

LE PLAN DE MOBILITE DE LA CINOR (2024-2034)



PLAN DE MOBILITE ?

La Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion est en cours d'élaboration de son Plan De Mobilité (PDM) 2024 – 2034. Le **PDM** est un outil de planification de l'organisation de la mobilité obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Il prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et identifie les mesures à prendre pour répondre aux enjeux de mobilité et d'accessibilité du territoire. Le PDM se compose d'une phase de diagnostic qui dresse l'état des lieux de la mobilité et des initiatives déployées par les communes et l'intercommunalité ainsi que d'un plan d'actions qui décline les mesures à prendre à l'horizon 2034 en termes de mobilité sur le territoire.

L'élaboration d'un PDM est un temps fort de **concertation et de réflexions partagées** sur la vision de la mobilité de demain pour l'agglomération, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.

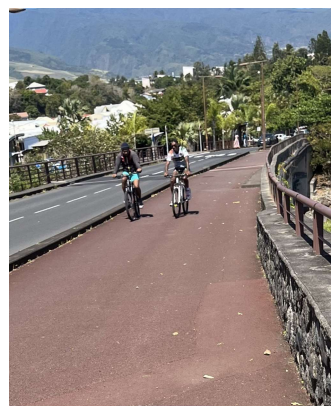


COMMUNAUTÉ INTERCOMMUNALE DU NORD DE LA RÉUNION

Créée en Communauté de Communes le 22 octobre 1997 et transformée en Communauté d'Agglomération le 1er janvier 2001, la CINOR est un des 5 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de la Réunion. Elle regroupe 3 communes : **Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.**

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

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



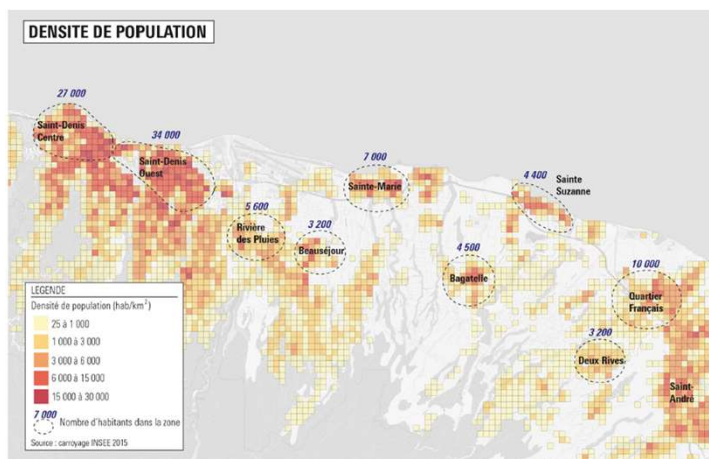
LE TERRITOIRE ET LA POPULATION

La CINOR regroupe 212 000 habitants et plus de 240 000 à l'horizon du PDM. Cela va de pair avec une augmentation des déplacements à prévoir d'ici 2034. Il est donc nécessaire de mettre en place des solutions pour mieux organiser les flux.

Le territoire est composé d'une frange littorale fortement urbanisée. En effet, le relief est une contrainte importante qui a façonné le développement viaire et urbain.

La population de la CINOR est caractérisée par son dynamisme (hausse de 1% annuelle) et sa jeunesse.

De plus la CINOR est le principal pôle d'emploi à l'échelle de la Réunion ce qui inclut de nombreux échanges avec les territoires voisins et notamment la CIREST et le TCO.



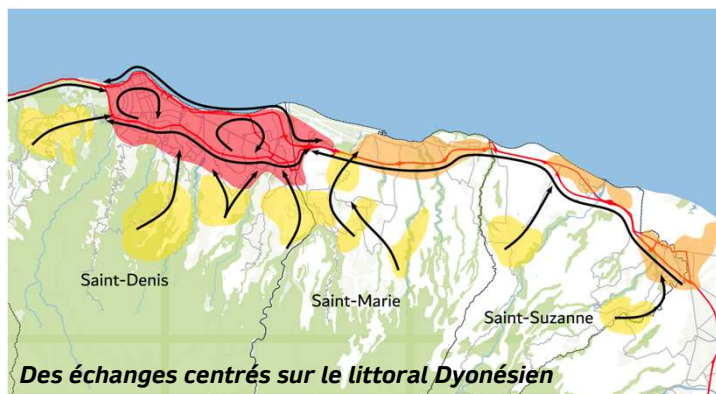
La CINOR est un territoire attractif pour sa qualité de vie et sa concentration de services et d'équipements. Consciente de ces nombreux atouts, la CINOR souhaite que le PDM apporte une réflexion globale pour faire de son offre de mobilité un atout pour son développement.



PREMIÈRE PHASE : DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Un tissu urbain fragmenté

La CINOR est constituée de communes densément peuplées réparties sur le littoral et les mi-pentes. Son tissu urbain est varié, composé à la fois de zones d'habitat, de zones d'activités économiques ainsi que d'espaces agricoles. Cependant, leur fragmentation se traduit par plusieurs dysfonctionnements en termes de mobilité.



Un usage important de la voiture et une saturation observée

- L'automobile garde une place prépondérante dans les déplacements : **plus de 60 % des déplacements sont réalisés en voiture**,
- L'offre de stationnement est importante et n'incite pas à un report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs ,
- Le réseau routier national et les liaisons entre les quartiers font l'objet de **congestions récurrentes et importantes** aux heures de pointe,
- Des difficultés très importantes concernant l'aménagement de nouveaux réseaux routiers liées au relief et aux contraintes foncières.



Analyse des temps de parcours Ingérop – Nov 2022

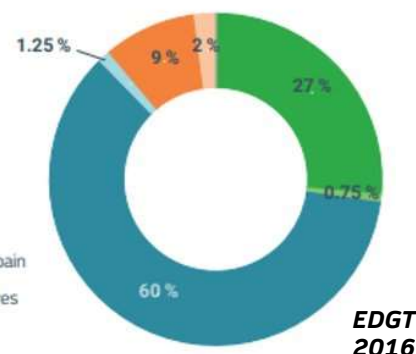
Transport collectif :

améliorations et saturation de l'offre

- Des aménagements de transports collectifs très fréquentés à l'échelle de l'île (90 000 voy/jour) et une offre saturée notamment sur le site propre,
- Le téléphérique Papang est un succès dès son ouverture : jusqu'à 7000 voyageurs/jours,
- Car jaune : une augmentation de l'offre et des sites propres inaugurés.

L'offre reste néanmoins encore insuffisante par rapport à l'objectif de **15% de part modale de transport collectif** fixé par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et le besoin de massifier l'offre.

Déplacements selon les modes



Modes actifs : un potentiel important mais des aménagements à créer

- **50% des déplacements font moins de 5 km**
- Une densité importante qui permet une pratique de la marche à pied pour 27% des déplacements,
- Un usage très faible du vélo : peu de réunionnais possèdent un vélo, peu **d'aménagements cyclables et des routes très circulées**,
- Deux contraintes naturelles : le relief, frein majeur, et la météo,
- Le développement des **Vélos à Assistance Electrique** est une opportunité intéressante mais présente des contraintes d'investissement pour l'utilisateur.

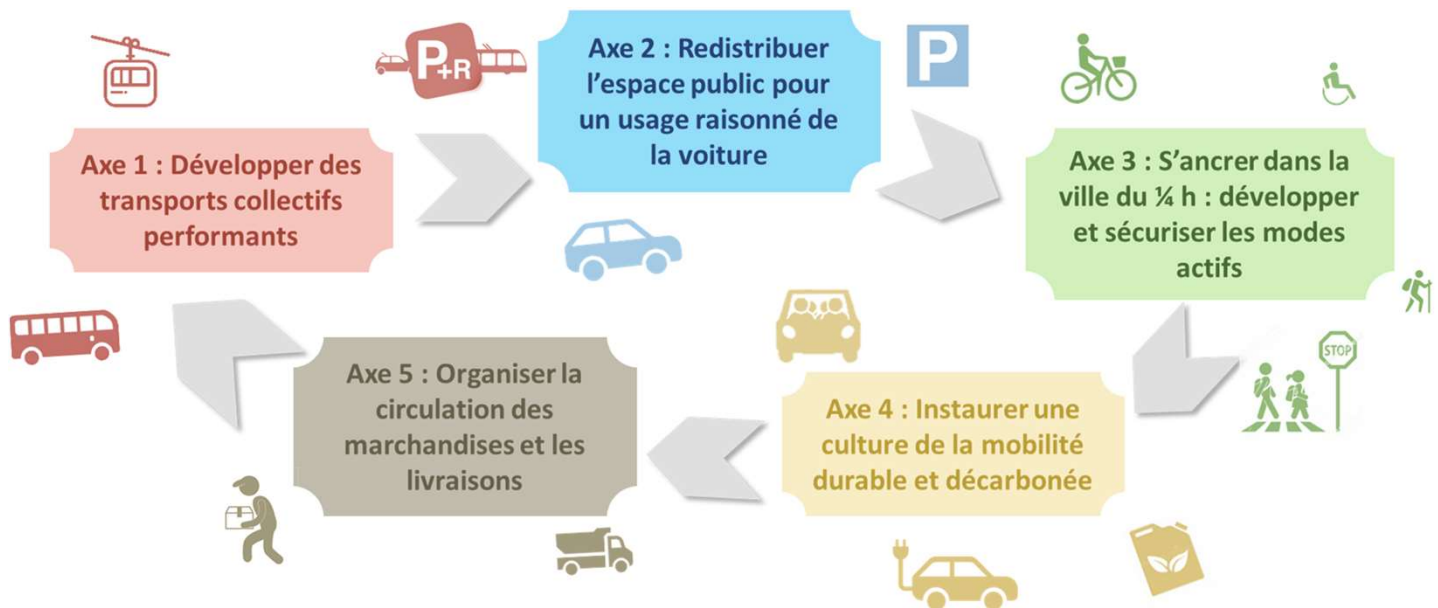
D'autres défis identifiés

- Développement de l'**électromobilité** dans un contexte de réseaux électriques continentaux et interconnectés,
- Gestion des livraisons de marchandises et axes de transit qui créent des nuisances sur le territoire,
- Des déplacements longs mais concentrés sur un réseau structurant limité. Le **développement du covoiturage** est une perspective intéressante.



LES GRANDES ORIENTATIONS DU PDM

Pour répondre aux enjeux et problématiques identifiés en phase de diagnostic, des grandes orientations et premières pistes d'orientations sont proposées pour **organiser la mobilité** afin de répondre au **développement du territoire** tout en **préservant l'environnement** et en **limitant les impacts sur la santé** :



Ces 5 orientations seront déclinées en 45 actions dans le cadre du plan d'actions du PDM de la CINOR

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Les transports en commun se présentent comme une alternative principale à la voiture sur ce territoire insulaire, marqué par les congestions routières. La CINOR a une offre de transport en commun importante et utilisée représentant 11% des déplacements. Le PDM doit permettre le **développement et la structuration des TC** à l'horizon du PDM et d'initier.

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

L'enjeu du PDM est d'avoir une **dynamique de report modal et d'usage plus raisonné de la voiture** afin de réduire les nuisances liées à son utilisation massive. Le PDM propose de **repenser la place de l'automobile** sur la voirie pour avoir un meilleur partage de l'espace entre les modes tant en termes d'espaces de circulation, de stationnement que de vitesses autorisées.

Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs

Les modes actifs sont une alternative majeure notamment dans le cadre de **déplacements courts**.

La politique vélo nationale est très volontariste, ce qui implique de faire des propositions d'actions fortes allant dans le sens du développement de ces pratiques.

Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée

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

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

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

Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons

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

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

TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM

DÉVELOPPER DES TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

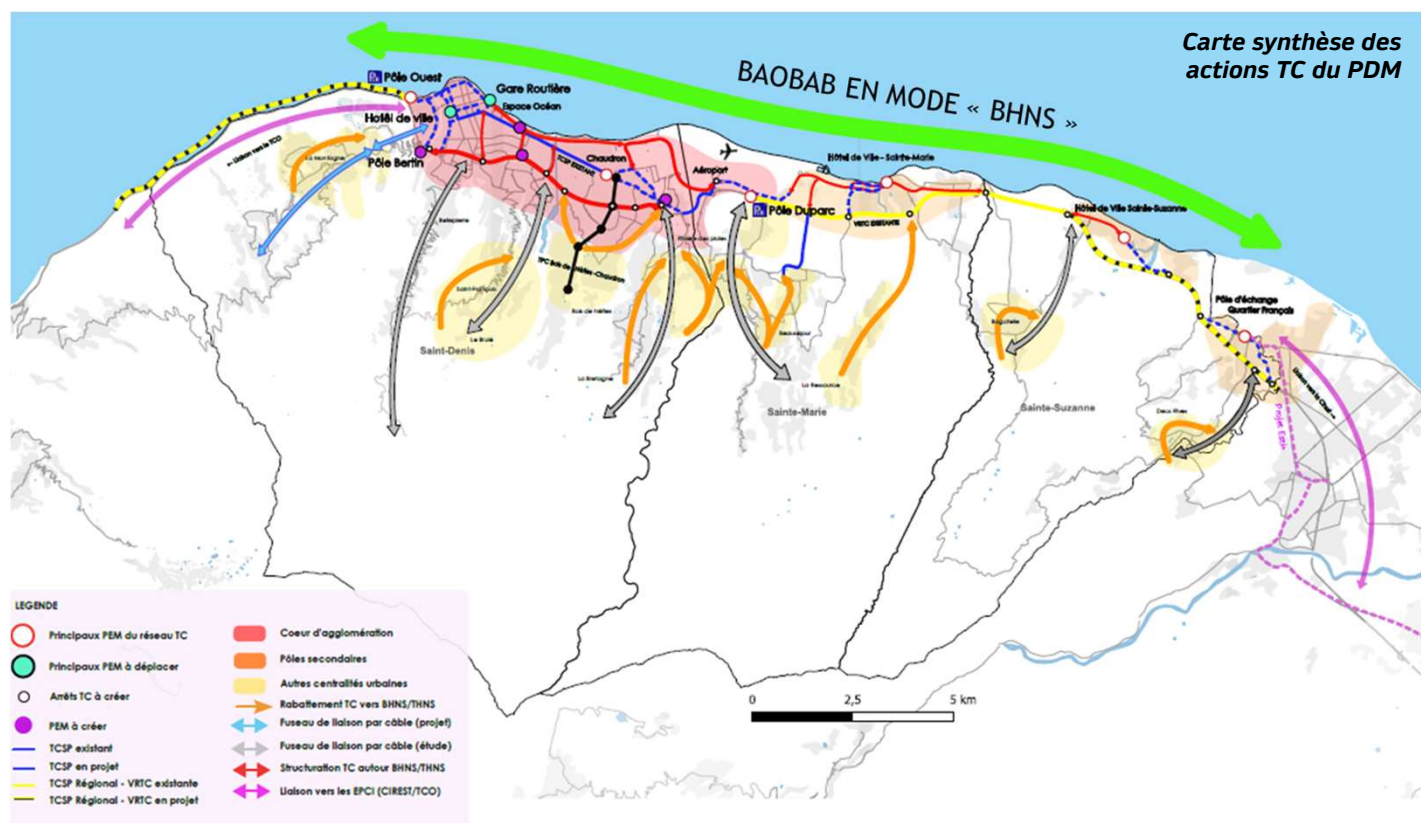


Objectifs principaux de l'orientation

- Bâtir une **armature performante** permettant de relier les principaux pôles urbains des 3 communes,
- Développer une **offre compétitive avec des temps de parcours réduits**, une meilleure fréquence et amplitude des horaires, un meilleur confort et plus de fiabilité. Développer les services associés,
- Assurer un **maillage de qualité et une intermodalité facilitée** pour le rabattement entre les différentes lignes et vers les hauts.

Mesures prévues :

- **Améliorer l'offre de transport en commun structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire** en réalisant le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest-Quartier français, s'assurant de la complémentarité du Baobab avec les autres projets TC de grande ampleur du territoire ainsi qu'en étendant le réseau structurant en connexion avec la CIREST.
- **Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts** en développant le Transport par Cable (TPC) La Montagne, réalisant des études approfondies pour le développement des TPC et en développant l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et parcs relais du territoire.
- **Structurer les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et parkings relais (P+R) sur le territoire** par une meilleure articulation de l'intermodalité autour des pôles et arrêts structurants du territoire.
- **Intégrer les outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services** de la CINOR en améliorant les fonctionnalités billettiques et en un déployant un système de MaaS (« Mobility as a Service ») sur le territoire.



TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM

DÉVELOPPER ET SÉCURISER LES MODES ACTIFS

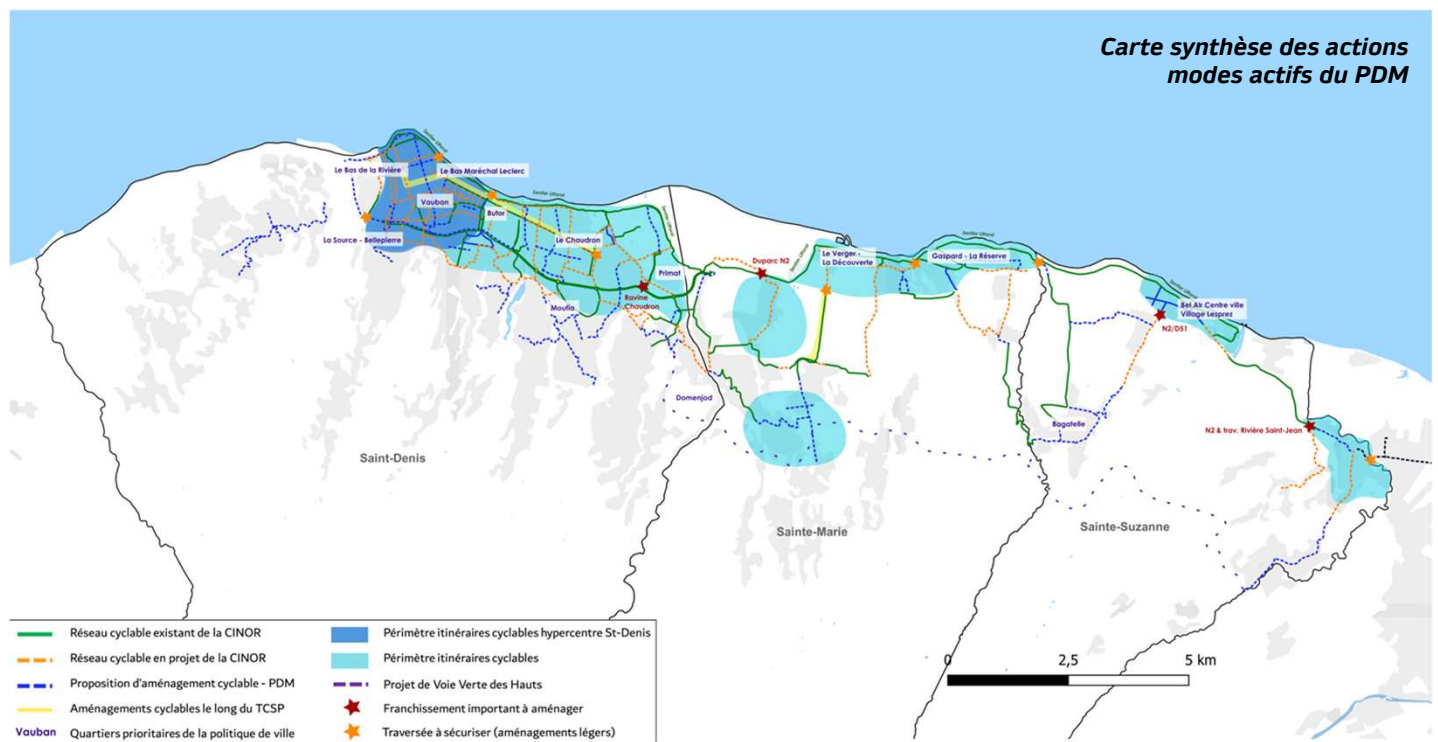


Objectifs principaux de l'orientation

- **Sécuriser la pratique** en proposant des aménagements cyclables de qualité et en résorbant les principaux points durs,
- Encourager la pratique en proposant une continuité des itinéraires, un bon jalonnement et en proposant une gamme de service complète, et d'aide à l'équipement,
- Créer des synergies par la coordination entre urbanisme et développement des transports et encourager les pratiques locales.

Mesures prévues :

- **Développer un réseau d'infrastructures cyclables** continu et cohérent à l'échelle de la CINOR par la réalisation d'aménagements linéaires cyclables de qualité et en résorbant les principaux points durs cyclables et autres discontinuités du territoire.
- **Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable** en aménageant des stationnements vélos pour inciter la pratique, en déployant un service d'aide à l'acquisition du matériel et une offre de Vélo en Location ainsi qu'en encourageant et développant les dynamiques avec les associations du territoire.
- **Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive** par l'amélioration des conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) et de la sécurité, du confort des cheminements. Le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires est un enjeu considérable de cette mesure.
- **Coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs** en créant des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire et en encourageant la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants de la CINOR.



TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM

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



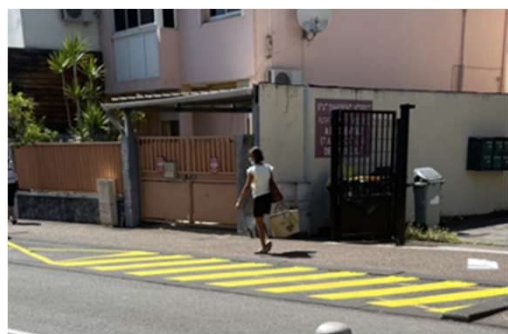
Objectifs principaux de l'orientation

- **Repenser la place de l'automobile** et du stationnement en milieu urbain. Proposer des solutions de mobilité alternatives,
- Proposer des mesures concrètes pour améliorer les conditions de circulation routière et **apaiser les lieux de vie de la CINOR**. Éviter les mésusages et réduire les nuisances associées,
- Proposer des **aménagements confortables, accessibles et sécurisés** en faveur d'un meilleur partage de la voirie.

Mesures prévues :

- **Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR** en aménageant des zones de vitesse apaisée, expérimentant la mise en place de Zone à Trafic Limité (ZTL), hiérarchisant le réseau routier et en réorganisant le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire ainsi qu'en rationalisant le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs.
- **Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement** par la mise en place d'une offre de stationnement intelligent pour les usagers, d'un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR et d'un meilleur contrôle des usages abusifs.
- **Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR** par la révision du périmètre, de la tarification et des horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis, la réglementation du stationnement (horaire et tarification) sur voirie dans les autres secteurs et en encourageant le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R. L'idée sera aussi d'inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement et d'engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.
- **Améliorer la qualité de l'air** à proximité des axes structurants du territoire et à l'échelle de la CINOR.

ORGANISER LA CIRCULATION DES MARCHANDISES ET DES LIVRAISONS



Objectifs principaux de l'orientation

- **Réguler les aires de livraison** et le transit de fret sur le territoire,
- Mieux appréhender les **flux de transport de marchandises** dans la CINOR et réduire les nuisances induites,
- **Encadrer les pratiques** en proposant des solutions concrètes de logistique urbaine et en organisant des rencontres entre parties prenantes.

Mesures prévues :

- **Réglementer le transport de marchandises et les livraisons** à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances en réorganisant et réglementant les aires de livraison du territoire et en interdisant la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires.
- **Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine** par une meilleure compréhension de la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port, la mise en place d'un plan d'actions spécifiques et d'une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR et en étudiant la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et d'autres alternatives de solutions de livraison du dernier km adaptées aux problématiques du territoire.



TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM

INSTAURER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE

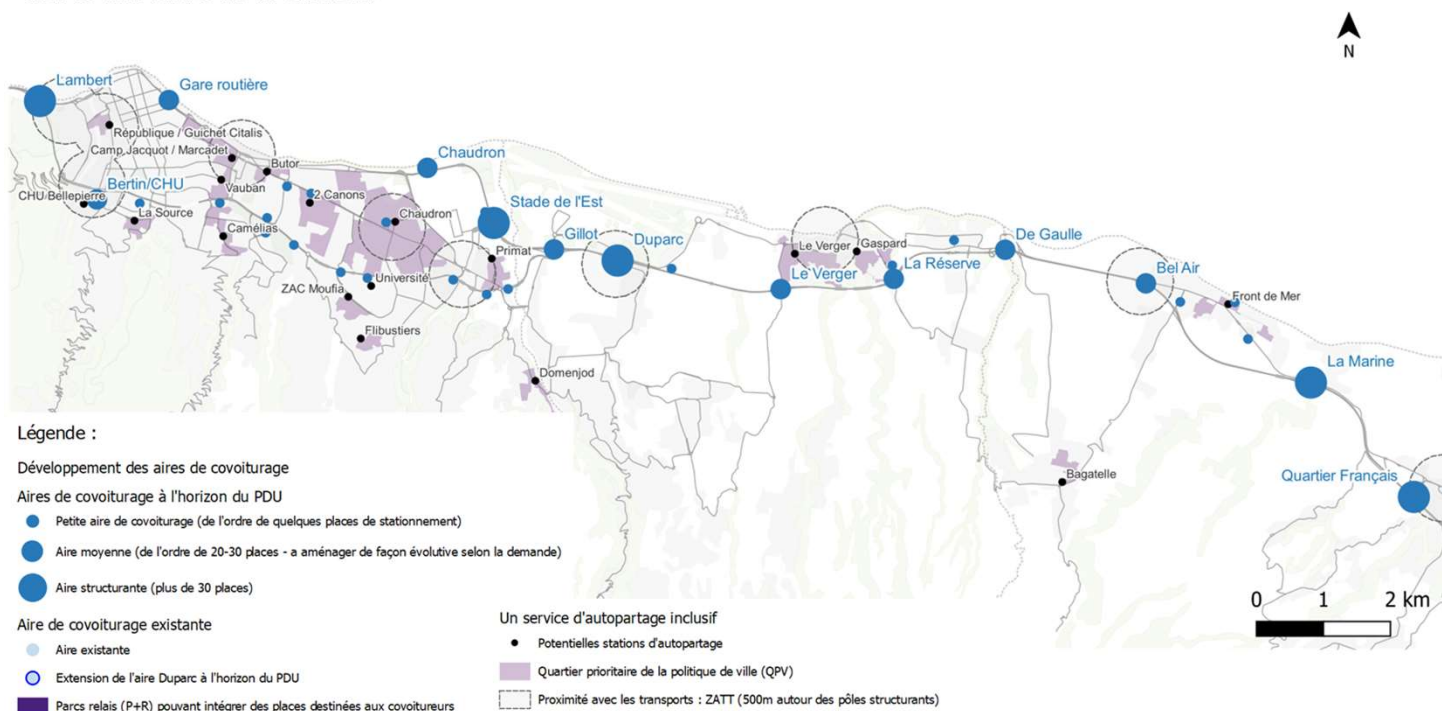


Objectifs principaux de l'orientation

- Encourager l'émergence de **solutions de mobilité alternatives** à l'autosolisme,
- Encourager les **actions en faveur de la transition** vers un mix-électrique décarboné à la Réunion,
- **Communiquer sur les solutions de mobilité** et encourager l'usage des mobilités douces. Sensibiliser la population aux bonnes pratiques,
- Soutenir la **réalisation de plans de mobilité** sur le territoire,
- Garantir une **mobilité inclusive et accessible** pour tous.

Mesures prévues :

- **Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité** par la promotion et la proposition de mesures incitatives au covoiturage et de mutualisation/ de partage sur le territoire.
- **Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules** en développant l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique ainsi qu'en menant des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC.
- **Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité** en encourageant la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations, de Plan de Mobilité des Etablissements Scolaires et en rappelant les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents.
- **Garantir un meilleur accès à la mobilité et au transport pour tous** par la mise en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR.



Carte synthèse des actions mobilités alternatives du PDM

TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM



- Le plan d'action du PDM de la CINOR est réparti en 17 actions et 44 sous actions qui permettent de développer la politique de mobilité sur les 5 axes. Les actions se déroulent sur les 10 ans de mise en œuvre du PDM avec un nombre important d'actions qui seront réalisées sur toute la durée.

	Sous-action	Horizon	Coût (M d'€)
Axe 1 : développer les transports collectifs	1. Améliorer l'offre de Transport en commun structurante		
	1.1. Réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français	Tout le PDM	63 M d'€
	1.2. S'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur du territoire	Moyen à long terme	0,1 M d'€
	1.3. Étendre le réseau structurant en connexion avec la CIREST	Moyen à long terme	0,6 M d'€
	2. Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts		
	2.1. Développer le TPC La Montagne	Court à moyen terme	100 M d'€
	2.2. Réaliser des études approfondies pour le développement des TPC	Moyen à long terme	0,4 M d'€
	2.3. Développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et les parkings relais	Moyen à long terme	-
	3. Structurer les PEM et parkings relais (P+R) sur le territoire		
	3.1. Articuler l'intermodalité autour des pôles et parcs relais structurants du territoire	Court terme	8 M d'€
	3.2. Structurer les pôles d'échanges / arrêts structurants et intermodaux	Court terme	6 M d'€
	4. Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services		
	4.1. Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services	Moyen à long terme	-
	4.2. Déployer un MaaS à l'échelle de la CINOR	Tout au long du PDM	1 M d'€
	5. Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR		
	5.1. Aménager des zones de vitesse apaisée	Tout au long du PDM	10,5 M d'€
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture	5.2. Expérimenter la mise en place de ZTL	Moyen à long terme	1 M d'€
	5.3. Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire	Tout au long du PDM	4,4 M d'€
	5.4. Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs	Court terme	0,3 M d'€
	5.5. Suivre l'impact sur la qualité de l'air à proximité des axes routiers et sur le territoire	Tout au long du PDM	0,2 M d'€
	6. Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement		
	6.1. Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers	Tout au long du PDM	-
	6.2. Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
	6.3. Mieux contrôler les usages abusifs	Tout au long du PDM	0,5 M d'€
	7. Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR		
	7.1. Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis	Tout au long du PDM	1,8 M d'€
	7.2. Réglementer le stationnement sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R	Tout au long du PDM	-
	7.3. Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement	Tout au long du PDM	-
	7.4. Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne	Long terme	2 M d' €

	Sous-action	Horizon	Coût
Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs	8. Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR		
	8.1. Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité	Tout au long du PDM	47,3 M d'€
	9. Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable		
	8.2. Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire	Tout au long du PDM	11 M d'€
	9.1. Aménager des stationnements vélos sur le territoire pour inciter la pratique	Tout au long du PDM	2,2 M d'€
	9.2. Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel	Tout au long du PDM	5 M d'€
	9.3. Déployer l'offre de Vélo en Location	Tout au long du PDM	6 M d'€
	9.4. Encourager et développer les dynamiques avec les associations	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
	10. Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive		
	10.1. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Tout au long du PDM	20 M d'€
	10.2. Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires	Tout au long du PDM	-
	11. Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs		
	11.1. Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire	Court terme	-
	11.2. Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants	Long terme	-
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	12. Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité		
	12.1. Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage	Tout au long du PDM	2 M d'€
	12.2. Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation/ de partage sur le territoire	Tout au long du PDM	0,8 M d'€
	13. Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules		
	13.1. Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique	Tout au long du PDM	1 M d'€
	13.2. Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC	Tout au long du PDM	4 M d'€
	14. Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité		
	14.1. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire	Tout au long du PDM	1 M d'€
	14.2. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Etablissements Scolaires sur le territoire	Tout au long du PDM	1,2 M d'€
	14.3. Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
	15. Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous		
	15.1 Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR	Tout au long du PDM	1,4 M d'€



TROISIÈME PHASE : PLAN D' ACTIONS DU PDM

Organiser la circulation des marchandises : 179M€ (1% PDM)

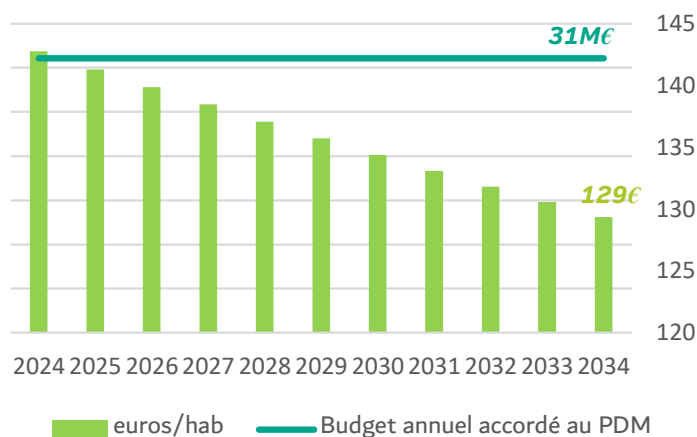


	Sous-action	Horizon	Coût
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises	16. Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances		
	16.1. Réorganiser et réglementer les aires de livraison sur le territoire	Tout au long du PDM	0,4 M d'€
	16.2. Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires	Tout au long du PDM	0,2 M d'€
	17. Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine		
	17.1. Comprendre la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port.	Jusqu'à moyen terme	-
	17.2. Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR	Commencer à long terme	1 M d'€
	17.3. Etudier la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées	Commencer à moyen terme	1,1 M d'€

IMPACTS DU PDM

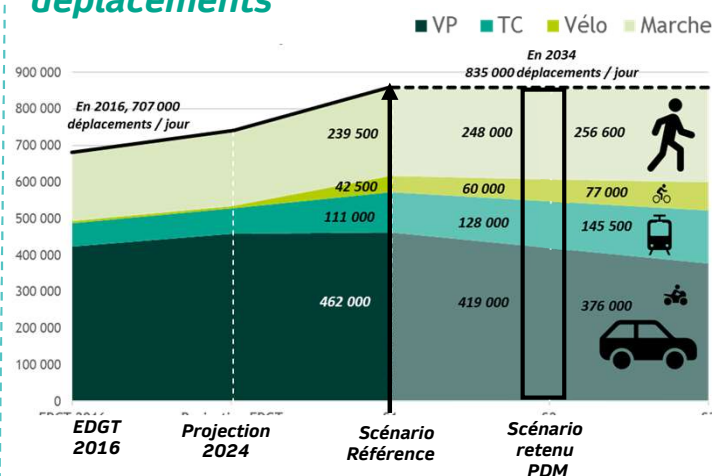
Budget à prévoir

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



Budget annuel du PDM et budget par habitant à l'horizon 2034

Parts modales et évolutions des déplacements



Evolutions des parts modales selon le scénario du PDM

Le PDM a pour enjeu à l'horizon du plan d'action - 2034 d'accompagner la hausse de la demande de population et de modifier les pratiques de déplacements du territoire et donc d'impacter les répartitions modales des trajets. Les objectifs de parts modales sont les suivants :

- Piéton : 29% des déplacements (27% aujourd'hui)
- Vélo : 7% des déplacements (contre 1% aujourd'hui)
- Transport collectif : 15% (contre 11% aujourd'hui)
- Véhicule particulier : 49% (contre 61% aujourd'hui)

CONCERTATION AUPRÈS DU PUBLIC DANS LE CADRE DU PDM ET CALENDRIER DE RÉALISATION



UNE DÉMARCHE CO-CONSTRUITE

Le Plan de Mobilité repose sur une réflexion globale sur tous les modes de déplacement (circulation et partage de la voirie, transport et livraisons de marchandises, stationnement, intermodalités) pour identifier les enjeux de mobilité du territoire. Afin de répondre au mieux à ces enjeux et aux difficultés de déplacement, l'élaboration du PDM prend en compte les avis et **recommandations des communes, institutions, habitants, entreprises et associations**. Lancée en 2022, la démarche du Plan de Mobilité doit aboutir à un document partagé entre l'ensemble des acteurs du territoire.

3 TEMPORALITÉS DE CONCERTATION AVEC LA POPULATION

L'élaboration du PDM fait intervenir différentes phases de concertation afin de :

- **Faire connaître aux habitants des communes de la CINOR la réflexion engagée sur le périmètre et les scénarios retenus.** La concertation est une méthode clé pour approfondir les scénarios étudiés du PDM et construire le plan d'actions à venir à l'horizon 2024-2034,
- **Corroborer les enjeux du diagnostic et difficultés de déplacement repérées à l'échelle de la CINOR.** La concertation offre aux habitants de l'EPCI la possibilité de s'exprimer sur leurs besoins et attentes en matière de déplacement,
- **Prendre en compte les avis et recommandations des communes, institutions, habitants, entreprises et associations impliquées sur le territoire.** Cela permet d'échanger sur les leviers d'évolution des pratiques et des usages en termes de mobilité.

Cette démarche s'appuie sur 3 temporalités de concertation avec la population :

Première temporalité : début juin avec le partage des intentions du plan de mobilité et des scénarios dans le cadre de Points d'Interviews Mobiles (PIM) dans l'espace public sur les 3 communes.

- 1 PIM à Sainte-Suzanne, mardi 6 juin 2023 (marché du centre-ville de 7h à 10h)
- 1 PIM à Saint-Denis, mercredi 7 juin 2023 (marché du Chaudron de 7h à 10h)
- 1 PIM à Sainte Marie, samedi 10 juin 2023 (marché du centre-ville de 7h à 10h)

En parallèle de cette première phase de concertation, un **questionnaire mobilité** a été diffusé en juin 2023. Au total, 351 personnes ont été associées à la réflexion sur les scénarii du PDM dès la première temporalité.

Analyse de l'enquête en ligne - principales difficultés de déplacement



Seconde temporalité : Echange sur le plan d'actions dans le cadre de cafés concertation en octobre dans les 3 communes :

- Saint-Denis, le vendredi 27 octobre 2023 (Salle du conseil communautaire CINOR de 17h à 19h)
- Sainte-Suzanne, samedi 28 octobre 2023 (Médiathèque Aimé Césaire de 10h à 12h)
- Sainte-Marie, lundi 30 octobre 2023 (Ecole de musique de Beauséjour de 17h à 19h)



LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR 2024-2034
VENEZ DONNER VOTRE AVIS

Les 27,28 et 30 octobre 2023 sur Saint-Denis / Sainte Marie / Sainte-Suzanne
plus d'infos sur www.cinor.re



Les remarques des usagers ont été prises en compte dans le plan d'actions.

Troisième temporalité : début 2024 lors de l'enquête publique.

CALENDRIER DE RÉALISATION



Les principales conclusions du diagnostic

Milieu physique

- Un territoire exposé aux **risques naturels**, amenés à s'aggraver avec le **changement climatique** (aléas recul du trait de cote et submersion marine notamment)
- **Qualité de l'air** : Concentrations en particules PM10 respectent la réglementation mais dépassent le seuil annuel de l'OMS, Niveaux de particules > seuil de l'OMS (issus majoritairement du trafic routier et des embruns marins)

Milieu naturel

- Une **richesse en biodiversité** à préserver avec des espaces et espèces remarquables : aire d'adhésion du Parc National de La Réunion, ENS, réserve naturelle de la Roche Ecrite, espaces du Conservatoire du littoral, etc.
- **Menaces majeures** sur le territoire de la CINOR à prendre en considération : **la pollution lumineuse, les espèces exotiques envahissantes et les pollutions vis-à-vis des milieux.**

Milieu humain

- **Energie** : En 2020, le bilan des consommations d'énergie finale de la CINOR rapporte que le secteur le plus consommateur en énergie finale est le transport : 32% des consommations de la CINOR sont liées au transport routier et 43% aux autres transports, soit un **total de 75% des consommations d'énergie sur le territoire de la CINOR dédiées au transport.**
- **Occupation des sols** : Sur la période 2010-2020, 500 hectares de terres agricoles, naturelles et forestières (NAF) ont été consommées, soit une consommation moyenne annuelle de 50 hectares.

Principales incidences environnementales potentielles du PDM et mesures associées

- Les principaux **impacts positifs** attendus du PDM sont les suivants :
 - **Réduction de la part des énergies fossiles et donc des émissions de GES et consommations énergétiques carbonées** issues de l'importation et de l'utilisation de ces énergies fossiles dans le domaine du transport : développement de l'usage des transports en commun et des modes actifs
 - **Amélioration du cadre de vie** : réduction des émissions polluantes, diminution des nuisances acoustiques, promotion d'activité physique, développement de l'accessibilité, culture de la ville du ¼ d'heure, apaisement et végétalisation des centres urbains : qualité du cadre de vie, confort thermique des usagers, limitation des nuisances liées aux déplacements motorisés
 - **Réduction des risques** : réaménagements de la voirie avec mise en oeuvre d'aménagements plus sécurisés, diminution de la circulation routière et limitation du risque d'accident (les transports collectifs routiers étant moins accidentogènes), sécurisation des déplacements actifs des usagers (création de zones piétonnes, ZTL, zones 30, suppression des stationnements aux abords des passages piétons, limitation des mésusages. campagne de sensibilisation aux bonnes pratiques de déplacement et la formation à la pratique cyclable, etc)
- Certaines actions d'aménagement sont susceptibles d'avoir une **incidence négative** sur les thématiques environnementales citées précédemment : ces actions font l'objet de **points de vigilance** auxquels sont associées des propositions de mesures d'évitement et de réduction d'impact :

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



Aucun dépassement des valeurs réglementaires n'est généré par le projet pour les NO₂, PM₁₀ et PM_{2.5}

Dioxydes d'azote

- En 2035 le projet a un impact moyen dans la bande d'étude de **-1,3 %**
- Localement l'impact du projet peut être marqué : les concentrations varient entre -16% et 0,2 % en 2035.

Particules PM₁₀

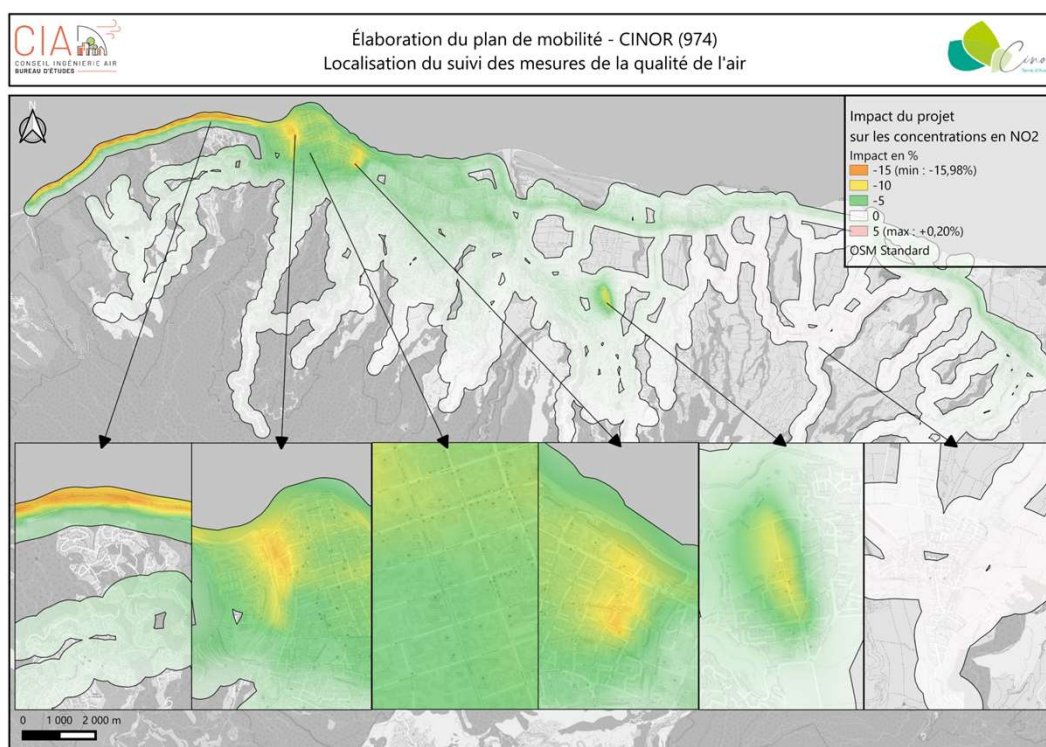
- En 2035 le projet a un impact moyen dans la bande d'étude de **-0,1 %**
- Localement l'impact du projet est peu marqué : les concentrations varient entre -2,8% et 0,1 % en 2035.

Particules PM_{2.5}

- En 2035, le projet a un impact moyen dans la bande d'étude de **-0,2 %**
- Localement l'impact du projet est peu marqué : les concentrations varient entre -4,5% et 0,1 % en 2035.

Evaluation de l'impact sanitaire simplifié : l'indice IPP

- Afin d'évaluer l'impact des infrastructures sur la population, la méthode de **l'indice IPP** (Indice d'exposition de la Population à la Pollution) a été appliquée. Elle consiste à **croiser les concentrations calculées aux données de population** sur le domaine étudié.
- Globalement, **le projet apporte une diminution de l'Indice Pollution Population de près de -3%** dans la bande d'étude. **27 705 personnes dans la bande d'étude seront exposées à une meilleure concentration en dioxyde d'azote sur le long terme en 2035 grâce aux projets mis en place.**
- Les zones où les IPP sont les plus importants sont les zones très urbanisées comme le centre de Saint-Denis.



Carte d'impact du PDM sur les concentrations modélisées de dioxyde d'azote

