÉ DE LA CINOR 2009)

Les principaux déplacements intercommunaux internes de la CINOR sont réalisés entre Saint Denis et Sainte Marie.

Cependant, les flux les plus importants se font sur Saint Denis :

- entre le centre de Saint Denis et Sainte Clotilde - 18 800 déplacements/jour
- entre les Hauts de Saint Denis et le littoral (Centre et Sainte Clotilde) – 26 600 déplacements/jour.

De manière générale sur la CINOR, la hiérarchisation du réseau reste trop faible, notamment en maillage entre les liaisons Nord-Sud.

Le réseau secondaire permettant les liaisons inter-quartiers est notamment sous-développé et les connexions Nord/Sud difficiles depuis le centre de Saint Denis.

Sur Saint Denis, la régulation des flux par feux tricolores est efficace en heures creuses mais peu efficace en heures de pointe.

8. Des distances de déplacements s'allongeant

La répartition des populations et des emplois sur le territoire de la CINOR conduit à faire augmenter les distances de déplacements.

En effet, comme vu précédemment, sur les dernières décennies, l'évolution démographique a été essentiellement concentrée dans les quartiers périphériques de Saint Denis, les bourgs de piémont et sur le littoral Est, au détriment de la Ville-Centre. Cette dernière connaît de fait une certaine désaffection des jeunes ménages préférant ou ne pouvant

accéder à la propriété que dans les secteurs périphériques offrant à la fois :

- une offre d'habitat plus diversifiée et plus accessible économiquement,
- un cadre de vie moins urbain et un mode de fonctionnement plus traditionnel, mais avec des niveaux de services plus faibles.

De même, les emplois et les commerces s'organisent principalement autour des trois pôles que sont le centre-ville de Saint Denis, le Chaudron, Gillot – la Mare.

Cette configuration a conduit à une répartition déséquilibrée des poids de population et d'emplois sur l'ensemble du territoire qui se traduit par **un allongement important des distances des déplacements**.

Ce constat conduit à rechercher un meilleur équilibre spatial entre la localisation des poids de population, de commerce et d'emplois.

9. Les parts modales

L'objectif de l'inversion des croissances modales, celui de l'accélération de la fréquentation des TC au détriment de celui du flux automobile suggèrent la mise en œuvre d'une autre politique d'équipements et de partage de la voirie.

Le taux de motorisation des ménages qui ne cesse de croître ainsi que la démographie sont de nature à conduire à un accroissement du volume de déplacement au moyen des véhicules légers. Le défi à relever consiste à répondre aux besoins croissants de déplacements (le motif loisirs et achats augmente avec la mutation socio-économique du territoire) par la mise en œuvre d'offres alternatives à la voiture particulière au moyen d'une véritable politique d'intermodalité et multimodalité efficace et coordonnée du point de vues des équipements et des offres de services

Malgré les précautions à prendre quant à la valeur absolue des chiffres énoncés, l'enquête IPSOS 2009 indique les parts modales suivantes sur la CINOR:

La faible évolution des parts modales TC depuis 2002 peut être mise sur le compte de l'absence d'infrastructure en site propre permettant d'apporter de la fiabilité et de la régularité au réseau de transports urbains sur un espace géographique plus vaste que le seul TCSP de Saint-Denis.

| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Voiture conducteur | 64,3 | 61,78 | 62,62 | 64,8 | 63,07 | 63,26 | 64,97 |
| Voiture passager | 22,66 | 24,42 | 22,19 | 20,26 | 21,6 | 22,23 | 22,4 |
| moto | 3,4 | 2,34 | 2,19 | 1,99 | 1,99 | 1,69 | 2,1 |
| TC | 8,54 | 9,56 | 10,99 | 9,43 | 9,25 | 8,88 | 8,99 |
| Vélo | 0,88 | 1,26 | 0,94 | 1,44 | 1,62 | 1,31 | 1,22 |
| Autres | 0,22 | 0,63 | 1,07 | 2,09 | 2,47 | 2,64 | 0,31 |

FIGURE: ÉVOLUTION DES MODS DE DÉPLACEMENTS DEPUIS 2001 (SOURCE: ENQUÊTE IPSOS, 2009)

| EPCI | Travail | Achat | Loisirs | Déplacement | Travail | Déplacement | Autre | Déplacement |
|--------|---------|-------|---------|-------------|---------|-------------|-------|-------------|
| CINOR | 30,8% | 7,8% | 4,4% | 3,8% | 1,2% | 0,8% | 0,8% | 48,8% |
| CIREST | 29,3% | 11,1% | 3,8% | 4,8% | 0,2% | 0,8% | 1,8% | 48,8% |
| TCO | 36,7% | 6,3% | 3,8% | 5,8% | 1,2% | 1,4% | 4,8% | 47,3% |
| TOTAL | 30,8% | 7,8% | 4,1% | 4,3% | 1,1% | 0,7% | 4,4% | 47,8% |

Ces chiffres témoignent de la prépondérance des déplacements domicile/travail. Le second motif de déplacements est les achats, suivi des loisirs.

N.B. : les études menées par l'AGORAH dans le cadre de l'observatoire des transports et des déplacements à partir des enquêtes IPSOS donnent des répartitions selon le motif différentes, avec notamment :

- une prédominance des motifs achats (premier motif de déplacement hors retour au domicile avec 14,7%)

- une plus faible part du motif travail-école avec 13,0%

Ne disposant pas des éléments précis sur la méthodologie de cette enquête (échantillon, période et heures de l'enquête, mode de passation des questions, etc...), une comparaison précise entre les résultats de ces deux enquêtes est impossible.

Cependant, au regard :

- de l'échelle de l'enquête et de la taille de l'échantillon :

- ▶ enquêtes IPSOS : 9000 personnes sur l'ensemble de l'île

- ▶ enquêtes Mobilité CINOR : 10 400 personnes

- de la méthode utilisée :

- ▶ enquêtes IPSOS : enquête téléphonique « classique » réalisée en journée

- ▶ enquête Mobilité CINOR : se rapproche d'une EMD standard CERTU :

- enquête réalisée à 48% en face-à-face (zones denses) et à 52% par téléphone

- interviews réalisées en soirée, afin de ne pas :

- sous-évaluer la part des actifs travaillant la journée

- surévaluer la part des femmes au foyer et des personnes âgées

- questionnaire permettant de reconstituer la totalité des déplacements réalisés par la personne interrogée la veille de l'enquête

- pas d'enquête le lundi (pour ne pas enquêter les déplacements du dimanche), etc ...

et en absence de véritable enquête ménages déplacements CERTU, il apparaît préférable de

s'appuyer sur les résultats de l'enquête mobilité 2009 de la CINOR.

L'offre en transports collectifs

Le territoire de la CINOR est desservi par deux réseaux de transport :

- le réseau urbain **CITALIS**, propre à la CINOR,
- le réseau interurbain **CAR JAUNE**, du Conseil Général de la Réunion.

D'après l'enquête mobilité de la CINOR de 2009, 77% des voyages réalisés en TC par les habitants de la CINOR se font sur le réseau CITALIS contre 20,2% sur le réseau Car Jaune.

A l'inverse, environ 4% des déplacements TC des habitants des territoires voisins se réalisent sur le réseau CITALIS.

| EPCI | Car Jaune | Citalis | Car Ouest | Atlan | Taxis collectifs et autres |
|--------|-----------|---------|-----------|-------|----------------------------|
| CINOR | 20,2% | 77,0% | 0,6% | 0,1% | 2,2% |
| CIREST | 61,6% | 3,6% | 0,2% | 23,1% | 11,6% |
| TCO | 42,1% | 4,6% | 48,6% | 0,3% | 7,6% |
| TOTAL | 30,9% | 48,9% | 12,0% | 3,3% | 4,9% |

La CINOR organise, gère et contrôle le réseau de transport public urbain « CITALIS » sur les trois communes membres.

Suite au renouvellement de la D.S.P. en avril 2007, c'est le groupement GESNORD formé avec la SODIPARC et les transporteurs locaux qui exploitent le réseau CITALIS.

D'après les données du rapport annuel de l'exploitant de 2009, le réseau CITALIS comporte **56 lignes** parcourues par **150 véhicules. 1 200 arrêts** sont répartis sur le territoire de la CINOR.

En 2009, plus de 7,1 millions de kilomètres ont été parcourus pour 17,8 millions de voyages/an.

En novembre 2010, une nouvelle ligne de taxibus a été créée, la n°29 reliant la cité Jean Moulin (Domenjod) à l'université du Moufia en passant par le parc technologique.

Sur Saint Denis, le réseau est principalement structuré par les 4 lignes TCSP utilisant un tronc commun en site propre de 4 km entre le centre-ville et le Chaudron.

Sur les deux autres communes, les lignes sont la plupart tout intra-communales.

Les lignes intercommunales existent essentiellement :

- **Ligne 32** : Reliant le Chaudron (Saint Denis) et la Rivière des Pluies (Sainte Marie),
- **Ligne 31** : Reliant Quartier français à la mairie du Chaudron en empruntant le littoral,
- **Ligne 49** : Reliant Bagatelle au Verger.

Le Réseau CITALIS offre une gamme tarifaire plutôt diversifiée.

Aucune tarification combinée avec les autres réseaux n'est actuellement en place. En revanche, une intégration tarifaire entre le réseau CITALIS et le réseau Car Jaune a été mise en place par la convention d'accord cadre d'organisation et de financement du système d'intégration tarifaire sur le PTU de la CINOR.

Elle permet aux usagers TC de la CINOR d'emprunter indifféremment (même tarif) les bus CITALIS et Car Jaune pour leurs déplacements sur le

territoire de l'agglomération.

Le réseau souffre de sa dépendance aux conditions de circulation et ainsi de retards encore trop fréquents (en 2009, 26% des usagers était insatisfait de la ponctualité des bus) ainsi que d'une amplitude horaire et fréquence (en 2009, 33% des usagers se plaignaient de la fréquence des bus) ne suffisant pas à répondre aux besoins. Les points géographiques de perte de temps correspondent aux points de congestion.

Concernant les **cars jaunes**, deux lignes départementales couvrent la partie Est de la CINOR. Elles relient toutes les deux le Centre de Saint Denis (au pôle Océan) avec la Gare Routière de Saint Benoît, desservant au passage les communes de Ste Marie et Ste Suzanne.

La ligne F est une ligne Express, qui ne dessert

qu'un nombre limité d'arrêts dans chaque commune et emprunte tout le long de son tracé l'itinéraire le plus rapide suivant la RN.

Elle ne dessert pas d'arrêt sur le territoire Est de Saint Denis où elle emprunte intégralement le Front de Mer jusqu'au pôle Océan.

Elle dessert les centres de Ste Suzanne et de Ste Marie.

Elle circule environ toutes les heures et propose 13 A/R par jour.

La ligne G est une ligne classique de cabotage. Elle suit un itinéraire différent de la ligne F et dessert la Rivière des Pluies et le Chaudron.

Elle dessert les centres de Sainte Marie et Sainte Suzanne.

Elle circule environ toutes les heures et propose 28 A/R par jour.



La CINOR assure l'organisation du **transport scolaire** et totalise, pour l'année scolaire 2009-2010, un effectif de 16 000 élèves transportés. Les scolaires assurent 28% du trafic annuel sur le réseau.

Environ 1 voyageur sur 4 est un scolaire.

Un taux important qui reste modeste vis-à-vis des taux métropolitains. A ce titre, la CINOR affiche le souhait d'améliorer la qualité, la sécurité et le confort de leur transport.

Des moyens importants sont au quotidiens mis en œuvre avec 128 cars spéciaux assurant le transport de 12 000 élèves, les 4 000 autres élèves voyageant sur les réseaux Citalis et Car Jaune.

Les élèves de la CINOR qui fréquentant les établissements publics bénéficient à titre gratuit du service des transports scolaires.

Le dispositif TC actuel se compose de 3 sous-réseaux.

La couverture est globalement correcte même si l'on note des écarts de niveau de desserte selon les périmètres. Des écarts qui s'expliquent par la densité des populations et les caractéristiques du territoire.

La desserte de Sainte- Suzanne

Un réseau qui se compose de 13 lignes et qui se signale par une forte croissance de l'offre et des trafics.

Les scolaires sont la clientèle première sur un réseau qui leur est adapté.

Les indicateurs traduisent la faible attractivité interne.

La connexion vers Saint Denis et Sainte Marie s'opère à partir des services départementaux et de la ligne 31 de la CINOR.

Les enjeux de connexions sont majeurs en direction de Saint Denis. On notera qu'il est proposé plus de 80 services jour avec des temps de parcours qui varie de 30 à 40mn.



La desserte de Sainte- Marie

Le réseau sur la commune s'organise en une douzaine de lignes et se signale par une croissance régulière des trafics.

La connexion vers Saint Denis et Sainte Marie s'opère à partir des services départementaux et de 2 lignes urbaines en rabattement vers le TCSP.

Les temps de parcours varient entre 20 et 30mn selon la nature du service.

La ligne express car jaune évite la traversée de Sainte- Marie.

Les performances internes sont plutôt modestes propres à un environnement diffus.

Les indicateurs traduisent la faible attractivité interne.

Les scolaires sont une nouvelle fois la clientèle première sur un réseau et alimentent les flux vers Saint Denis.

Le trafic TC se distribue environ en 2/3 internes et 1/3 externes vers Saint Denis.

Au global, on estime le taux d'usage TC à 20 déplacements par an et par habitant, soit de faibles performances.

La desserte interne à Sainte Marie au regard de l'urbanisation rapide de ses quartiers nécessite que de réels renforcements de services soient mis en place et que l'accessibilité aux principaux points de la commune et de la CINOR soit améliorée. En résumé il est nécessaire d'élargir une desserte limitée.

Une vigilance particulière pourrait être attendue au regard de la desserte de Beauséjour avec l'implantation prochaine de la CAF génératrice d'environ 400 emplois.



La desserte de Saint-Denis

La desserte de Saint-Denis s'articule sur un axe en site propre bus qui tire l'offre de service vers le haut. La desserte peut se découper en deux niveaux avec un faisceau Sud qui s'organise sur le lien fixe TCSP et un bassin Nord qui s'organise en lignes réticulaires depuis les hauts vers les axes lourds diamétraux ou vers le centre-ville. L'axe diamétral qui suit le corridor TCSP agglomère près des 2/3 de l'offre de services. Le

tiers des déplacements recensés sur le réseau s'inscrit sur le tronçon Sainte Clotilde/ le Chaudron.

La desserte des hauts est coûteuse en kilomètres, environ 40% de l'offre mais faiblement productive, moins de 20% de la fréquentation (réflexions à mener sur la mise en place de petites navettes ou d'un transport à la demande plus adaptée à ce type de territoire).



Depuis la décentralisation de 1982 et la promulgation de la loi d'orientation pour les transports intérieurs (LOTI), les départements sont autorités organisatrices des transports non urbains sur leur territoire. Depuis 1996, le département de la Réunion a créé le réseau Car Jaune. Depuis 2007, l'organisation du réseau Car Jaune repose sur deux contrats passés par le Département pour d'une part, l'exploitation du service de transport (assuré par le GIE Activ) et

d'autre part, la gestion du réseau (assurée par Véolia Transports Services Réunion).

Le réseau, qui dessert principalement les villes du littoral et les Hauts de la côte Ouest, est actuellement composé de **17 lignes**.

D'après l'étude de 2008 « Comptages et enquêtes sur le réseau départemental Car Jaune » du Conseil Général, le réseau enregistre en moyenne 18 000 voyages jours dont :

- 10 000 voyages entre PTU
- 8000 déplacements internes à un même PTU,

dont 1 900 internes à la CINOR

Le réseau Car Jaune répond ainsi à la fois à des besoins urbains et interurbains.

Ces chiffres interrogent sur le manque de complémentarité entre les réseaux.

Le taux de correspondance internes (sur le réseau car jaune) est faible puisqu'il n'atteint que 4,5%.

En revanche, le taux de correspondance avec les transports urbains sur l'ensemble du territoire est de 23,3% et de 13,4% avec le réseau urbain de la CINOR.

Des progrès ont été réalisés entre 2005 et 2007 :

- augmentation de trafic: +3800 voyages
- augmentation de trafic en heure de pointe: +800 voyages entre 6h et 8h.

Des pôles d'échanges peu propices au développement de l'intermodalité

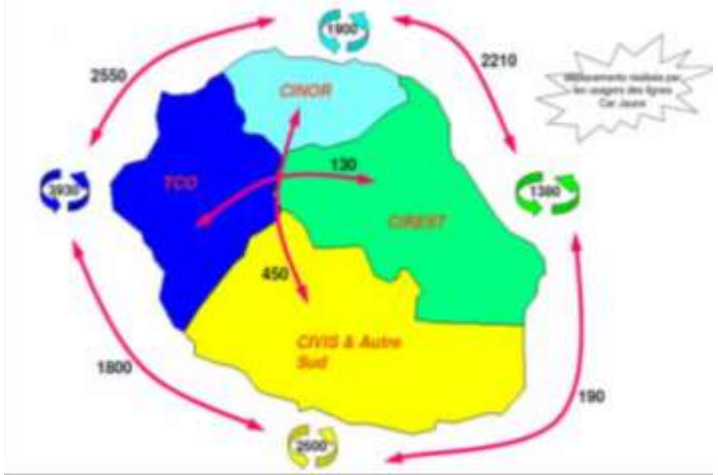


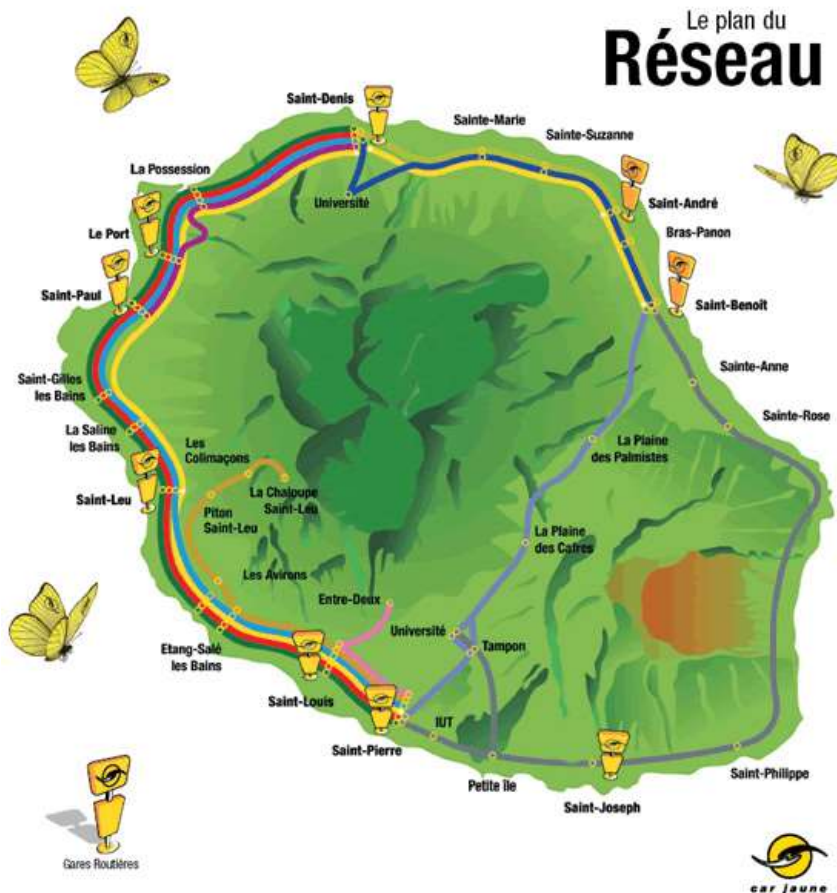
FIGURE: COMPTAGES ET ENQUÊTES SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL CAR JAUNE 2008

Le territoire de la CINOR ne possède pas de pôle d'échange à proprement parler.

Cependant, cinq principaux points d'échange sont notables :

- l'hôtel de ville de Saint- Denis
- l'arrêt Petit Marché/ Océan
- la mairie du Chaudron
- l'hôtel de ville de Sainte- Marie
- l'hôtel de ville de Sainte- Suzanne.

Ces secteurs souffrent d'une faible interconnexion en transport en commun. En effet, les lignes de bus du territoire de la CINOR répondent aujourd'hui encore, à une logique trop communale. De manière générale, ces points d'échanges possèdent une activité tournée de façon quasi-exclusive vers les usagers TC du notamment à :



1. Les parkings relais

Aucun des points cités ci-dessus ne dispose de parking relais à proximité directe permettant de développer l'intermodalité entre les véhicules individuels et collectifs.

2. La connexion avec le réseau Car Jaune

Parmi ces cinq points, seulement deux accueillent simultanément le réseau CITALIS et Car Jaune : Hôtel de ville Sainte Marie, Hôtel de ville Sainte Suzanne. Seule la **ligne M** du réseau CITALIS dessert directement la gare routière Car Jaune de Saint Denis.

L'arrêt Petit Marché et la gare routière sont séparés par la route nationale et il n'existe aucun cheminement piéton privilégié entre les deux.

3. Les flux piétons

- Gare Car Jaune de Saint Denis

Entre 7h et 18h, la moyenne de piétons présents sur le site de la gare Car Jaune de St Denis est de 50 personnes.

A la gare routière de Saint- Denis, on comptabilise 5800 montées et descentes des Car Jaunes par jour dont 3200 font une correspondance avec le réseau Citalis (données 2011).

Les flux arrivants et sortant proviennent pour la plupart du pont Pasteur en direction de l'arrêt Petit Marché.

• **Arrêt Petit Marché**

Les flux piétons sont très nombreux au niveau de l'arrêt Petit Marché.

Ceux-ci sont dus à :

- l'attractivité des activités présentes sur le site
- les montées et descentes des bus.

Au total, ce sont plus de 15 000 piétons qui parcourent quotidiennement le secteur.

• **Mairie du Chaudron**

Environ 9 000 piétons parcourent quotidiennement le secteur. Les flux sont à 80% dus aux montées et descentes des bus. Le reste est généré par les services à proximité de l'arrêt.

• **Hôtel de Ville de Saint Denis**

L'arrêt Hôtel de Ville de Saint Denis est majoritairement fréquenté par les utilisateurs du réseau CITALIS mais présente également des flux piétons générés par sa localisation en centre-ville. Ainsi, environ 10 000 piétons parcourent quotidiennement le secteur.

• **Hôtel de Ville de Sainte Marie et Hôtel de Ville de Sainte Suzanne**

Les arrêts hôtel de ville de Sainte Marie et de Sainte Suzanne enregistrent des flux piétons plus modeste compte tenu de leur poids de population plus faible et de leur desserte en transport en commun moins importante. Ainsi, plus de 2 000 piétons parcourent la gare de Sainte Suzanne et 1800 celle de Sainte Marie.

4. Les taxis

Les observations réalisées sur le terrain montrent qu'un maximum de 10 taxis par jour sont présents aux gares de Sainte Marie et Sainte Suzanne. En revanche, la gare Car Jaune de Saint Denis est plus fréquentée avec plus de 30 taxis/jour. Aucun taxi n'a été recensé au niveau de l'arrêt Petit Marché. Au niveau de l'arrêt Mairie du Chaudron, aucun taxi n'a été recensé hors mis les taxibus. Les taxis de ce secteur sont postés au niveau du parking du Jumbo Score. Enfin, quasiment aucun taxi n'est posté au niveau de l'hôtel de ville de Saint- Denis. En effet ceux-ci se situent au niveau de la rue Félix Guyon.

Un réseau qui mérite d'être optimisé

Le réseau CITALIS présente de bonnes performances globales en termes de desserte. En 2009, 80% des usagers estimaient que les lignes de bus correspondaient à leurs lignes de désir¹. Cependant, le réseau atteint aujourd'hui un palier dans son développement induit par trois principaux écueils :

- les lignes TCSP de St Denis souffrent de leur faible vitesse commerciale en pénétration du centre-ville et d'un manque de régularité et de fiabilité des horaires et

temps de parcours (phénomène de train bus qui sous tend la nécessité de bus plus capacitaire) ;

- les lignes des Hauts à l'Ouest de Saint Denis forment un corridor saturé dès le Jardin de l'État.
- les lignes de Sainte Marie et Sainte Suzanne présente un fonctionnement relativement autonome et l'offre de liaison intercommunale atteint un palier qui légitime l'augmentation de capacité des véhicules circulants, de leur fréquence (pour un fonctionnement optimum des services de transports à la demande) et de leur itinéraire (extension jusqu'au pôle universitaire de Moufia).



Plusieurs lignes de désir de déplacement sont aujourd'hui insatisfaites :

- la connexion de la Montagne aux zones d'emplois et de service suite à l'abandon du projet Tram-Train.
- la connexion du réseau urbain de Saint- Denis à l'université, au technopole et à l'aéroport (à noter néanmoins la desserte du technopole par les lignes 26, 27 et 29 depuis fin 2010).

Par ailleurs, certains pôles majeurs de génération de déplacements nécessitent une amélioration de la desserte, notamment l'aéroport de Gillot (consensus et complémentarité à trouver entre les taxis, le réseau Car Jaune et le réseau CITALIS), l'université de Moufia (avec l'extension de la ligne 31 à étudier et le cas échéant à mettre en place), le Technopole, le centre hospitalier de Bellepierre... De plus, les lignes existantes de désirs de déplacements seront couplées aux lignes induites par les perspectives de développement urbain de l'agglomération. Ces lignes relient principalement le centre de l'agglomération au piémont de l'Est de la CINOR où se trouvent la plupart des futures ZAC.

Se pose dès lors la question de la mise en place d'un axe de transports lourd sur la franche littorale afin de répondre aux besoins actuels et au niveau des piémonts afin d'accompagner les perspectives de développement urbain du territoire.

La CINOR travaille actuellement sur les perspectives d'évolution du réseau CITALIS. Plus globalement, le réseau actuel souffre essentiellement :

- de l'absence d'axe structurant à l'échelle du territoire (besoin d'une extension du TCSP à l'Est);
- de pôles d'échanges multimodaux dignes de ce nom ;
- d'un déficit d'image avec la stigmatisation des transports en commun comme le « transport du pauvre »;
- d'une stagnation des niveaux de services depuis 2008.

Les réseaux de transports urbains (CITALIS) et interurbains (CAR JAUNE) assurent tous deux une bonne satisfaction de la demande actuelle captive, tant en couverture spatiale qu'en fréquence (à l'image de la fréquence journalière moyenne de la ligne 31 qui est de une heure et qui possède un taux de correspondance moyen avec la ligne F de 20 minutes et de 15 minute avec la ligne G).

La part modale en transports collectifs des habitants de la CINOR est significative (plus de 20% des déplacements mécanisés (Enquête mobilité de la CINOR)) mais est en grande partie induite par des captifs (élèves, étudiants, personnes sans voiture).

Conclusion du diagnostic PDU 2011 sur le volet transports collectifs :

Un dynamisme à retrouver

L'état actuel des transports sur la CINOR conduit à un ralentissement de l'activité économique et touristique et à la dégradation des conditions de vie de ses habitants.

L'impulsion d'une nouvelle dynamique de développement passera par la décongestion des réseaux qui ne peut s'opérer que par une augmentation de la part TC. Cette dernière est conditionnée par l'évolution du réseau de transport en commun vers un système plus régulier, fiable et concurrentiel, ce qui nécessite une approche concertée et coordonnée avec les communes de la CINOR. De plus, seule une action commune sur les axes TC, les plans de circulation et le stationnement permettra une réelle évolution des modes de déplacements.

Les déplacements automobiles

Le réseau viaire de la CINOR s'organise autour des trois axes principaux que sont :

1. La route du Littoral (R.N.1)
2. Le Boulevard Sud
3. La RN2

Les réseaux secondaires et tertiaires sont relativement faibles. Ainsi, au niveau des mi-pentes et des Hauts, le réseau viaire est marqué par un manque important de maillage.

Un réseau principal de voirie longiligne et peu hiérarchisé :

1. d'un axe primaire littoral Est-Ouest à 4 voies (routes nationales) se dédoublant sur Saint Denis avec :

- l'itinéraire front de mer, réduit à 2x1 voies au droit du Barachois,
- le Boulevard Sud présentant une capacité minimum de 2x2 voies et des carrefours gérés par des feux tricolores dans sa partie Ouest et par des giratoires dans sa partie Est.

Outre les problèmes inhérents au basculement à 2+1 voies de la Route du Littoral après chaque forte pluie, cet axe primaire connaît des problèmes récurrents de saturation principalement induits :

- au rétrécissement de capacité de l'itinéraire littoral au droit du Barachois,
- à la capacité insuffisante de certains carrefours du Boulevard Sud.

2. des axes secondaires en nombre relativement limité :

- voies urbaines structurantes assurant la desserte des 3 centres urbains
- une dizaine de routes Nord-Sud desservant en peigne depuis l'axe primaire les quartiers de piémont et les secteurs habités des Hauts (D41, D42, D43, D45, D49, D50, D51, D60, D62, D63).

A titre indicatif, la RD50 comptabilise en moyenne 7000 véhicules/jour/sens, la RD60 : 7000 véhicules/jour/sens, RD41 : 7 700 véhicules/jour/sens et la RD42 : 4750 véhicules/jour/sens.

3. une multitude de voies tertiaires assurant la desserte des secteurs d'habitation et d'activités

D'importantes contraintes structurelles et principalement :

- la pente présente sur la quasi-totalité du territoire, et s'accroissant rapidement avec l'altitude,
- le franchissement des rivières et ravines, avec un nombre limité de pont sur les principales d'entre elles
- des emprises laissées par le bâti relativement étroites.

La question de la régulation des flux :

Les flux importants sur le territoire de la CINOR aussi bien en échange, transit et interne engendrent de fort problème de congestion. Outre la question des infrastructures, la régulation des flux est un outil de gestion des flux. Sur le territoire de la CINOR, la régulation des flux est peu performante due notamment au matériel utilisé qui est vieux et plus adapté.

Dans l'attente de solutions plus globale passant notamment par la définition d'une réelle stratégie de régulation et en complémentarité avec celle-ci, des solutions de gestion du réseau de voirie peuvent être envisagées avec principalement :

⇒ la modernisation de la régulation de trafic (coordination centralisée des feux tricolores) et son extension notamment aux carrefours du Boulevard Sud, avec la mise en place d'une stratégie de régulation visant prioritairement à favoriser l'écoulement des flux en provenance de la Route du Littoral le matin, et privilégier l'itinéraire Route du Littoral => Boulevard Sud.

Cette nouvelle régulation de trafic offrirait en outre un outil de gestion de la circulation permettant une optimisation de la capacité des carrefours du Boulevard Sud, en repoussant à plus long terme l'échéance de leur dénivellement.

⇒ la mise en place de solutions provisoires permettant de « gérer la crise », comme par exemple l'aménagement d'un radier submersible ou pont (projet Région dans le cadre du programme TEE) pour assurer un autre franchissement de la Rivière Saint Denis dans le sens Centre-Ville => Route du Littoral, permettant (sauf en période de crue de la rivière), de supprimer le verrou actuel et d'assurer un accès à 2 files de circulation jusqu'à la rue Gasparin et à l'avenue de la Victoire.

⇒ un travail sur la signalétique et des panneaux informant sur les temps de parcours.

Des projets non aboutis

Le projet de **voie de piémont**, préconisé dans le PDU de 2004 :

- permettrait un maillage efficace entre les voies Nord-Sud desservant les quartiers de piémont, de mi-pentes et des Hauts, ce qui soulagerait d'autant l'axe primaire

Est-Ouest mais ne connaît pas encore à ce jour de réalisation probante.

Une cartographie de ce projet se trouve dans la partie d'évaluation du PDU en vigueur.

De même la nouvelle route du littoral ainsi que le projet du Boulevard Nord, entraîneront divers bouleversements dans l'organisation des transports (infrastructures, plans de circulation, stationnement.....) et impacteront notamment les conditions de circulation entre l'entrée de Saint Denis et la Possession. Les mutations seront profondes sur cette partie de la ville et son articulation avec le cœur d'agglomération (périmètre à pacifier pour la continuité entre le barachois et le carré piéton actuel, création de boucle de circulation, nouvelle distribution et gestion du stationnement, itinéraires et niveaux de service des transports collectifs.....).

Les problèmes de congestion

Un chapitre important de la problématique actuelle des déplacements de la CINOR est lié aux liaisons avec ses deux territoires voisins : la CIREST à l'Est et le TCO à l'Ouest.

À l'Est de Saint Denis, le raccordement du Boulevard Sud à Gillot a permis de réduire la saturation de la RN2, mais l'entrée Est de Saint Denis reste problématique le matin.

Le soir, le secteur de Duparc connaît également des situations de saturation.

Sur le territoire communautaire les phénomènes de congestion du matin débute dès Quartier Français à Sainte-Suzanne et sature l'ensemble du réseau dionysien.

| | | 2000 | 2002 | 2005 | 2006 | 2007 |
|--------------------------|--|--------|--------|--------|--------|--------|
| RN2 Ste Suzanne/Jamaïque | Zone de la Ravine des Chèvre/ ZA La Mare | 44 700 | 42 158 | 50 148 | 52 512 | 55 197 |
| | ZA La Mare/ St Denis | 49 700 | 54 200 | 62 100 | 63 100 | 64 500 |
| | Jamaïque | | 59 121 | 58 391 | 56 058 | 57 336 |

FIGURE 1 : CHARGE DE TRAFIC SUR LA RN2 (SOURCE: OBSERVATOIRE DES TRANSPORTS ET DES DEPLACEMENTS, AGORAH, 2007)

Dans la traversée de Saint Denis, le Boulevard Sud (RN6) supporte en moyenne, 33 000 véhicules / jour.

En jour ouvrés, 18 400 véhicules circulent dans le sens Saint Denis/Sainte Marie et 19 200 dans le sens inverse.



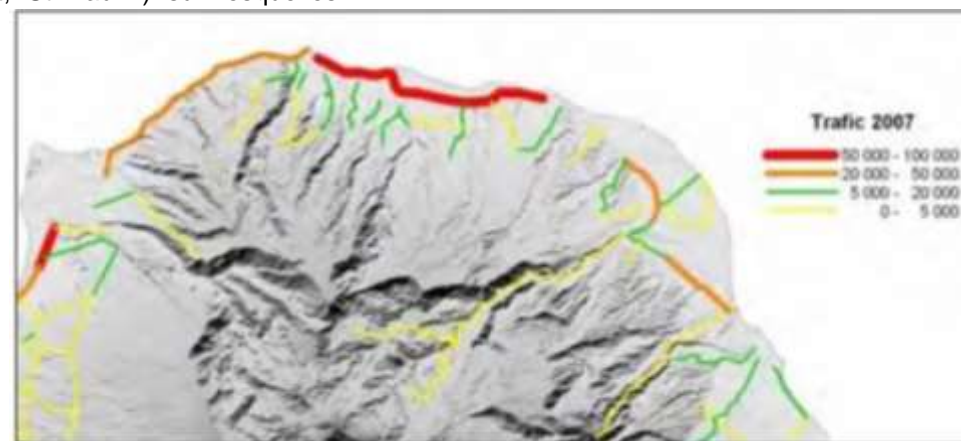
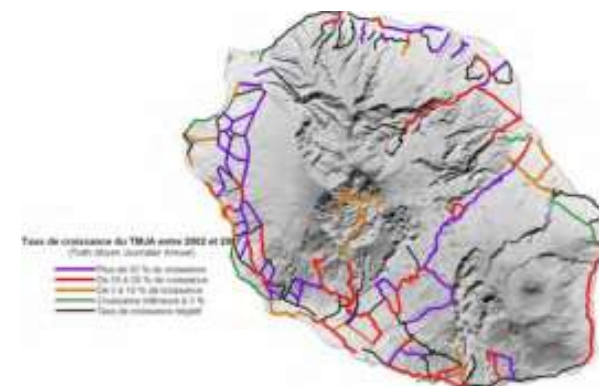
FIGURE : TRAFIC SUR LA RN6 PAR HEURE ET PAR SENS (SOURCE: AGORAH)

Parallèlement, l'itinéraire littoral RN1-RN2 à 2x2 ou 2x3 voies, connaît un rétrécissement de capacité au droit du Barachois (2x1 voies) conduisant à une saturation récurrente de la circulation au droit du centre-ville.

À l'Ouest, l'ouverture de la Route des Tamarins a conduit à un allongement conséquent du bouchon de la Route du Littoral le matin, rendant encore plus problématique (et dissuasif) l'accès à la capitale depuis les communes les plus proches (Possession, Le Port, St Paul...) sur lesquelles habitent bon nombre d'actifs venant travailler sur la capitale.

La carte ci-dessous, extraite de l'Observatoire des Transports et des Déplacements de l'AGORAH, montre les charges de trafic sur le réseau primaire et secondaire de la CINOR.

Ces charges de trafic ne cessent d'augmenter sur le territoire (plus de 30% de croissance entre 2002 et 2007 → figuré en violet).



Il en résulte des niveaux de trafic conséquents :

- s'affectant principalement sur l'axe primaire national, fortement saturé aux heures de pointe
- conduisant également à la saturation du réseau secondaire de desserte des centres urbains en général et de Saint Denis en particulier

En outre, deux secteurs de forte saturation sont de plus l'objet d'enjeux urbains :

- la RN1-RN2 au droit du littoral du centre-ville de Saint Denis.



- la RN2 au droit du Quartier Français à Ste Suzanne, dont les problèmes actuels de circulation (remontée de queue sur la RN2 pour l'accès au centre commercial notamment) et les perspectives de développement (logements, zone d'activités) conduisent à se poser la question de la restructuration du réseau de voirie et des échanges avec la RN2, notamment côté Saint André.



La question du stationnement

Ces éléments de diagnostic sont issus du diagnostic du PDU de la CINOR de novembre 2011 ; éléments eux-mêmes issus :

- de l'étude de circulation et de stationnement du centre-ville à la mise en service du Tram-Train réalisée par la ville de Saint Denis en novembre 2008
- d'une enquête de stationnement sur les centre-ville de Sainte Marie et Sainte Suzanne réalisé septembre 2010 dans le cadre du PDU.

L'offre de stationnement sur l'agglomération

L'agglomération possède un nombre global de places de stationnement publics relativement élevé.

Dans les centres-villes de Saint Denis, Sainte Marie et Sainte Suzanne, on dénombre respectivement 6 583, 689 et 252 places.

Pour mémoire, 20% de disponibilité permet d'assurer un bon fonctionnement du stationnement en centre-ville.

L'offre en stationnement public du centre de Saint Denis

Les chiffres suivants sont quelques peu faussés par la création récente de nouvelles zones de stationnement payant sur le Barachois à Saint Denis, cependant aucune étude n'a été réalisée depuis. L'offre de stationnement du centre de St Denis correspond à un ratio d'une place pour 20 habitants, ce qui est relativement élevé en comparaison à des villes de taille similaire (en moyenne, on compte 1 place pour 30 habitants). L'offre était à 44% gratuite en 2008.

Sur les 56% de stationnement payant, 16% sont des places payantes sur voirie en zone orange

(limité à 2 h), 18% en zone verte (sans limite de temps), 22% en parking.



L'organisation du stationnement traduit le périmètre et la vocation du cœur de ville (étendue de la piétonisation, la place des modes doux, le niveau et la qualité de desserte par les TC...).

L'offre en stationnement public du centre de Sainte Marie

L'offre sur Ste Marie est entièrement gratuite et relativement abondante. La grande majorité du stationnement est en parking.

Le taux d'occupation journalier moyen entre 6h et 20h est de 26%. Le stationnement longue durée représente 17% des véhicules et 53% de l'occupation.

Une sous-utilisation de l'offre est observable dans certaines zones dont notamment les parkings de la médiathèque et du front de mer.

L'offre en stationnement public du centre de Sainte Suzanne

L'offre du centre de Ste Suzanne apparaît à la fois sous dimensionnée par rapport à la demande (pas de parking capacitif) et mal matérialisée (pas de marquage au sol des places sur voirie).

L'offre est entièrement gratuite et principalement sous forme de stationnement longitudinal sur voirie. Ainsi, un phénomène de stationnement anarchique sur la chaussée et les trottoirs est observable engendrant à la fois des gênes pour la circulation automobile mais surtout les piétons, et plus particulièrement les personnes à mobilité réduite.

Des situations de blocage ont également lieux notamment le mardi, jour du marché forain.

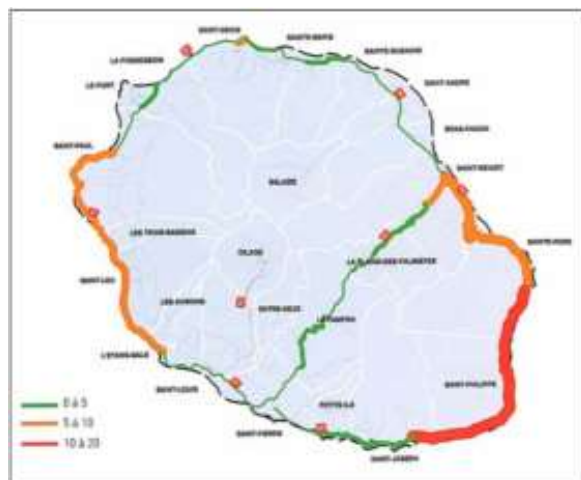
Le taux d'occupation journalier moyen entre 6h et 20h est de 77%.

L'accidentologie sur le territoire de la CINOR

À l'échelle de l'île, le territoire de la CINOR est l'un des moins accidentogène.

En effet, alors que les routes littorale reliant Saint Paul à Etang Salé, Saint Benoît à Sainte Rose et Saint Joseph à Sainte Rose enregistre plus de 5 accidents grave pour 100 millions de kilomètres parcourus, les routes de la CINOR en compte moins de 5.

Les tronçons du territoire les plus touchés sont la route du littoral et la RN2 entre Sainte Marie et Sainte Suzanne.

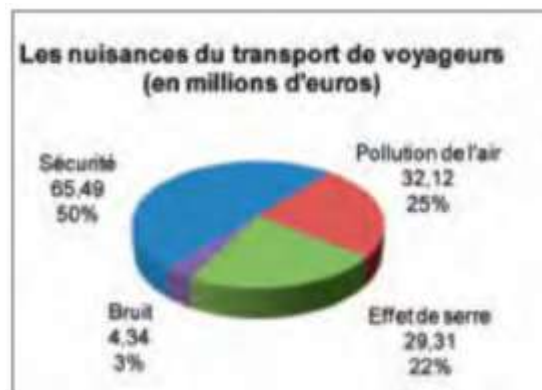


En 2009, 951 accidents de la circulation ont eu lieu sur le territoire de l'agglomération. La ville de Saint Denis concentre presque 73% de ces accidents.

| | Nb d'accidents de la circulation en 2009 |
|----------------|--|
| Saint Denis | 692 |
| Sainte Marie | 132 |
| Sainte Suzanne | 127 |

FIGURE: NOMBRE D'ACCIDENT SUR LA CINOR EN 2009 (SOURCE: SDIS)

La sécurité est le principal poste de nuisance du transport de voyageurs à l'échelle de l'île. Le graphique suivant, issu du compte de déplacements de voyageurs à la Réunion pour l'année 2007, montre que sur un coût annuel total des nuisances du transport de voyageur de 131 millions d'euros, 65,5 millions sont dus au poste sécurité.



Les mobilités douces

Une pratique faible

Les mobilités douces sont encore peu développées sur le territoire de la CINOR. Les habitants de la CINOR réalisent 22% de leurs déplacements à pied et 3% à vélo.

Le taux d'équipement vélo des ménages est relativement faible puisque 54,4% ne possède aucun vélo et seulement 8'6% en possède 3 ou plus.

Les aménagements actuels pour le vélo sont limités à la seule bande littorale et permettent de satisfaire essentiellement la demande ludique et sportive.

Ils ne permettent pas de constituer un réseau maillé offrant une véritable alternative à la voiture pour les déplacements quotidiens. De même, le recours à la marche à pied se limite le plus souvent aujourd'hui au trajet à réaliser entre sa voiture et sa destination finale, la limite «psychologiquement» admissible de ce trajet étant relativement courte (de l'ordre de 100 m, contre environ 300 m en moyenne sur des villes françaises de taille comparable).

Les espaces piétonniers restent relativement limités en nombre et en surface (rue Maréchal Leclerc à Saint Denis....).

Sur le reste de la Ville-Centre, les trottoirs sont étroits et peu confortables, ce qui n'incite pas à la marche à pied.

Ainsi, le développement des modes doux passera par :

1. une réaffectation importante des espaces viaires, privilégiant les larges trottoirs, les bandes cyclables, les espaces mixtes, au détriment principalement du stationnement, à relocaliser en périphérie, au contact des transports collectifs,
2. une « révolution culturelle » chez les usagers, nécessitant une forte incitation (espaces piétons, location de vélos...) pour ne pas dire une forte dissuasion (nombre et localisation des places et coût du stationnement).

Une topographie contraignante

Hormis sur la bande littorale, la topographie du territoire de la CINOR présente un fort niveau de déclivité.

De telles caractéristiques ne sont pas propices au développement d'infrastructures pour les modes doux et limitent leur utilisation comme moyen de déplacement quotidien.

En revanche, certaines courtes distances séparant les principaux lieux de centralité du territoire constituent un potentiel de développement de la pratique des modes doux.

En effet, de nombreux équipements, services, emplois, administrations et établissements scolaires se trouvent sur une zone faiblement étendue.

Ce constat rend plutôt favorable la promotion des aménagements cyclables au sein du noyau urbain de Saint Denis.

Enjeux et objectifs

L'usage des modes de déplacement sur la CINOR n'est pas aujourd'hui une question de choix mais de nécessité.

La pratique des modes doux reste cantonnée aux loisirs, et ne constitue pas un réel moyen de déplacement quotidien pour les habitants du

territoire. Ce mode présente pourtant des atouts pour la santé et représente des coûts d'aménagement relativement faibles :

| Type | Coût au km (en € HT) |
|--|----------------------|
| 1- Piste cyclable site propre bidirectionnelle, création en bordure de route | 80 000 à 100 000 € |
| 2- Sur-largeurs d'un mètre (création par élargissement de la chaussée, travaux lourds) | 40 000 à 50 000 € |
| 3- Bandes cyclables (marquage au sol de type T2 3u) sur chaussée existante | 1 000 € |
| 4- Trottoir cyclable (création) | 100 000 à 120 000 € |

Compte tenu du faible usage actuel et des contraintes topographiques, une véritable promotion des modes doux ne peut se contenter de demi-mesures et de réalisations au coup par coup, sans véritable continuité.

L'accessibilité des PMR

Les démarches d'accessibilité sur l'agglomération

La prise en compte de la problématique de l'accessibilité dans les Plans de Déplacements Urbains est une démarche obligatoire inscrite dans la loi n°2005-102 de Février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

À ce titre, la loi « handicap » impose une mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, des transports collectifs et des ERP (Établissements Recevant du Public).

Cette loi s'attache à trois dimensions principales:

- **éthique** : assurer l'égalité d'accessibilité pour tous ;
- **sociale** : éviter l'exclusion et favoriser le vivre ensemble ;
- **spatiale** : améliorer les conditions d'accès pour tous dans notre environnement quotidien.



Les enjeux de l'accessibilité

Le concept d'accessibilité vise à permettre à chacun de se déplacer quel que soit le motif du déplacement en aménageant l'environnement quotidien de la population. La ville a longtemps été pensée pour des personnes valides entraînant la multiplication des obstacles aux déplacements pour les personnes handicapées et renforçant ainsi leur exclusion sociale.

Les mesures devant être prise sur la voirie, les transports et les bâtiments doivent être pensées en cohérence afin de garantir la continuité de l'accès depuis le début de la chaîne de déplacement jusqu'à sa fin. La seule inadéquation d'un élément de la chaîne rend le déplacement impossible.

Cette obligation réglementaire représente également une opportunité à saisir pour la promotion des modes doux.

Les personnes concernées

La question de l'accessibilité ne concerne pas uniquement les personnes handicapées (fauteuils roulants, déficients visuels, cognitifs, intellectuels, malentendants...) mais l'ensemble de la population.

En effet, les fractures des membres inférieurs mais aussi le port de bagages ou de poussettes sont autant de facteurs réduisant notre mobilité.

De plus, les personnes âgées, de plus en plus nombreuses au vu du vieillissement de la population, éprouvent également des difficultés à se déplacer.

La notion de PMR recouvre ainsi l'ensemble des personnes souffrant de manière ponctuelle ou permanente de gêne pour les déplacements.

Une démarche transversale

La mise en accessibilité du territoire de la CINOR est à la croisée de plusieurs compétences détenues par des acteurs différents.

La loi handicap impose aux collectivités territoriales et aux communes de réaliser plusieurs études visant à planifier la mise en accessibilité. La mise en place d'une structure de suivi est également obligatoire. Le tableau ci-dessous rappelle les aspects réglementaires de la « Loi Handicap ».

| Accessibilité | Descriptif | Compétence |
|---|---|-------------------|
| Mise en place de la commission intercommunale d'accessibilité | Suivi et échange transversal | CINOR |
| Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics | Diagnostic et plan d'actions pour favoriser l'accessibilité de la voirie et des espaces publics | Communes |
| Schéma directeur d'accessibilité des transports urbains | Diagnostic et plan d'actions pour rendre les points d'arrêts et les véhicules accessibles | CINOR |
| Établissements recevant du public | Diagnostic des établissements publics | CINOR et Communes |
| Commerces | Favoriser l'accessibilité des commerces | Privé |

État des lieux des démarches d'accessibilité sur la CINOR

Commission intercommunale d'accessibilité

Une commission dédiée à la question de l'accessibilité des transports a été mise en place à la CINOR en décembre 2008. Elle s'est notamment réunie deux fois au cours de l'année 2010 pour faire valider le Schéma Directeur d'Accessibilité et les principes du transport à la demande PMR.

Cette commission devra rapidement intégrer les questions de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Elle aura pour objectif de formuler un avis sur l'ensemble des champs qui touche l'accessibilité, à savoir : le cadre bâti, le logement, les équipements publics, la voirie et les transports. Elle se chargera également d'établir un recensement des logements accessibles. Elle regroupera à la fois des élus de l'agglomération et des communes, des techniciens, des associations de personnes handicapées et des experts.

Les recommandations de la commission ainsi que les avancements des démarches seront rapportés dans un dossier annuel adressé au Préfet.

Plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Les plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics sont une compétence communale. Ces documents comprennent un diagnostic exhaustif qui recense les contraintes sur voirie pour chaque rue au regard des différents handicaps. Les aménagements à réaliser pour la mise en accessibilité sont ensuite hiérarchisés et chiffrés dans un plan d'action pluriannuel.

Les communes de Saint Denis et de Sainte Suzanne ont commencé leur réflexion sur leur plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics. Ces réflexions doivent donc être intégrées à celles plus globales du PDU afin d'assurer la cohérence des actions menées.

Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbains

Le Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbains est un document de planification pour la mise en accessibilité des véhicules, des points d'arrêt et la diffusion de l'information.

La CINOR a récemment approuvé son Schéma Directeur d'Accessibilité des transports urbains et s'oriente vers :

- la mise en service d'un transport spécifique pour les PMR en 2013,
- la mise en accessibilité progressive des principaux arrêts et de tous les véhicules du réseau CITALIS afin d'avoir un réseau entièrement accessible en 2015.

En amont de l'adoption du SDA, le réseau CITALIS proposait déjà un abonnement spécifique pour les personnes à mobilité réduite possédant un certificat des CCAS.

Le transport aérien

L'aéroport de La Réunion Roland-Garros est le principal aéroport de l'île de La Réunion. L'aéroport dispose de deux pistes capables d'accueillir des appareils gros porteurs (Airbus A340, Boeing 747, Airbus A330, Boeing 777) et bientôt l'Airbus A380 (des travaux d'agrandissements des taxiways et des raquettes d'extrémités de pistes sont en cours et se termineront en 2014).

Concernant les trafics voyageurs, il est constaté une évolution d'environ 500 000 voyageurs supplémentaires entre l'année 2001 et l'année 2011.

Le tonnage fret marchandise a quant à lui diminué de 7 % sur la même période.

L'aéroport de la Réunion-Roland-Garros est ainsi un équipement essentiel l'île puisqu'il accueille la totalité du trafic aérien long-courrier et 95% du trafic global de passagers entre la Réunion et le reste du monde.

Ses installations s'agrandissent en anticipant sur les évolutions des trafics. L'aérogare passagers a obtenu en 2006 la certification ISO 9001, traduisant le souci constant de qualité et de performance. La nouvelle aérogare fret, mise en service en 2002, a été dimensionnée pour un trafic annuel de 40 000 tonnes (27 000 tonnes en 2008) et sera ainsi en mesure d'absorber l'augmentation de l'activité au cours des quinze prochaines années.

La croissance continue du transport aérien amène aujourd'hui l'aéroport Roland Garros à préparer une nouvelle phase de son développement, qui renforcera sa vocation de poumon du territoire, au service de sa population et de son économie.

Les premiers aménagements de la période 2010-2015 viseront à résorber la sous-capacité de l'aérogare constatée aux heures et périodes de pointe et à anticiper sur la mise en ligne d'avions de grande capacité (Airbus A 380) annoncée sur la ligne Métropole-Réunion.

| Résultats cumulés à fin décembre | | | |
|----------------------------------|-----------|----------|-----------|
| Année 2001 | | | |
| Nb mouvements d'avions | 12 718 | | |
| Tonnage atter décollé | 1 461 669 | | |
| | | | |
| Nb passagers en transit | 27 970 | | |
| | Arrivées | Départs | TOTAL |
| Nb passagers locaux | 714 310 | 710 848 | 1 425 158 |
| Tonnage courrier | 3 479,75 | 854,04 | 4 373,79 |
| | Débarqué | Embarqué | TOTAL |
| Tonnage fret | 17 957,07 | 8 881,84 | 26 838,91 |

| Résultats cumulés à fin novembre | | | |
|--|-----------|----------|-----------|
| Année 2011 | | | |
| Nb mouvements d'avions | 13 333 | | |
| Tonnage atter décollé | 2 019 550 | | |
| | Arrivées | Départs | TOTAL |
| Nb total de passagers | 1 031 142 | | |
| dont passagers en transit (comptés une fois) | 52 673 | | |
| dont passagers locaux | 951 108 | 927 363 | 1 878 469 |
| | Débarqué | Embarqué | TOTAL |
| Tonnage courrier | 3 921,08 | 1 764,88 | 5 685,96 |
| | Débarqué | Embarqué | TOTAL |
| Tonnage fret | 18 544,19 | 6 504,14 | 25 048,33 |



Plan actuel du domaine aéroportuaire

SYNTHESE → les enjeux du PDU

1) Le besoin de rechercher un meilleur équilibre entre :

- les poids de population répartis sur l'ensemble du territoire

Sur la dernière décennie, l'évolution de la population a été essentiellement concentrée sur les mi-pentes, au détriment de la densification des centres urbains.

Par ailleurs, les communes de Sainte Marie et Sainte Suzanne jusqu'alors plus rurales, prévoient d'importants programmes de développement urbain (Beauséjour, Trois Frères, Quartier Français...) qui vont générer de nouveaux besoins de déplacements vers l'Est du territoire.

Il importe alors de satisfaire cette tendance mais également :

- ▶ de maintenir une certaine densité et jeunesse de population à Saint Denis, la vitalité du Centre d'Agglomération étant primordiale au maintien du dynamisme sur l'ensemble de l'agglomération
- ▶ d'endiguer l'inflation des distances de déplacements qui menace le territoire, synonyme, même à population constante, d'une aggravation préoccupante des dysfonctionnements (engorgement du réseau), des nuisances (accidents, pollutions, bruit...) et des coûts liés aux déplacements.

- les gros pôles d'emplois et de commerces, de plus en plus sectorialisés

Si les poids de populations apparaissent relativement regroupés, les principaux pôles d'emplois sont encore plus concentrés sur le

littoral (Z.A. du Chaudron, zone aéroportuaire / La Mare-Gillot...)

Ce phénomène se traduit donc par un allongement important des distances des déplacements :

- ▶ essentiellement réalisés en voiture pour l'accès au travail et aux commerces;
- ▶ avec une concentration de la demande sur l'itinéraire du littoral et le Boulevard Sud.

Ce modèle urbain (étalement et périurbanisation) se fait au détriment des espaces agricoles et naturels, modifie les fonctionnements sociologiques des quartiers, aggrave la dégradation du cadre de vie (pollutions sonores et atmosphériques) et pèse sur le budget des ménages.

2) Une forte motorisation des ménages mais un taux d'occupation des véhicules très réduit

Le fort taux de motorisation des ménages et le faible taux d'occupation des véhicules, corrélé au potentiel de développement du nombre de déplacements par jour et par personne, sont autant d'arguments pour la recherche d'une optimisation du **covoiturage** et des **modes de déplacement alternatifs à la voiture** permettant d'accroître la capacité d'accès sans augmenter les problèmes d'engorgement des voies et du stationnement.

Au-delà d'une simple mise en relation des personnes via un site internet, les mesures réellement incitatives au covoiturage nécessitent une participation active des collectivités mais aussi des employeurs au travers principalement :

- d'un accès privilégier au stationnement dans les centres urbains (places réservées, coût réduit...) pour les véhicules des covoiturés

- de la mise en place d'un système de « garantie de retour » permettant de fiabiliser le recours au covoiturage

3) Un réseau routier atteignant ses limites

Les axes principaux desservant l'agglomération sont victimes d'engorgements récurrents, preuve d'une saturation sans cesse croissante du réseau de voirie.

Par ailleurs, le développement du maillage routier est fortement contraint par la géographie et de la topographie du territoire, laissant présager une situation très préoccupante dans les années à venir avec l'augmentation de la demande en déplacements qu'il s'agisse des mouvements pendulaires des populations du TCO et de la CIREST, ou encore du transit des marchandises et des touristes, mais également des besoins internes à l'agglomération de sa population résidente.

La question de l'accès Ouest à la capitale par la Route du Littoral est plus particulièrement critique (temps perdus, problèmes de sécurité sous la falaise, engorgement du centre de Saint Denis...).

4) Un stationnement sur St Denis à hiérarchiser

Globalement, l'offre de stationnement apparaît être quantitativement suffisante.

Cette apparente abondance n'empêche pas une forte saturation de certains secteurs :

- avec des zones très saturées toute la journée principalement sur la partie hypercentrale et sur les rues gratuites situées à proximité immédiate de la zone payante
- au détriment de capacités restant encore sous-occupées (parking de la République notamment).

La politique tarifaire du stationnement semble trop peu hiérarchisée. De plus, le faible coût du stationnement ne permet pas de mener une réelle politique incitative.

5) Un usage des transports collectifs essentiellement limité aux captifs

Les réseaux urbains et interurbains permettent tous deux globalement une bonne satisfaction de la demande actuelle sur le plan de la couverture spatiale tandis que la clientèle aspire à l'amélioration des fréquences de services et à une prise en compte des attentes nouvelles en matière de déplacements (amplitude, service de soirée et de nuit, desserte des week-ends).

Cette appréciation concerne principalement les populations captives, car l'offre actuelle de transports collectifs n'apparaît pas suffisamment attractive par rapport à la voiture.

En outre le réseau urbain ne s'est pas adapté aux modifications de l'urbanisation au point de constater une inadéquation de sa structure par rapport aux pôles générateurs de trafic

Les enjeux du développement des transports collectifs passent par la création d'un produit de déplacement réellement concurrentiel à la voiture :

- prenant en compte l'intégralité de la chaîne de déplacement par l'utilisateur
- apportant une réponse satisfaisante en terme de temps de parcours et de coût du déplacement,
- organisé et performant depuis les zones d'habitat les plus denses :
 - à destination des pôles d'attraction que sont les centres urbains et les pôles d'emplois
 - permettant de se substituer progressivement à la voiture, au fur et à

mesure de la montée en charge de la saturation inéluctable du réseau de voirie.

Il s'agit de créer une offre de transports collectifs hiérarchisé et maillé, privilégiant l'inter modalité (pôles d'échanges, parc relais), la régularité et le confort, en interconnexion avec les réseaux des autres AOT.

6) Une inter modalité à repenser

Le diagnostic fait principalement ressortir la faible connexion entre les différents réseaux TC dépendant des différentes autorités organisatrices de transport mais aussi entre les différents modes de transports : manque de parking relais, de parc à vélo, cheminement piéton...

La création d'un véritable pôle d'échange intermodale central regroupant l'ensemble des modes de transport est aujourd'hui nécessaire, de même que la création de pôles d'échange périphériques, constitutifs d'éléments d'animation urbaine des quartiers d'implantation.

7) Un usage des modes doux quasi inexistant

Sauf pour de rares irréductibles, l'usage des modes doux n'est pas aujourd'hui une question de choix mais de nécessité. Les aménagements existant sont principalement utilisés pour le loisir, rarement pour les déplacements « utilitaires ».

La topographie contraignante de l'agglomération limite fortement l'usage de ces modes alternatifs, certains itinéraires privilégiés ou le recours à des technologies émergentes (vélos à assistance électrique) pourraient être susceptibles d'assurer le développement de tels modes.

8) Des composantes transversales à ne pas négliger, avec des besoins

- de rationalisation et d'organisation des transports de marchandises et des livraisons dans les centres urbains,
- d'une prise en compte effective des personnes à mobilité réduite, non pas uniquement par un système de transport spécifique et parallèle (bien qu'il soit nécessaire pour certaines catégories de P.M.R.) mais par une meilleure intégration dans l'offre tous publics (voirie, TC, ERP)
- de réduction des nuisances liées à la circulation automobile en matière de pollution atmosphérique, de bruit, d'accidents...

Le diagnostic traduit donc une situation particulièrement préoccupante sur le territoire, avec des congestions de trafic importantes et un étalement des heures de pointe qui est l'une des sources potentielles de perte de compétitivité et de dynamique urbaine et économique de l'agglomération Nord. L'aspect conjoncturel de ces indicateurs ne doit pas cacher les tendances lourdes allant vers une dégradation à terme du cadre de vie et de l'environnement, en grande partie liée à l'usage toujours plus intensif de l'automobile.

9) Une échelle multiple de problématique et de réflexion :

□ le **centre d'agglomération** où se concentre l'essentiel des pôles générateurs de trafic et des problèmes en découlant (circulation et stationnement notamment), et sur lequel se pose la question de mise en cohérence entre le développement des grands projets urbains (Pôle Océan, Barachois, extension du plateau piétonnier...) et l'émergence d'une politique globale des déplacements privilégiant les

transports collectifs et les modes doux et visant à réduire la place de l'automobile dans le centre (circulation et surtout stationnement) et à favoriser le report modal (parking relais et desserte TC de proximité)

- l'ensemble du **territoire de la CINOR**, avec :
 - une cohérence spatiale à renforcer (desserte intra quartiers et vers le littoral)
 - une volonté de reconquête et d'aménagement du littoral
 - des problématiques de desserte des bourgs de mi- pentes sur les communes de Sainte Marie et de Sainte Suzanne
 - la question de la desserte de la Montagne restant en suspend suite à l'abandon du Tram-Train
 - un développement à venir se réalisant essentiellement vers l'Est :
- o Hauts de Moufia / La Bretagne sur Saint Denis
- o ZAC Beauséjour sur Sainte Marie
- o ZAC Coeur de Ville, Trois Frères et Quartier Français à Sainte Suzanne

□ la **moitié Nord de l'île**, avec d'importants besoins d'échanges avec les territoires voisins du TCO et de la CIREST devenant de plus en plus difficiles à satisfaire de par la saturation croissante des infrastructures de voirie. Il apparaît alors difficile aujourd'hui d'attendre sans rien faire sa résolution à long terme (projet de Nouvelle Route du Littoral en viaduc intégrant un transport collectif et à terme un mode ferré), et la recherche d'une solution transitoire offrant une alternative transport (bus et cars) apparaît constituer une nécessité pour éviter les délocalisations d'activités commerçant et affecter la fonction économique de la capitale.

A noter sur le court / moyen terme la réalisation de l'aménagement de l'entrée Est de Saint- Denis comme suit :

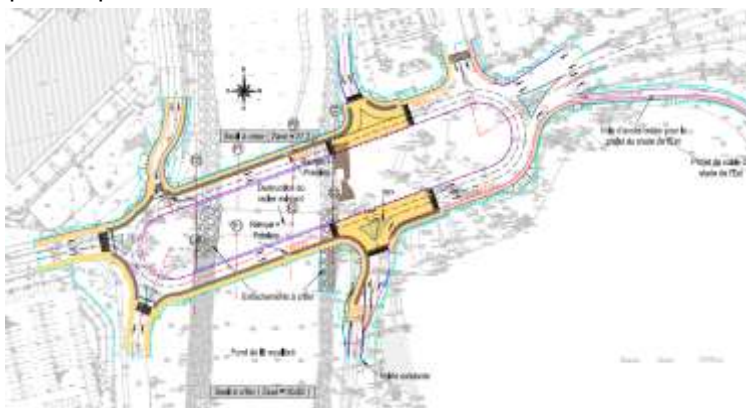


Afin de répondre à l'accroissement du volume de trafic (évaluation : 4500 véh./h en période de pointe du soir sur la section la plus chargée) mis en évidence par les études réalisées sur le secteur, le réaménagement de cet axe (en 2x2voies) est primordial pour répondre aux besoins à court et long terme.

Les études préliminaires ont démontré la nécessité de :

- réaliser un ouvrage de franchissement de la ravine du Chaudron en 2x2 voies en remplacement du radier submersible existant ;
- recalibrer le giratoire rive droite ;
- réaménager le carrefour rive Gauche.

Suite à ces études préliminaires, il a été décidé l'aménagement d'un échangeur unique Rive Gauche / Rive Droite dont la livraison est estimée pour le premier semestre 2015.





6- LES ÉQUIPEMENTS STRUCTURANTS



Une polarisation dyonisienne du territoire assez forte

L'équilibre entre les besoins d'équipements structurants et le niveau de services offerts aux habitants constitue une condition fondamentale du développement harmonieux et durable d'un territoire.

Le développement équilibré d'une agglomération reposant en partie sur la juste adéquation entre l'offre et la demande en termes d'équipements structurants, le SCoT de la CINOR, en tant qu'outil stratégique de développement territorial, se doit de répondre à cet objectif. Deux raisons majeures expliquent cette ambition :

- La CINOR est un espace divers et complexe, de constitution relativement récente, aujourd'hui fédéré autour d'une intercommunalité ; elle forme de fait un espace de vie commun, une véritable communauté de destin. C'est le sens du SCoT notamment que d'orienter le développement territorial vers un équilibre spatial et fonctionnel, et de répondre de manière optimale aux besoins fondamentaux de la population intercommunale.

- Le territoire de la CINOR constitue la plus grande agglomération de la Réunion ; Saint-Denis en est la préfecture et le principal pôle administratif. A ce titre notamment, il doit avoir valeur de modèle pour les autres territoires de l'île.

En tant que capitale administrative, principal pôle urbain et porte d'entrée du territoire insulaire, la CINOR dispose d'un niveau d'équipements

globalement satisfaisant et qui tend encore à s'améliorer avec la réalisation attendue de nombreux projets éducatifs, socioculturels, sportifs et sanitaires.

Toutefois, l'importante croissance démographique en cours et le vieillissement de certaines structures, notamment hospitalières et éducatives, rendent nécessaires des mises à niveau d'équipements essentiels au rayonnement de l'agglomération.

Par ailleurs, le projet politique de développement territorial implique de porter l'effort sur la mise à niveau quantitative de certains équipements mais aussi et surtout d'affirmer qualitativement le rôle moteur et la fonction capitale de la CINOR à l'échelle de l'île.

Les 3 communes de la CINOR constituant l'aire du SCoT se répartissent en 2 grandes entités :

- **la ville de Saint-Denis**, principal pôle de services de l'agglomération de la CINOR et de la Réunion,
- **les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne** qui constituent des pôles d'attractivité secondaires (pôles de services de proximité).

La ville de Saint-Denis étend son pouvoir d'attraction sur tout le territoire du SCoT, voire au-delà, et ce tant en termes d'équipements administratifs, sanitaires et médicaux que scolaires, culturels, sportifs et de loisirs. Elle offre ainsi un niveau d'équipement satisfaisant sur un territoire où les communes avoisinantes, moins urbaines, n'exercent qu'une attractivité limitée (essentiellement économique et résidentielle du

fait notamment de potentialités foncières supérieures).

Les 3 communes de l'aire du SCoT disposent d'équipements de proximité, plus ou moins nombreux selon l'importance de la population. Notons également qu'il existe une certaine complémentarité des équipements entre les communes, ce qui témoigne d'ailleurs de la cohérence du territoire retenu pour l'élaboration du SCoT.

| Equipements par type | Nombre |
|-------------------------------------|--------|
| Administratif et social | 204 |
| Culturel | 62 |
| Enseignement et centre de formation | 144 |
| Industriel et énergétique | 15 |
| Santé | 23 |
| Sports, loisirs et tourisme | 133 |
| Traitement des déchets | 5 |
| Traitement des eaux | 59 |
| Transport | 9 |
| Autres | 61 |

Source : base de données équipements publics 2007, AGORAH

Les équipements de superstructures au sein de la CINOR

D'une manière générale, les équipements de superstructure se répartissent en 4 grandes familles :

- 1) les équipements liés à la santé ;
- 2) les équipements d'enseignement et de formation ;
- 3) les équipements culturels, sportifs et de loisirs ;
- 4) les équipements liés à la sécurité, aux incendies et services de secours.

1. Les équipements liés à la santé

a) les équipements de santé à la Réunion et au sein de la CINOR

Au début de l'année 2011, on dénombre à la Réunion 18 établissements sanitaires selon la définition du Fichier National des Etablissements Sanitaires et Sociaux. Ces établissements sanitaires se répartissent de la manière suivante :

- 4 centres ou groupes hospitaliers :

☐ Centre Hospitalier Départemental (CHD « Félix Guyon ») à Saint-Denis

☐ Centre hospitalier intercommunal de Saint-André & Saint Benoît

☐ Centre hospitalier Gabriel Martin à Saint-Paul

☐ Groupement Hospitalier Sud Réunion (GHSR) ; le GHSR est le plus grand établissement public hospitalier de l'île, tant en termes de capacité que d'activité et de budget. Cet établissement comprend 18 sites, accueille 50 000 hospitalisés et dispose de toutes les spécialités médicales et chirurgicales ; le site du Tampon par exemple est spécialisé en rééducation et réadaptation fonctionnelle

- 1 centre hospitalier spécialisé en psychiatrie à Saint-Paul,

- 1 établissement d'hospitalisation en chirurgie (clinique Les Orchidées dans la commune du Port),

- 1 établissement de soins médicaux (clinique médicale de l'est à Saint Benoit),

- 6 établissements de soins pluridisciplinaires:

☐ Clinique Durieux au Tampon,

☐ Clinique Jeanne d'Arc au Port,

☐ Clinique Sainte Clotilde à Saint Denis,

☐ Clinique Saint Benoît à Saint Benoit,

☐ Clinique Saint Vincent à Saint Denis (8, rue Paris),

☐ Hôpital d'enfants à Saint-Denis ;

- 2 établissements de réadaptation fonctionnelle (Cliniques Jeanne d'Arc et Sainte Clotilde),

- 1 établissement de soins chirurgicaux (Clinique Avicenne au Port),

- 1 maison de santé pour maladies mentales (Clinique Les Flamboyants au Port),

- 1 centre de convalescence (Maison des Oliviers).

Les établissements sanitaires et sociaux présentent donc une localisation très éparpillée. Ce démembrement de la structuration des établissements de soins n'est pas propice à un fonctionnement et une organisation médicale optimales, à plus forte raison sur un territoire insulaire contraint et de taille réduite comme l'est l'île de la Réunion. Cet état de fait semble particulièrement révélateur de la concurrence infra territoriale entre les micro-régions de la Réunion,

dans un domaine où pourtant seule la complémentarité des structures de soins peut apporter un niveau de services adéquat à une population de surcroît socialement fragile.

b) La CINOR, pôle d'excellence en matière de santé à l'échelle régionale et internationale

D'une manière générale, la CINOR est dotée de structures sanitaires et de personnel médical de qualité. Toutefois, il y a un défaut d'offre de soins de l'ordre de 20 à 30 % en médecins hospitaliers et en nombre de lits.

Au regard des statistiques nationales, il existe clairement à la Réunion une sous-représentation de certains types d'établissements médicaux par rapport à la moyenne métropolitaine. Mais la CINOR semble relativement épargnée par ce phénomène et offre globalement un niveau d'équipements sanitaires et sociaux supérieur à celui des autres micro-régions de l'île. C'est là entre autres une manifestation évidente de son statut et de son rôle de capitale régionale médicale.

Deux exemples notamment attestent clairement de la centralité de la CINOR en matière médicale :

- l'offre locale en pharmacies. Avec 57 pharmacies (soit en moyenne 1 pharmacie pour 3 465 habitants en 2010), la CINOR présente une offre de ce type d'établissements certes inférieure à la moyenne métropolitaine mais néanmoins supérieure à la moyenne réunionnaise ;

- la concentration de laboratoires d'analyses médicales ; la CINOR dénombre 13 établissements, soit un rapport nombre



d'établissements par habitant de l'ordre de 1/15000, nettement meilleur que la moyenne départementale et métropolitaine.

La CINOR, principal pôle médical départemental...

La CINOR dispose sur son territoire de 4 grands établissements sanitaires :

- le **CHD Félix Guyon** ouvert depuis le 1er juillet 1957 et situé dans le quartier « La Source », en bordure de la Rivière Saint-Denis

Le CHD (Centre Hospitalier Départemental) Félix Guyon est un hôpital d'envergure départementale, voire régionale pour certaines spécialités (chirurgie cardiaque par exemple). En tant qu'hôpital de la ville Préfecture de la Réunion, le CHD propose une palette quasi-complète de services médicaux : la très grande majorité des spécialités y sont en effet représentées.

- la **clinique Saint-Vincent** (appartenant au groupe Clinifutur) ; elle propose notamment une petite maternité.

- la **clinique Sainte-Clotilde** (également au groupe Clinifutur) semble plus moderne ; elle met à disposition notamment un centre de radiothérapie ainsi qu'une maternité de niveau 2.

- l'**hôpital d'enfants**, assez polyvalent mais d'une capacité réduite.

...à l'ambition d'excellence régionale et internationale

| Centres hospitaliers/ Cliniques | Date d'ouverture | Capacité autorisée | Capacité mise en oeuvre |
|--------------------------------------|------------------|--------------------|-------------------------|
| CHD Felix Guyon | 1 juillet 1957 | 303 | 281 |
| Clinique Ste-Clotilde | 26 juin 1970 | 106 | 90 |
| Clinique St-Vincent | 1 décembre 1999 | 41 | 10 |
| Hopital d'enfants de St-Denis | 1 janvier 1956 | 72 | 72 |
| TOTAL | | 522 | 453 |

Source : DDASS, RAH 2004

En tant que « capitale régionale », la ville de Saint-Denis et au-delà la CINOR souhaite légitimement être reconnue comme le pôle d'excellence régionale, voire internationale à l'échelle de l'océan indien, en matière de santé.

Disposant d'ores et déjà des principales infrastructures et superstructures permettant d'asseoir le développement de ses équipements sanitaires (aéroport, héliport, Université, SDIS...), la CINOR doit maintenant s'attacher à moderniser et diversifier ses équipements sanitaires, assurer localement la formation du personnel médical aux techniques de pointe...en un mot optimiser ses compétences, les performances de son matériel et la formation de son corps médical.

C'est précisément cet objectif que la CINOR recherche et pour lequel elle porte ou accompagne un certain nombre de projets, à la fois en terme d'équipements (restructuration des hôpitaux et cliniques) et de formation (demande de création d'un 1er cycle complet en faculté de médecine ; actuellement, seules la 1ère année du

1er cycle et le 3ème cycle, de grande qualité d'ailleurs, peuvent être réalisés sur l'île).

Des restructurations lourdes en cours...

Le centre hospitalier Félix Guyon a été restructuré il y a de cela quelques années. Il a ainsi vu sa capacité d'accueil augmenter et s'est équipé de l'appareillage médical parmi les plus performants. En janvier 2004 a eu lieu l'inauguration du premier bâtiment restructuré dans le cadre du plan de rénovation de l'établissement (bâtiment P', qui abrite les services de génétique, la salle de réveil, le SAMU et les laboratoires d'anatomopathologie). Un peu moins d'une année de travaux aura suffi pour terminer cette première phase de restructuration qui s'est achevée dans le courant de l'année 2006.

Par ailleurs, les deux autres équipements sanitaires de la CINOR (Cliniques Saint-Vincent et Sainte-Clotilde) ont également engagé un

programme de restructuration dans les années 2005-2006 pour aboutir récemment à un regroupement des services de maternité et de chirurgie lourde sur le seul site de Sainte-Clotilde. La clinique Saint-Vincent conservera pour sa part les activités de chirurgie légère.

Enfin, l'hôpital d'enfants, structure ambulatoire assurant jusqu'à présent des hospitalisations de court séjour, tend progressivement à s'orienter vers des hospitalisations de moyen séjour.

Un Plan Stratégique de la Santé qui anticipe les évolutions démographiques et sociales de la Réunion

Le Plan Stratégique de la Santé est un document cadre qui définit les grands axes de la politique sanitaire de la Réunion pour les années à venir. Basé sur une estimation quantitative et qualitative des besoins, le PSS anticipe les évolutions démographiques prévisibles de la population insulaire et les besoins liés en matière de santé.

Les premières orientations de ce Plan approuvé en 2011 sont les suivantes :

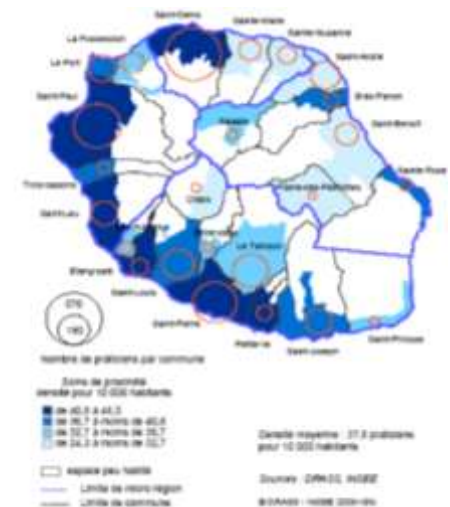
| Domaines d'action | Priorités |
|--|---|
| 1 PERINATALITE ET PETITE ENFANCE | La maîtrise pour chaque femme ou chaque couple de son projet d'enfant. Le capital santé des enfants L'observation en santé |
| 2 MALADIES CHRONIQUES | La prévention des maladies chroniques L'adaptation du système de santé à la prise en charge des maladies chroniques |
| 3 HANDICAP ET VIEILLISSEMENT | La prévention et l'accompagnement précoce Le respect du projet de vie La fluidité des parcours |
| 4 SANTE MENTALE, y compris LES ADDICTIONS ET LA SANTE DES JEUNES | La promotion de la santé mentale et prévention des conduites à risques La prise en charge des patients souffrant de troubles mentaux ou de publics spécifiques |
| 5 SANTE ENVIRONNEMENT DONT RISQUES SANITAIRES | L'espace de vie et l'environnement urbain Les maladies infectieuses et les intoxications aiguës La veille sanitaire et la réponse aux situations d'urgence |
| 6 PERFORMANCE DU SYSTEME DE SANTE | La performance du système de santé |

c) Un réseau de services médicaux de proximité qui répond globalement aux besoins de la population locale, mais insuffisant pour une ville préfecture

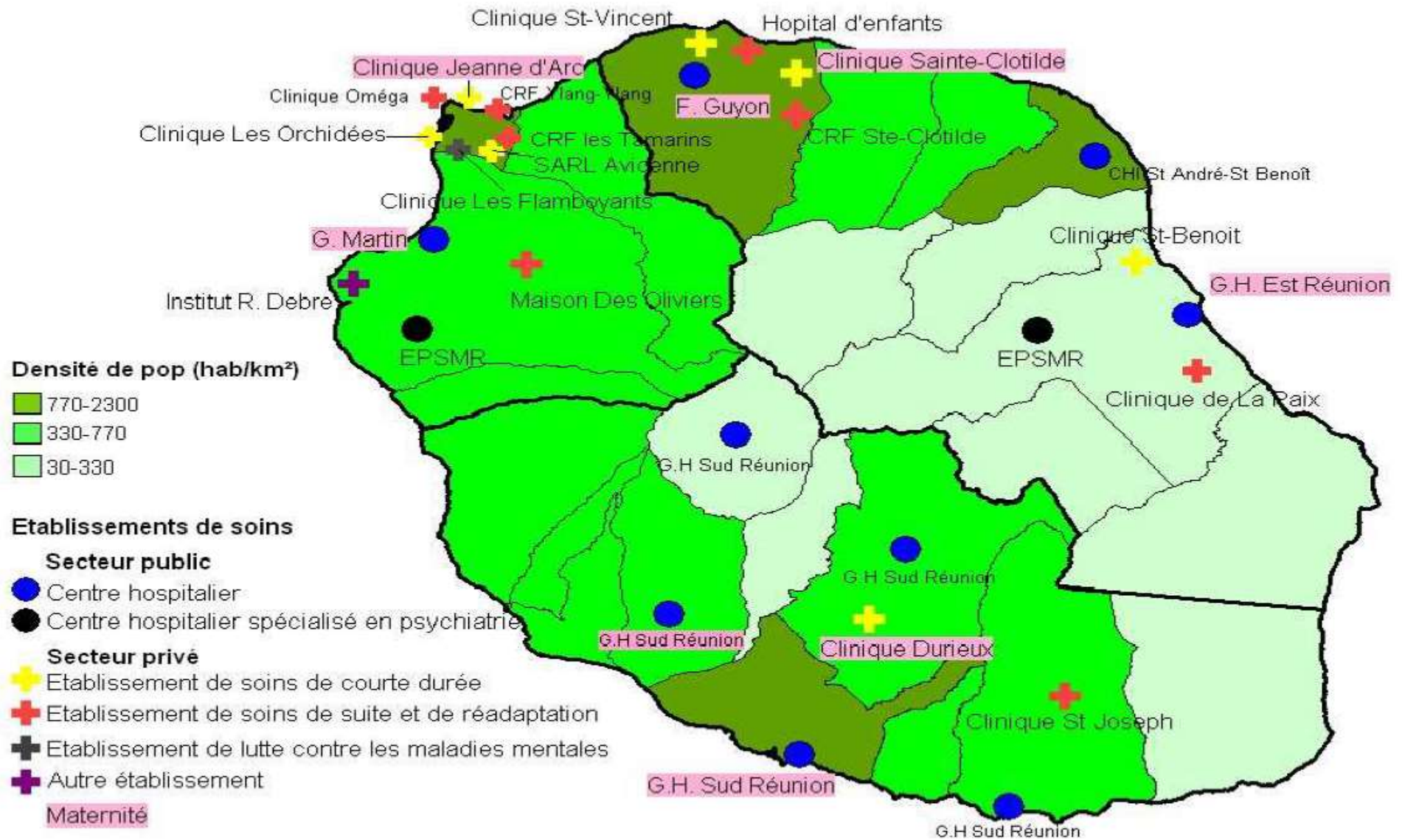
Complémentaires des structures de soins publiques, les professions libérales de la santé, en premier lieu desquelles se placent les médecins (généralistes et spécialistes), occupent une place essentielle dans le « service médical » aux habitants de la Réunion comme de la métropole. Toutefois, les statistiques en la matière laissent apparaître de grandes disparités départementales et régionales.

Ainsi, en 2010, le rapport du nombre de médecins pour 10 000 habitants montre une très nette sous-représentation de cette profession à la Réunion par rapport à la métropole.

En effet, avec 2 104 médecins pour l'ensemble de l'île soit 1 médecin pour 400 patients, l'île de la Réunion se place au meilleur rang des Départements d'Outre-Mer, mais en-dessous de la moyenne de toutes les régions métropolitaines. Les statistiques détaillées par type de médecins (généralistes et spécialistes) présentent la même tendance : légère sur-représentation par rapport à la moyenne des autres DOM, mais sous-représentation au regard des moyennes régionales métropolitaines. A l'échelle de la CINOR, le phénomène de sous-représentation des médecins généralistes et spécialistes est encore plus sensible qu'à l'échelle régionale. Avec en moyenne seulement 90 médecins généralistes pour 100 000 habitants, la CINOR souffre à l'évidence d'une carence en termes de représentativité des professions libérales de santé. De même, la CINOR présente un net déficit de médecins.



Localisation des équipements sanitaires au 1^{er} janvier 2010



Source : Plan Stratégique de Santé de la Réunion et Mayotte, ARS, 2011.

d) la santé et les personnes âgées

Les équipements d'accueil et services d'aide aux personnes âgées à la Réunion

La population insulaire est globalement assez jeune (36,2 % de moins de 20 ans et près de 70 % de moins de 40 ans). Avec 70 691 habitants de plus de 60 ans (10 % de la population insulaire) et seulement 19 604 de plus de 75 ans (2,8 % de la population), la Réunion n'a pour l'heure pas de gros besoins en termes de structures d'accueil des personnes âgées, qu'elles soient ou non médicalement dépendantes. Toutefois, les prévisions démographiques indiquent un vieillissement progressif de la population réunionnaise. Ce phénomène devrait d'ailleurs s'amplifier avec l'accroissement de l'espérance de vie.

Ainsi, il apparaît clairement que les besoins en termes de structures d'accueil des personnes âgées seront de plus en plus importants au fil des 20 à 30 prochaines années. Le tableau de projection démographique suivant le confirme d'ailleurs sans aucune ambiguïté :

| | 60 à 74 ans | 75 à 79 ans | 80 à 84 ans | 85 à 89 ans | 90 à 94 ans | 95 et plus |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|
| 1999 | 51087 | 9847 | 5252 | 2919 | 1187 | 399 |
| 2030 | 165011 | 29385 | 17476 | 9275 | 4990 | 2056 |

La CINOR, comme les autres collectivités et institutions de l'île, se doit d'intégrer cette prévision dans le cadre de sa planification d'aménagement territorial et de programmer autant que de besoin la mise en place des structures et des services nécessaires à la prise en charge de la vieillesse et du handicap.

Les structures d'hébergement collectif pour personnes âgées sont peu nombreuses à la Réunion. Elles offrent 45 places pour 1000 personnes âgées de plus de 75 ans, contre 118 en moyenne en métropole.

Etablissement Hospitalier pour Personnes Âgées Dépendantes (EHPAD).

Parallèlement à ces maisons de retraite, il existe à la Réunion 7 services de soins à domicile,

regroupant environ 250 places. Les structures de soins de longue durée rassemblent quant à elles près de 80 lits.

Si le taux d'équipement en hébergement des anciens reste très faible à la Réunion, c'est avant tout parce que, d'une manière générale, le placement des personnes âgées en maison de retraite demeure marginal dans la société réunionnaise ; la plupart des anciens vivent en compagnie de leur conjoint et/ou de leurs enfants.

Tableau 3 : Taux d'équipement en lits et places pour 1000 habitants au 01/01/2008 (Sources : Statiss DRASS)

| | Court séjour hospitalier | | | Soins de suite et de réadaptation (moyen séjour) | | Psychiatrie | | Personnes âgées *** | | Handicap **** |
|------------------------|--------------------------|-------------|-------------------------|--|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|-------------------|
| | Médecine (yc HAD) | Chirurgie | Gynécologie-Obstétrique | Réadaptation fonctionnelle | Equipement global | Infant-juvénile* | Généraliste** | EHPA | Lits médicalisés | |
| Alsace | 2,35 | 1,62 | 0,41 | 0,47 | 1,62 | 1,04 | 1,31 | 124 | 114 | 9,58 |
| Aquitaine | 2,21 | 1,77 | 0,33 | 0,67 | 1,73 | 1,30 | 1,78 | 114 | 87 | 10,56 |
| Auvergne | 2,26 | 1,77 | 0,34 | 0,56 | 1,75 | 1,28 | 2,50 | 122 | 122 | 11,17 |
| Bourgogne | 2,55 | 1,65 | 0,36 | 0,43 | 1,59 | 0,92 | 1,50 | 138 | 125 | 9,17 |
| Bretagne | 2,18 | 1,46 | 0,35 | 0,56 | 1,62 | 1,16 | 2,09 | 134 | 119 | 8,8 |
| Centre | 1,98 | 1,44 | 0,36 | 0,33 | 1,48 | 0,95 | 1,49 | 117 | 102 | 9,78 |
| Champagne-Ardenne | 2,30 | 1,83 | 0,39 | 0,33 | 1,06 | 0,92 | 1,33 | 119 | 99 | 10,78 |
| Corse | 2,09 | 1,75 | 0,40 | 0,86 | 2,00 | 1,05 | 1,80 | 36 | 86 | 7,47 |
| Franche-Comté | 2,11 | 1,62 | 0,41 | 0,49 | 1,42 | 0,89 | 1,55 | 99 | 89 | 11,55 |
| Île-de-France | 2,06 | 1,56 | 0,39 | 0,51 | 1,49 | 0,86 | 1,15 | 112 | 82 | 6,7 |
| Languedoc-Roussillon | 1,92 | 1,67 | 0,33 | 1,08 | 2,08 | 0,83 | 1,74 | 88 | 81 | 8,36 |
| Limousin | 2,81 | 1,95 | 0,31 | 0,39 | 1,54 | 1,06 | 2,39 | 100 | 105 | 11,23 |
| Lorraine | 2,53 | 1,67 | 0,41 | 0,53 | 1,54 | 0,77 | 1,52 | 123 | 99 | 10,45 |
| Midi-Pyrénées | 1,97 | 1,57 | 0,32 | 0,69 | 1,77 | 1,26 | 1,84 | 111 | 96 | 11,28 |
| Nord-Pas-de-Calais | 2,10 | 1,58 | 0,43 | 0,55 | 1,43 | 0,51 | 1,42 | 103 | 76 | 9,35 |
| Basse-Normandie | 2,53 | 1,56 | 0,40 | 0,65 | 1,55 | 0,92 | 1,63 | 137 | 107 | 11,09 |
| Haute-Normandie | 1,90 | 1,38 | 0,35 | 0,36 | 1,34 | 1,07 | 1,22 | 151 | 96 | 10 |
| Pays de la Loire | 1,80 | 1,35 | 0,36 | 0,43 | 1,49 | 0,83 | 1,47 | 156 | 124 | 8,88 |
| Picardie | 2,01 | 1,32 | 0,41 | 0,60 | 1,49 | 1,37 | 1,57 | 120 | 138 | 9,16 |
| Poitou-Charentes | 1,95 | 1,44 | 0,34 | 0,34 | 1,39 | 1,35 | 1,39 | 128 | 108 | 10,75 |
| PACA | 2,22 | 1,78 | 0,35 | 0,80 | 2,27 | 0,83 | 1,82 | 95 | 73 | 7,09 |
| Rhône-Alpes | 2,02 | 1,51 | 0,35 | 0,49 | 1,56 | 0,62 | 1,40 | 127 | 104 | 8,61 |
| Métropole | 2,12 | 1,58 | 0,37 | 0,56 | 1,61 | 0,92 | 1,54 | 118 | 98 | 8,91 |
| Antilles-Guyane | 2,15 | 1,15 | 0,57 | 0,39 | 1,18 | 0,42 | 1,11 | 35 | 45 | 5,18 |
| Réunion | 1,58 | 0,87 | 0,44 | 0,28 | 0,65 | 0,73 | 1,05 | 45 | 38 | 6,36 |
| Mayotte | | | | | | | | 0 | 0 | 0 |
| Position de La Réunion | 24/24 | 24/24 | 2 ^{ème} | 24 ^{ème} | 24 ^{ème} | 21 ^{ème} | 24 ^{ème} | 22 ^{ème} | 24 ^{ème} | 23 ^{ème} |

Taux d'équipement le plus important

(*) Pour 1000 enfants de 0 à 16 ans.

(**) Pour 1000 habitants de plus de 16 ans.

(***) Pour 1000 habitants de 75 ans et plus

(****) Pour 1000 jeunes de moins de 20 ans

Taux d'équipement le plus faible

Actuellement, on dénombre à l'échelle de l'île une quinzaine de maisons de retraites rassemblant un peu plus de 1 000 lits dont les ¾ sont rattachés à une section de cure médicale ou à un

Les axes stratégiques de la politique départementale en faveur des personnes âgées figurent dans le schéma gériatrique adopté par le Conseil Général en octobre 2000. Il préconise les orientations suivantes :

- développement des services d'aide à domicile (portage des repas, petits dépannages...),
- renforcement des actions pour l'adaptation et l'accessibilité de l'habitat,
- accompagnement des aidants (former les familles pour leur permettre d'exécuter avec suffisamment de technicité certains actes de prise en charge et organiser les services d'accueil temporaire),
- attribution au plus grand nombre de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA),
- déclinaisons spécifiques de la politique de l'habitat (construction de petits immeubles avec la présence d'une maîtresse de maison),
- recours plus fréquent aux familles d'accueil.

Des équipements d'accueil et services d'aide aux personnes âgées insuffisants au sein de la CINOR

Parmi la quinzaine de maisons de retraite de la Réunion, Saint-Denis accueille 3 établissements privés (maisons de retraite médicalisées). Ce sont:

| Maisons de retraite médicalisées | Date d'ouverture | Gestionnaire | Capacité totale | Dont capacité médicalisée |
|--|------------------|--------------|-----------------|---------------------------|
| M.A.P.A.D. Clovis HOARAU | 1 janvier 1994 | Croix rouge | 80 | 52 |
| Maison de retraite Astéria | 15 février 1985 | ORIAPA | 45 | 45 |
| Maison de retraite St-François d'Assises | 1 décembre 1982 | ASFA | 120 | 120 |
| TOTAL CINOR | | | 245 | 217 |
| TOTAL REUNION | | | 907 | 814 |
| PART CINOR | | | 27% | 27% |

Il convient ici de noter que ces établissements médico-sociaux pour personnes âgées dépendantes présentent à l'échelle de la CINOR un taux de médicalisation de 88,5 % (près de 90 % pour le département).

A ces instituts s'ajoutent des Petites Unités de Vie

- PUV La maison Emmanuelle à Saint-Denis centre : 6 places
- PUV de Mr Techer à La Bretagne : 7 places

Les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne ne disposent pour leur part d'aucun équipement d'accueil des personnes âgées.

Saint-Denis propose également un service de soins à domicile par le biais de l'Association de Soins à Domicile de la Réunion (ASDR), située à Sainte Clotilde, quartier Bois de Nèfles. Ce Service Hospitalier d'Aide à Domicile (SHAD), d'une capacité de 15 places, couvre l'ensemble du territoire de la CINOR.

Parallèlement, un Service de Soins Infirmiers à Domicile (SSIAD), également localisé dans le

quartier du Bois de Nèfles, propose une trentaine de places.

Au total, les services et structures d'accueil destinés aux personnes âgées apparaissent nettement insuffisants, à la fois au regard des besoins actuels à satisfaire, mais aussi et surtout au regard des projections démographiques qui attestent d'un vieillissement de plus en plus rapide de la population réunionnaise.

La commune de Sainte Marie accueille également une maison de retraite avec l'EHPA Résidence La Miséricorde.

Toutefois, l'offre en services et structures d'accueil est essentiellement concentrée à Saint-Denis. Il apparaît donc nécessaire, à court ou moyen terme, d'aboutir à un rééquilibrage spatial de l'offre en services et structures d'hébergement à destination des personnes âgées.

2. Les équipements liés à l'enseignement

Située dans la partie occidentale de l'océan indien, à environ 10 000 kilomètres de la métropole, la Réunion doit d'abord composer avec la distance qui l'en sépare. La Réunion est un département français depuis 1946 ; la scolarisation de tous jusqu'à la fin du collège n'est effective dans l'académie que depuis 1996.

a) Les équipements d'accueil de la petite enfance à l'échelle de l'île et de l'agglomération CINOR

Les équipements d'accueil de la petite enfance : d'importants besoins à satisfaire, des retards à combler.

L'île de la Réunion proposait au 1er janvier 2004 un total de 4 871 places de crèche réparties comme suit :

- 3 164 places en structures collectives (65 %)
- 1 707 places chez les assistantes maternelles et/ou dans les écoles maternelles agréées (35 %)

Cette offre en places d'accueil pour la petite enfance est insuffisante. Ainsi, en Août 2004, près de 2 000 enfants réunionnais étaient inscrits sur liste d'attente en vue d'un placement en structure d'accueil spécialisée.

Soucieux de pallier à ces carences, les pouvoirs publics ont retenu deux objectifs majeurs, ambitieux mais réalistes, inscrits au Plan Départemental de Cohésion Sociale :

- développer la capacité d'accueil de 30 % sur 3 ans, soit 1 500 places supplémentaires à raison de 500 places chaque année (soit proportionnellement à la population environ 130 places à créer annuellement sur le territoire de la CINOR) ;

- créer 2 crèches à vocation départementale, d'une capacité totale de 120 places.

A l'échelle de la CINOR, on observe également un déficit d'offre de places en structures d'accueil dédiées à l'enfance. Le nombre de crèches et leurs capacités d'accueil sont synthétisés dans le tableau suivant :

| | St-Denis | Ste-Marie | Sainte-Suzanne | CINOR |
|--------------------|----------|-----------|----------------|-------|
| Nombre de crèches | 26 | 3 | 3 | 32 |
| Capacité d'accueil | 1122 | 80 | 66 | 1268 |

Source : CCAS

S'ajoutent à cette capacité d'accueil des crèches les places offertes par les assistantes maternelles (219 à Saint-Denis, 33 à Sainte Marie et 22 à Sainte Suzanne, soit un total de 274 places).

En dépit des différentes solutions existantes (crèches publiques et privées, assistantes maternelles, entrée précoce des enfants à l'école) et des efforts réalisés ces dernières années en matière de construction de nouvelles structures d'accueil, le déficit de places pour la garde des enfants de moins de 3 ans est un problème persistant sur le territoire de la CINOR. En attestent notamment les longues listes d'attente au sein des différentes structures (total cumulé pour les différentes crèches de la CINOR : environ 500 demandes). De même, il est d'ores et déjà établi que les constructions / extensions et restructurations programmées (une vingtaine de projets à l'échelle de l'intercommunalité) ne permettront pas de combler le déficit de places d'accueil des enfants dans les prochaines années.

Parmi les différentes politiques menées par le Conseil Régional de la Réunion, le soutien à la formation des puéricultrices occupe une place

essentielle. Le besoin global de puéricultrices diplômées est, aujourd'hui, estimé à près de 60 à 80 postes.

b) les équipements d'enseignement à l'échelle de l'île et de l'agglomération CINOR

L'académie de la Réunion estime comptabiliser les effectifs ci-dessous à la rentrée prochaine à travers l'ensemble des équipements scolaires :

660 établissements scolaires

- 526 écoles (dont 26 privées sous contrats)
- 82 collèges (dont 6 privés sous contrat)
- 32 lycées d'enseignement général et technologique et polyvalents (dont 3 privés sous contrat)
- 15 lycées professionnels (dont 2 privés sous contrat)

240 020 élèves de la maternelle à l'université (prévisions 2011-2012)

1er degré : 121 170

- 44 630 en maternelle
- 76 540 en élémentaire

2nd degré : 101 200

- 61 600 en collège et SEGPA (section d'enseignement général et professionnel adapté)
- 22 850 en lycée d'enseignement général et technologique
- 16 750 en lycée professionnel

Etudiants : 17 650

- 3 800 en post-bac de lycée
- 11 800 à l'université, en IUT et à l'IUFM
- 2 050 autres étudiants

La CINOR regroupe sur son territoire (rassemblant 25 % de la population insulaire) :

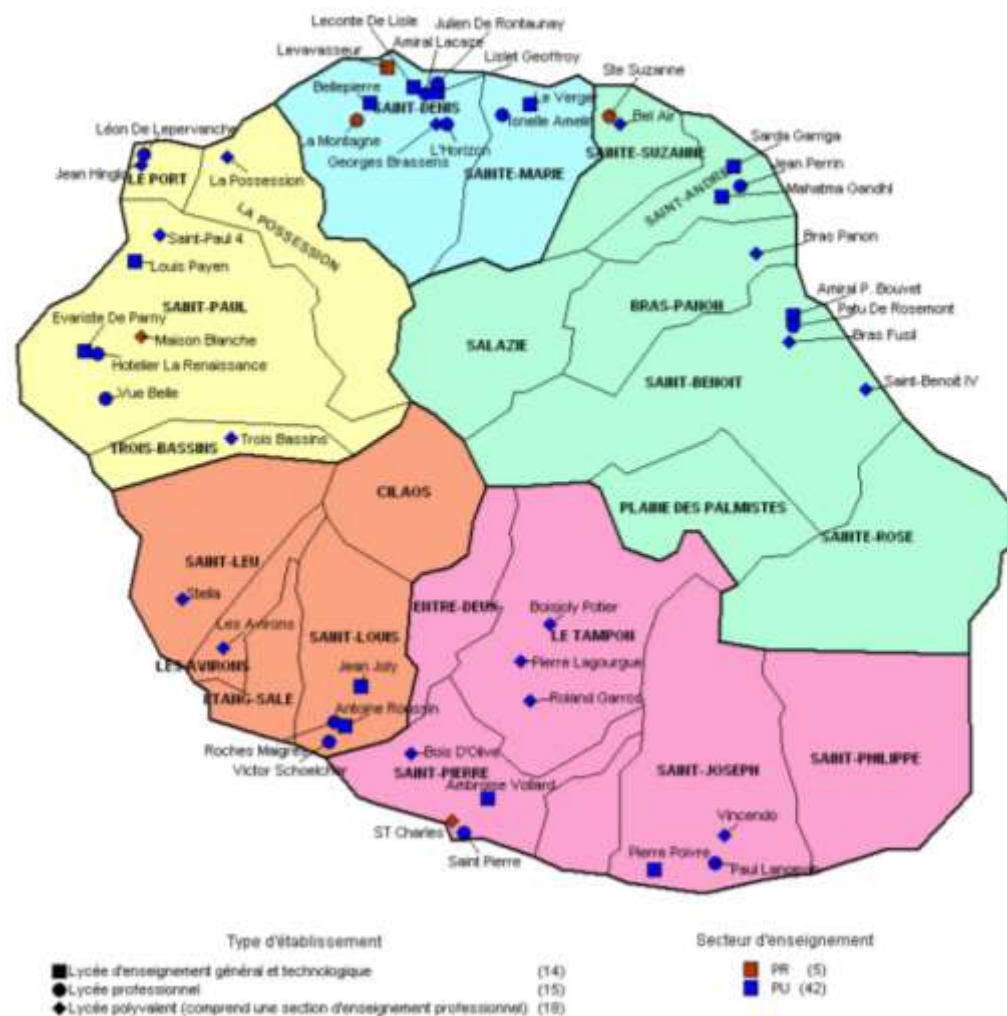
- 127 écoles (soit près de 24 % du nombre total de ce type d'établissements présents sur l'île)
- 24 collèges (soit un peu moins de 30 % du nombre de collèges recensés à la Réunion)
- 13 lycées (près de 29 % du nombre total de lycées de la Réunion).

Ces chiffres attestent d'une corrélation relativement juste entre d'une part la population et le nombre d'établissements scolaires à l'échelle de la Réunion et d'autre part la population de l'agglomération et le nombre d'établissements scolaires de la CINOR. Seule la proportion de lycées, légèrement supérieure à la moyenne, atteste d'un effet de centralité du territoire de la CINOR, que l'on peut en partie expliquer par sa concentration de lycées techniques et la présence de classes préparatoires aux grandes écoles.

IMPLANTATION DES COLLEGES PUBLICS ET PRIVES A LA REUNION ANNEE SCOLAIRE 2011-2012



Implantation des lycées publics et privés à La Réunion Année scolaire 2011-2012



Localisation des équipements culturels sur la CINOR

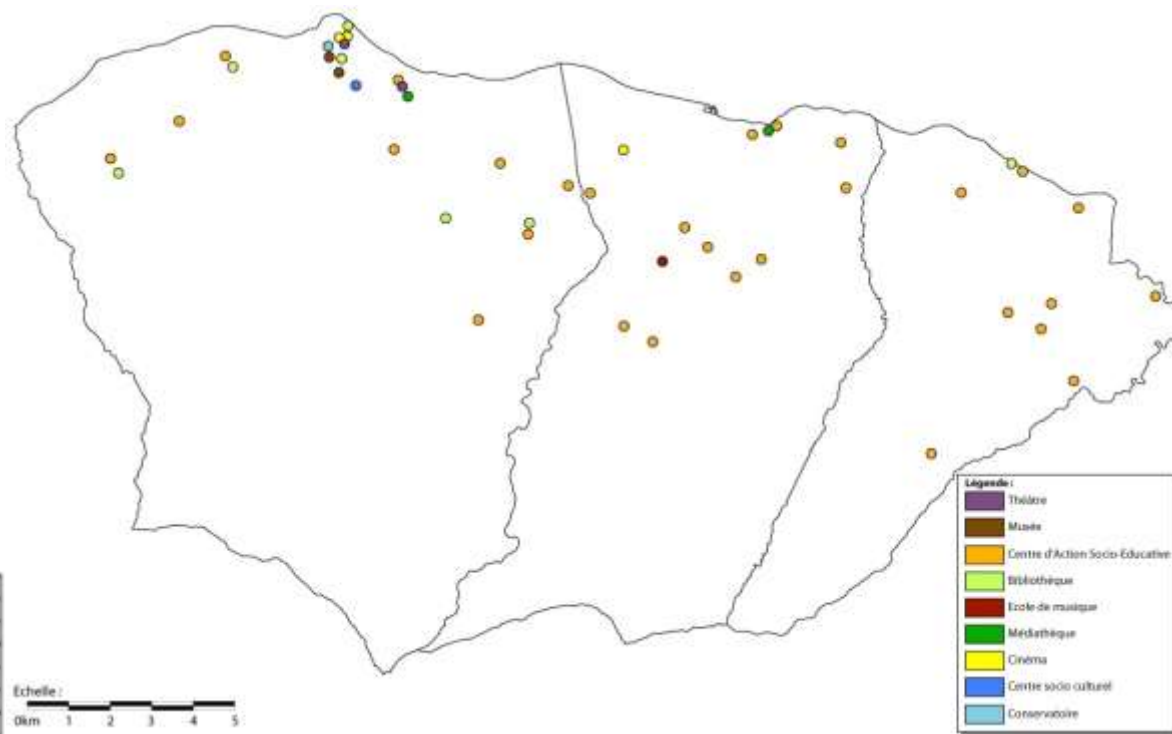
3. Les équipements liés à la culture, aux sports et aux loisirs

a) les équipements culturels de la CINOR

En tant que principal pôle urbain et capitale administrative de la Réunion, le territoire de la CINOR exerce logiquement une assez forte attractivité quant à l'implantation d'un certain nombre d'équipements de superstructure. Les équipements culturels n'échappent pas à cette règle. Ainsi, la CINOR regroupe sur son territoire la plupart des équipements culturels structurants. De manière synthétique, les équipements culturels par type et par commune se répartissent comme indiqué dans le tableau ci-contre :

La répartition par type des 62 équipements culturels répertoriés au sein de la CINOR est la suivante :

| Types d'équipements | Saint-Denis | Sainte-Marie | Sainte-Suzanne | Total CINOR |
|------------------------|-------------|--------------|----------------|-------------|
| Bibliothèque | 6 | 0 | 1 | 7 |
| C.A.S.E | 9 | 11 | 9 | 29 |
| Centre Socio-Culturels | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Cinéma | 2 | 1 | 0 | 3 |
| Conservatoire | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Ecole de Musique | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Médiathèque | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Musée | 3 | 0 | 0 | 3 |
| Théâtre | 1 | 0 | 0 | 1 |
| Autres | 12 | 0 | 2 | 14 |
| TOTAL | 36 | 14 | 12 | 62 |



Il apparaît nettement sur la carte de répartition des équipements culturels que la ville de Saint-Denis concentre la majorité des équipements structurants d'intérêt communautaire. Par ailleurs, le niveau d'équipement tend à diminuer progressivement en direction des 2 communes de l'est de la CINOR. Ainsi, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne constituent des pôles d'équipements culturels secondaires mais qui tendent à s'affirmer en même temps que progresse le développement démographique et urbain du territoire intercommunal.

Les structures de développement et d'animation culturelles :

La CINOR regroupe sur son territoire des équipements culturels divers. On notera en particulier l'existence de nombreux Centres d'Action Socio-Educative (CASE) et leur répartition relativement homogène au sein du territoire intercommunal.

Implantés au cœur de quartiers à dominante résidentielle notamment, ces structures de petite ou moyenne taille constituent d'excellents relais locaux d'information et de promotion culturelle. Ce sont, à ce titre, des structures essentielles à la valorisation culturelle locale à destination prioritairement des populations résidentes.

Mais le territoire du SCoT regroupe également des équipements à vocation culturelle ayant une aire d'affluence beaucoup plus large. C'est le cas notamment des théâtres, bibliothèques, musées...qui drainent une population locale et touristique à l'échelle de toute l'île de la Réunion. Ces équipements structurants d'intérêt départemental voire régional sont concentrés pour l'essentiel au sein de la commune de Saint-Denis et en particulier au cœur de la ville coloniale (correspondant globalement à l'espace structuré autour du plan en damier).

Le Parc des Expositions et des Congrès (récemment agrandi par la CINOR) existe depuis près de 20 ans et les événements qu'il reçoit en font une référence au plan national. En terme évènementiel payant cet équipement culturel est celui qui reçoit le plus de public à la Réunion.

Cet équipement est un élément structurant qui figure au contrat d'agglomération.

Ce regroupement des équipements culturels d'intérêt départemental n'est pas sans poser quelques problèmes en termes d'accessibilité et de capacité de stationnement. C'est pourquoi il semble essentiel, dans le cadre de la mise en place des réseaux de transports collectifs et de l'élaboration de la politique locale de stationnement, d'intégrer pleinement la dimension et la nécessité de desserte des équipements structurants.

Saint-Denis dispose en centre-ville de deux théâtres (théâtre du Grand Marché et théâtre du Champ Fleuri). Les manifestations culturelles (et sportives) de grande envergure et les concerts nécessitant une grande capacité d'accueil sont pour l'heure encore organisés au sein du Petit Stade de l'Est.

Parallèlement à ces structures destinées au théâtre et aux spectacles, la CINOR compte également plusieurs bibliothèques et médiathèques qui contribuent elles aussi à développer l'attractivité culturelle de l'agglomération. Saint-Denis propose six bibliothèques, dont deux principales (une en centre-ville et l'autre sur le campus de l'Université); Sainte-Marie dispose d'une bibliothèque.

Quant aux médiathèques, la CINOR en dénombre trois, situées respectivement en centre-ville de Sainte-Marie, dans le quartier Champ Fleuri de Saint-Denis et une à Sainte-Suzanne permettant de compléter et d'équilibrer l'offre à l'échelle de l'agglomération.

En définitive, les principaux enjeux en matière d'équipements culturels sont à la fois de production quantitative de structures en vue d'un rééquilibrage spatial des équipements culturels vers l'est et d'animation qualitative de ces équipements et des services liés. La mise en œuvre de ces axes stratégiques de développement culturel permettrait à la CINOR d'étendre son attractivité en matière de tourisme culturel et d'affirmer son rôle phare dans la politique culturelle insulaire. Toutefois, la mise en œuvre de ces axes stratégiques doit au préalable recueillir l'assentiment des acteurs culturels locaux (associations culturelles, syndicats...) et obtenir l'accord de principe et les financements des institutions partenaires (Conseil Régional...).

b) les équipements sportifs de la CINOR

L'offre du territoire du SCoT en matière d'équipements sportifs est d'une manière générale à la hauteur du statut et du rôle de territoire capitale de l'agglomération CINOR. En effet, on peut observer sur le territoire

intercommunal une gamme quasi complète de structures sportives : stades, terrains de football, terrains de tennis, gymnases, salles de sports, piscines...

Parallèlement à ces structures existantes, la CINOR porte par ailleurs des projets de construction d'équipements neufs.

Parmi les équipements sportifs en projet, nous retiendrons notamment :

- l'aménagement du Bocage à Sainte-Suzanne, comprenant un complexe dédié en partie à l'éducation, l'initiation, la pratique et le perfectionnement des sports nautiques;
- la cité des Arts et l'Ecole de Musique Intercommunale situé à Beauséjour ...

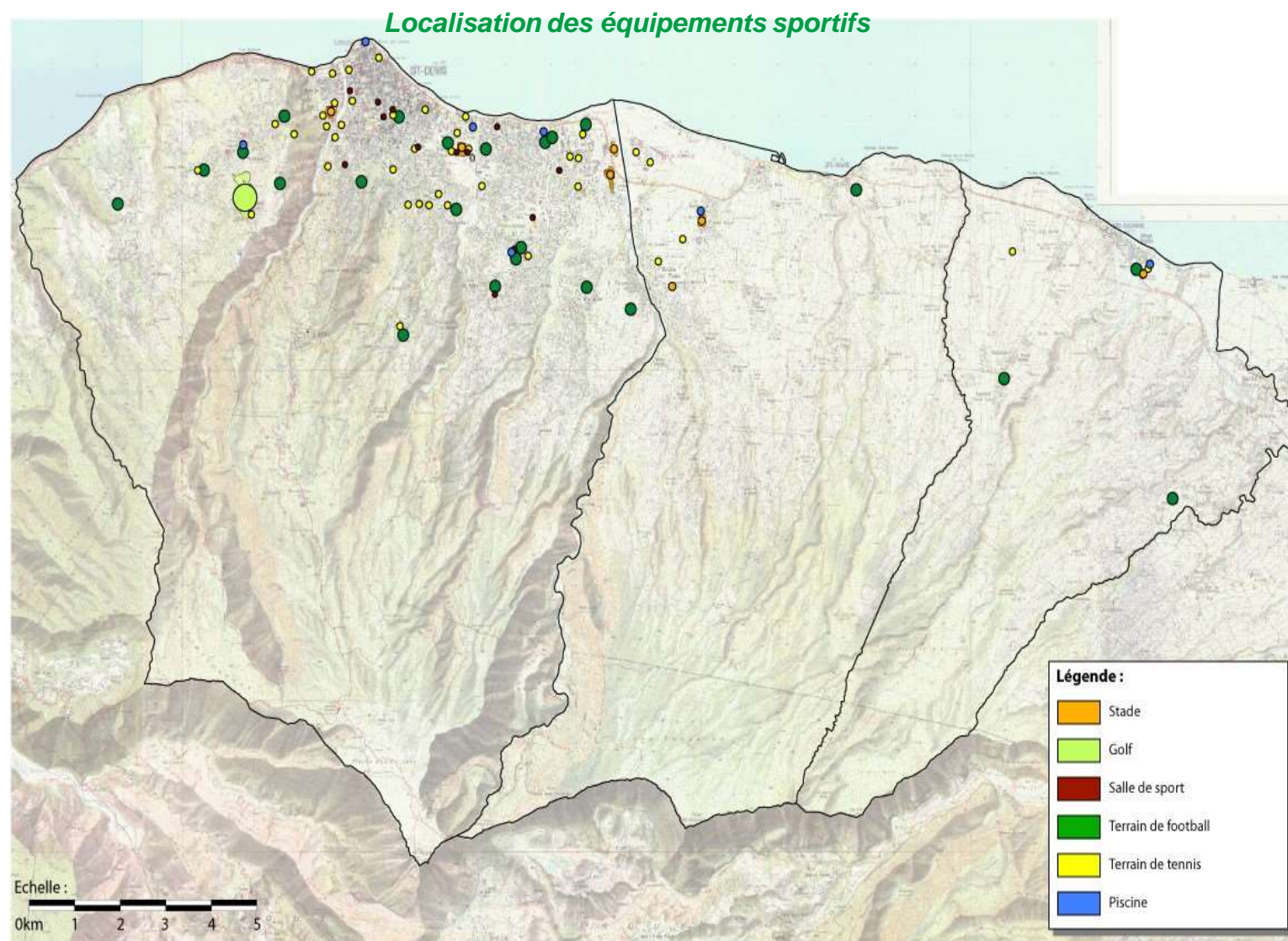
Le complexe sportif de Flacourt vient d'être inauguré et propose un gymnase (500 places) et une piste d'athlétisme (50 m).

La politique régionale en faveur du sport :

Dans les années 2000, 17 des 24 communes de l'île ont mis en œuvre, en partenariat avec le Conseil Régional, leur projet sportif local. Ce programme de projets sportifs locaux auquel ont participé Saint-Denis et Sainte-Marie, consiste à élaborer des projets visant à développer l'activité sportive et éducative au sein des quartiers de villes. Doté d'un budget global de plus d'1 million d'Euros, il a abouti à l'organisation de tournois interquartiers, de journées de randonnée et de promotion du sport, et d'animations sportives directes tout au long de l'année.

Par ailleurs, les communes de Saint-Denis, Trois Bassins, Sainte-André et Saint-Benoît ont bénéficié d'une enveloppe globale de 1 355 850 Euros dans le cadre du Schéma d'Aménagement Sportif Régional et de 64 762€ dans le cadre du Contrat de plan 2000-2006.

Ces dotations ont été affectées notamment à la réhabilitation du vélodrome et la construction d'un patinodrome à Saint-Denis, à la réalisation de vestiaires pour le plateau sportif de Grande Ravine à Trois Bassins, à l'aménagement et la création d'un pan de mur d'escalade au gymnase Michel Debré à Saint-André ainsi qu'à la réhabilitation d'un court de tennis sur le site de Bouvet à Saint-Benoît.



c) les équipements de loisirs de la CINOR

La CINOR dispose d'un environnement de qualité présentant de fortes potentialités en matière touristique et de loisirs. Mais le potentiel de valorisation n'a pour l'heure pas été optimisé, faute de sites spécifiques dédiés aux activités de loisirs. La CINOR s'est engagée dans l'élaboration d'une stratégie globale de développement des activités touristiques et de loisirs. Plusieurs axes ont d'ores et déjà émergé des réflexions menées et abouti à la définition de quelques orientations. Dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement et de développement économique et touristique, la CINOR s'est engagée dans une politique de mise en valeur des sites touristiques et des espaces de loisirs de son territoire. Cette démarche porte notamment sur la réappropriation et la valorisation de son littoral, qui constitue un enjeu majeur de son développement économique et touristique.

Deux projets structurants ont ainsi été identifiés :
-l'extension du Port de Sainte-Marie : Les études foncières, de programmation et de faisabilité pour l'extension du Port intercommunal de Sainte-Marie ont été confiées à la SEDRE (société d'économie mixte). Au-delà de la réalisation de cet équipement qui permettra le passage de 185 à plus de 450 emplacements pour embarcations (à terre ou à flot), ces aménagements auront vocation à offrir à l'usager un nouveau pôle touristique majeur de l'agglomération nord. L'objectif est ainsi de créer des structures touristiques et commerciales sur l'arrière-port, de réaliser une interface entre l'extension portuaire et le parc de Bois Madame mais aussi d'élaborer à l'est de la structure portuaire actuelle un projet de zone balnéaire avec lieu de baignade sur la frange littorale. Ces aménagements constitueront un nouveau pôle touristique, de loisir, de plaisance et de pêche

pour la micro région Nord (seul site portuaire pour l'ensemble de la façade Nord Est de l'île.

-l'aménagement du Bocage à Sainte-Suzanne : Le Bocage Lucet- Langenier fait l'objet d'un vaste programme d'aménagement avec construction de marinas, d'une Maison des Climats, d'un grand jardin, d'un port de pêche et de plaisance. Situé à l'Est du territoire de la CINOR, Il s'agit d'un espace inscrit au Schéma d'Aménagement Régional (S.A.R.) comme zone touristique et de loisirs à caractère régional. C'est un aménagement de grande envergure à l'échelle de La Réunion. Dans le cadre de ses projets touristiques, la CINOR l'a inscrit comme un site structurant fort. Du reste, par rapport aux attentes formulées dans le cadre de son aménagement nord, ce site a fait et continue de faire l'objet de vastes chantiers élaborés dans le cadre de l'intercommunalité. Le Bocage est appelé à jouer un rôle moteur en matière de développement touristique.



Source : IERA Consultants

D'autres projets, portés à l'échelle communale, permettront également à terme de venir compléter l'offre locale d'équipements de loisirs. La reconquête du littoral du territoire par la CINOR s'appuie sur le redéveloppement des activités liées à la mer et à la navigation, activités historiquement présentes dans le Nord de l'île. Plusieurs projets figurent à l'ordre du jour : ports de plaisance et de tourisme, revégétalisation du front de mer sur le littoral, mise en place d'équipements de loisirs, sentier du Littoral, etc. Des projets très attendus par une population qui a trop longtemps tourné le dos à la mer. Les projets portuaires traduisent chacun la volonté d'une ouverture de la ville vers la mer et d'une dynamisation du tissu économique grâce au développement d'activités commerciales, de services et touristiques, en réponse à une demande croissante d'une clientèle urbaine. Les projets de Cœur Vert Familial et de parc aquatique viendront compléter cette offre en équipements de loisirs sur la CINOR.



4. L'aménagement numérique du territoire

Une enquête réalisée en octobre 2001 montre que les projets des communautés publiques, en cours ou en préparation, vont fortement accroître la demande de bande passante.

du territoire de la CINOR sera complété au gré de l'évolution du SCoRAN pour être décliné à l'échelle du SCoT.

Depuis 2010 la Région Réunion a lancé l'élaboration de sa Stratégie de Cohérence



Source : Région Réunion, 2001

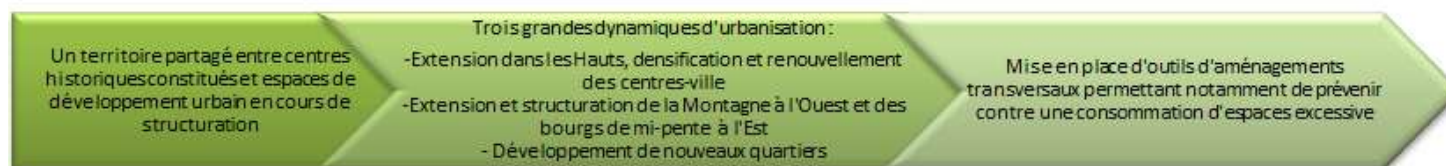
Régionale d'Aménagement Numérique (SCoRAN) dont les premiers enjeux nécessitent la délimitation de la maille (ou des mailles) par l'opérateur d'immeuble (qu'il soit public ou non). Pour l'opérateur d'immeuble public, la délimitation de la maille est importante pour définir quelle sera sa zone d'action et l'ampleur des subventions nécessaires. En effet plus la taille de la maille est importante, plus les zones « rentables » peuvent servir de levier pour le financement des zones « moins rentables » (principe de « péréquation ») ce qui réduit d'autant l'apport des subventions publiques nécessaires à la couverture de l'île. Dans un premier temps, il importe donc de bien préciser les zones sur lesquelles l'action publique pourrait intervenir, c'est-à-dire définir la frontière entre les zones concernées par la montée en débit et celles concernées par la fibre optique. Les premiers résultats conduisent à privilégier un découpage du territoire en deux zones : une zone littorale où la densité de population rend économiquement viable le déploiement de la fibre optique, et une zone centrale où le déploiement de la fibre optique n'est plus économiquement viable et où une solution de montée en débit est préférable. Le volet sur l'aménagement numérique



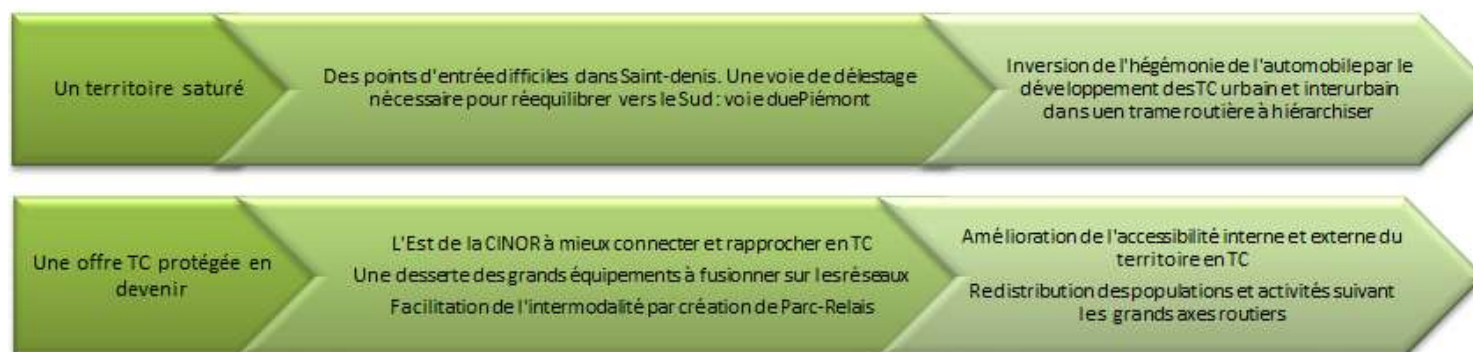
SYNTHESE DES ENJEUX :

Transports et déplacements / équipements structurants

TRAME URBAINE



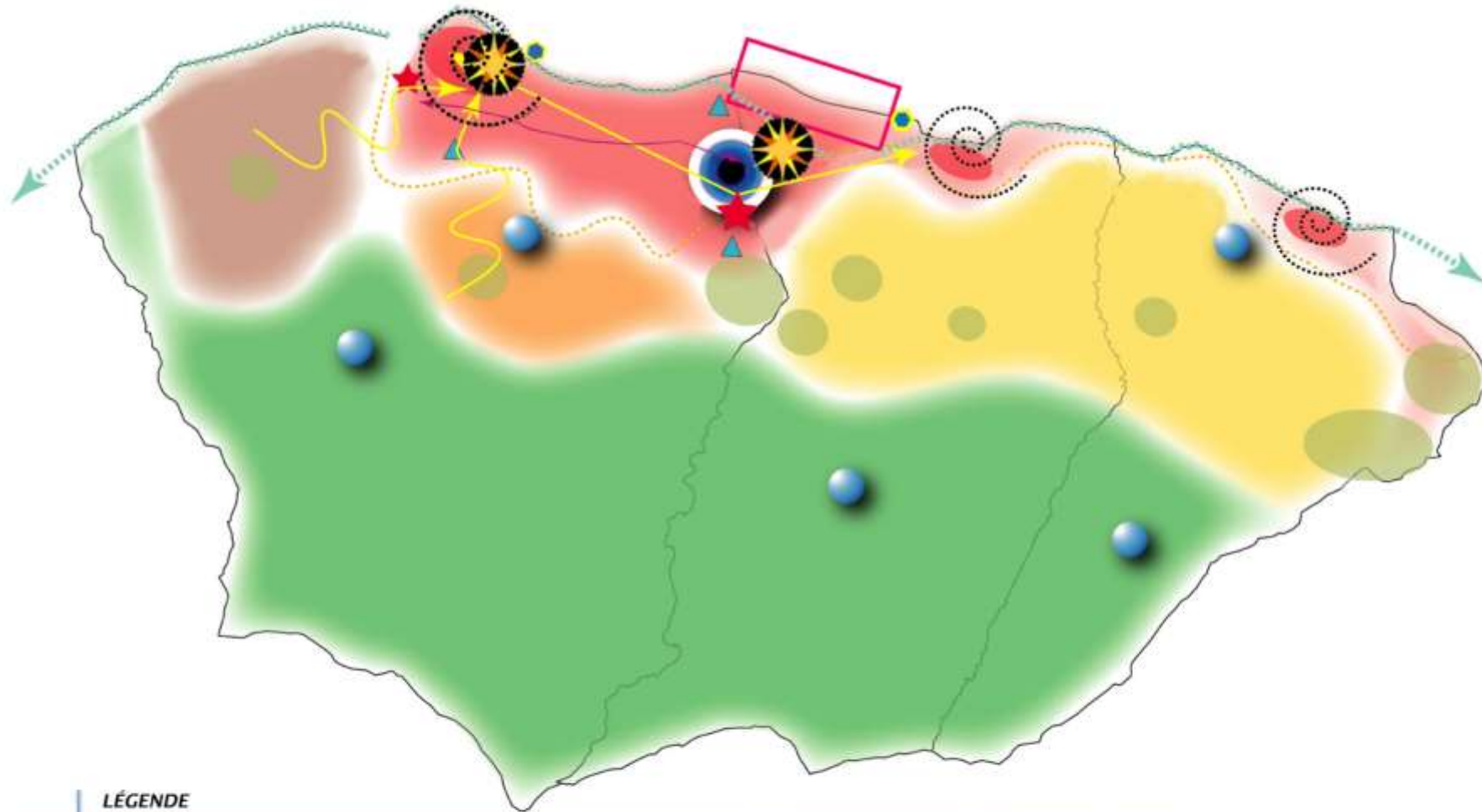
TRANSPORTS



EQUIPEMENTS STRUCTURANTS






Carte des enjeux « organisation de l'espace »





LÉGENDE

TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS



-  Desserte des grands équipements
-  Amélioration des liaisons Nord - Sud par les TC et de la desserte du secteur de la Montagne


-  Principaux points de blocage à résoudre (entrées de ville)



 Sentier Littoral

-  Création du Pôle d'Echange (plateforme multimodale)
-  Amélioration des espaces publics et de la desserte TC autour des ports

EQUIPEMENTS STRUCTURANTS


-  Porte d'entrée du territoire (aéroport) grands équipements
-  Zones de concentration des équipements administratifs, commerciaux, sanitaires et d'enseignement


-  Limite centre urbanisé du littoral / espaces de développement rétro littoral


-  Bourgs de mi-pentes en cours de structuration ; besoin de développement d'équipements de proximité
-  Pôle de développement économique et urbain

-  Réhabilitation / maintien des équipements de centre ville
-  Port / espaces de valorisation touristique et de loisirs


TRAME URBAINE

-  Centralité urbaine littorale ; enjeux de renouvellement

-  Espace de valorisation agricole ; enjeux de constitution de bourgs

-  Zones naturelles à vocation touristique et de loisirs ; enjeux de protection et de valorisation

-  Espace de développement résidentiel par extension et densification

-  Espace d'extension de l'urbanisation ; enjeux de structuration et de desserte



ENJEUX DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE : L'AMÉLIORATION DE L'ORGANISATION TERRITORIALE ET FONCTIONNELLE DES SERVICES A LA POPULATION

TRAME URBAINE : les "pleins"

UN ESPACE URBAIN A STRUCTURER

- ⇒ Protection des identités de bourgs
- ⇒ Maîtrise de l'urbanisation diffuse en concentrant sur les bourgs
- ⇒ Préservation de l'organisation de l'espace autour de l'activité agricole
- ⇒ Une urbanisation contenue dans l'enveloppe urbaine existante ; économiser le territoire
- ⇒ Actions sur le foncier résiduel (zones mitées, espaces de moindre intérêt agricole)
- ⇒ Optimisation de la capacité d'accueil dans les secteurs centraux et/ou bien desservis (densification, renouvellement urbain...)
- ⇒ Des réserves foncières inégalement réparties constituant une réelle capacité d'accueil mais qu'il convient de structurer
- ⇒ Mise en place d'une politique foncière active (acquisition et stratégie réglementaire)

TRAME URBAINE : le potentiel

UNE STRUCTURATION TERRITORIALE EN COURS AUTOUR DES NOYAUX EXISTANTS

- ⇒ Du foncier urbanisable inégalement réparti qui constitue une réelle capacité d'accueil sur le court et le moyen terme.
- ⇒ Un développement qui s'appuie essentiellement sur une densification de secteurs partiellement urbanisés ou mités.
- ⇒ Un rôle toujours prépondérant de la ville constituée dans le potentiel de développement.

DES ESPACES DE DEVELOPPEMENT URBAIN A COURT ET MOYEN TERME PROGRAMMES

- ⇒ Des secteurs d'intérêt communautaire émergents qu'il conviendra d'arbitrer
- ⇒ Une nécessité d'appréhender simultanément l'aménagement des espaces disponibles et la densification du territoire (tissu urbain constitué, zones de moindre intérêt agricole, zones mitées...)
- ⇒ Une politique foncière d'agglomération qui reste à mettre en place

TRANSPORTS et DEPLACEMENTS

LES MODES DOUX

- ⇒ Briser l'hégémonie des véhicules légers
- ⇒ Sécuriser le piéton
- ⇒ Inciter à l'usage du vélo pour les déplacements de proximité
- ⇒ Bâtir un schéma de bandes et pistes vélo
- ⇒ Valoriser un patrimoine urbain
- ⇒ Traiter les zones 30 des noyaux urbains et résidentiels ou commerçants.

LES DEPLACEMENTS DE VEHICULES LEGERES

- ⇒ Maîtriser les flux VL dans un environnement altermodal

- ⇒ Améliorer les points d'accès à Saint-Denis
- ⇒ Hiérarchiser le réseau : RN - Bd Sud - Voie des mi-pentes

LES TRANSPORTS EN COMMUN

- ⇒ Prolonger le TCSP vers l'Est
- ⇒ Intégrer les réseaux de TC en site propre
- ⇒ Améliorer les interfaces TC-VL : P+R
- ⇒ Améliorer les liaisons Est-Ouest et Nord-Sud
- ⇒ Assurer la desserte des grands équipements.

EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

COMPLEMENT DE L'OFFRE D'EQUIPEMENTS STRUCTURANTS

- ⇒ Affirmation du rôle de capitale régionale de la CINOR par la centralité et l'attractivité en matière d'équipements structurants
- ⇒ Développement de l'attractivité culturelle du territoire de la CINOR
- ⇒ Avoir valeur de modèle en termes d'équilibre de développement et de consommation d'espaces

REEQUILIBRAGE DES SERVICES A LA POPULATION

- ⇒ Garantie d'un niveau suffisant d'équipements de proximité dans les nouveaux quartiers résidentiels (bourgs de mi-pente)
- ⇒ Programmation de l'implantation des équipements dans la complexité du fonctionnement urbain (poids démographique du quartier, potentiel de développement résidentiel et économique, accessibilité, déplacements domicile - travail et domicile - études, aires d'attraction commerciale...)
- ⇒ Proposition d'une offre globale à l'échelle de la CINOR.