

# LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR 2024-2034 BILAN DE LA CONCERTATION



## Sommaire



PAGE 3

### **PARTIE 0 : RAPPEL DE LA DEMARCHE**

- ✓ Les orientations stratégiques du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034
- ✓ L'objet de la concertation et les objectifs visés
- ✓ Le calendrier de mise en œuvre de la concertation
- ✓ Le dispositif d'information sur la démarche de concertation
- ✓ Les modalités de concertation
- ✓ La participation à la démarche de concertation

PAGE 10

### **PARTIE 1 : LA CONCERTATION EN PHASE SCÉNARIOS**

- ✓ Les Points d'Interviews Mobiles
- ✓ L'enquête en ligne

PAGE 42

### **PARTIE 2 : LA CONCERTATION EN PHASE PLAN D'ACTIONS**

- ✓ Les ateliers de concertation mobilité
- ✓ Les assises de la mobilité

PAGE 48

### **ANNEXES**

## Suivi de la mission



Validation		
	Nom	Date
Rédigé par	Techné Cité	Novembre 2023
Vérifié par	Loic BOISSIN Ingérop	Novembre 2023
Approuvé par	Nathalie PERIGAULT	Novembre 2023

Tableau de suivi des évolutions0					
Indice	Date	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur	Nature des évolutions (référence du document)
0	10/11/2023				

# PARTIE 0 : RAPPEL DE LA DÉMARCHE



## Les orientations stratégiques du Plan de Mobilité et de la Concertation

### Objectifs du Plan de mobilité

- ✓ Apporter une **vision à moyen et long terme** sur l'organisation des déplacements sur la CINOR **pour les dix prochaines années (2024-2034)**.
- ✓ Ancrer le territoire de la CINOR dans une **politique de transition énergétique**. Le Plan de Mobilité entre dans la Stratégie Nationale Bas Carbone et a été renforcé avec la loi LOM (Loi d'Orientations des Mobilités) approuvée fin 2019.
- ✓ Construire une **vision cohérente d'articulation et d'interconnexion des différents modes de transports** en adéquation avec l'urbanisme et les déplacements à l'échelle de la CINOR.
- ✓ **Mettre à jour le PDU** de 2014.

Définir une politique de mobilité durable sur le territoire de la CINOR à l'horizon 2034 construite sur une gouvernance partagée de la mobilité.

### L'objet de la concertation et les objectifs visés

- ✓ **Faire connaître aux habitants** de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, la réflexion engagée par la CINOR sur le nouveau Plan de Mobilité.
- ✓ Offrir aux habitants des communes de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, la **possibilité de s'exprimer sur leurs besoins, leurs attentes en matière de déplacements et pouvoir enrichir le document du PDM avec les éléments de concertation**.
- ✓ **Echanger sur les leviers d'évolution** des pratiques et des usages de déplacement sur le territoire de la CINOR.
- ✓ **Approfondir les scénarios** du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034.
- ✓ **Approfondir le plan d'actions** du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034.

Faire du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034 une question commune avec les habitants du territoire.

## Le calendrier de mise en œuvre de la concertation



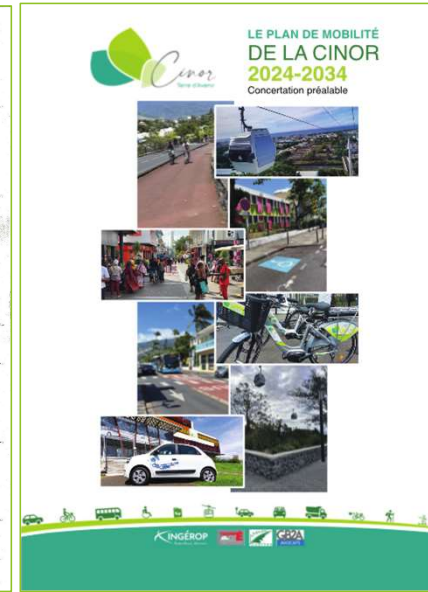
<b>Phase 1</b>	Diagnostic	Septembre 2022 à Février 2023
<b>Phase 2</b>	Elaboration de scénarios et des orientations	Mars à Juillet 2023
	Concertation sur les scénarios <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Enquête en ligne sur le site internet de la CINOR (283 répondants)</li> <li>○ Animation de trois Points d'Interviews Mobiles (68 interviewés)</li> </ul>	Juin 2023
<b>Phase 3</b>	Rédaction du plan d'actions du PDM	Août à Novembre 2023
	Concertation sur le plan d'actions du PDM <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Animation de trois ateliers de concertation</li> </ul>	Octobre 2023
	Arrêt du PDM en Conseil Communautaire	Décembre 2023
<b>Phase 4</b>	Consultation des personnes publiques associées Enquête publique	Janvier à Juillet 2024



# Le dispositif d'information sur la démarche de concertation

## Des canaux de communication multiples pour informer sur la démarche de concertation

- ✓ Enquête mise en ligne sur le site Internet de la CINOR.
- ✓ Articles sur le site internet de la CINOR
- ✓ Articles dans la presse régionale (Le quotidien et le JIR)
- ✓ Articles dans les espaces presse numérique (Le quotidien, Clicanoo, Zinfos 974)
- ✓ Posts sur les réseaux sociaux (Facebook, Instagram, X (ex-twitter), LinkedIn)
- ✓ Conception et diffusion d'un flyer, annonçant les ateliers de concertation



## Les modalités de concertation sur le Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034

### Des formes de dialogue et d'échanges variés et organisés dans les trois communes

#### EN PHASE SCÉNARIOS (JUN 2023)

- ✓ Réalisation d'une enquête en ligne sur le site internet de la CINOR (du 5 juin 2023 au 25 juin 2023).
- ✓ Animation de trois Points d'Interviews Mobiles dans l'espace public :
  - ✓ PIM 1 : Sainte-Suzanne (6 juin 2023 de 7h à 10h au marché) ;
  - ✓ PIM 2 : Saint-Denis (7 juin 2023 de 7h à 10h au marché) ;
  - ✓ PIM 3 : Sainte-Suzanne (10 juin 2023 de 7h à 10h au marché).

#### EN PHASE PLAN D' ACTIONS (OCTOBRE 2023)

- ✓ Animation de trois Points d'Informations Mobiles annonçant les ateliers mobilité (le 23 octobre 2023 : Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne).
- ✓ Animation de trois ateliers de concertation mobilité :
  - ✓ Atelier mobilité 1 : Saint-Denis (27 octobre 2023 à 17h, salle du Conseil Communautaire de la CINOR) ;
  - ✓ Atelier mobilité 2 : Sainte-Suzanne (28 octobre 2023 à 10h, Médiathèque Aimé Césaire) ;
  - ✓ Atelier mobilité 3 : Sainte-Marie (30 octobre 2023 à 17h, Auditorium de l'école de musique de Beauséjour).



## La participation à la démarche de concertation

### 374 habitants associés à la réflexion, l'élaboration du Plan de Mobilité 2024-2034

<b>Enquête en ligne sur le PDM :</b> 283 répondants	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 177 répondants vivant à Saint-Denis (63% des répondants)</li> <li>✓ 43 répondants vivant à Sainte-Marie (15% des répondants)</li> <li>✓ 33 répondants vivant à Sainte-Suzanne (12% des répondants)</li> <li>✓ 30 répondants n'ont pas renseigné leur commune de résidence (11% des répondants).</li> </ul>
<b>Points d'Interviews Mobiles</b> 68 personnes interviewées <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soit 11 heures de débat, soit l'équivalent de 5 à 6 réunions de 2 heures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 29 personnes interviewées au marché de Sainte-Suzanne</li> <li>✓ 21 personnes interviewées au marché de Saint-Denis</li> <li>✓ 18 personnes interviewées au marché de Sainte-Marie.</li> </ul>
<b>Points d'Informations Mobiles</b> 300 flyers diffusés	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 60 personnes rencontrées (rue piétonne de St-Denis, abords des hôtels de ville de Ste-Suzanne et de Ste-Marie).</li> <li>✓ 40 flyers mis à la disposition de la population, à l'hôtel de ville de Sainte-Suzanne.</li> <li>✓ 200 flyers apposés sur les pare-brises des voitures (St-Denis, Ste-Marie, Ste-Suzanne)</li> </ul>
<b>Ateliers de concertation mobilité</b> 23 participants	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 11 participants à l'atelier n°1 dont 4 citoyens et 7 professionnels.</li> <li>✓ 5 participants à l'atelier n°2 dont 1 citoyen et 4 professionnels.</li> <li>✓ 7 participants à l'atelier n°3 dont 2 citoyens et 5 professionnels.</li> </ul>

## PARTIE 2 : LA CONCERTATION EN PHASE SCÉNARIOS



## 2.1

# LES POINTS D'INTERVIEWS MOBILES



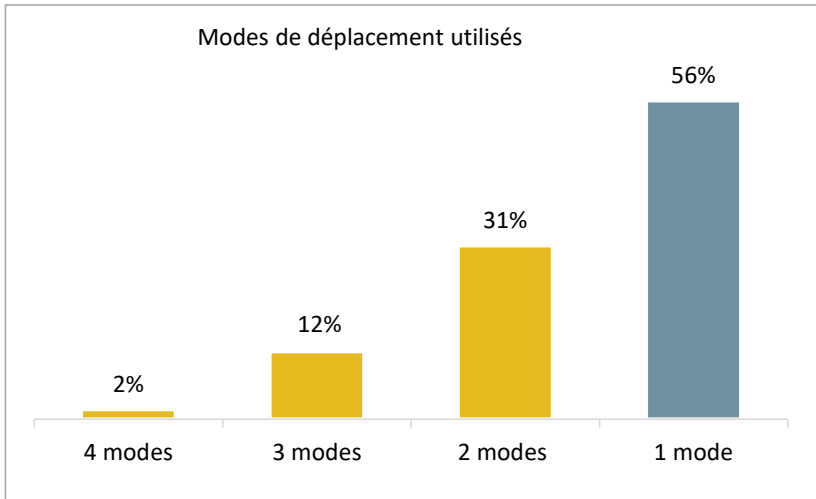
## Le profil des personnes interviewées dans les Points d'Interviews Mobiles

### Quelques chiffres sur le profil des 68 personnes interviewées

- ✓ **54% des interviewés sont des femmes (37)** et 46% des hommes (31).
- ✓ **87% des interviewés vivent sur le territoire de la CINOR (59)** : 32% résident à Sainte-Suzanne (22), 28% à Sainte-Marie (19) et 26% à Saint-Denis (18).
- ✓ **13% des interviewés vivent en dehors du territoire de la CINOR (9)** : 3% à Saint-André (2), 3% en Métropole (2), 1% au Tampon (1), 1% à Bras Panon (1), 1% à la Plaine des Palmistes (1), 1% à la Possession (1) et 1% à la Plaine des Cafres.
- ✓ Sur les 59 personnes interviewées résidant dans l'une des trois communes de la CINOR , **49% sont des actifs (29) et 51% sont inactifs (30)**.
- ✓ Sur les 9 personnes interviewées résidant dans une autre commune, en dehors de la CINOR , **44% sont des actifs (4) et 56% sont inactifs (5)**.

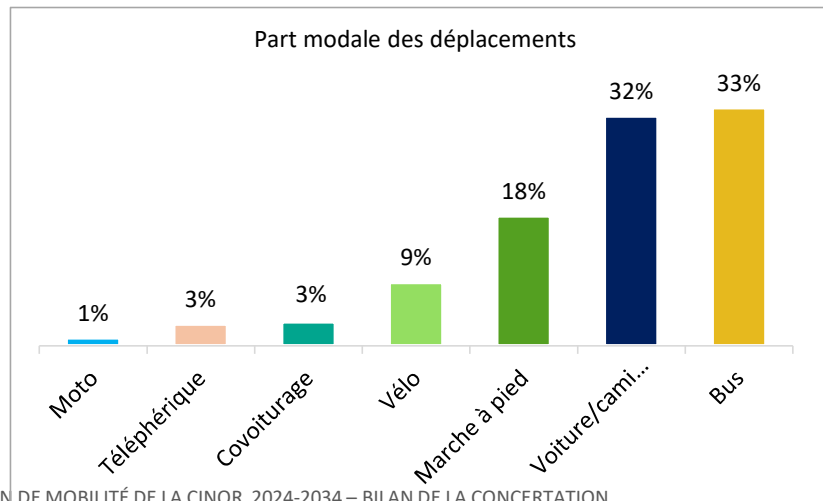
## Les pratiques de déplacement des personnes interviewées dans les Points d'Interviews Mobiles

44% des habitants-interviewés utilisent des modes de déplacement complémentaires au quotidien sur le territoire de la CINOR



échantillon : 59 interviewés-habitants CINOR	Nb d'occurrences
<b>Total de répondants</b>	<b>59</b>
Mode unique de déplacement	33
Combinaison de 2 modes de déplacement	18
Combinaison de 3 modes de déplacement	7
Combinaison de 4 modes de déplacement	1

La part modale des bus de 33% est quasi égale à celle de la voiture individuelle (32%), les mobilités douces arrivent au troisième rang (27%)



échantillon : 59 interviewés-habitants CINOR	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>93</b>
Bus	31
Voiture/camionnette	30
Marche à pied	17
Vélo	8
Covoiturage	3
Téléphérique	3

## Les pratiques de déplacement des personnes interviewées dans les Points d'Interviews Mobiles

A Saint-Denis, l'usage des transports en commun est prégnant ainsi que la pratique du vélo

Mode de déplacement	Interviewés de St-Denis		Moyenne des interviewés	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>28</b>		<b>93</b>	
Bus	11	39%	31	33%
Voiture/camionnette	6	21%	30	32%
Marche à pied	4	14%	17	18%
Vélo	4	14%	8	9%
Covoiturage	1	4%	3	3%
Téléphérique	2	7%	3	3%
Moto	0	0%	1	1%

A Sainte-Suzanne, le recours à la voiture individuelle est plus prononcé

Mode de déplacement	Interviewés de Ste-Marie		Moyenne des interviewés	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>35</b>		<b>93</b>	
Bus	8	23%	31	33%
Voiture/camionnette	16	46%	30	32%
Marche à pied	6	17%	17	18%
Vélo	3	9%	8	9%
Covoiturage	1	3%	3	3%
Téléphérique	0	0%	3	3%
Moto	1	3%	1	1%

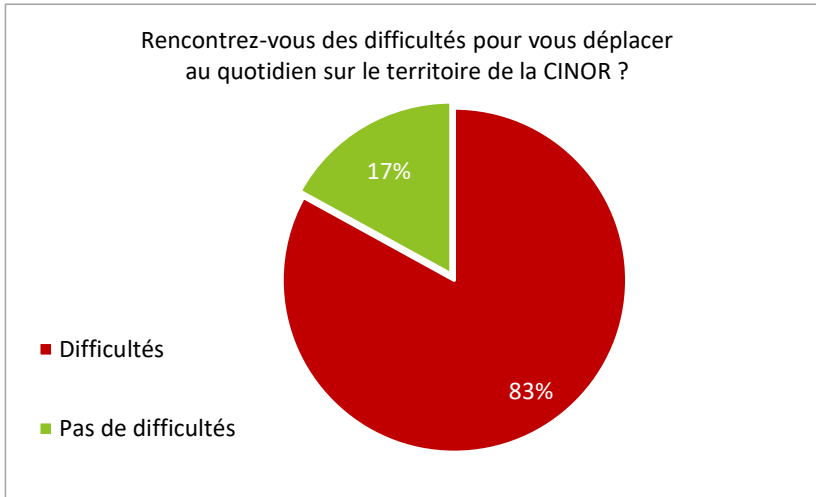
A Sainte-Marie, l'usage des transports en commun est le plus développé et la marche plus pratiquée

Mode de déplacement	Interviewés de Ste-Marie		Moyenne des interviewés	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>30</b>		<b>93</b>	
Bus	12	40%	31	33%
Voiture/camionnette	8	27%	30	32%
Marche à pied	7	23%	17	18%
Vélo	1	3%	8	9%
Covoiturage	1	3%	3	3%
Téléphérique	1	3%	3	3%
Moto	0	0%	1	1%



## Les principaux besoins et les attentes en matière de déplacement exprimés dans les PIM

83% des interviewés disent rencontrer des difficultés pour se déplacer au quotidien sur le territoire de la CINOR



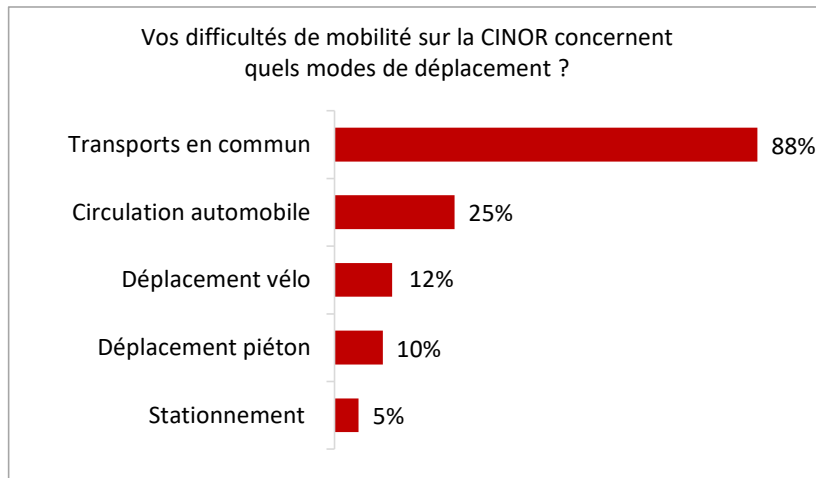
59 interviewés-habitants CINOR	Difficultés	Pas de difficultés
Total répondants	49	10

	Difficultés	Pas de difficultés
Saint-Denis	17 94%	1 6%

	Difficultés	Pas de difficultés
Sainte-Marie	13 68%	6 32%

	Difficultés	Pas de difficultés
Sainte-Suzanne	19 86%	3 14%

Les difficultés de déplacement portent majoritairement sur le réseau de transports en commun existant sur le territoire de la CINOR



échantillon : 59 interviewés-habitants CINOR	
Nombre d'occurrences	83
Transports en commun	52
Circulation automobile	15
Déplacement vélo	7
Déplacement piéton	6
Stationnement	3

1,4 occurrence citée en moyenne par interviewé

## Les difficultés de déplacement les plus récurrentes exprimées dans les PIM

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- Une offre en TC insuffisamment développée sur le territoire,
- Une offre en TC quasi inexistante les week-ends et les jours fériés,
- Une fréquence de passage des TC trop réduite,
- Une saturation des bus aux heures de pointe (manque de places assises),
- Des horaires de passage des bus non respectés,
- Des horaires de bus insuffisamment adaptés (trop tard le matin et trop tôt le soir),
- Une desserte des écarts peu développée,
- Des temps de trajet trop longs en bus en raison des embouteillages,
- Des délais d'attente longs de correspondances,
- Une accessibilité difficile des PMR aux bus (absence de rampes).

### LA CIRCULATION AUTOMOBILE

- Une congestion du trafic quotidienne.

### LES DÉPLACEMENTS VÉLOS

- Des itinéraires cyclables insuffisamment sécurisés,
- Des itinéraires cyclables discontinus,
- Des traversées cyclables difficiles à la hauteur des ronds-points.

### SUITE - LES DÉPLACEMENTS VÉLOS

- Un jalonnement des parcours cyclables peu lisible,
- Une offre de stationnement vélo peu développée,
- Une offre de vélos en libre-service sous-dimensionnée.

### LES DÉPLACEMENTS PIÉTONS

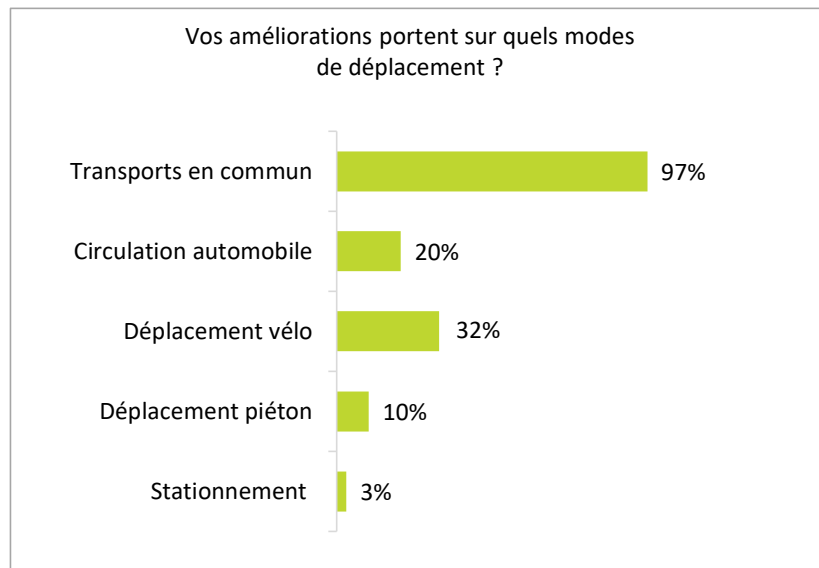
- Des cheminements piétons insuffisamment sécurisés,
- L'absence de cheminements piétons dans les hauts,
- Des traversées piétonnes dangereuses,
- Des trottoirs encombrés par les voitures.

### LE STATIONNEMENT

- Des difficultés de stationnement notamment dans le centre-ville de Saint-Denis.

## Les améliorations attendues en matière de déplacement exprimées dans les PIM

Les améliorations souhaitées en matière de déplacement sont multiples sur le territoire de la CINOR



échantillon : 59 interviewés-habitants CINOR	
Nombre d'occurrences	96
Transports en commun	57
Déplacement vélo	19
Circulation automobile	12
Déplacement piéton	6
Stationnement	2

1,6 occurrence citée en moyenne par interviewé

## Les améliorations attendues en matière de déplacement exprimées dans les PIM

### LES TRANSPORTS COLLECTIFS

- Renforcer l'offre de TC actuelle sur le territoire CINOR en AUGMENTANT :
  - Le nombre de bus.
  - La fréquence de passage des bus.
  - La capacité d'accueil des bus.
  - Les horaires de fonctionnement des bus (plus tôt le matin et plus tard le soir).
  - L'offre de bus les week-ends et les jours fériés.
  - L'information sur l'offre de TC existante en direction de la population et en direction des usagers (information en temps réel)
- Améliorer l'attractivité du réseau de TC en GARANTISSANT :
  - Plus de ponctualité.
  - Plus de fiabilité.
  - Plus de confort
- Réduire les temps de trajets en TC sur le territoire CINOR en CRÉANT :
  - Des voies dédiées aux bus.
  - Un TC express.
- Améliorer le maillage du réseau sur le territoire CINOR en DEVELOPPANT :
  - Une offre de TC dans les écarts.
  - De nouvelles lignes de téléphériques.
  - De nouveaux arrêts de bus.

## Les améliorations attendues en matière de déplacement exprimées dans les PIM

### LA CIRCULATION AUTOMOBILE

- Dédensifier la circulation (embouteillages).
- Développer le co-voiturage.

### LES DÉPLACEMENTS VÉLOS

- Renforcer le réseau cyclable sur le territoire.
- Améliorer le maillage du réseau cyclable sur le territoire.
- Flécher les itinéraires cyclables sur le territoire.
- Développer la location de vélo en libre-service.
- Proposer des aides à l'achat de vélos électriques.
- Développer l'offre de stationnement vélo sur le territoire.
- Aménager des trottoirs plus larges dans les bas.
- Faciliter la marche dans les hauts en aménageant des cheminements piétons.
- Sécuriser les traversées piétonnes.
- Piétonniser des espaces.

### LE STATIONNEMENT

- Renforcer l'offre en stationnement dans le centre-ville de Saint-Denis.

## 2.2

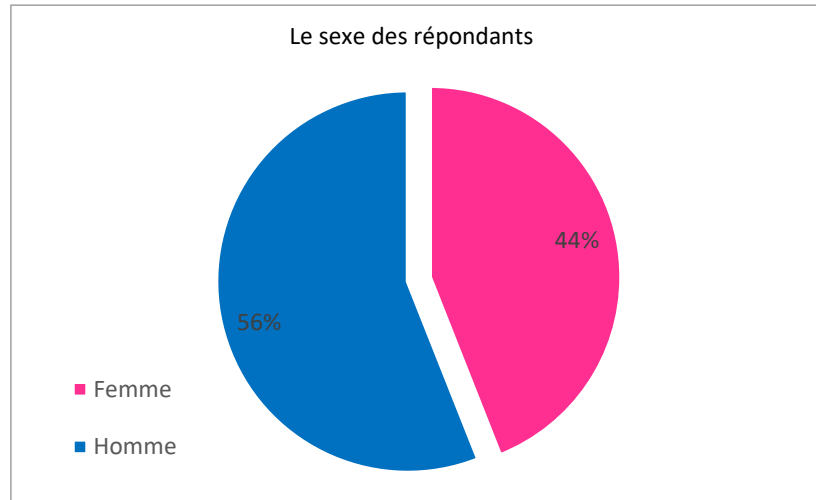
# L'ENQUÊTE EN LIGNE





## Le profil répondants à l'enquête en ligne

La mobilisation des hommes à l'enquête est plus prononcée que celle des femmes

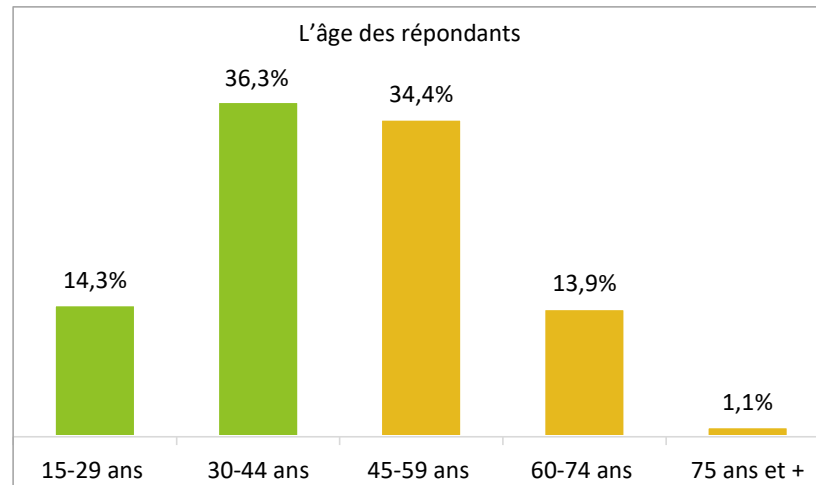


	Enquête PDM	
Total répondants	277	
Nb de femmes	122	44%
Nb d'hommes	155	56%

	INSEE RGP 2019	
Total population	211 936	Ecart enquête
Nb de femmes	53%	-9 pts
Nb d'hommes	47%	+9 pts

Taux de réponses : 96% (277/283)

Les jeunes adultes de 30-44 ans et la classe d'âge des 45-59 ans représentent 70% des répondants

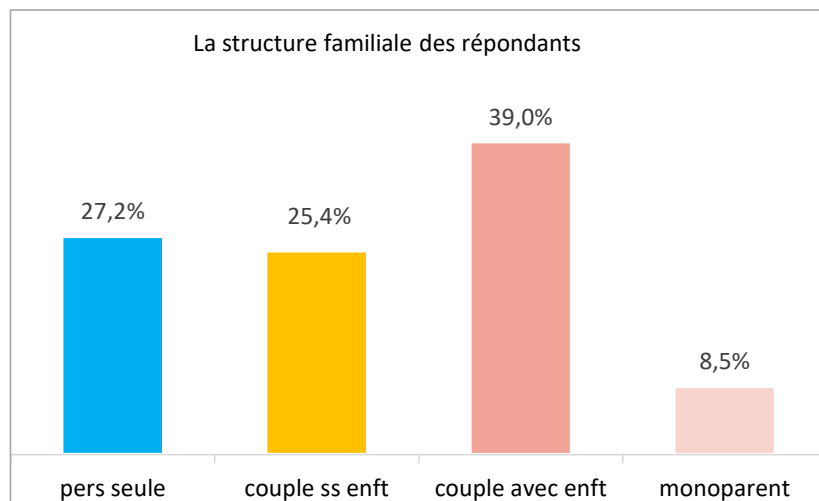


	Enquête PDM	
Total répondants	273	
0 à 14 ans	-	
15 à 29 ans	39	14,3%
30 à 44 ans	99	36,3%
45 à 59 ans	94	34,4%
60 à 74 ans	38	13,9%
75 ans et plus	3	1,1%

	INSEE RGP 2019	
Total population	211 936	Ecart enquête
0 à 14 ans	22%	
15 à 29 ans	21%	-6,9 pts
30 à 44 ans	19%	+17,3 pts
45 à 59 ans	21%	+13,4 pts
60 à 74 ans	13%	+0,9 pt
75 ans et plus	5%	-3,9 pts

## Le profil répondants à l'enquête en ligne

Les couples avec enfant(s) et sans enfant sont majoritaires parmi les répondants (64%)

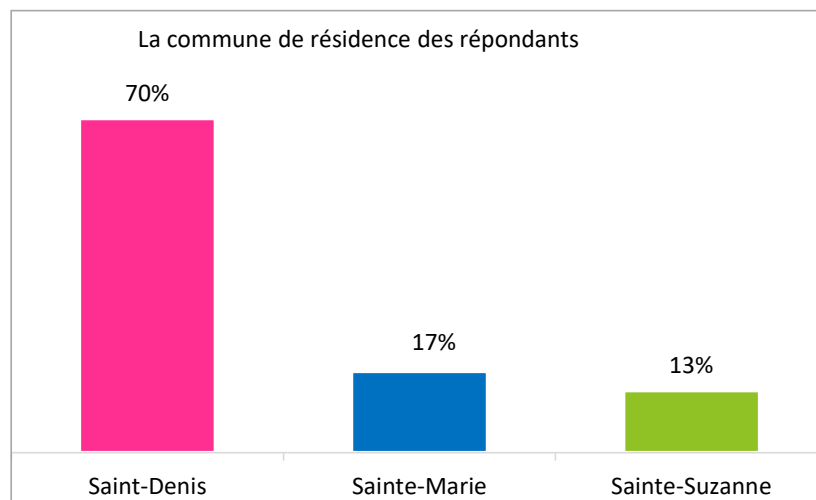


	Enquête PDM	
<b>Total répondants</b>	<b>272</b>	
Personnes seules	74	27,2%
Couples sans enfant	69	25,4%
Couples avec enfant	106	39,0%
Mono-parents	23	8,5%
Autres ménages	-	

	INSEE RGP 2019	
<b>Total ménages</b>	<b>87 819</b>	<b>Ecart enquête</b>
Personnes seules	34%	-6,8 pts
Couples sans enfant	17%	+8,4 pts
Couples avec enfant	25%	+14 pts
Mono-parents	22%	-13,5 pts
Autres ménages	3%	-3 pts

Taux de réponses : 96% (272/283)

La participation des habitants des trois communes est quasiment à l'image de la répartition démographique de l'EPCI

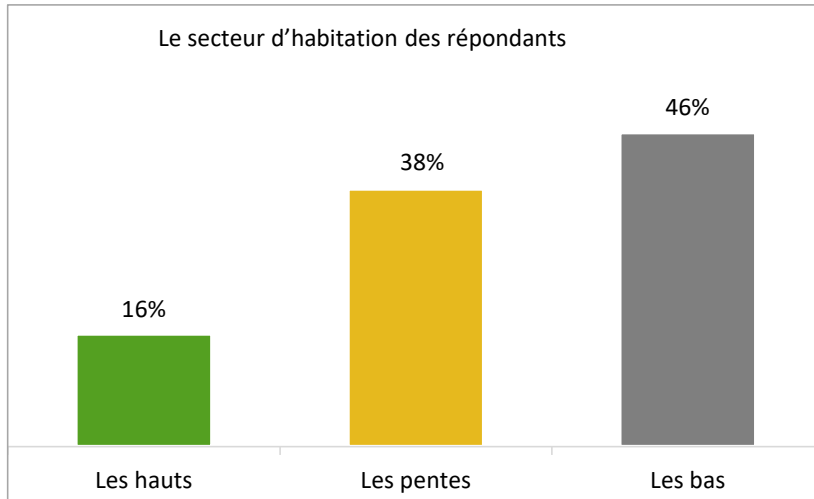


	Enquête PDM	
<b>Total répondants</b>	<b>253</b>	
Saint-Denis	177	70%
Sainte-Marie	43	17%
Sainte-Suzanne	33	13%

	INSEE RGP 2019	
<b>Total habitants</b>	<b>211 936</b>	<b>Ecart enquête</b>
Saint-Denis	73%	-3 pts
Sainte-Marie	16%	+1 pt
Sainte-Suzanne	11%	+2 pts

## Le profil répondants à l'enquête en ligne

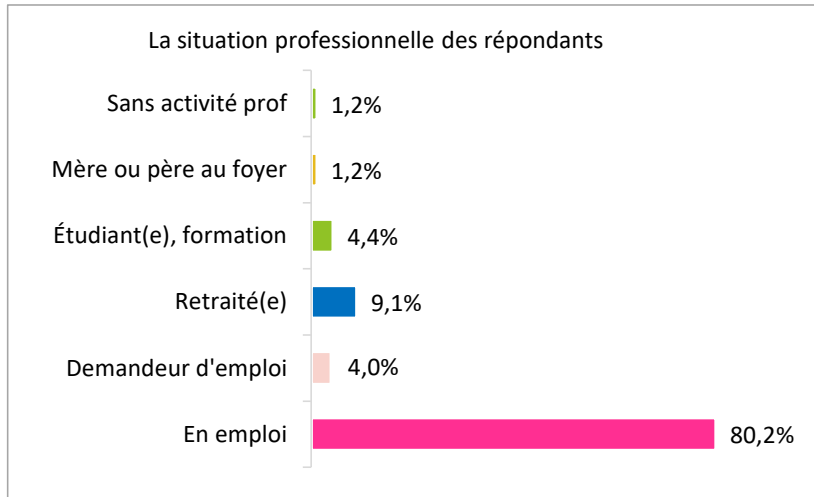
Les répondants vivant dans les bas sont les plus nombreux, suivis par ceux résidant dans les pentes



	Enquête PDM	
<b>Total répondants</b>	<b>255</b>	
Les hauts	42	16,5%
Les pentes	96	37,6%
Les bas	117	45,9%

Taux de réponses : 90% (255/283)

La part des actifs parmi les répondants est prédominante (84,1%), les inactifs sont sous-représentés (15,9%)

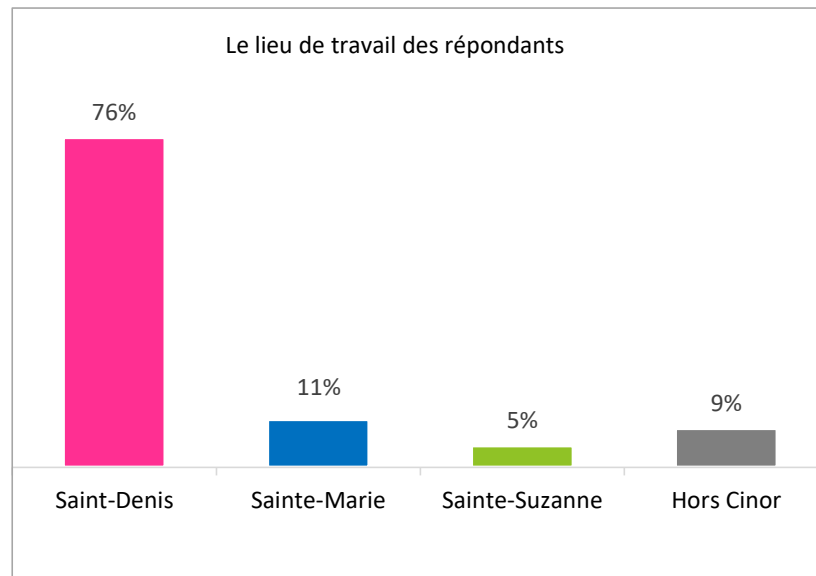


	Enquête PDM	
<b>Total répondants</b>	<b>252</b>	
En emploi	202	80,2%
Demandeur d'emploi	10	4,0%
Retraité(e)	23	9,1%
Étudiant(e), formation	11	4,4%
Mère ou père au foyer	3	1,2%
Sans activité prof	3	1,2%

	INSEE RGP 2019	
<b>Total population</b>	<b>211 936</b>	<b>Ecart enquête</b>
En emploi	43%	+37,2 pts
Demandeur d'emploi	18%	-14 pts
Retraité(e)	16%	-6,9 pts
Étudiant(e), formation	11%	-6,6 pts
Mère ou père au foyer	5%	-3,8 pts
Sans activité prof	7%	-5,8 pts

## Le profil répondants à l'enquête en ligne

Les actifs qui travaillent sur le territoire de la CINOR sont fortement sur-représentés parmi les actifs-répondants (91%)



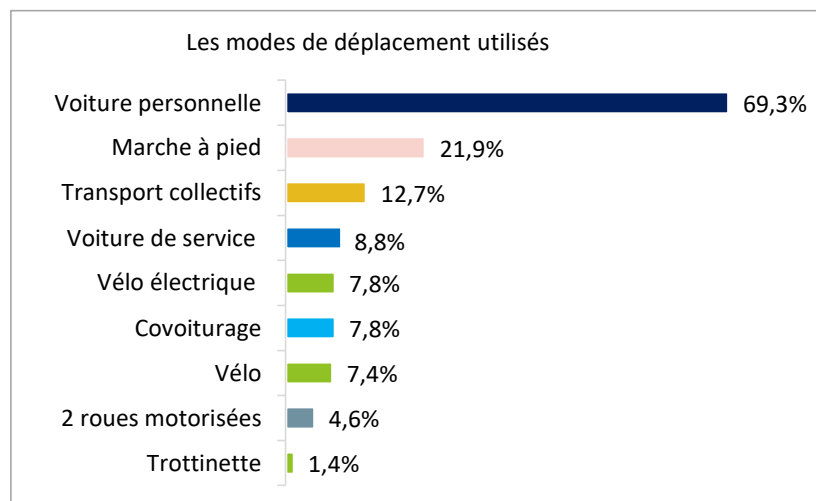
Taux de réponses : 71% (200/283)

Enquête PDM		
<b>Total répondants</b>	<b>200</b>	
Saint-Denis	152	76,0%
Sainte-Marie	21	10,5%
Sainte-Suzanne	9	4,5%
<b>Hors CINOR</b>	<b>18</b>	<b>9,0%</b>

<b>Hors CINOR</b>	<b>18</b>	
Saint-Pierre	5	28%
Saint-Paul	4	22%
Saint-André	2	11%
Saint-Gilles	2	11%
Toute l'île	2	11%
La Possession	1	6%
Le Port	1	6%
Saint-Benoît	1	6%

## Les pratiques de déplacement des répondants à l'enquête en ligne

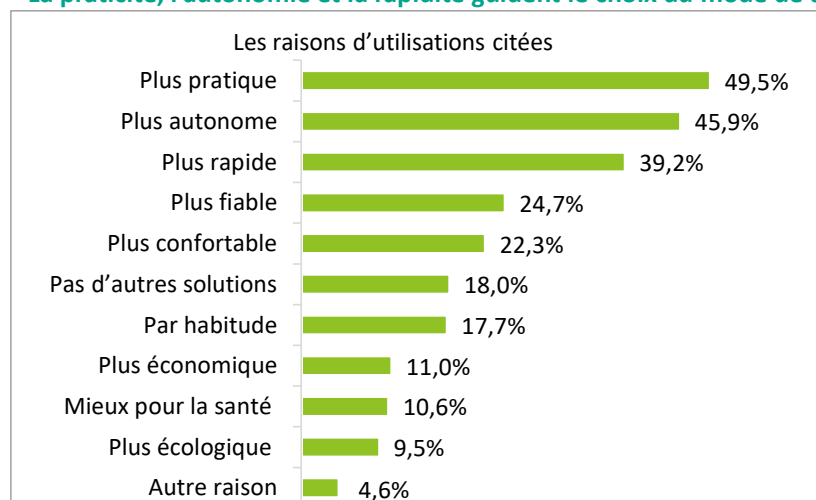
La voiture, la marche et les transports collectifs sont les pratiques de déplacement les plus courantes (73% des déplacements)



Choix multiples	Enquête PDM	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>401</b>	<b>141,7%</b>
Voiture personnelle	196	69,3%
Voiture de service	25	8,8%
Covoiturage	22	7,8%
Transport collectifs	36	12,7%
2 roues motorisées	13	4,6%
Marche à pied	62	21,9%
Vélo	21	7,4%
Vélo électrique	22	7,8%
Trottinette	4	1,4%

1,4 réponse en moyenne citée par répondant (401/283)

La praticité, l'autonomie et la rapidité guident le choix du mode de déplacement utilisé (53% des occurrences)

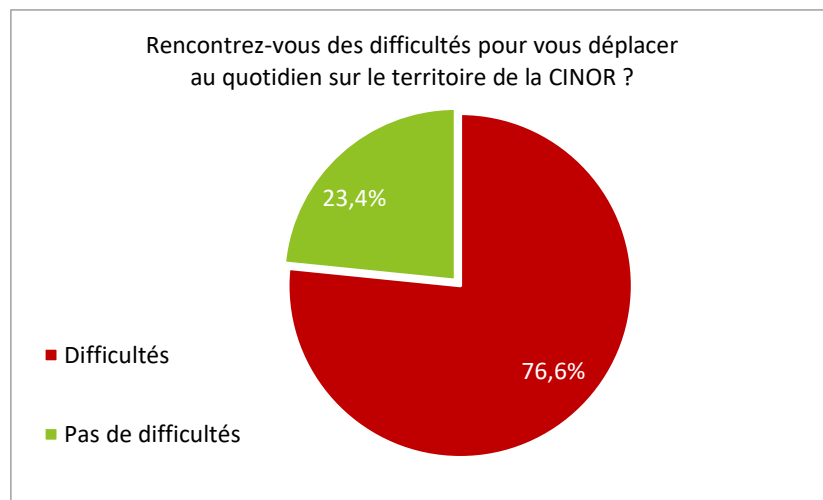


Choix multiples	Enquête PDM	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>716</b>	<b>253%</b>
Plus autonome	130	45,9%
Plus pratique	140	49,5%
Plus rapide	111	39,2%
Plus fiable	70	24,7%
Plus confortable	63	22,3%
Par habitude	50	17,7%
Plus économique	31	11,0%
Plus écologique	27	9,5%
Mieux pour la santé	30	10,6%
Pas d'autres solutions	51	18,0%
Autre raison	13	4,6%

2,5 réponses en moyenne citée par répondant (716/283)

## Les difficultés de déplacement rencontrés par les répondants à l'enquête en ligne

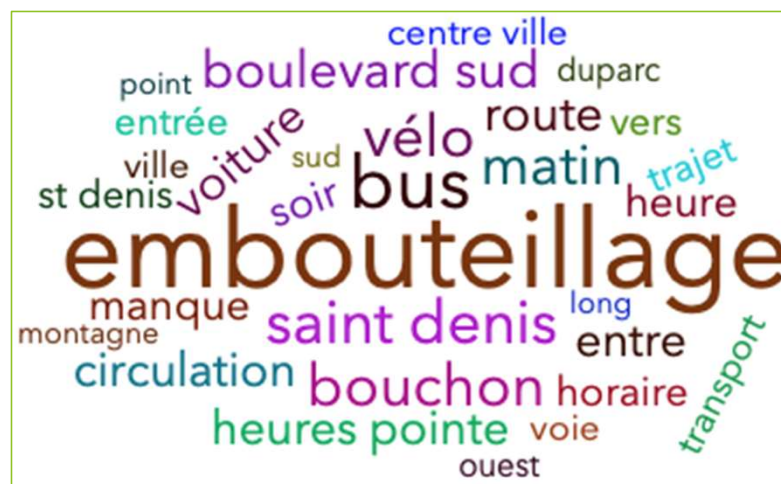
Plus des ¾ des répondants rencontrent des difficultés quotidiennement pour se déplacer sur le territoire de la CINOR



	Difficultés	Pas de difficultés
Total répondants	180	55

Taux de réponses : 83% (235/283)

La congestion de la circulation aux heures de pointe est la difficulté la plus récurrente exprimée par les répondants



1,7 réponse en moyenne citée par répondant (170/283)





## Les avis, les remarques des répondants sur les scénarios étudiés en matière de transports collectifs



### L'attente des répondants sur l'amélioration des transports en commun est la plus forte (575 réponses) parmi les autres items

L'attente des répondants sur porte majoritairement sur des besoins de rapidité des trajets, de renforcement de la desserte des hauts, d'une meilleure intermodalité entre les lignes hauts/bas et une simplification tarifaire sur l'ensemble du réseau.

#### Les autres améliorations proposées par les répondants

- ✓ La réduction des temps de trajet avec l'aménagement de voies dédiées pour les bus.
- ✓ L'amélioration de l'intermodalité entre les vélos et les bus (parking à vélos dans les gares, porte-vélos dans les bus...).
- ✓ L'augmentation de la fréquence des bus le soir.
- ✓ L'amélioration des connexions entre les lignes Citalis et Car Jaune.
- ✓ L'amélioration du confort des arrêts de bus (abrités du vent, soleil et pluie).
- ✓ La mise en place d'informations voyageurs en temps réel aux arrêts principaux, le long du TCSP et aux pôles d'échanges

QCM - 3 réponses possibles	Enquête PDM	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>575</b>	<b>203,4%</b>
La mise en place d'un tramway urbain express reliant St-Denis à Ste-Suzanne	157	55,5%
La création de nouvelles lignes téléphériques	76	26,9%
L'amélioration des connexions entre les lignes des hauts et le réseau des bas	71	25,1%
La mise en place d'un titre de transport unique et valable sur l'ensemble du réseau	67	23,7%
L'augmentation du nombre de lignes de bus dans les hauts	52	18,4%
Autre solution	52	18,4%
La construction de nouveaux parkings-relais	39	13,8%
L'aménagement d'arrêts de bus supplémentaires	31	11,0%
L'aménagement de nouveaux pôles d'échanges	30	10,6%

*2 réponses en moyenne citées par répondant (575/283)*



## Les avis, les remarques des répondants sur les scénarios étudiés en matière de déplacements piétons



### Les répondants souhaitent une amélioration du confort d'usages des cheminements actuels et de nouveaux parcours piétons

L'amélioration de la qualité d'usage des cheminements piétons actuels et le renforcement de la place accordée aux piétons, constituent les leviers principaux exprimés par les répondants pour amplifier la pratique de la marche sur le territoire de la CINOR.

#### Les autres améliorations proposées par les répondants

- ✓ L'aménagement de cheminements piétons ombragés.
- ✓ La rénovation des trottoirs existants et leur mise en accessibilité pour les PMR.
- ✓ La création de continuités piétonnes avec l'aménagement de trottoirs de chaque côté des voies.
- ✓ Le développement de parcours santé sur le territoire (dans les bas et les hauts).

QCM - 3 réponses possibles	Enquête PDM	
Total d'occurrences	499	176,3%
L'amélioration de la sécurité des parcours piétons	125	44,2%
L'amélioration du confort des parcours piétons (mobilier urbain, éclairage public)	109	38,5%
L'aménagement de nouveaux parcours piétons	76	26,9%
La création de nouvelles zones piétonnes	53	18,7%
La délocalisation du stationnement de longue durée en pourtour des centres-villes	39	13,8%
Autre solution	32	11,3%
La mise en place de dispositifs en faveur des piétons (zones 30, zones de rencontres, ralentisseurs...)	28	9,9%
Aucune de ces solutions	23	8,1%
L'amélioration du fléchage des parcours piétons	14	4,9%

*1,8 réponse en moyenne citée par répondant (499/283)*



## Les avis, les remarques des répondants sur les scénarios étudiés en matière de déplacements en vélo



**L'attente des répondants sur l'amélioration des déplacements vélo est importante (543 réponses), elle se situe en seconde position derrière les transports en commun**

L'amélioration de la qualité d'usage des itinéraires cyclables actuels, la continuité des itinéraires cyclables et la création de nouveaux parcours sont les principales solutions exprimées par les répondants pour intensifier la pratique du vélo sur le territoire de la CINOR.

### Les autres améliorations proposées par les répondants

- ✓ La création d'abris-vélos sécurisés.
- ✓ Le développement de services de location de vélos sur le territoire.

*1,9 réponse en moyenne citée par répondant (543/283)*

**L'amélioration de la qualité de services des transports en commun et la facilitation de l'intermodalité voiture/bus sont les progrès les plus attendus par les répondants pour diminuer le recours à la voiture sur le territoire de la CINOR**

### Les autres améliorations proposées par les répondants

- ✓ La sécurisation des parkings actuels et futurs situés à proximité des transports en commun.
- ✓ La création d'un maillage de stations de véhicules en autopartage sur le territoire.

*1,3 réponse en moyenne citée par répondant (375/283)*

QCM - 3 réponses possibles	Enquête PDM	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>543</b>	<b>188,7%</b>
L'amélioration de la sécurité des itinéraires cyclables	144	50,9%
L'amélioration de la continuité entre les itinéraires cyclables	111	39,2%
L'aménagement de nouveaux itinéraires cyclables	82	29,0%
L'amélioration du confort des itinéraires cyclables	59	20,8%
La mise en place d'une aide financière pour l'achat d'un vélo	53	18,7%
Aucune de ces solutions	26	9,2%
L'amélioration du fléchage des itinéraires cyclables	21	7,4%
La création de nouvelles places de stationnement vélos	21	7,4%
Autre solution	17	6,0%

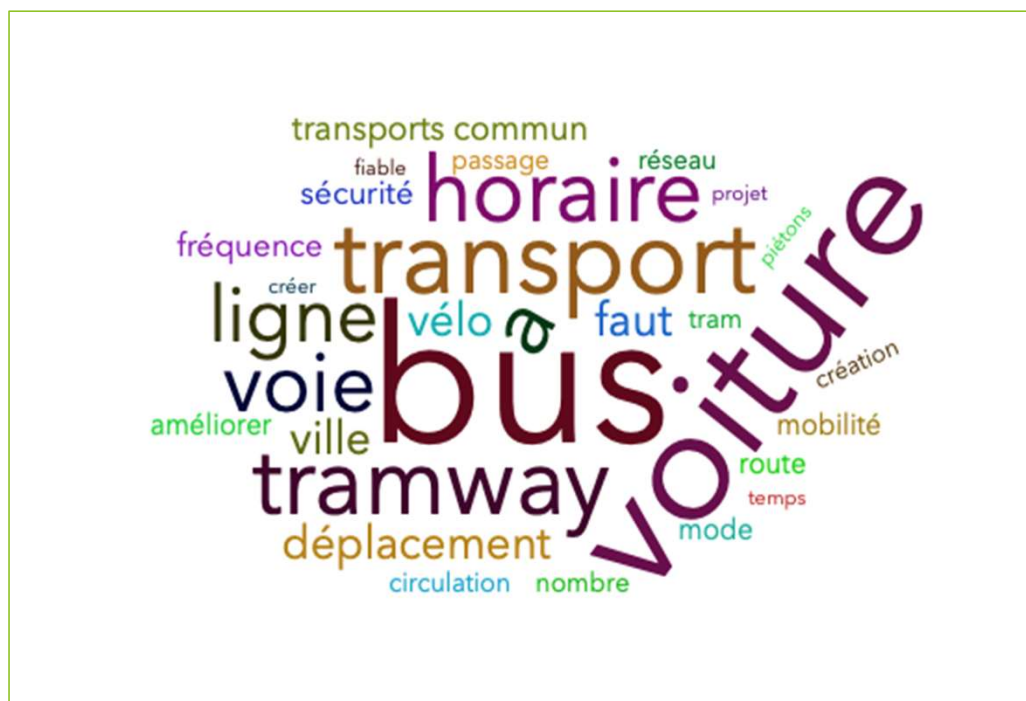
QCM - 3 réponses possibles	Enquête PDM	
<b>Total d'occurrences</b>	<b>375</b>	<b>132,5%</b>
L'amélioration de la qualité de services du réseau de transports collectifs	148	52,3%
L'aménagement de nouveaux parkings-relais à proximité du réseau de transports en commun	87	30,7%
Le développement de nouveaux services (auto-partage de voitures en libre-service...)	50	17,7%
La création d'aires de covoiturage	34	12,0%
Aucune de ces solutions	29	10,2%
Autre solution	27	9,5%



## Les priorités exprimées par les répondants pour faciliter les déplacements sur la CINOR



L'amélioration des transports en commun et du réseau cyclable sur le territoire de la CINOR sont les aspects les plus importants cités par les répondants pour améliorer la mobilité



Taux de réponses : 63% (179/283)



## Les priorités exprimées par les répondants pour faciliter les déplacements sur la CINOR



Pour des raisons encore évidentes d'offre de transports et de géographie du territoire, l'usage de la voiture reste dominant, cependant, l'état de la circulation et la difficulté à se déplacer amènent les répondants à proposer des évolutions, dont certaines correspondent aux scénarii du PDM proposés.

### Les attentes des répondants

Les transports en commun, bus et tramways, sont bien perçus comme des alternatives à la voiture, alternatives marquées à leurs yeux par l'insuffisance de l'offre (quantité, qualité, horaires, lignes, souplesse...). Le vélo et les déplacements piétons sont aussi ressentis comme des alternatives, mais qui dépendent d'aménagements, et du renforcement de l'offre de service, de la distance d'usage du répondant.

### Les usages actuels des répondants

60% des répondants utilisent une voiture dans leurs usages quotidiens ; observons que 5% d'entre eux s'organisent en co-voiturage. La part des 40% qui utilisent d'autres modes de transport est plutôt significative. Les modes actifs représentent 25% (15% pour les déplacements piétons et 10% pour le vélo), ce qui est déjà important mais qui ne correspond pas toujours à des choix ; ici aussi la nécessité peut faire loi. Il en est de même pour les transports en commun.

Les retours des 9% qui les utilisent au quotidien les transports collectifs montrent bien le rôle et la structuration nécessaire de l'offre pour favoriser ce type de déplacement. Mais pour que cette part progresse, il reste nécessaire de répondre aux attentes des répondants, et nous avons pu mesurer que celles-ci sont nombreuses et multiples.

Sans doute parce que les répondants pensent qu'une grande partie des solutions à venir résident dans les transports collectifs, signe non négligeable d'un changement de représentations.

## PARTIE 3 : LA CONCERTATION EN PHASE PLAN D' ACTIONS





# 3.1

## LES ATELIERS CONCERTATION MOBILITÉ



## Le déroulé des ateliers de concertation mobilité

### Préambule méthodologique

Un support de présentation structuré en cinq parties a permis d'animer les échanges et la réflexion avec les participants sur le plan d'actions du PDM, en cours d'élaboration par la CINOR pour la période 2024-2034.

#### Pour rappel

- 1) Présentation des objectifs du PDM de la CINOR 2024-2034
- 2) Présentation de la démarche d'élaboration du PDM de la CINOR 2024-2034
- 3) Retour synthétique sur les résultats de la concertation sur le PDM de la CINOR 2024-2034 en phase scénario
- 4) Présentation des cinq orientations stratégiques du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034
- 5) Présentation, échanges et approfondissements des actions par orientation stratégique

Compte-tenu du nombre restreint de participants aux ateliers, l'animation initialement prévue en table-ronde n'a pas pu avoir lieu. A Saint-Denis, comme à Sainte-Suzanne et à Sainte-Marie, les échanges avec les participants se sont déroulés autour d'une table commune.

## Orientation 1 : le développement de transports collectifs performants sur le territoire de la CINOR



Rappel des QUATRE actions mises à la discussion avec les participants
Action 1 - Améliorer l'offre de TC structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire.
Action 2 - Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts.
Action 3 - Structurer les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais sur le territoire.
Action 4 - Intégrer des outils numériques et innovants dans l'optique d'une meilleure interopérabilité des services.

### *Quelques verbatims durant les ateliers de concertation...*

*« Un tramway ce serait intéressant, ça pourrait m'inciter à délaisser la voiture s'il y avait un mode de transport rapide (en site propre) avec des interconnections bien pensées. Pourquoi pas ici à Beauséjour ? »*

*« Le téléphérique c'est super ! Mais si on en fait un pour Sainte Marie, il faudrait savoir où il arrive. Tant qu'à faire, j'aimerais que ce soit juste devant chez moi ! »*

*« Il faut aménager à l'intérieur des bus des espaces dédiés aux trottinettes (elles ont de plus en plus d'autonomie, c'est un moyen de déplacement idéal), et ça prend peu de place par rapport aux vélos ».*

*« On devrait envisager des zones autour des arrêts de bus ou des parkings protégés du soleil par des ombrières, des espaces de détente avec des arbres, des bancs... pour les repas des pauses déjeuner ».*

*« Le billet unique c'est facilitant mais pas essentiel. C'est parfait pour les jeunes qui sont très connectés, mais pour les autres, je pense qu'il faudrait avant tout améliorer la signalétique ».*

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

Les participants ont, grâce à leur regard d'expert et/ou d'utilisateur, formulé les propositions suivantes. Elles sont en appui et aussi en complément des actions étudiées par la CINOR, pour développer des transports collectifs performants sur le territoire intercommunal.

### Créer une nouvelle offre de transport en commun express sur l'axe Est/Ouest

- La mise en place d'un BHNS est l'action prioritaire à déployer dans le PDM pour la majorité des participants. Toutefois, certains participants s'interrogent sur ce que recouvre l'appellation « haut niveau de services » (capacité, fréquence...).
- Le public se préoccupe de savoir si la mise en place d'un BHNS va résoudre les problèmes de capacité des bus. Il se questionne sur l'offre du service (nombre de bus, capacité et fréquence) et craint que les nouvelles lignes soient très rapidement saturées.
- La question du tracé du futur BHNS est posée par un participant et ainsi que sur la création d'un arrêt dans le nouveau quartier de Beauséjour à Sainte-Suzanne.

### Améliorer le niveau de service du réseau de transports collectifs

- La performance des transports collectifs passe aussi, aux yeux des participants, par d'autres actions à développer sur le territoire intercommunal : une extension des amplitudes horaires, une cohérence des horaires entre les bus, l'accessibilité des bus aux personnes à mobilité réduite et un renforcement de l'offre de transports collectifs les week-ends, les jours fériés et pendant les vacances scolaires.
- Pour un participant résidant à Sainte-Suzanne, la connexion avec le réseau de la Cirest est une priorité toute aussi importante que la cohérence des lignes de bus vers Saint-Denis.
- Le niveau de service est aussi appréhendé par certains participants par le confort d'usage. Ils aspirent à ce que les arrêts de bus, les pôles d'échanges soient plus qualitatifs (aménagement d'ombrières, de bancs...).

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

### Mieux relier les mi-pentes et les hauts

- Pour l'ensemble des participants, l'amélioration de la desserte en transports collectifs des mi-pentes et des hauts est complémentaire et toute aussi structurante pour apporter un accès équitable à l'offre en transports collectifs.
- Quasiment tous reviennent sur le vrai succès du téléphérique Papang, et préconisent le développement de nouveaux transports câblés pour faciliter la desserte des hauts du territoire.
- D'autres suggèrent aussi la création de lignes de rabattement, ou encore le repositionnement de certains arrêts de bus plus proches à pied des zones d'habitation.

### Contenir la place de la voiture en centre-ville

- Pour de nombreux participants, la voiture doit occuper moins de place dans les centres-villes. Cela suppose, pour ces derniers, la mise en place de solutions alternatives en matière de stationnement. Ils préconisent l'aménagement de nouveaux parkings-relais positionnés en entrée de ville, qui soient composés de plusieurs niveaux pour offrir une plus grande capacité de stationnement par rapport aux ouvrages existants.

### Développer des outils numériques

- Si la mise en place d'une tarification unique sur le territoire intercommunal est perçue comme une action « facilitante » pour les usagers des transports en commun, les participants ne sont pas convaincus qu'un accord soit trouvé entre les différents MOA et exploitants.

## Orientation 2 : l'évolution de la place de la voiture sur les espaces publics du territoire de la CINOR



Rappel des TROIS actions mises à la discussion avec les participants
Action 5 - Apaiser les centres-villes et les lieux de vie de la CINOR.
Action 6 - Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement.
Action 7 - Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR.

### *Quelques verbatims durant les ateliers de concertation...*

*« On devrait penser à réserver des zones piétonnes dans tous les centres-villes, même sur de petites portions, ça apaise les esprits ».*

*« Pour sortir du tout-voiture, il faut créer des zones de stationnement en entrée de ville ».*

*« Il faut apaiser la circulation autour des lieux de vie (écoles, commerces...) à tous les endroits qui génèrent du passage et de l'activité humaine ».*

*« Il n'y a pas assez de stationnements spécifiques devant les gymnases par exemple, mais dans le fond on doit d'abord commencer par éduquer les gens à la sécurité routière ! ».*

*« Il faut supprimer les véhicules ventouses gênants (comme sur le chemin des Fleurs à Saint Paul) et rajouter des potelets, c'est moche mais ça marche ».*

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

Les participants ont, grâce à leur regard d'expert et/ou d'utilisateur, formulé les propositions suivantes. Elles sont en appui et aussi en complément des actions étudiées par la CINOR, pour donner plus de place aux piétons sur le territoire intercommunal.

### Renforcer la continuité, le maillage et la sécurisation des cheminements piétonniers

- Un meilleur partage des espaces publics dans les centres-villes et les lieux de vie sur le territoire de la CINOR, ressort comme une action centrale pour les participants. Pour ces derniers, cela se traduit principalement par la création de zones 30, la piétonisation de certaines rues des centres-villes, l'aménagement de trottoirs continus et sécurisés aux abords des groupes scolaires, et la réduction du stationnement sauvage sur les trottoirs. Sur ce dernier point, ils préconisent plusieurs solutions comme le renforcement de la verbalisation, ou encore la mise en place de potelets anti-stationnement. Des centres-villes apaisés sont donc attendus par les participants.
- Le renforcement de la sécurisation des traversées piétonnes a été également abordé au cours des ateliers. Un participant a proposé l'aménagement de passages piétons souterrains ou de passerelles surélevées sur les axes majeurs de circulation du territoire.
- L'aménagement de parcours piétons dans les mi-pentes et les hauts du territoire se pose également pour quelques participants. Certains préconisent l'utilisation des voies cannières existantes, afin de créer des itinéraires piétons et vélo.

### Rendre plus confortables et accessibles aux personnes à mobilité réduite les cheminements piétonniers

- Le confort des parcours conjugué à leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite est aussi une attente importante partagée par les participants. Pour y répondre, ils souhaitent l'installation de bancs, la mise en accessibilité des trottoirs aux PMR et un meilleur fléchage des parcours piétons.

### Orientation 3 : le développement et la sécurisation des mobilités actives sur le territoire de la CINOR



Rappel des QUATRE actions mises à la discussion avec les participants
Action 8 - Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR.
Action 9 - Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable.
Action 10 - Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive.
Action 11 - Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs.

#### *Quelques verbatims durant les ateliers de concertation...*

*« La clé pour les modes doux, ça reste la sécurisation ! Si c'est fait dans les règles et que les futurs potentiels usagers se sentent à l'aise, ça créera forcément un appel d'air ».*

*« Il faut créer des stations de recharge pour les vélos électriques avec des ombrières solaires, on est dans l'hémisphère sud, il y a du soleil à profusion, c'est beaucoup plus malin et économique que de faire venir du bio-éthanol depuis le continent africain ».*

*« Prévoir des bancs dans l'espace public est essentiel. Pour les personnes âgées surtout, il faut qu'elles puissent s'asseoir aux arrêts de bus, et même dans l'ensemble des villes en général ».*

*« Les voies cannières pourraient toutes être aménagées pour les déplacements doux (à pied, à vélo, en trottinette), il y a là des parcours déjà existants et aussi un énorme potentiel à exploiter ».*

*« Pour inciter les potentiels usagers à utiliser le vélo ou la trottinette, il faut insister sur l'argument santé, les jeunes sont de plus en plus sédentaires et ce serait un bon moyen pour eux de pratiquer une activité ».*



## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

Les participants ont, grâce à leur regard d'expert et/ou d'usager, formulé les propositions suivantes. Elles sont en appui et aussi en complément des actions étudiées par la CINOR, pour développer la pratique du vélo sur le territoire intercommunal.

### Améliorer la continuité, le maillage et la sécurisation du réseau cyclable

- La sécurisation des itinéraires cyclables aux intersections et la continuité des aménagements se dégagent comme des actions prioritaires avant même l'extension du réseau cyclable sur le territoire de la CINOR.
- En écho à la sécurisation des itinéraires cyclables, certains participants aspirent à une évolution de la réglementation du code de la route au profit des cyclistes sur le territoire de la CINOR : réduction de la vitesse de circulation, priorité donnée aux cyclistes aux feux tricolores, aux stops, aux carrefours...
- Une demande de conformité par rapport à la réglementation en vigueur est aussi exprimée. Elle porte sur la suppression de places de stationnement qui masquent la visibilité des cyclistes aux abords de certaines intersections sur le territoire intercommunal.
- L'amélioration du choix des végétaux plantés aux abords des giratoires, des carrefours est également soulignée par un participant afin d'éviter aux cyclistes les obstructions de visibilité.

### Equiper le réseau cyclable en offre de stationnement vélo

- Le renforcement de l'offre de stationnement cyclable est un levier essentiel à intégrer pour les participants. Ces derniers ont révélé la nécessité de mieux répondre aux besoins en stationnement vélo à proximité des pôles d'échanges, du téléphérique Papang, des équipements publics, des zones d'activités... Pour eux, la création de nouveaux aménagements sécurisés et maillés sur le territoire intercommunal facilitera l'intégration des modes doux dans l'espace public.
- Aussi, ils ajoutent que la couverture en stationnement vélo est insuffisante dans les zones résidentielles et préconisent que les aménageurs, les bailleurs sociaux généralisent la création de stationnements vélos dans tous les parkings privés, actuels et futurs.
- La création de stations de recharge pour les vélos électriques, alimentées par des ombrières solaires, est également proposée.
- Des participants soulignent la nécessité d'améliorer la connaissance des aides financières allouées dans le cadre du programme Alvéole Plus, auprès des établissements scolaires notamment.

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

### Améliorer l'intermodalité entre les vélos et les transports collectifs

- Des participants sont revenus sur l'adaptation nécessaire des transports collectifs à l'emport de vélos personnels, afin de réaliser les derniers kms.
- Il a été ajouté que l'usage d'un équipement personnel permet plus de flexibilité aux usagers combinant un trajet vélo-transports collectifs, que le recours à la location d'un vélo en libre-service.
- Un point de vigilance a été soulevé sur la question de l'entretien des vélos en libre-service.

### Faciliter les usages avec un réseau cyclable bien repérable et distinct des autres modes

- L'amélioration du jalonnement des itinéraires cyclables constitue, aux yeux des participants, un levier important pour intensifier le développement des modes actifs sur le territoire de la CINOR.
- Un enjeu de cohérence des aménagements cyclables actuels et futurs est aussi évoqué. Est préconisé en ce sens la mise en place d'un livret blanc, une sorte de référentiel dans lequel les aménagements cyclables, les revêtements seraient codifiés et uniformes aux trois communes de la CINOR.

### Développer de nouveaux services pour accompagner la pratique cyclable

- La mise en place de services d'aide à l'achat de vélo est perçue comme une solution intéressante pour améliorer le taux d'équipement des ménages en vélos sur le territoire. Toutefois, ils notent que la contrainte de l'achat demeure. Ils recommandent donc de prendre davantage appui sur le développement de la location vélos à moyenne et longue durée.
- Un participant souhaite une valorisation de l'application « géo-vélo » sur le territoire de la CINOR, et plus largement à l'échelle de l'île de la Réunion.

### Autres actions ajoutées par des participants à inscrire dans le PDM :

- L'intégration de l'usage des trottinettes électriques.
- La promotion du vélo comme un enjeu de santé publique.
- La sensibilisation des scolaires aux pratiques de mobilité durable (exemple : réalisation de concours mobilité dans les écoles).
- Le développement du transport à la demande, pour répondre à des besoins plus ciblés (desserte des Hauts notamment).

## Orientation 4 : la promotion d'une culture de la mobilité durable et décarbonée sur la CINOR



Rappel des QUATRE actions mises à la discussion avec les participants
Action 12 - Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité.
Action 13 - Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules de la CINOR.
Action 14 - Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité.
Action 15 - Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous.

### *Quelques verbatims durant les ateliers de concertation...*

*« Pour mieux 'vendre' le co-voiturage, il faut dire aux utilisateurs potentiels qu'ils améliorent directement leur pouvoir d'achat, cela parle davantage que de leur expliquer que c'est bon pour la planète, même si c'est aussi le cas ».*

*« Il m'arrive de faire du co-voiturage informel de temps à autre, pour dépanner un collègue de travail par exemple mais j'avoue que je ne vais pas sur les applications, je n'en ai pas le réflexe ».*

*« Il existe un problème d'équité sociale, on reste sur un système très inégalitaire : une Zoé électrique coûte 40.000 euros, une Mégane plus de 50.000, qui peut se les payer ? D'ailleurs, si on installe des bornes de recharge dans l'espace public, ce sont les contribuables qui vont payer la facture mais les constructeurs automobiles qui vont en profiter en vendant encore d'avantage de véhicules ! C'est à eux à payer leur installation ».*

*« Les employeurs doivent aider leurs salariés sur le transport domicile-travail. Même si c'est obligatoire, c'est très peu respecté dans les faits. Il faut déclencher le passage à l'acte, et pas dans 20 ans ! En plus, ça coûte moins cher en charges à un employeur d'aider son salarié sur le plan du transport que de l'augmenter ».*

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

Les participants ont, grâce à leur regard d'expert et/ou d'utilisateur, formulé les propositions suivantes. Elles sont en appui et aussi en complément des actions étudiées par la CINOR, pour développer une culture commune de la mobilité durable et décarbonée sur le territoire intercommunal.

### Accompagner les entreprises dans la réalisation des Plans de mobilité entreprises

- Certains participants déplorent le faible nombre d'entreprises réellement engagées dans un PDME efficient sur le territoire intercommunal, et plus largement à l'échelle de la Réunion. Ils préconisent que la CINOR accompagne les employeurs dans la réalisation et le suivi des PDME. Pour développer, encourager ce travail partenarial, un participant a suggéré la mise en place d'une incitation financière.

### Inciter les actifs du territoire à mutualiser les trajets domicile-travail

- Selon un représentant de la société Karos, 40% du volume global des co-voiturages sont effectués sur le territoire de la CINOR. Il ajoute que la Réunion se positionne comme une des régions modèles en la matière. Pour renforcer la pratique du co-voiturage sur le territoire intercommunal, il suggère le développement de mesures financières incitatives, notamment en faveur des actifs (gratuité pour les agents de la CINOR des trajets domicile-travail covoiturés, intégration de plusieurs trajets en co-voiturage gratuits dans les abonnements des transports en commun).
- Il complète son propos en ouvrant sur la possibilité de circulation des covoitureurs sur les voies réservées aux transports collectifs et le développement d'arrêts de covoiturage en ligne, à proximité des lieux de dépôt.
- Pour d'autres participants, le covoiturage n'apparaît pas aujourd'hui comme une solution alternative flexible et concordante avec les contraintes personnelles (dépôt des enfants à l'école) et les imprévus de la vie quotidienne.

### Promouvoir de nouvelles solutions énergétiques

- L'installation de bornes de recharges électriques n'a pas fait consensus auprès des participants. Trois aspects principaux sont exposés et interrogent sur la pertinence de l'action mise à l'étude dans le PDM. Le premier aspect concerne la nécessité de réduire la place de la voiture sur le territoire y compris de la voiture électrique. Le second porte sur la cherté des véhicules électriques, aujourd'hui inaccessibles pour une grande partie de la population réunionnaise. Et le troisième est lié à la prise en charge par les constructeurs automobiles du coût d'installation des bornes de recharge électrique dans l'espace public.
- La promotion de la motorisation à l'hydrogène a été proposée par des participants dans le renouvellement du parc de véhicules de la CINOR.

### Autres actions ajoutées par des participants à inscrire dans le PDM :

- L'augmentation du plafond du forfait mobilités durables (FMD).
- L'installation de panneaux solaires dans des endroits aujourd'hui disponibles sur le territoire (les stations d'épurations, les toits des stades...).

## Orientation 5 : l'organisation de la circulation des marchandises et des livraisons sur la CINOR

Rappel des DEUX actions mises à la discussion avec les participants
Action 16 - Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances.
Action 17 - Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine.

### Quelques verbatims durant les ateliers de concertation...

« Pourquoi ne pas mettre en place des flottes de vélos-cargo à la disposition des personnels de l'interco ? ».

« On n'est pas trop impactés par le trafic des poids lourds dans le centre-ville de Saint-Denis, en ce moment, il y a plus de travaux que de camions ! ».

## Les prescriptions, les remarques des participants aux ateliers de concertation mobilité

### Faciliter la livraison de marchandises

- Pour certains participants, le développement d'une flotte de vélos au sein des entreprises de logistique apparaît comme une solution pratique et moins polluante pour effectuer les livraisons de marchandises sur le dernier Km, dans les centres-villes. Ils ajoutent la nécessité de prévoir en amont la création de places de stationnement pour ce type de transports de charge (vélo-cargos, triporteurs) dans les nouvelles aires de stationnement.
- Un participant propose également la création d'un service de location de remorques adaptables pour les particuliers.

### Réglementer la circulation des poids lourds en soirée

- Quelques participants préconisent une limitation des nuisances sonores générées par la circulation des poids lourds en soirée uniquement.

Les participants à la concertation (PIMs, enquête, ateliers), grâce à leur regard d'usager de l'espace public et même d'usager expert pour certains, ont formulé des constats, des ajustements au plan d'actions du PDM voire des propositions.

Tous ces avis ont nourri la réflexion de la CINOR, ils sont également en appui et en complément des actions concrètes étudiées, pour organiser les déplacements sur le territoire intercommunal et répondre ainsi aux besoins des habitants.

## 3.2

# LES ASSISES DE LA MOBILITÉ



## Les Etats Généraux de la Mobilité – Consultation citoyenne régionale

### Objectifs de la concertation :

Dans la temporalité de réalisation du PDM de la CINOR une concertation importante a été menée par la Région. Le Conseil Régional de la Réunion a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour proposer un **dispositif de consultation citoyenne lors des Etats Généraux de la Mobilité** permettant de mobiliser la population pour :

- **Comprendre ses besoins et attentes en termes de transport ainsi que pour appréhender les grandes tendances de mobilité sur le territoire ;**
- **Informers les citoyens sur les projets phares de mobilité sur le territoire afin d'améliorer les conditions de déplacements.**

Etats Généraux de la Mobilité : « Organisation d'un dispositif participatif d'ampleur à l'échelle de toute l'île de la Réunion sur l'avenir de la mobilité. Ce projet met en œuvre une recommandation issue du débat public sur la Nouvelle entrée ouest (NEO) de Saint-Denis à La Réunion. » - CNDP

Au total, la consultation a permis de récolter **11 000 contributions** (dont 6230 questionnaires ont été remplis sur le terrain), **plus de 600 participations sur le site web et des retours sur le terrain par le biais de 130 rendez-vous** (caravane des mobilités, wello, équipe mobile, réunions publiques, événements festifs, ateliers avec des publics ciblés, Ron kozé, diffusion d'un questionnaire). En complément de la concertation faite par la CINOR le PDM intègre également des éléments de concertation des États Généraux de la mobilité qui portent sur le même thème.

### Modalités de concertation

La CNDP a conduit une phase préparatoire afin de mettre en place le dispositif de concertation adéquat pour la consultation et d'y associer les différentes parties prenantes en allant à leur rencontre. **La CINOR a été consulté et a accepté de communiquer sur le dispositif et de favoriser sa mise en œuvre. Elle a notamment participé aux comités de pilotage du dispositif aux côtés de la Région, de la DEAL, du Département, des 4 autres EPCI du territoire, du SMTR, des garants de CNDP et des équipes d'assistance à maîtrise d'ouvrage, l'objectif régional étant d'associer l'intégralité des parties prenantes pour trouver des solutions cohérentes pour améliorer les conditions de déplacements.**

Le dispositif retenu propose une consultation en 2 phases étant :

- **Une phase de diagnostic** de mai à juillet 2023 permettant d'identifier les enjeux, besoins et attentes des habitants en termes de mobilité sur le territoire ;
- **Une phase de formulation de scénarios** (depuis octobre 2023) pour trouver des solutions aux enjeux identifiés et enseignements du diagnostic par le biais d'une Assemblée Citoyenne des Mobilités composée notamment de deux membres de la CINOR dans le collège institutionnel composé de 30 personnes (région, Département, EPCI, chambres consulaires, CESER, CCEE, SMT, association des maires) agissant auprès d'un collège citoyen composé de 70 personnes. Les éléments recueillis dans cette seconde phase ne sont pas disponibles au moment de l'arrêt du PDM de la CINOR.

La consultation s'est appuyée sur plusieurs dispositifs pour récolter les avis de la population :

- Le site internet et la plateforme en ligne mettant à disposition les éléments de communication et d'information sur le dispositif, un « mur des contributions » et une carte participative afin que le public identifie les points durs, exprime et propose des solutions ;
- Une caravane des mobilités faisant le tour de l'île avec une équipe spécialement formée pour la consultation ;
- Des réunions publiques et des ateliers publics ciblés avec des experts et usagers particuliers ainsi que des Ron kozé (Réunions d'Initiatives Locales) ;
- La diffusion d'un questionnaire en ligne ou via la caravane.



Caravane du tour des routes de la Réunion (à gauche), Ron kozé (à droite) – Bilan de la phase 2 des EGM

## Les Etats Généraux de la Mobilité – Apports de la concertation

### Résultats de la première phase de concertation :

La première phase de concertation de l'EGM a fait apparaître des éléments sur la mobilité qui permettent d'approfondir la vision des enjeux de la mobilité du territoire tels qu'ils sont perçus par les habitants. Nous avons plus les intégrer dans la continuité des 5 axes regroupant la stratégie de mobilité de la CINOR.

#### **Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur et performante pour un report modal durable**

Les résultats de l'EGM marquent la volonté des habitants de disposer d'un réseau TC structuré et coordonné sur l'île assurant un meilleur niveau de service (plage horaire, site propre pour bus, taille des bus et meilleur confort). Le public souhaite l'essor de solutions de transports ferré au niveau régional. Le service Papang semble avoir conquis les usagers qui proposent de développer d'autres offres pour desservir les hauts, les zones rurales et les cirques.

Concernant l'intermodalité les usagers évoquent l'enjeu de sécuriser les pôles d'échanges pour les rendre plus attractifs. D'autant plus ils souhaitent avoir à proximité des aménagements spécifiques (espaces de détente, commerces, bornes VLS et parcs relais, wifi et prises, présence d'un vigile en soirée) et mentionnent le besoin d'avoir une politique globale et intégrée coordonnant les mobilités sur l'ensemble du territoire régional. Le déploiement d'un MaaS devra être pensé en cohérence avec les connexions des EPCI alentours et éviter le « mille-feuilles » de gouvernance.

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

La voiture semble indispensable selon les habitants pour se déplacer sur le territoire. Néanmoins, le public constate que son omniprésence sur le territoire a un impact fort sur la qualité de vie (embouteillage pendant de longues périodes causant stress et impact sur la qualité de l'air) et que des solutions alternatives doivent être mises en place pour apaiser le territoire.

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

Les usagers souhaitent avoir accès à des voies cyclables continues et sécurisées. Ils suggèrent aussi que le développement du linéaire cyclable soit accompagné du développement de solutions d'intermodalité qui leur offrent la possibilité de changer de mode de transport dans leurs chaînes de déplacement.

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

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

Les usagers souhaitent que la région développe un système de station de covoiturage, la communication sur l'application de covoiturage et organise des événements spécifiques. Ils souhaitent aussi avoir accès à une offre de location de véhicules individuels à la demande bon marché. Les usagers s'étonnent de ne pas voir de bus électriques en circulation et évoquent la nécessité d'encourager les mesures incitatives à l'usage des modes alternatifs. En l'occurrence, ils soulignent la nécessité d'améliorer les actions d'éducation et de sensibilisation aux mobilités alternatives. Les habitants insistent sur le fait que la mobilité peut être perçue comme un frein à l'insertion et à l'évolution professionnelle. Ils témoignent aussi de la nécessité de mettre en place des solutions de mobilité permettant l'accès aux études, soins et services et de communiquer dessus.

#### **Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons**

Les habitants témoignent de la volonté d'un report en heures creuses du transport de marchandises.

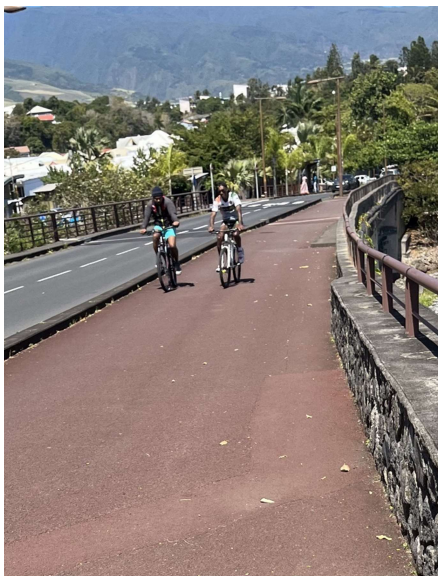


# ANNEXES



# LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR 2024-2034

ATELIERS DE CONCERTATION (27, 28, 30 OCTOBRE 2023)



## Déroulé de l'atelier de concertation

1) Rappel de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité CINOR 2024-2034	de la	10 min
2) Présentation de quelques éléments issus du diagnostic mobilité		10 min
3) Synthèse de la première phase de concertation		15 min
4) Présentation des orientations stratégiques du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034		15 10 min
5) Approfondissement du plan d'actions (travail en table-ronde)		1 heure
6) Synthèse de la production des tables-rondes		20 min

# 1

## **Rappel de la démarche d'élaboration du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034**

## Un Plan De Mobilité pour la CINOR

### Pour quels objectifs ?

- ✓ Apporter une **vision moyen et long terme** sur l'organisation des déplacements sur la CINOR → **2024 – 2034**.
- ✓ Ancrer la CINOR dans une **politique de transition énergétique** ; le PDM entre dans la Stratégie Nationale Bas Carbone et a été renforcé avec la loi LOM (Loi d'Orientation des mobilités approuvée fin 2019).
- ✓ Construire une **vision cohérente d'articulation et d'interconnexion des différents modes de transports** en cohérence entre l'urbanisme et les déplacements à l'échelle de la CINOR.
- ✓ **Mettre à jour le PDU** de 2014.

Définir une politique de mobilité durable sur le territoire de la CINOR à l'horizon 2034 construite sur une gouvernance partagée de la mobilité.

## La méthode déployée



<b>Phase 1</b>	Diagnostic	Sept. 2022 Fév. 2023
<b>Phase 2</b>	Elaboration de scénarios et des orientations	Mars à Juil. 2023
	Concertation sur les scénarios <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Enquête en ligne sur le site internet de la CINOR (283 répondants)</li> <li>○ Animation de trois Points d'Interviews Mobiles (68 interviewés)</li> </ul>	Juin 2023
<b>Phase 3</b>	Rédaction du plan d'actions du PDM	Août – Nov. 2023
	Concertation sur le plan d'actions du PDM <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Animation de trois ateliers de concertation</li> </ul>	Oct 2023
	<b>Arrêt du PDM en Conseil Communautaire</b>	<b>Déc. 2023</b>
<b>Phase 4</b>	Consultation des personnes publiques associées Enquête publique	Jan. à Juil. 2024

## 2

# Quelques éléments de diagnostic à retenir

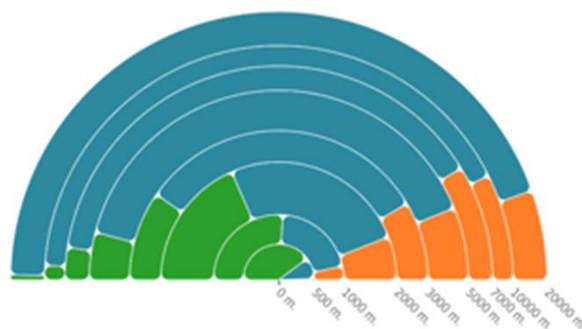
# L'évolution des besoins en mobilité du territoire

## La CINOR un territoire en développement démographique

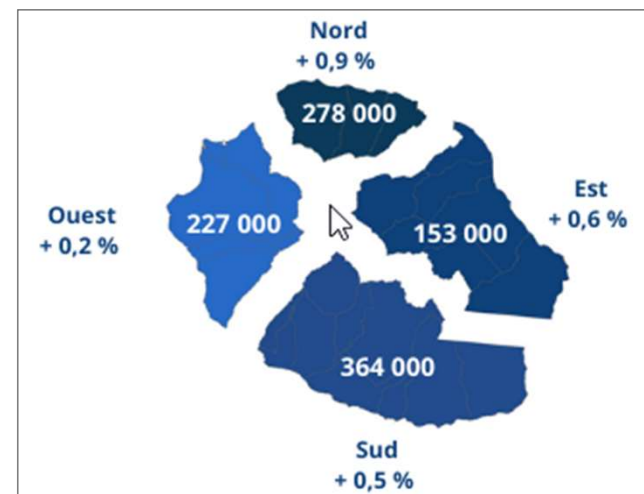
- Population : 217 710 +0,9% an soit **240 260 habitants** à l'horizon du PDM
- Conséquences sur la mobilité : **hausse de 13%** des déplacements du territoire entre la situation actuelle et l'horizon du PDM.
- Soit **835 000 déplacements par jour à horizon 2034**, il est donc nécessaire de mettre en place des solutions pour organiser au mieux ces flux.

## Quelle répartition de la mobilité demain ?

Distance selon les modes de déplacement



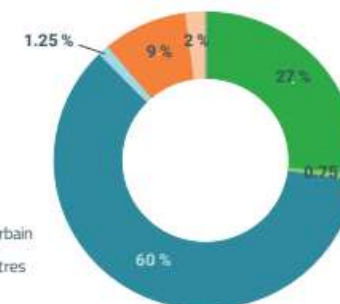
Source SMTR EDGT 2016



Prospective évolution population de la Réunion Horizon 2050.  
Source M@J Insee 2022

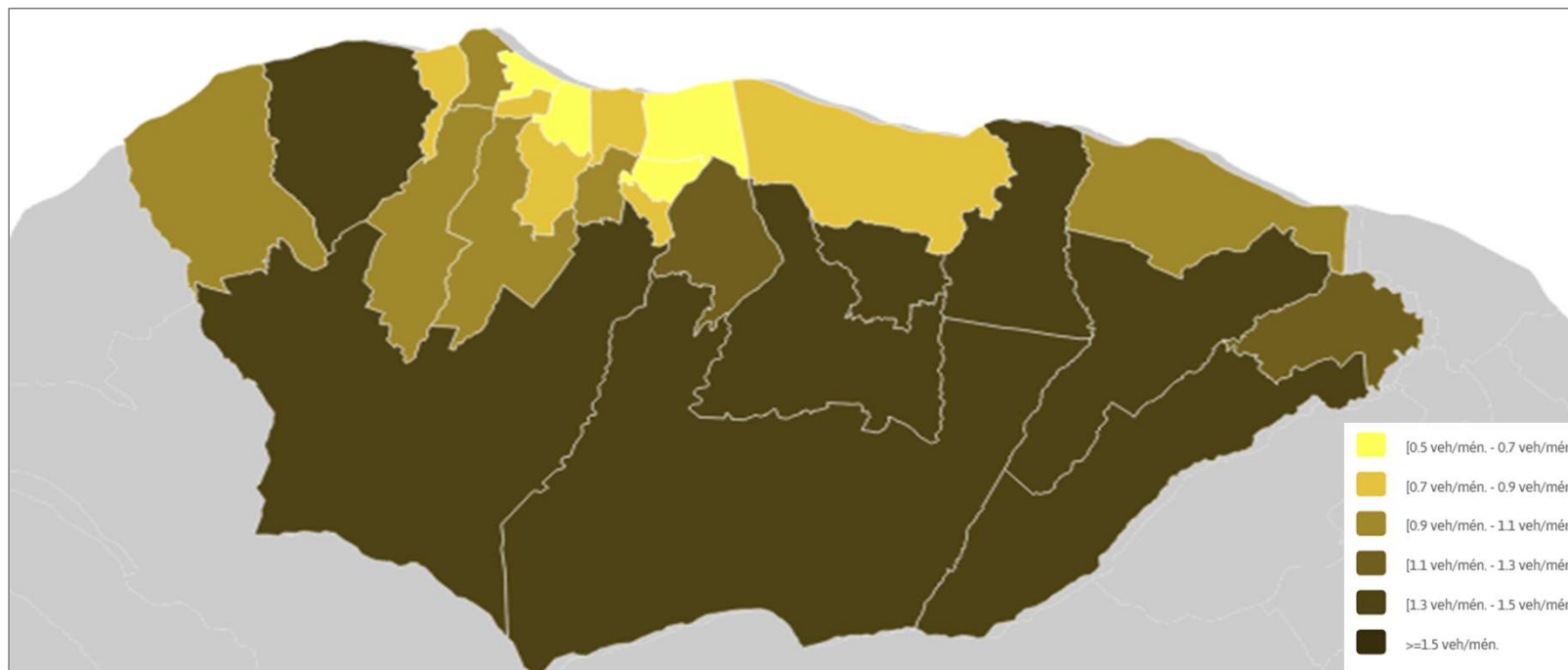
Déplacements selon les modes

- Marche
- Vélo
- Voiture
- Deux-roues motorisés
- Transport urbain et interurbain
- Transport scolaire et autres
- Autres modes





## Un taux de motorisation (nombre de véhicules par ménages) disparate selon les secteurs d'habitation



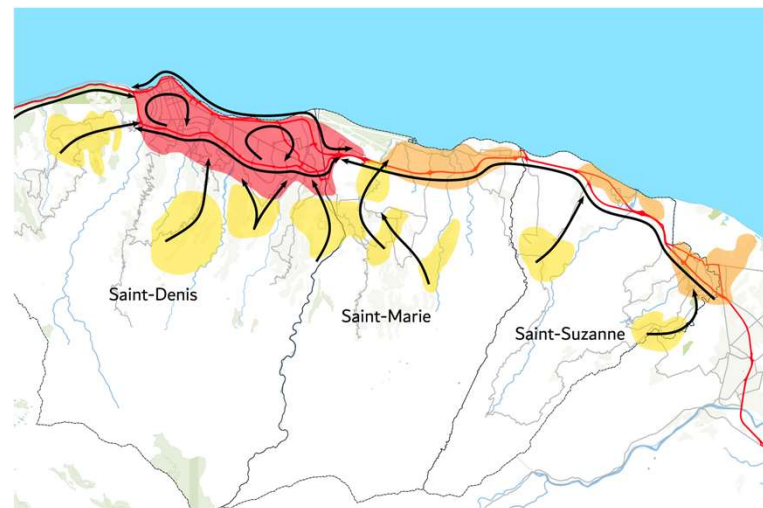
*Taux de motorisation des ménages de la CINOR- EDGT - SMTR*

- Sur Saint Denis il y a de fortes disparités entre les quartiers des hauts fortement motorisés (supérieur à 1,5 véhicules par ménage) et ceux des bas (inférieur à 0,7 véhicule par ménage).
- Sur Sainte-Marie et Sainte-Suzanne on retrouve les mêmes contrastes hauts bas avec cependant des taux de motorisations plus élevés sur le littoral (entre 0,9 et 1,1 véhicule par ménage).

## Des échanges centrés sur le littoral de Saint-Denis

**Centralité** → Barachois – La Mare secteur qui cumule des pôles générateurs de portée intercommunale voire régionale.

- ✓ Zone d'emplois
- ✓ Zones commerciales
- ✓ Centres hospitaliers
- ✓ Etablissements scolaires / université
- ✓ Administrations
- ✓ Nombre d'habitants importants dont les quartiers prioritaires du chef-lieu

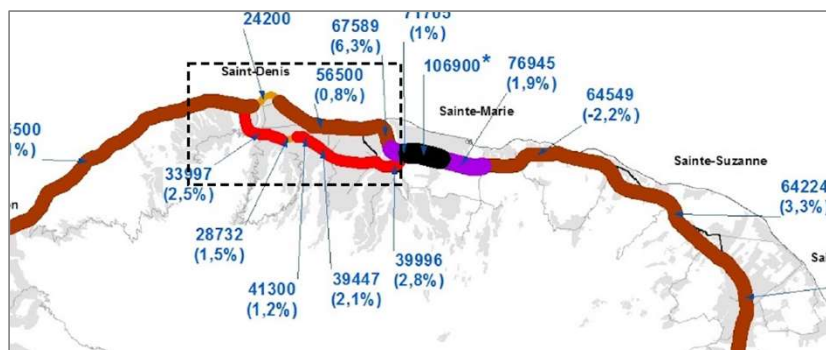


**Autre secteurs** → Sainte- Marie, Sainte-Suzanne et les quartiers des hauts.

- ✓ Très orientés quartiers d'habitats

**Cette mono fonctionnalité des quartiers hauts et autres communes engendre de nombreux déplacements pendulaires auxquels le PDM doit apporter une réponse multimodale.**

# Une saturation du trafic routier sur le territoire



Trafic TMJA sur le réseau national – 2019 – Source Région Réunion

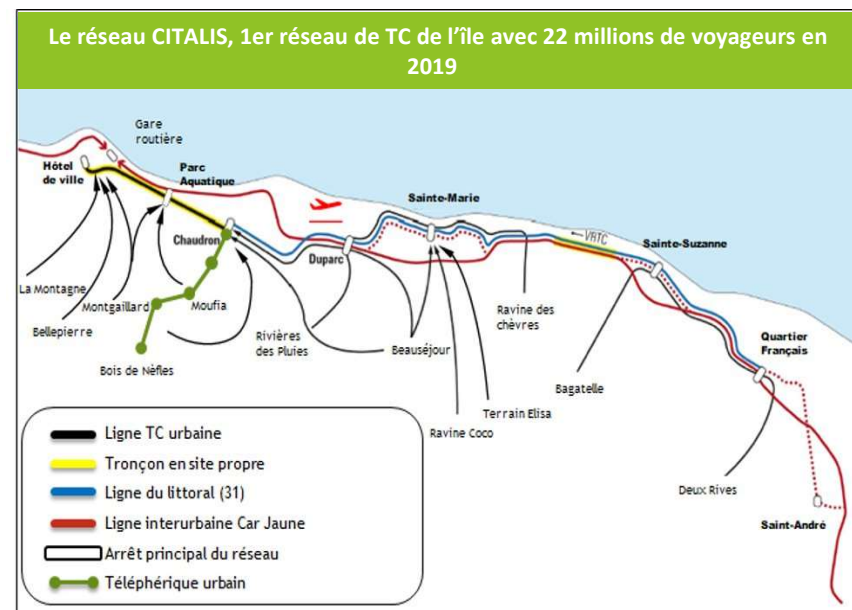


Temps de parcours à l'HPM

- Un trafic en augmentation sur le littoral, des traversées difficiles de St-Denis (fortes saturations sur les RN2 et RN6), des difficultés pour connecter les quartiers des Hauts au cœur de ville aux heures de pointes.
- La section de la RN2 entre Ste-Marie et St-Denis est le tronçon le plus chargé du réseau routier réunionnais avec plus de 90 000 véhicules par jour en 2015 entre les échangeurs de la Mare et celui de Gillot.

## Une très forte fréquentation des transports collectifs sur le territoire mais une offre en TC insuffisante

- ✓ **90 000 voy/jour** mais l'offre **saturée** notamment sur le site propre
- ✓ **Succès du Câble Papangue** dès son ouverture : **6 000 voy/jour** en moyenne
- ✓ Car jaune une augmentation de l'offre et des sites propres inaugurés.
- ✓ Une offre qui reste encore insuffisante par rapport à l'objectif de 15% de part modale du SAR et le besoin de massifier l'offre.
- ✓ Une intermodalité / complémentarité à renforcer.



## Une mobilité active faiblement développée sur le territoire

- ✓ Une densité importante qui permet une part modale de marche à pied de 27% → **50% des déplacements font moins de 5 km.**
- ✓ Un usage très faible de vélo, peu de réunionnais ont des vélos, il existe peu **d'aménagements et les routes sont très circulées.**
- ✓ Deux contraintes naturelles : le relief frein majeur et la météo.
- ✓ Le développement **des vélos à assistance électrique** une opportunité importante mais un investissement pour l'utilisateur.



# 3

## Retour sur la 1<sup>ère</sup> phase de concertation en phase scénarii



## 351 personnes associées à la réflexion sur les scénarii

- ✓ Réalisation d'une **enquête en ligne** sur le site internet de la CINOR (du 5 juin 2023 au 25 juin 2023)
- ✓ Animation de trois **Points d'Interviews Mobiles** sur les marchés forains:
  - ✓ PIM 1 : Sainte-Suzanne ( 6 juin 2023 de 7h à 10h)
  - ✓ PIM 2 : Saint-Denis (7 juin 2023 de 7h à 10h)
  - ✓ PIM 3 : Sainte-Marie ( 10 juin 2023 de 7h à 10h)



- ✓ **283** répondants à l'enquête en ligne







- ✓ **68** habitants interviewés dans le cadre des trois Points d'Interviews Mobiles



## Les principaux points ressortant PIM

### 9 habitants / 10 rencontrent des difficultés de mobilité

	Difficultés évoquées	Améliorations attendues
Transports collectifs 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Offre insuffisante (horaires, fréquences, desserte écarts)</li> <li>• Saturation des bus</li> <li>• Temps de trajets trop longs</li> <li>• Temps de correspondance</li> <li>• Accessibilité PMR</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer l'offre de TC actuelle</li> <li>• Améliorer l'attractivité</li> <li>• Réduire les temps de trajets</li> <li>• Améliorer le maillage du réseau TC</li> </ul>
Circulation automobile 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestion du trafic</li> <li>• Difficulté de stationnement (CV St Denis)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dédensifier la circulation</li> <li>• Développer le co-voiturage</li> <li>• Renforcer l'offre de stationnement CV St-Denis</li> </ul>
Vélos 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Itinéraires non sécurisés et discontinus,</li> <li>• traversées difficiles,</li> <li>• peu de stationnements</li> <li>• Pas assez de vélos en libre-service</li> <li>• Jalonnement peu lisible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Renforcer le réseau cyclable et son maillage</li> <li>• Flécher les itinéraires</li> <li>• Développer la location</li> <li>• Proposer des aides à l'achat</li> <li>• Développer l'offre de stationnement</li> </ul>
Piétons 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des cheminements piétons insuffisamment sécurisés,</li> <li>• L'absence de cheminements piétons dans les hauts,</li> <li>• Des traversées piétonnes dangereuses,</li> <li>• Des trottoirs encombrés par les voitures.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménager des trottoirs plus larges dans les bas</li> <li>• Aménager des cheminements dans les hauts</li> <li>• Sécuriser les traversées piétonnes</li> <li>• Piétonniser les espaces</li> </ul>



## Les améliorations prioritaires ressortant de l'enquête en ligne (286 répondants – 3 choix possibles par mode)



La mise en place d'un tramway urbain express reliant Saint-Denis à Sainte-Suzanne	157
La création de nouvelles lignes téléphériques	76
L'amélioration des connexions entre les lignes des hauts et le réseau des bas	71
La mise en place d'un titre de transport unique et valable sur l'ensemble du réseau	67



L'amélioration de la qualité de services du réseau de transports collectifs	148
L'aménagement de nouveaux parkings-relais à proximité du réseau de transports en commun	87
Le développement de nouveaux services (autopartage de voitures en libre-service...)	50



L'amélioration de la sécurité des itinéraires cyclables	144
L'amélioration de la continuité entre les itinéraires cyclables	111
L'aménagement de nouveaux itinéraires cyclables	82
L'amélioration du confort des itinéraires cyclables	59
La mise en place d'une aide financière pour l'achat d'un vélo	53



L'amélioration de la sécurité des parcours piétons	125
L'amélioration du confort des parcours piétons (mobiliers urbains, éclairage public)	109
L'aménagement de nouveaux parcours piétons	76
La création de nouvelles zones piétonnes	53



# 4

## Les orientations stratégiques du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034

### 3) Les orientations stratégiques du PDM 2024-2034

La stratégie du PDM  
une réponse de mobilité adaptée au territoire et construite sur une base d'éléments



# 5

## Approfondissement du plan d'actions du Plan de Mobilité de la CINOR 2024-2034



1 heure / 1 rapporteur par table-ronde

## 1) Le développement de transports collectifs performants

Actions actuellement étudiées par la CINOR	Quelques exemples possibles
<b>Action 1</b> Améliorer l'offre de TC structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire (quartier Français à Ste Suzanne /entrée ouest de St Denis).	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Bus à Haut Niveau de Service</li> <li>✓ Extension amplitudes horaires TC</li> <li>✓ Cohérence horaires entre bus</li> <li>✓ Connexions avec réseau CIREST</li> <li>✓ ...</li> </ul>
<b>Action 2</b> Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nouveaux transports câblés</li> <li>✓ Nouvelles lignes de rabattement</li> <li>✓ ...</li> </ul>
<b>Action 3</b> Structurer les pôles d'échanges multimodaux et les parkings relais sur le territoire.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Déplacement pôles d'échanges</li> <li>✓ Nouveaux pôles d'échanges</li> <li>✓ Nouveaux parking relais</li> <li>✓ Nouveaux arrêts TC</li> <li>✓ ....</li> </ul>
<b>Action 4</b> Intégrer des outils numériques et innovants dans l'optique d'une meilleure interopérabilité des services.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Billet unique sur le territoire</li> <li>✓ Billettique numérique</li> <li>✓ Système d'info voyageurs</li> <li>✓ ....</li> </ul>



**SELON VOUS, QUELLE(S) ACTION(S) PRIORITAIRE(S) SUR LE TERRITOIRE POURQUOI ET COMMENT ?**

**VOYEZ-VOUS UNE AUTRE ACTION IMPORTANTE A AJOUTER ?**

## 2) L'évolution de la place de la voiture dans l'espace public

Actions actuellement étudiées par la CINOR	Quelques exemples possibles
<b>Action 5</b> Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Création de zones 30, zones piétonnes</li> <li>✓ Ralentisseurs</li> <li>✓ Passages piétons</li> <li>✓ Nouvelles boucles de circulation</li> <li>✓ ...</li> </ul>
<b>Action 6</b> Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Appli numérique d'aide au stationnement</li> <li>✓ Aménagements urbains (potelets)</li> <li>✓ ...</li> </ul>
<b>Action 7</b> Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR.	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Nouveau périmètre du stationnement payant dans le CV de St-Denis,</li> <li>✓ Tarification incitative pour les actifs dans les parkings relais</li> <li>✓ ....</li> </ul>



**SELON VOUS, QUELLE(S) ACTION(S) PRIORITAIRE(S) SUR LE TERRITOIRE POURQUOI ET COMMENT ?**

**VOYEZ-VOUS UNE AUTRE ACTION IMPORTANTE A AJOUTER ?**

### 3) Le développement et la sécurisation des mobilités actives

Actions actuellement étudiées par la CINOR	Quelques exemples possibles
<b>Action 8</b> Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR.	✓ Nouveaux aménagements cyclables ✓ Création de nouvelles continuités ✓ Entretien du réseau cyclable ✓ ...
<b>Action 9</b> Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable.	✓ Nouvelles stations de saisonnement vélo ✓ Nouveau service d'aide à l'achat ✓ Nouvelles stations de location ✓ Campagne de sensibilisation ✓ ...
<b>Action 10</b> Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive.	✓ Requalification des trottoirs pour les PMR ✓ Mobilier urbain ✓ Fléchage des itinéraires doux ✓ ...
<b>Action 11</b> Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs	✓ Mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes



**SELON VOUS, QUELLE(S) ACTION(S) PRIORITAIRE(S) SUR LE TERRITOIRE POURQUOI ET COMMENT ?**

**VOYEZ-VOUS UNE AUTRE ACTION IMPORTANTE A AJOUTER ?**

## 4) La promotion d'une culture de la mobilité durable et décarbonée



Actions actuellement étudiées par la CINOR	Quelques exemples possibles
<b>Action 12</b> Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité.	✓ Nouvelles aires de covoiturage ✓ Incitation au covoiturage ✓ Nouveaux services d'autopartage ..
<b>Action 13</b> Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules.	✓ Nouvelles bornes de recharge ✓ Biocarburant ✓ ....
<b>Action 14</b> Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité.	✓ Plans de mobilité entreprises ✓ Plans de mobilité administrations ✓ Plans de mobilité écoles ✓ Sensibilisation de la population ✓ ....
<b>Action 15</b> Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous.	✓ Equipement dédié à la mobilité ✓ ...



**SELON VOUS, QUELLE(S) ACTION(S) PRIORITAIRE(S) SUR LE TERRITOIRE POURQUOI ET COMMENT ?**

**VOYEZ-VOUS UNE AUTRE ACTION IMPORTANTE A AJOUTER ?**



## 5) L'organisation de la circulation des marchandises et des livraisons

Actions actuellement étudiées par la CINOR	Quelques exemples possibles
<b>Action 16</b> Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Déplacement aires de livraison</li><li>✓ Limitation durée de stationnement</li><li>✓ Régulation circulation des PL sur certains axes, à certaines heures</li><li>✓ ....</li></ul>
<b>Action 17</b> Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine.	<ul style="list-style-type: none"><li>✓ Etude et plan d'actions sur la logistique urbaine</li><li>✓ Espaces logistiques de groupage et de dégroupage</li><li>✓ Solutions cyclo-logistique du dernier KM</li><li>✓ ....</li></ul>



**SELON VOUS, QUELLE(S) ACTION(S) PRIORITAIRE(S) SUR LE TERRITOIRE POURQUOI ET COMMENT ?**

**VOYEZ-VOUS UNE AUTRE ACTION IMPORTANTE A AJOUTER ?**