

LE PLAN DE MOBILITÉ DE LA CINOR 2024-2034

PHASE 2 – ELABORATION DE SCÉNARIOS



Sommaire

PAGE 3	PARTIE 1 : DÉFINITION DE LA STRATÉGIE DU PDM <ul style="list-style-type: none">✓ La stratégie d'élaboration du PDM✓ Les 5 axes stratégiques identifiés
PAGE 6	PARTIE 2 : CONCERTATION <ul style="list-style-type: none">✓ Objets et modalités de concertation proposées en phase scénarios✓ Analyse des PIM✓ Analyse de l'enquête en ligne✓ Conclusion sur la phase de concertation menée en parallèle de l'élaboration des scénarios
PAGE 14	PARTIE 3 : PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS <ul style="list-style-type: none">✓ Axe 1 : Développer des transports collectifs performants✓ Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture✓ Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs✓ Axe 4 : instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée✓ Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et livraison
PAGE 31	PARTIE 4 : ANALYSE D'IMPACT DES SCÉNARIOS <ul style="list-style-type: none">✓ Evolution de la mobilité✓ Ambition financière✓ Points de vigilance
PAGE 37	PARTIE 5 : CHOIX DU SCÉNARIO <ul style="list-style-type: none">✓ Présentation du scénario retenu par la CINOR✓ Impacts du scénario retenu
PAGE 41	PARTIE 6 : ACTIONS À DÉCLINER DANS LE PDM

Suivi de la mission

Validation		
	Nom	Date
Rédigé par	MLG	Juillet 2023
Vérifié par	LBN, NPT	Août 2023
Approuvé par	NPT	Août 2023

Tableau de suivi des évolutions					
Indice	Date	Rédacteur	Vérificateur	Approbateur	Nature des évolutions (référence du document)
A	07/08/2023	MLG	LBN	NPT	Premier envoi

PARTIE 1 : DÉFINITION DE LA STRATÉGIE DU PDM



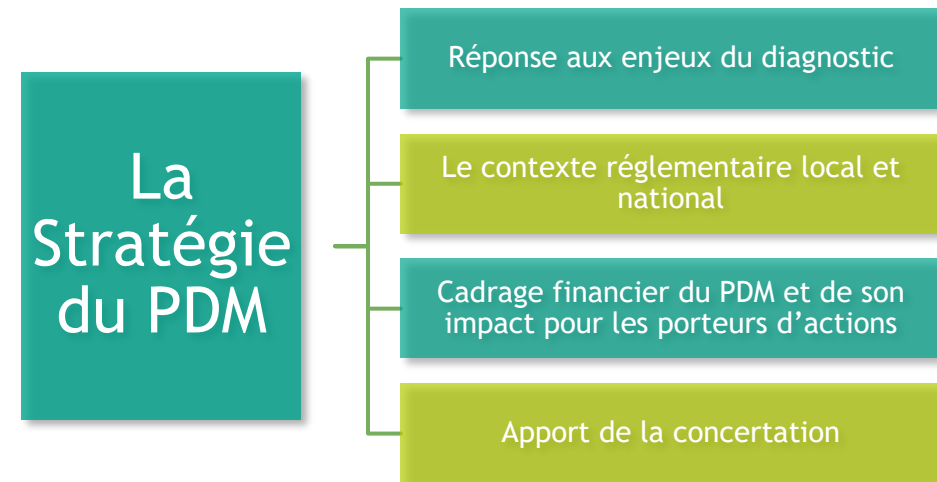
La stratégie d'élaboration du PDM

Ce Plan De Mobilité a pour mission de proposer et de décliner les orientations à suivre pour la réalisation des objectifs de la CINOR en termes de mobilité sur son territoire.

Pour cela, sa stratégie d'élaboration se base sur l'élaboration de scénarios permettent de répondre aux :

- **Enjeux identifiés dans le diagnostic qui permettent de comprendre le contexte local.** La CINOR est un territoire dynamique en termes d'emplois et de population. Le territoire est contraint par son relief renforcé par la situation insulaire impliquant une très forte demande sur l'axe Est-Ouest à l'origine d'importantes congestions routières et de la saturation des systèmes de transports en commun. Le relief et les trafics importants sont également des freins pour les modes actifs. Aujourd'hui la mobilité a un impact sur la qualité de vie des habitants du territoire que le PDM doit permettre de résorber.
- **Contexte réglementaire local et national qui lui est propre.** Localement le PDM doit être compatible avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) qui préconise, en particulier, la mise en œuvre d'un réseau intégré à l'échelle régionale et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en cours d'élaboration. Conformément à ces documents, il s'agit dans ce document et dans le futur plan d'actions de ce PDM de clarifier la coordination et l'articulation entre les projets de la CINOR et de la Région.
- **L'évaluation de l'impact financier des solutions retenues** pour les porteurs d'actions afin de mener les interventions proposées dans le plan d'actions et de garantir leur maîtrise à l'horizon 2033.

- **Apports de la concertation.** Des enquêtes auprès du public ont été réalisées dans le cadre de cette étude afin d'identifier les grandes tendances et pratiques de mobilité sur le territoire et pour appréhender les demandes de transport des habitants, corroborant avec les conclusions du diagnostic.



La stratégie d'élaboration du PDM

Les 5 axes stratégiques identifiés

Les 5 axes stratégiques suivants ont été retenus. Ils permettent de transcrire l'**objectif stratégique d'organiser la mobilité pour répondre au développement du territoire tout en préservant l'environnement et limitant les impacts sur la santé.**



Axes stratégiques identifiés

Le plan de mobilité, en intégrant ces 5 axes, permet à la fois de traiter des différents modes de transports à l'échelle de la CINOR (Transport en Commun, mode routier, modes actifs), que de leurs interconnexions (intermodalité et intégration des services) et des systèmes associés (usages à inciter, modes alternatifs au véhiculer particulier, écosystème vélo...).

Cette segmentation présente l'intérêt de construire une vision cohérente d'articulation des modes de transports mais également, en lien avec le SCoT, de cohérence entre l'urbanisme et les déplacements.

La répartition du travail selon ces axes aboutit à :

- **La proposition de scénarios pour chacune des thématiques.** 3 scénarios différenciés seront proposés pour les 3 premiers axes stratégiques de mobilité. L'axe 4 fera effectivement ressortir des propositions et réflexions plus générales sur la mobilité s'adaptant à tous les scénarios proposés sur les volets précédents (décarbonation des transports, plans de mobilité scolaires et des administrations). L'axe 5 sera traité de manière particulière et exogène dans un souci de réduction des impacts négatifs du transport de marchandises tant sur la circulation que sur la qualité de vie des habitants. **La CINOR sera amenée pour préciser sa stratégie à retenir son propre scénario, composite des scénarios présentés par axe,**
- **La déclinaison de ces axes stratégiques en actions** dans le plan d'actions selon le scénario retenu par la CINOR. Ces actions comprendront la description des solutions à mettre en œuvre, leur coût, le calendrier associé à chaque proposition et leur suivi par des indicateurs.

L'intérêt de la première phase de concertation a été primordial pour affiner les scénarios proposés et pour contribuer activement à l'identification des besoins à décliner dans les futures fiches action de ce plan.

PARTIE 2 : CONCERTATION



Objets et modalités de concertation proposées en phase scénarios

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 2023-2033,
- 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 :

- La première temporalité a eu lieu début juin avec le partage des intentions du plan de mobilité et des scénarios par le biais d'une **enquête mobilité en ligne** sur le site internet de la CINOR (du 5 juin au 25 juin 2023),
- La seconde temporalité aura lieu courant septembre avec un échange sur le plan d'actions dans le cadre de cafés concertation,

- La troisième temporalité se tiendra début 2024 lors de l'enquête publique.

Aussi, le partage des intentions du PDM a notamment eu lieu au travers de **Points d'Interviews Mobiles (PIM)**, points d'informations dans l'espace public présents sur les 3 communes aux lieux et horaires suivants :

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

Au total, sur cette première phase de concertation, 351 personnes ont été associées à la réflexion sur les scénarios du PDM.

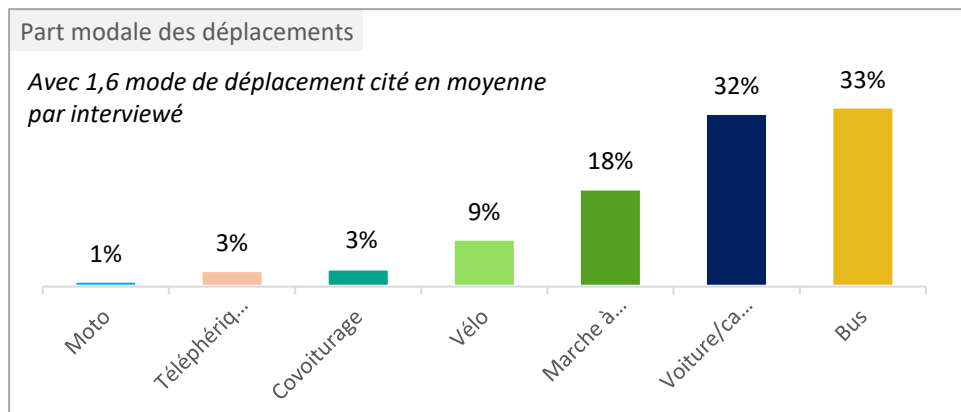


Analyse des PIM – Tendances de déplacement

68 individus ont été interviewés dans le cadre de la concertation aux PIM (43% à Sainte-Suzanne, 31% à Saint-Denis, 26% à Sainte-Marie). L'échantillon est globalement mixte en termes de genre et de répartition actifs/inactifs. La majorité, à près de 90%, vit sur le territoire de la CINOR.

Tendances de déplacement

Les préférences de déplacement déclarées par l'enquête font apparaître des parts modales quasi égales pour les bus (33%) et la voiture individuelle (32%), suivies par les mobilités actives (marche – 18% et vélo – 9%).



Ces résultats sont à prendre avec des précautions. Ils s'éloignent des parts modales de l'EDGT (2016) pour plusieurs raisons.

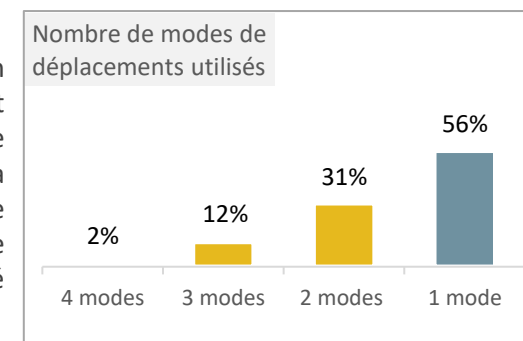
D'abord, ce type d'enquête fait apparaître les préférences déclarées par des usagers et non pas des mesures terrains. Les usagers peuvent omettre de mentionner certains déplacements ou interpréter leurs déplacements.

La localisation des PIM favorise les transports collectifs, les marchés forains du Chaudron et de Sainte Marie sont à côté d'arrêts de transport structurants.

De même, ces résultats sont à contraster car il y a des nuances à prendre en compte à l'échelle même de la CINOR selon le lieu de vie et la catégorie socio-professionnelle des interrogés.

- A Saint-Denis, on note une forte part modale transports en commun (46% des interviewés résidant à Saint-Denis) et vélo (14%) comme modes de déplacement. Pour autant, l'échantillon interviewé possède une représentativité plus forte de retraités, d'étudiants et de mères au foyer que d'actifs. De plus, le réseau TC est particulièrement mieux développé que dans le reste de la CINOR,
- A Sainte-Marie, l'usage des TC est très développé (43% des habitants de la commune interviewés) et la marche beaucoup pratiquée (23%). Néanmoins, le taux de demandeur d'emploi interrogés est plus élevé que dans les autres communes de la CINOR (11%), expliquant le recours à des modes partagés,
- A Sainte-Suzanne, la part modale associée au véhicule personnel est de l'ordre de 50%. L'usage de la voiture est plus prononcé, des actifs ayant essentiellement été interrogés (près de 60% des résidents de la commune interrogés).

Ces parts modales sont donc à prendre en considération avec du recul et ne doivent pas négliger l'utilisation forte de la voiture et de sa dépendance à l'échelle de la CINOR, en témoigne les résultats de complémentarité des modes de l'enquête PIM - 1 mode sans complémentarité principalement utilisé.



Analyse des PIM – Difficultés de déplacement

L'enquête PIM a permis de mieux comprendre les usages mais aussi d'identifier les difficultés rencontrées par les habitants pour se déplacer et de considérer leurs demandes pour l'élaboration des scénarios.

Difficultés de déplacement

Près de 9 habitants sur 10 déclarent rencontrer des difficultés pour se déplacer au quotidien sur le territoire de la CINOR. La plupart des difficultés concernent les transports en commun (63%) et la circulation automobile (18%).

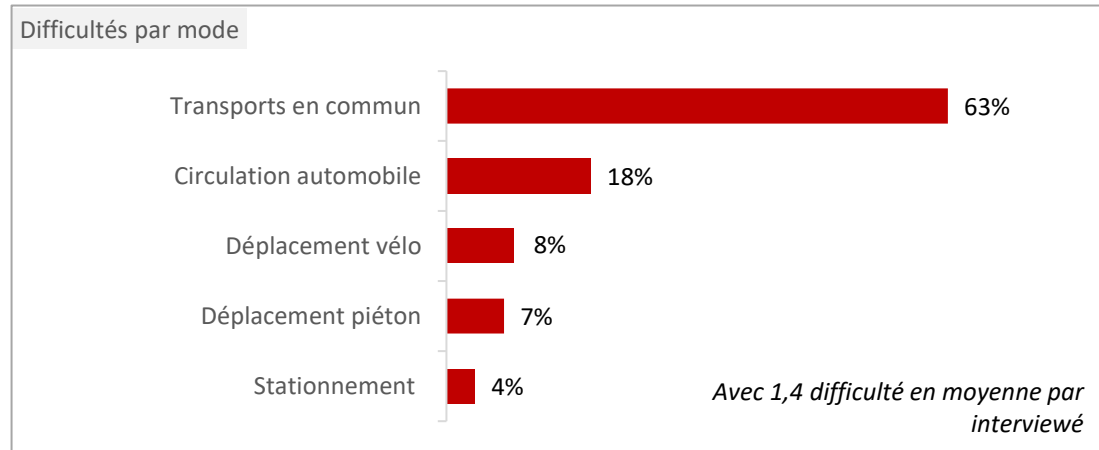
Selon les habitants, l'offre en TC est jugée :

- Insuffisamment développée sur le territoire et quasi inexistante les week-end et jours fériés,
- Trop faible en termes de fréquence et d'amplitude de service (service commençant trop tard le matin et finissant trop tôt le soir),
- Trop saturée aux Heures de Pointe (avec notamment le manque de places assises),
- Peu fiable (horaires de passage non respectés) et trop consommatrice de temps avec des temps de trajet et des délais d'attente trop longs entre les correspondances,
- Peu accessible pour les PMR (absence de rampes).

A propos de l'usage de la voiture, les interviewés rencontrent des difficultés de circulation (congestion du trafic) et de stationnement, en particulier dans le centre de Saint-Denis.

Concernant les modes actifs, les usagers se plaignent :

- De la discontinuité des linéaires cyclables aménagés, du manque de sécurité le long des cheminements tant piétons que cyclables (en particulier aux abords des ronds-points pour les cycles et pour les traversées piétonnes) et d'une mauvaise lisibilité des itinéraires,
- Des pratiques gênantes liées à la pratique automobile (trottoirs encombrés par les voitures),
- Des services vélos peu assez développés (manque de stationnement et offre de vélo en libre-service sous-dimensionnée).



Analyse des PIM – Pistes d’amélioration attendues

L’enquête PIM a permis, à partir des difficultés précédemment évoquées, d’aller à la rencontre des habitants pour récolter leurs attentes et besoins en termes de mobilité sur le territoire de la CINOR.

Attentes d’amélioration

Les interviewés ont des attentes particulières sur les points de difficultés majeurs identifiés à la page précédente à savoir principalement à propos des transports en commun (près de 60% des attentes) et la circulation automobile (20%) puis les modes actifs en troisième plan (près de 20%).

Selon l’échantillon interrogé, l’offre en TC devrait :

- Être renforcée en augmentant le nombre de bus, leur fréquence de passage et leur capacité, l’amplitude horaire de service (plus tôt le matin, plus tard le soir, les week-ends et jours fériés) et les systèmes d’informations voyageurs (information en temps réel),
- Garantir plus de fiabilité, de ponctualité et de confort,
- Réduire les temps de trajet par la création de sites propres (voies dédiées aux bus) et d’un « TC express »,
- Être améliorée par un meilleur maillage du réseau proposant une offre TC dans les écarts, développant de nouvelles lignes de téléphériques et arrêts de bus.

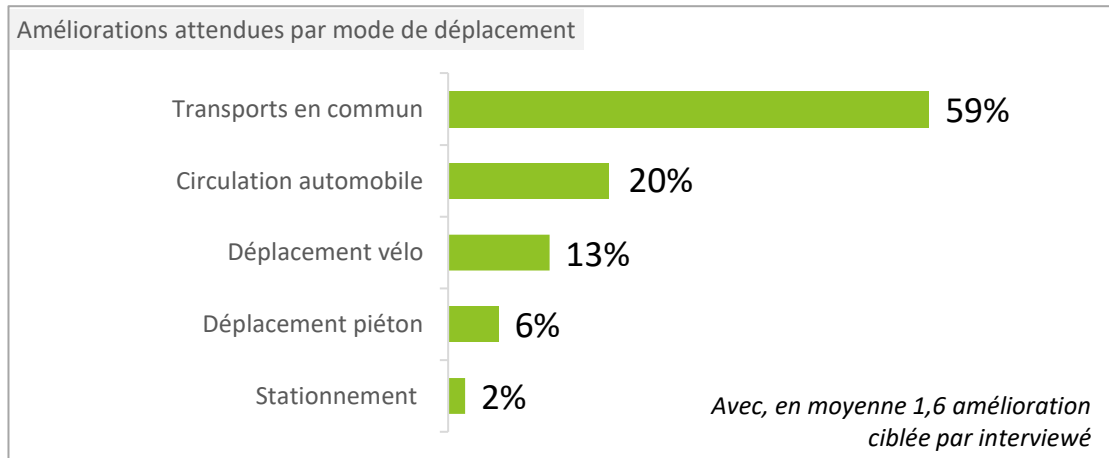
A propos de l’usage de la voiture, les interviewés proposent de dédensifier la circulation, de développer le covoiturage et de renforcer l’offre en stationnement dans le centre-ville de Saint-Denis.

Les interviewés souhaitent pallier les difficultés rencontrées pour la pratique cyclable en proposant :

- D’améliorer le maillage du réseau cyclable et de proposer des jalonnements plus adéquats (flécher les itinéraires),
- De développer l’écosystème vélo en développant la location de Vélo en Libre-Service et l’offre en stationnement sur le territoire ainsi qu’en proposant des aides à l’achat de Vélo à Assistance Electrique.

Dans la même mesure, les attentes des habitants vont dans le sens d’une augmentation du niveau de service des espaces piétons par :

- L’aménagement de trottoirs plus larges dans les bas et l’aménagement de cheminements piétons dans les hauts, la sécurisation des traversées et l’aménagement d’espaces piétonnisés.

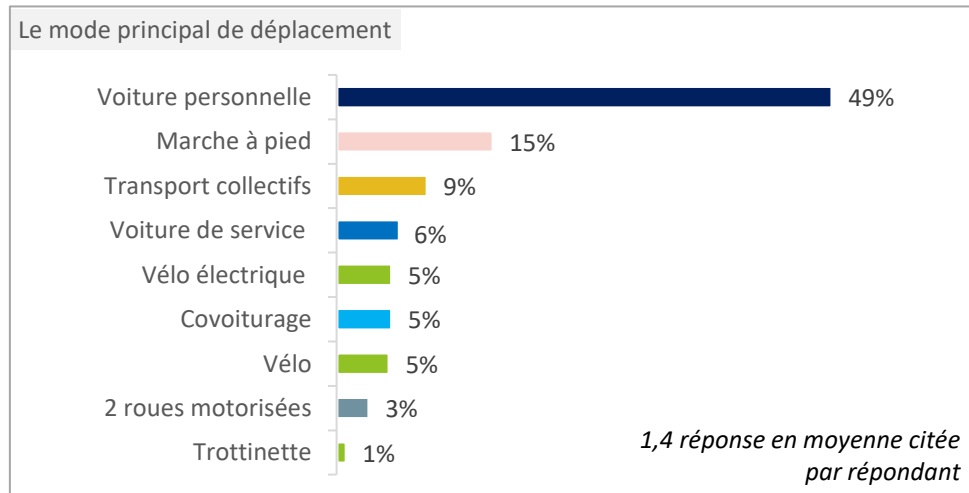


Analyse de l'enquête en ligne – Tendances de déplacement

283 individus ont répondu à l'enquête en ligne sur la période du 5 au 25 juin 2023 (70% des répondants vivant à Saint-Denis, 17% à Sainte-Marie et 13% à Sainte-Suzanne). Les réponses collectées sont anonymes.

On observe une mobilisation des hommes (56% des répondants) plus marquée que celle des femmes (44%) pour répondre à ce sondage. Avec des répondants majoritairement jeunes adultes (30-44 ans) et de la tranche d'âge 45-59 ans (70%), ils sont principalement issus de ménages de types couples avec ou sans enfants (64%) et actifs. D'ailleurs, on note une prédominance des actifs (84%) qui travaillent majoritairement dans la CINOR et une sous-représentation des inactifs.

Tendances de déplacement

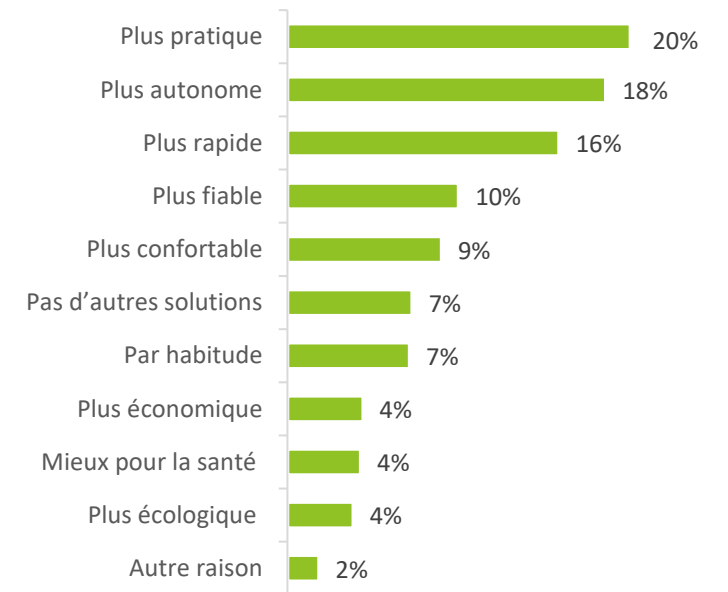


L'utilisation de la voiture comme mode principal n'est pas étonnante conformément aux analyses du diagnostic et aux vues de la catégorie socio-professionnelle de la majorité des répondants à cette enquête. Son utilisation comme mode principal est suivie par celle des modes actifs (marche et vélo – 25%).

Concernant les motifs expliquant le choix d'un véhicule plutôt qu'un autre, on retrouve en premières positions la praticité du véhicule, son autonomie, sa rapidité, sa fiabilité et son confort.

Ces arguments favorisant le choix d'un mode plutôt qu'un autre sont à mettre en parallèle avec la forte utilisation du véhicule particulier plutôt que des TC et autres modes alternatifs à l'échelle de la CINOR où des difficultés se font ressentir (retours du diagnostic et des enquêtes PIM).

Les raisons d'utilisation du mode



2,5 réponses en moyenne citée par répondant

Analyse de l'enquête en ligne – Difficultés de déplacement et pistes d'amélioration attendues

L'enquête en ligne a permis de mieux comprendre les usages mais aussi d'identifier les difficultés rencontrées par les habitants pour leur mobilité et les attentes des répondants à satisfaire. Elle a permis notamment d'affiner les scénarios.

Difficultés de déplacement

Plus de ¾ des répondants rencontrent des difficultés pour se déplacer au quotidien sur le territoire de la CINOR en particulier à cause de la congestion routière quotidienne aux heures de pointe.



Attentes des répondants sur chaque thématique

L'attente des répondants sur l'amélioration des transports en commun est la plus forte (575 réponses) parmi les autres items des scénarios. Elle 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 d'une simplification tarifaire sur l'ensemble du réseau.

Ensuite, l'amélioration des déplacements en vélo intervient en seconde position (543 réponses). Les solutions exprimées des répondants concernent majoritairement l'amélioration de la qualité d'usage des itinéraires cyclables actuels, la création de nouveaux parcours et la mise en place d'une aide à l'achat du matériel.

Concernant les pistes d'amélioration pour améliorer la pratique piétonne (499 réponses), les leviers principaux à actionner résident dans l'amélioration de la qualité d'usage des cheminements piétons actuels et le renforcement de la place accordée aux piétons dans le partage de la voirie.

Des pistes de solutions concrètes pour le développement des modes actifs sur la CINOR ont été mentionnées en faveur :

- De la création d'un écosystème vélo avec notamment la proposition de création d'abris vélos sécurisés et le développement de services de location de vélos sur le territoire,
- Du développement des zones piétonnes avec l'aménagement de cheminements piétons ombragés, la rénovation des trottoirs existants pour permettre l'accessibilité PMR ainsi que le déploiement de parcours santé.

Pour 375 réponses à propos des attentes pour diminuer le recours à la voiture particulière sur le territoire, des solutions peuvent être envisagées par l'augmentation du niveau de service de l'offre en TC et le développement de l'intermodalité. Cela pourrait passer par la sécurisation des parkings relais actuels et futurs et la création de stations de véhicules en autopartage.



Conclusion sur la phase de concertation menée en parallèle de l'élaboration des scénarios

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 scénarios du PDM proposés, détaillés dans la suite de ce document.

Les attentes

Les **transports en commun, bus et tramway, sont bien perçus** par les interrogés comme une alternative au véhicule particulier. Cependant, cette alternative est marquée à leurs yeux par l'insuffisance de l'offre (capacité et fréquence des bus, qualité du service, amplitudes horaires, maillage du réseau, peu de souplesse et mauvaise fiabilité de l'offre actuelle...).

Le **vélo et les déplacements piétons sont eux aussi ressentis** comme une alternative, mais qui dépend des aménagements et de leur qualité, du renforcement de l'offre de service, de la distance d'usage du répondant, du relief et des problématiques de sécurité associées. Les interrogés ressentent un réel besoin d'accompagnement de la pratique par le développement de services vélos (aides à l'achat pour se procurer le matériel, développement du stationnement, proposition de services de VLS ou de location, meilleur jalonnement...).

On relève un **véritable intérêt pour développer l'intermodalité**, qui inciterait l'essor des pratiques alternatives au VP. Certains modes étant complémentaires (cf. enquête PMI), il semble important d'intégrer la réflexion autour de la connexion entre les modes et de penser aux différentes chaînes de déplacement et à la gestion des ruptures de charge dans l'analyse.

Les usages actuels

60% des répondants de l'enquête en ligne 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 aussi plutôt significative.

Les modes doux 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 et la mobilité peut être subie. La propriété à la voiture peut être contraignante financièrement pour certains individus et la desserte en TC inappropriée à leurs déplacements. Rappelons-le, 7% des répondants considèrent la raison « pas d'autres solutions » et 4% la raison « plus économique » comme motifs pour justifier leurs déplacements.

Le nombre d'attentes et de solutions proposées sur la thématique des TC montre bien l'importance de penser la structuration de l'offre et la qualité du service afin d'augmenter sa fréquentation (qui est de 9% aujourd'hui – selon représentativité de l'échantillon). Pour que cette part progresse, il reste nécessaire de répondre aux attentes des répondants et nous avons pu mesurer que celles-ci sont 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 : PRÉSENTATION DES SCÉNARIOS



Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) fixe un objectif de 15% de part modale TC sur l'île. Il s'agit donc d'un axe de priorité majeure pour la CINOR, d'autant plus que les TC se présentent comme l'une des alternatives principales à la voiture sur ce territoire insulaire marqué par le relief. Avec plus de 85 000 voyageurs/jour sur le réseau, une ligne de TCSP qui concentre 50% de la fréquentation totale et qui est saturée, se pose alors la question du développement du système de transport. 3 scénarios plus ou moins ambitieux sont proposés et déclinés ci-après en matière de TC.

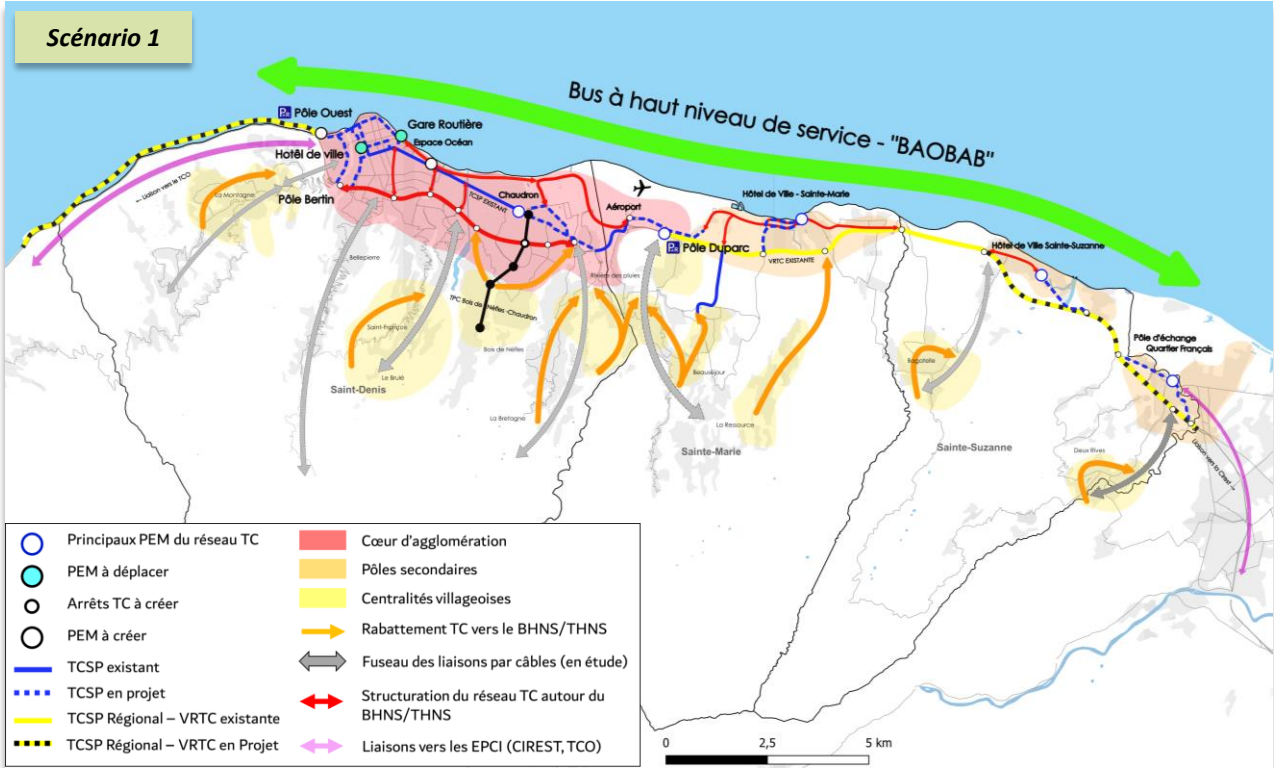
Des invariants sont présents dans tous les scénarios. Il s'agit d'orientations stratégiques et de projets que la CINOR aura implémenté sur son territoire à l'horizon 2033 indépendamment du scénario retenu à savoir :

- **Une nouvelle ligne forte de desserte urbaine sur le Boulevard Sud.** Cette ligne devra intégrer les ambitions régionales (projet RRTG) et de la CINOR (BAOBAB) de développement des TC et veiller à l'articulation avec le TCSP actuel et les lignes de desserte locale. **Un point clé du PDM consiste à veiller à l'intégration des politiques régionales et de la CINOR en termes de mobilité,**
- **La suppression/le déplacement de la gare routière du littoral et du PEM de l'Hôtel de Ville** dans l'optique de faciliter le rabattement aux stations TC, l'essor des pôles multimodaux/P+R afin de repenser la place de la voiture et de l'utilisation des TC dans les déplacements,
- **Une ligne TC de rabattement vers Baobab et les lignes fortes** pour garantir une meilleure accessibilité aux TC (meilleur maillage du réseau TC et faciliter les ruptures de charge),
- **La volonté d'améliorer l'intermodalité entre Car Jaune et Citalis** notamment dans les PEM du territoire,
- **La mise en place d'une billettique interopérable** par le développement du service M-Ticket et du Réuni'pass. Cet axe permettra d'engager des réflexions sur les systèmes d'information voyageur et sur la place accordée au numérique dans la gestion du système TC,
- **L'amélioration de la desserte de l'aéroport Roland-Garros**, résultant d'une meilleure connexion Est-Ouest du territoire (BAOBAB, RRTG, connexions avec le TCSP actuel et meilleure intermodalité entre les lignes).

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Le scénario 1 fait intervenir la configuration suivante :

- **Le projet Baobab en mode léger de type BHNS.** Entre le Pôle Ouest et Quartier Français. Le TCSP actuel sera donc prolongé sur Saint-Denis ainsi que sur les tronçons à enjeux sur Sainte-Marie et Sainte-Suzanne. Le Bus à Haut Niveau de Service permettra d'avoir une bonne fréquence et d'augmenter la capacité. La vitesse commerciale sera également améliorée et la ponctualité renforcée,
- **La création du PEM Pôle Ouest (P+R)** pour créer un pôle intermodal en entrée de ville permettant les correspondances entre le réseau urbain et interurbain,
- La structuration autour de différents **points d'intermodalité** entre les différents réseaux et câbles Hôtels de ville, Chaudron Bertin quartier Français,
- **Le Transport Par Câble de La Montagne** en connexion avec le réseau TC structuré pour desservir le quartier de La Montagne, isolé du centre à l'heure actuelle. Le téléphérique sera connecté à un parc relais sur le secteur de la vigie et le câble prolongé pour desservir le quartier.

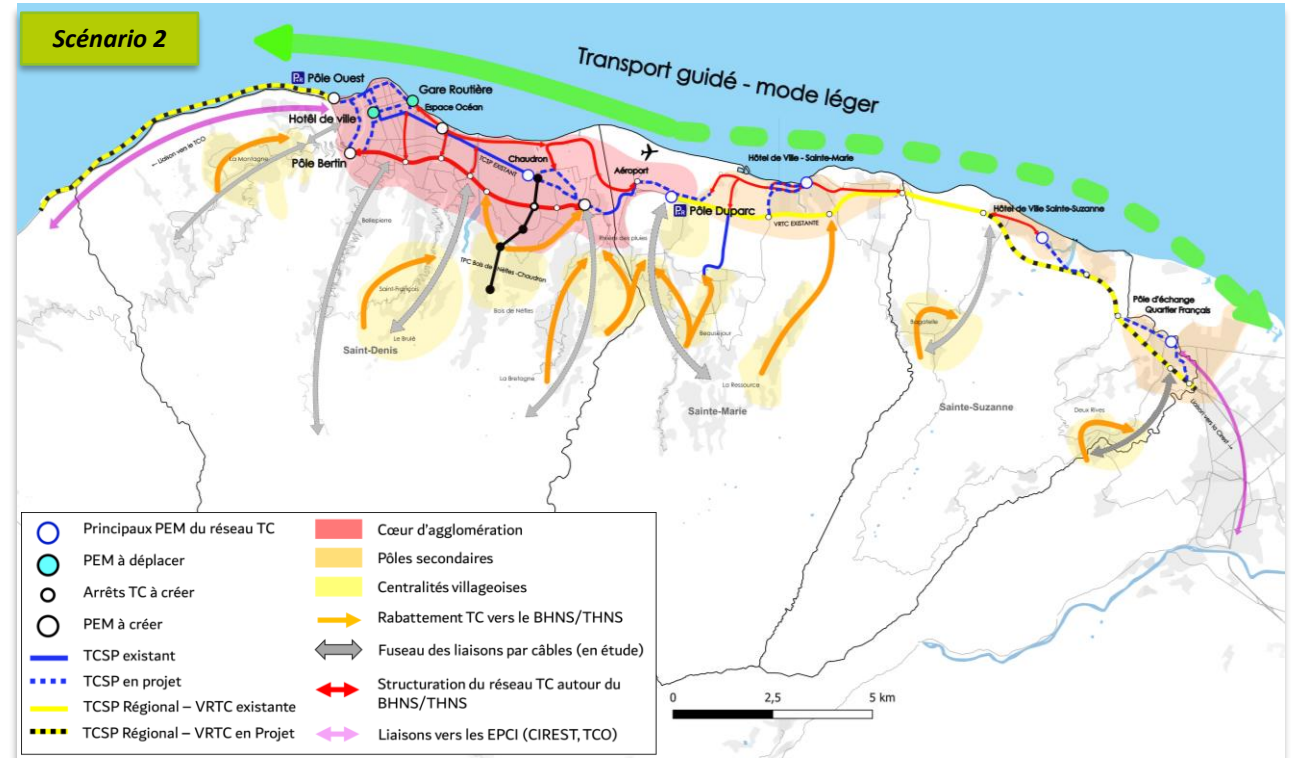


Budget investissement des scénarios volet TC		
SC1	2 PEM*	4 M
	Un P+R*	9 M
	Cable Montagne	65 M
	BAOBAB en mode léger type BHNS	63 M
	Total (sur les 10 ans du PDM)	143 M

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Le scénario 2 fait intervenir la configuration suivante :

- Le projet Baobab en mode transport guidé – mode léger entre l'entrée Ouest et l'aéroport. Contrairement au scénario 1, le tronçon Pôle Ouest-Aéroport serait aménagé avec une infrastructure guidée type tramway. La question de l'intégration avec le potentiel Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) propose des perspectives intéressantes dans une optique de mutualisation, de structuration et d'intégration du réseau TC,
- La création du la création du PEM Pôle Ouest (P+R) conformément au premier scénario,
- La création du PEM Bertin et du PEM Est pour développer les possibilités d'intermodalité et de rabattement VP et structurer les connexions, là où dans le scénario 1 des créations de simples stations sont attendues,
- Deux lignes de câbles supplémentaires ajoutées à celle de TPC de La Montagne afin de garantir une meilleure accessibilité pour les hauts et de renforcer l'offre de transport par câble existante.

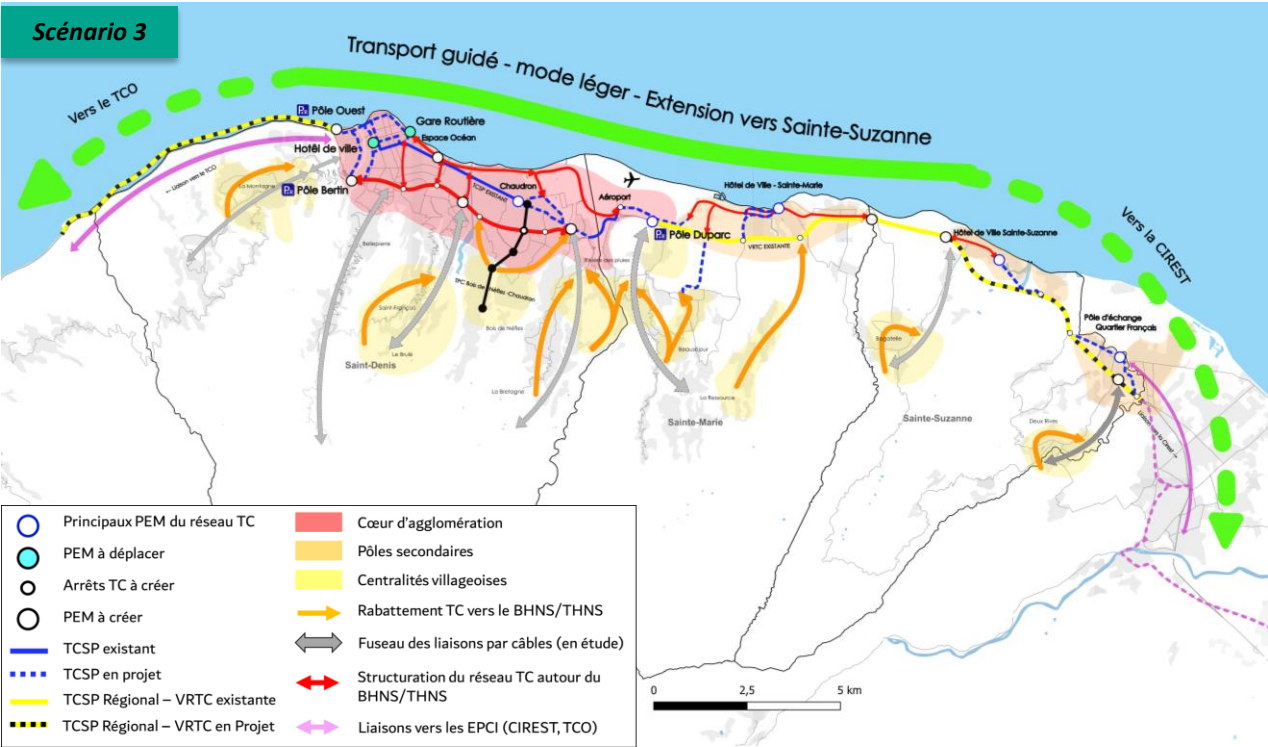


Budget investissement des scénarios volet TC		
SC2	4 PEM*	8 M
	Un P+R*	9 M
	3 lignes transport par câble	195 M
	Baobab en mode transport guidé léger**	350 M
	Total	564 M

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Le scénario 3 fait intervenir la configuration suivante :

- Le projet Baobab en mode transport guidé – mode léger entre l’entrée Ouest et le Quartier Français. Contrairement au scénario 2, le tronçon de transport guidé serait étendu jusqu’à Sainte-Suzanne.,
- Le réseau de transport guidé serait prolongé vers les EPCI du Territoire de la Côte Ouest (TCO) et de la Communauté Intercommunale Réunion Est (CIREST), conformément aux ambitions de la Région et de son RRTG (intégration du réseau Baobab avec les orientations régionales),
- La création du PEM Butor, du PEM Pôle Ouest (P+R), du PEM Bertin et du PEM Est conformément au second scénario,
- La création de 4 PEM supplémentaires au niveau des échangeurs de la RN2, requalifiée en boulevard urbain dans le cadre du projet Prunel afin de garantir une meilleure intermodalité avec les lignes de TPC et le projet de transport guidé,
- Une ligne de câble supplémentaire ajoutée aux 3 lignes du scénario 2.



Budget investissement des scénarios volet TC		
SC3	8 PEM*	16 M
	2 P+R*	15 M
	4 lignes transport par câble	260 M
	Transport guidé léger étendu**	800 M
	Total	1 093 M

*MOA Région ou Co-MOA Cinor / Région

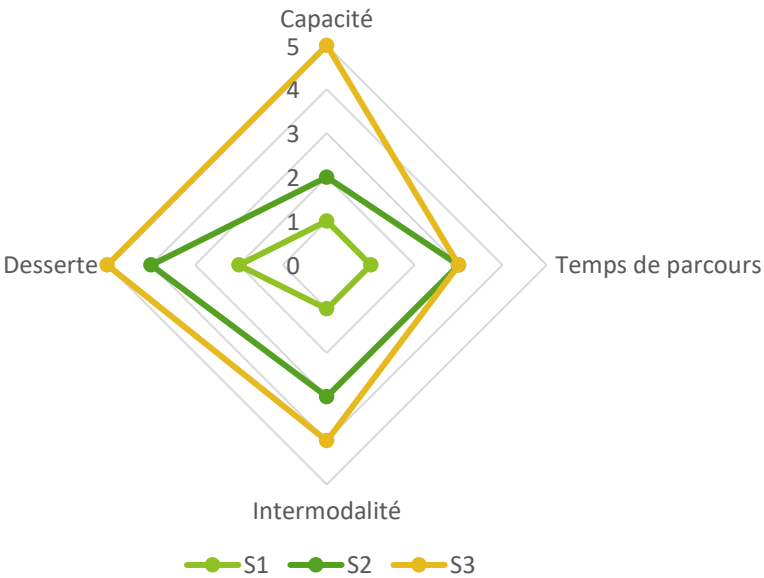
**Préconisation d’un transport guidé léger en raison du dimensionnement des aménagements régionaux pour ce type de matériel roulant (NRL)

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Analyse comparative des scénarios

Cette analyse permet de comparer les scénarios autour de 4 indicateurs de performance des transports

Analyse comparative des scénarios -> leviers de développement des transports collectifs



*MOA Région ou Co-MOA Cinor / Région

**Préconisation d'un transport guidé léger en raison du dimensionnement des aménagements régionaux pour ce type de matériel roulant (NRL)

Par rapport à l'avancement des projets et aux investissements nécessaires pour construire l'offre de transport, se pose la question de la temporalité de réalisation des scénarios de transports collectifs, faut-il s'arrêter à l'échéance des 10 ans du PDM ou penser déjà au-delà ?

Budget investissement des scénarios volet TC		
Scénario 1	2 PEM*	4 M
	Un P+R*	9 M
	Cable Montagne	65 M
	BAOBAB	63 M
	Total (sur les 10 ans du PDM)	143 M
Scénario 2	4 PEM*	8 M
	Un P+R*	9 M
	3 lignes transport par câble	195 M
	Transport guidé léger**	350 M
	Total	564 M
Scénario 3	8 PEM*	16 M
	2 P+R*	15 M
	4 lignes transport par câble	260 M
	Transport guidé léger étendu**	800 M
	Total	1 093 M

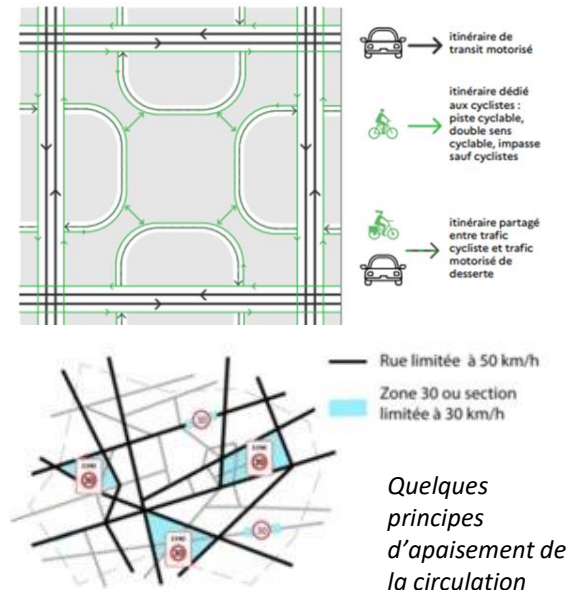
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture

Aux vues de la forte dépendance à l'automobile, sur le territoire de la CINOR, impactant la circulation et provoquant des nuisances sur la qualité de vie, la santé des habitants et l'environnement, il paraît intéressant de repenser son usage et d'ancrer l'objet automobile dans un système plus large pensé pour le partage de la voirie, l'apaisement des centres-villes, la mixité fonctionnelle et la multimodalité, conformément aux autres axes thématiques identifiés.

Cette volonté se transcrit dans les 3 scénarios de cet axe, esquissés dans une démarche de hiérarchisation du réseau et de requalification des voiries par le biais de plan de circulation et de stationnement dans les centres-villes de la CINOR (et en particulier de Saint-Denis). Cela passe aussi par des questions de planification et d'aménagement urbain en faveur d'une meilleure mobilité.

Apaisement de la circulation

Des actions seront proposées pour réorganiser le plan de circulation de la CINOR. Elles viseront à repenser l'accessibilité de la voiture par la requalification de certains axes dans le cadre des projets cadres du territoire (Projet Prunel, Baobab, RRTG), au profit des modes doux en améliorant l'accessibilité et la promotion de leurs usages ainsi qu'en développant les dispositifs nécessaires d'apaisement de la circulation (Zone 30, zone de rencontre, aires piétonnes, Zones à Trafic Limité).



Le premier scénario consiste à matérialiser et à aménager les zones 30 déjà existantes au sein de la CINOR par la mise en place de ralentisseurs dans les zones où la limitation de vitesse n'est pas respectée et l'amélioration de la signalisation horizontale et verticale. Dans ce scénario, des **nouvelles zones de ralentissement seront proposées au niveau des espaces de forte affluence et à proximité des établissements scolaires** pour sécuriser les usages.

Le deuxième scénario se veut un peu plus volontariste dans la mesure où **les zones 30 seront développées dans les principaux quartiers et centres-villes de la CINOR. Des zones de rencontre en centre-ville et à proximité des principales polarités urbaines seront aussi proposées.** Ces zones seront matérialisées (aménagement urbain et marquages adéquats).

Le dernier scénario promeut le principe de « ville à 30 » où l'ensemble des limitations de vitesse serait de 30 km/h dans les communes de la CINOR (hors axes structurants). Pour améliorer le partage de la voirie, des **propositions d'aires piétonnes et de zones de rencontre** seront réalisées dans le plan d'action afin de garantir une meilleure porosité pour les modes actifs. Ce scénario ambitieux laissera place à des **propositions d'expérimentation de Zones à Faible Emission (ZFE) et à Zone à Trafic Limité (ZTL)** dans la CINOR pour répondre aux problèmes de congestion, de pollution environnementale et aux questions de transit tant de VL que de transport de marchandises.

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

Point de vigilance : la réduction des vitesses à l'échelle de la CINOR peut engendrer un impact négatif possible sur les émissions de polluants. Une étude du CEREMA sur les facteurs d'influence de la pollution des véhicules montre que les émissions de particules et de GES ne sont pas linéaires à la vitesse pratiquée. Au contraire à 30 km/h, des véhicules peuvent être plus émissif qu'à 50 km/h.

Pour autant, en ville ce sont les phases d'accélération et de freinage qui émettent le plus donc l'intérêt d'apaiser le trafic peut prendre alors son sens tant en termes de politiques publiques que de réduction de l'impact environnemental.

Apaisement de la circulation au profit des modes doux	
SC1	Matérialisation des zones 30 existantes Aménagements de ralentisseurs autour des zones 30 non respectées, Sécuriser les espaces à forte affluence, les établissements scolaires, par l'aménagement et la matérialisation de zone 30 .
SC2	Aménagement en zone 30 des principaux quartiers et des centres-villes Matérialiser la zone 30 en centre-ville Proposition de zones de rencontre en centre-ville et à proximité des principales polarités urbaines.
SC3	Généralisation de la zone 30 à l'échelle des communes → Principe de ville à 30 : tous les axes sauf axes structurants (RN2, RN6, RN2002) Aménagement de zones de rencontre Proposition de porosité piétonne par le développement d' aires piétonnes . Expérimentation et proposition de ZFE / ZTL

Refonte de la politique de stationnement

Depuis la révision du PDU, peu d'actions ont été mises en œuvre sur la gestion du stationnement. Pour autant, il s'agit d'un des axes majeurs à améliorer aux vues du besoin de report modal, de l'absence de réglementation dans la plupart des secteurs du territoire et d'une politique visant à la cohérence de l'offre.

D'autant plus, ce levier d'action s'articule particulièrement avec les autres thématiques du plan de mobilité, avec entre-autres, l'enjeu de développer les P+R en lien avec l'essor des TC (axe 1) et de la multimodalité, la question de l'appropriation de l'espace public et du partage de la voirie (axe 3), l'enjeu de développer les aires de covoiturage (axe 4) et de livraisons liées au transport de marchandises (axe 5).

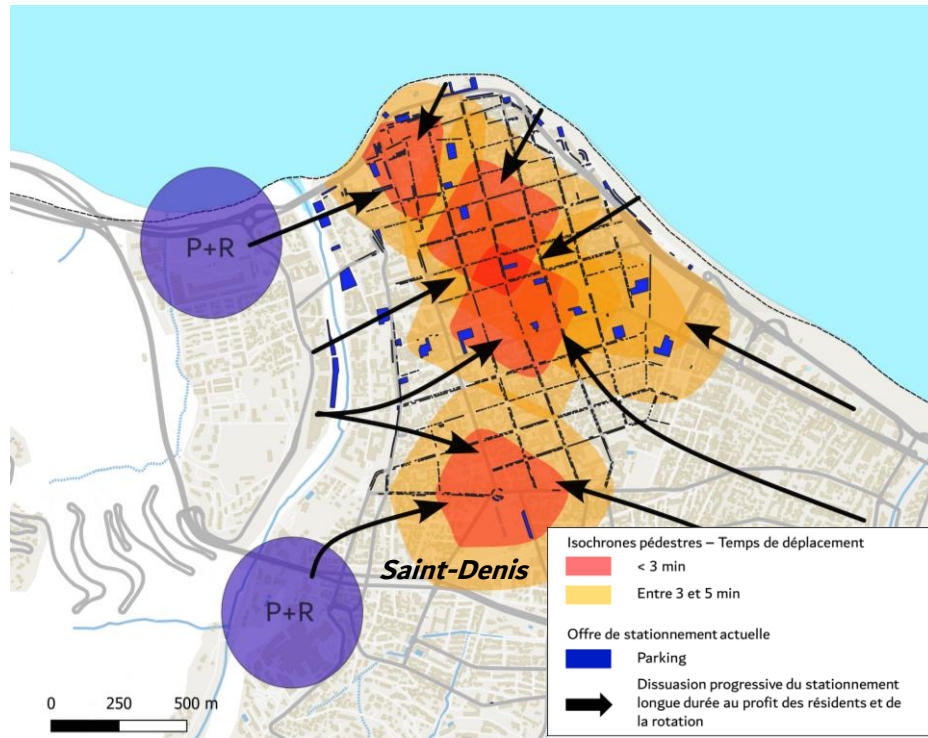
Dans une optique d'optimisation du stationnement, les différents scénarios présentés seront proposés avec des **invariants** visant à :

- **Garantir une offre de stationnement intelligent** (parking connecté, informations),
- **Mieux connaître les pratiques de stationnement** et garantir une cohérence dans les services proposés. Les logiques de stationnement proposées devront être cohérentes avec les besoins de la population selon la durée (court/long) et le type de stationnement nécessaire (résidentiel, accès aux commerces, de rabattement, parking couvert et sécurisé...),
- **Restreindre les normes de stationnement du PLU en centre-ville et proche des zones bien desservies par les TC**. Cet aspect réglementaire sera aussi mobilisé pour inclure au PLU les zones dédiées au P+R, aires de covoiturage et zones de livraison,
- **Bien contrôler pour limiter les usages abusifs** notamment pour garantir un meilleur partage de la voirie avec les modes actifs.

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

Les scénarios esquissés par la suite se basent sur des enjeux propres à chaque commune de la CINOR notamment car l'offre actuelle en termes de stationnement est disparate sur le territoire (stationnement réglementé dans le centre de Saint-Denis avec différentes zones pour le stationnement de courte ou longue durée, présence de parcs en ouvrage, pas de stationnement payant ni de réglementation dans les autres communes).

Enjeux de gestion du stationnement à Saint-Denis :



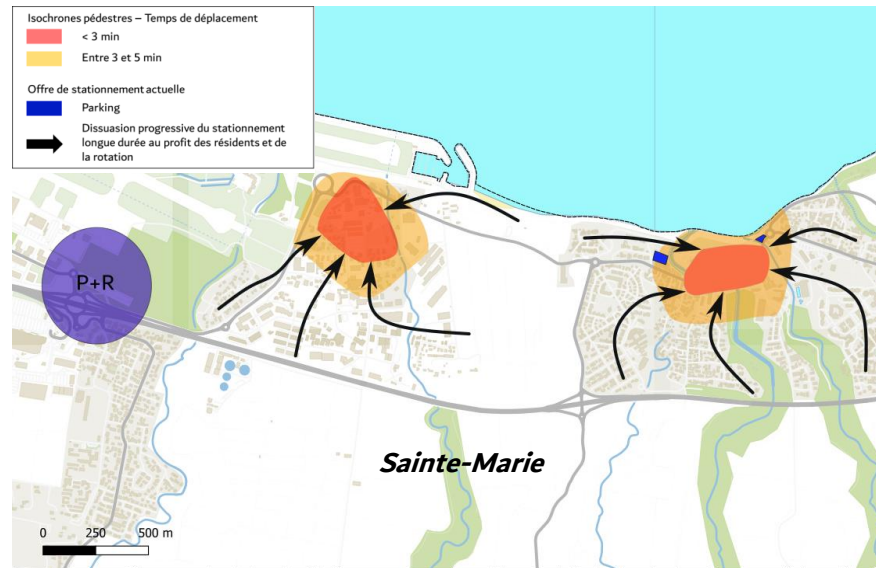
Dans Saint-Denis, l'offre de stationnement doit être équilibrée pour articuler la volonté de **favoriser le report modal**, de **libérer de l'espace pour les modes actifs** ainsi que de **conserver l'attractivité du centre-ville** et des zones commerciales (conserver une offre de stationnement payant dans le centre).

Les enjeux majeurs identifiés sont :

- **L'extension du secteur réglementé** permettant d'avoir un meilleur contrôle des usages en faveur du stationnement des chalandes et de limiter les effets de seuil sur des secteurs à moins de 10 minutes du cœur de ville,
- **Le report des zones de stationnement longue durée à la journée du centre-ville** dans une optique d'apaisement. L'enjeu de développement des P+R notamment dans le cadre des déplacements domicile-travail prend alors tout son sens (P+R Bertin ou Entrée Ouest), le but étant de limiter l'attractivité du stationnement dans le centre-ville pour les actifs et dans une moindre mesure pour les résidents (limiter les usages de trajets très courtes distance en voiture et le stationnement sur voirie),
- **La récupération d'espace public pour les piétons et vélos** sur le centre historique et dans les secteurs commerçants. Une telle gestion du stationnement donne l'occasion de redistribuer l'espace public et d'aménager le linéaire en faveur d'une pratique active (favoriser les trajets courts dans le centre, assurer une continuité du linéaire pour des déplacements plus longs à l'échelle de la CINOR),
- **La révision de la politique de stationnement actuelle** (tarification, horaires, nombre d'aires de livraison, 10 % de l'offre actuelle) et potentiellement d'articuler les orientations choisies dans un plan de stationnement à l'échelle de la CINOR (scénario ambitieux).

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

Enjeux de gestion du stationnement à Sainte-Marie :



Dans le centre de Sainte-Marie, l'enjeu principal est de libérer de l'espace en faveur des cheminements pour modes actifs et d'éviter les stationnements sauvages. Bien que le stationnement ne soit pas payant sur la commune de Sainte-Marie, la ville souhaite réglementer son stationnement par la mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville.

Un enjeu identifié dans le secteur de la Mare consiste à mutualiser les stationnements littoraux avec les activités commerciales dans une optique d'attractivité de la zone.

Enjeux de gestion du stationnement à Sainte-Suzanne :

A Sainte-Suzanne, l'enjeu principal est là aussi de libérer de l'espace pour les piétons et les cycles dans une zone où le stationnement n'est pas réglementé et d'offrir une rupture de comportement en entrée du territoire en mutualisant le stationnement privé des centres commerciaux (notamment dans une optique de développement parallèle du covoiturage).

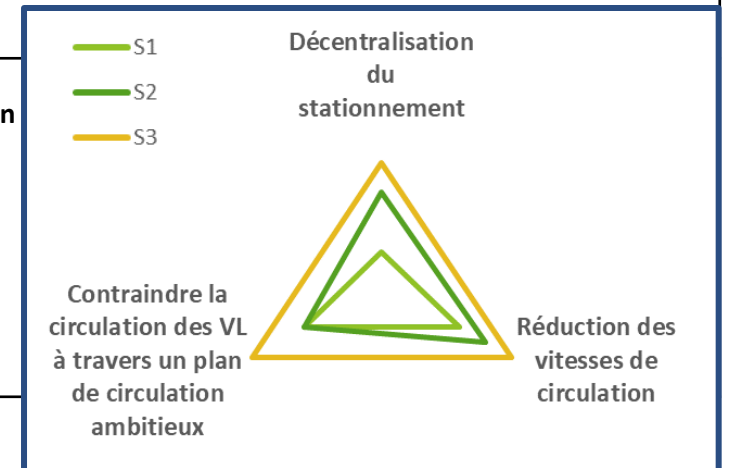


	Stationnement
SC1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sainte-Marie /Sainte-Suzanne : Réorganisation du stationnement à la périphérie des centres urbains + Réglementation / suppression du stationnement en centre-ville, ➤ Saint-Denis : Poursuivre la politique de zone bleue + développer l'offre en périphérie + Reconception du dispositif d'abonnement.
SC2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Saint-Denis : Réduire la part de stationnement liée à la livraison, actuellement 10 % de l'offre globale (en lien avec l'action de l'axe 5 : Organiser la livraison de marchandises en centre-ville), ➤ Sainte Marie / Sainte Suzanne : Développement de parking en pourtour du centre-ville.
SC3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un plan de stationnement.

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

Analyse comparative des scénarios

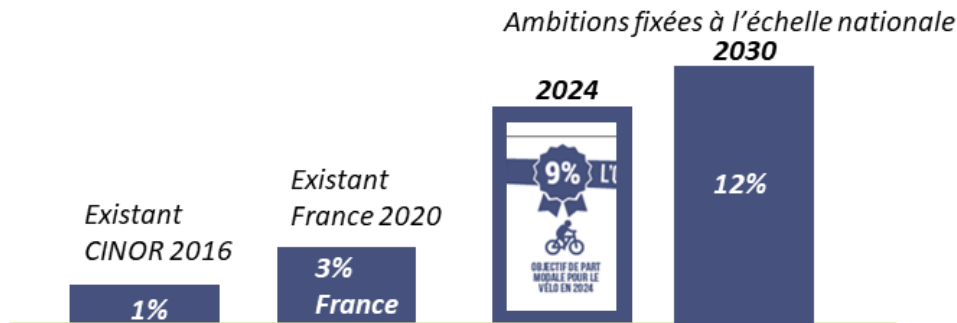
	Circulation routière et espace public	Stationnement
Scénario 1	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sécuriser les espaces à forte affluence, les établissements scolaires, ➤ Matérialisation des zones 30 existantes, ➤ Aménagements de ralentisseurs, ➤ Concevoir un plan de circulation favorable aux modes doux. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Sainte-Marie /Sainte-Suzanne : Réorganisation du stationnement à la périphérie des centres urbains + Réglementation / suppression du stationnement en centre-ville, ➤ Saint-Denis : Poursuivre la politique de zone bleue + développer l'offre en périphérie + Reconception du dispositif d'abonnement.
Scénario 2	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aménagement en zone 30 des principaux quartiers, ➤ Matérialiser la zone 30 en centre-ville, ➤ Proposition de zone de rencontre en centre-ville et à proximité des principales polarités urbaines. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Saint-Denis : Réduire la part de stationnement liée à la livraison, actuellement 10 % de l'offre globale (en lien avec l'action de l'axe 5 : Organiser la livraison de marchandises en centre-ville), ➤ Sainte Marie / Sainte Suzanne : Développement de parking en pourtour du centre-ville.
Scénario 3	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Généralisation de la zone 30 à l'échelle des communes, ➤ Aménagement de zones de rencontre, ➤ Proposition de porosité piétonne par le développement d'aire piétonne, ➤ Réduction de la capacité des voies pour le trafic vl, pour contraindre le trafic de transit au profit du trafic de desserte, ➤ Proposition de ZFE/ZTL. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réalisation d'un plan de stationnement,



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

A l'échelle de la CINOR, les modes actifs se présentent comme des alternatives pour réduire la place accordée à la voiture en ville. En effet, même si certains vecteurs peuvent contraindre leur pratique (relief et fortes chaleurs), les modes actifs et particulièrement le vélo sont très propices pour des perspectives de mobilité urbaine et de déplacements courts (faibles distances, en centre-ville et le long du littoral).

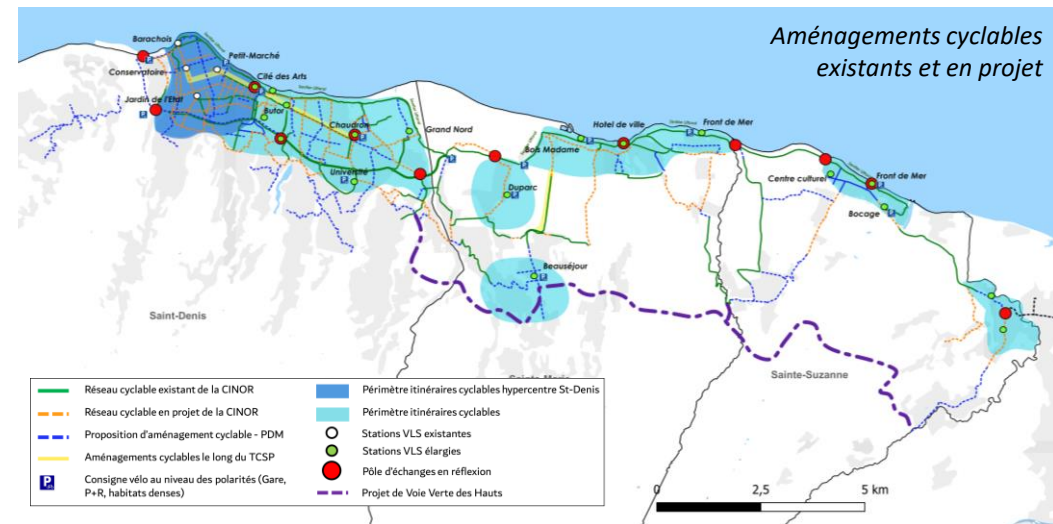
Au niveau national, la stratégie annoncée pour développer le vélo est ambitieuse avec le Plan Vélo, en cohérence avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, qui annonce d'atteindre une part modale vélo de 9% d'ici 2024.



Plusieurs scénarios concernant les modes actifs sont déclinés dans ce document. Ils permettraient à la CINOR de se rapprocher, d'atteindre voire de dépasser les objectifs nationaux selon le scénario retenu. Les actions générales proposées dans ces scénarios sont globalement identiques mais les variations résident dans la quantité des aménagements et investissements réalisés justifiant l'orientation choisie.

Aménagement du linéaire

L'objectif du PDM est d'atteindre **0,65 ml d'aménagement cyclable par habitant**, point d'inflexion qui permet d'observer une augmentation notable de la pratique cyclable. Aujourd'hui, 64km sont déjà aménagés pour la pratique cyclable sur le territoire de la CINOR (ce qui correspond à 0,26ml/hab.) et 56 km d'aménagement sont prévus.



Le **premier scénario consiste à ne pas considérer d'aménagement en plus que ceux déjà projetés**. On atteindrait un ratio de 0,56 ml/hab. **Les scénarios 2 et 3 considèrent qu'en aménageant 61 km supplémentaires des 56 km de projets**, on parviendrait à un taux de 0,85 ml/hab, au-delà du point d'inflexion.

	Nb de km supplémentaires	Coût engendré
SC1	0	0 €
SC2	61	46,7 M€
SC3	61	46,7 M€

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

Quoiqu'il en soit, ce critère d'aménagement linéaire ramené à l'habitant n'aurait de sens que dans la mesure où les aménagements réalisés permettraient d' :

- **Assurer la continuité des itinéraires et de développer le maillage du réseau** notamment dans les secteurs identifiés du diagnostic en proposant des aménagements de qualité et adaptés aux contraintes (itinéraires sécurisés, cohérents aux vues du relief),
- **Résorber les points durs et discontinuités comme les franchissements.** A noter, cela est valable tant pour la pratique cyclable que piétonne (accessibilité PMR, traversées et qualité des trottoirs),
- **Être en cohérence avec une offre adéquate en stationnement cyclable.** Par exemple il a été estimé un potentiel de 1225 places vélos dans le centre-ville de Saint-Denis uniquement avec la suppression de 245 places de stationnement de VL en amont des passages piétons (point réglementaire).

Développer un écosystème vélo

Au-delà de garantir des aménagements linéaires sécurisés et de qualité sur le territoire, le PDM de la CINOR se doit d'accompagner la pratique en proposant une série d'actions inscrivant son territoire dans un écosystème vélo. Des propositions de services vélos quel que soit le scénario choisi seront réalisées dans le plan d'actions (encourager la pratique auprès des usagers et sensibilisation, jalonnement de qualité des itinéraires, ateliers de réparation).

Pour autant, les 3 scénarios élaborés diffèrent concernant les capacités d'investissement dans les points suivants :

- **Le déploiement d'une offre de Vélo en Location Longue Durée (VLLD).** Depuis novembre 2021, la CINOR a mis en place la possibilité à ses habitants et salariés de louer des Vélos à Assistance Électrique (VAE) à moyenne ou longue durée par le dispositif « Vélocéan ». Le parc actuel est de 30 vélos. Dans une volonté de déployer ce dispositif, le scénario 1 propose une stratégie de déploiement modérée nécessitant l'achat de 1000 vélos là où le scénario 2 engage une démarche volontaire d'achat de 1500 vélos. Le scénario 3, encore plus ambitieux, préconise l'achat de 2500 vélos.

SC1	1000 vélos	10,3 M€
SC2	1500 vélos	15,7 M€
SC3	2500 vélos	25,8 M€

- **Le déploiement d'un service d'aide à l'acquisition de VAE.** Au-delà de l'aide de l'Etat pour acheter un vélo (bonus vélo étendu jusqu'à décembre 2023 et subvention jusqu'à 3000€ selon les modalités de l'aide à l'achat), ni la Région ni la CINOR n'aident pour le moment ses habitants qui souhaitent se procurer un vélo classique ou un Vélo à Assistance Électrique. Les 3 scénarios esquissés proposent le déploiement d'aides à l'achat encourageantes, impliquées voire ambitieuses pour subventionner les achats des futurs véhicules.

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

Ces offres vont pour le scénario 1 de 200€ pour l'aide à l'achat à hauteur de 200€ pour un parc de 500 vélos/an à l'aide à l'achat à hauteur de 200€ pour un parc de 500 vélos classiques et de 600 € pour 1000 VAE/an dans le scénario 3.

SC1	200€ pour un VAE pour 500 vélos/an	1 M€
SC2	150€ pour un vélo classique pour 500 vélos, 500€ pour un VAE pour 800 vélos/an	4,75 M€
SC3	200€ pour un vélo classique pour 500 vélos , 600€ pour un VAE pour 1000 vélos/an	7 M€

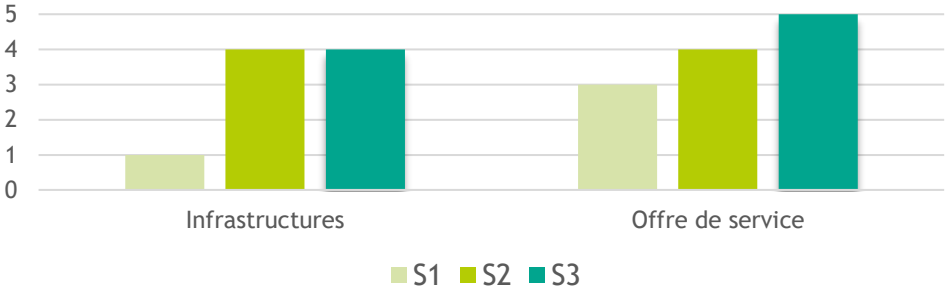
Partage de la voirie

Si nous avons insisté sur les scénarios possibles pour favoriser l'essor du vélo, cela ne signifie pas que la CINOR ne s'engage pas pour améliorer la pratique piétonne. En l'occurrence, quel que soit le scénario retenu, le PDM se doit de proposer des actions visant au partage équilibré de la voirie, garantissant la sécurité des piétons notamment par la :

- **Requalification de la voirie et la mise en accessibilité PMR de certains trottoirs** ainsi que la **sécurisation des traversées piétonnes**,
- **Mise en place de cheminements piétons** dans les zones non aménagées et une meilleure lisibilité des itinéraires.

Analyse comparative des scénarios

Analyse comparative des scénarios → leviers de développement des modes actifs



Aménagement sur le territoire de la CINOR		
SC1 Poursuite des aménagements prévus d'une offre de service	Linéaire d'aménagement prévu (m)	56 000
	Coût des aménagements prévus (€)	22,33 M
	Coût dédié au développement de l'offre de service (€)	9,47 M
	Coût total / an / hab (€)	15
SC2 Développement d'un réseau cyclable et d'une offre de service	Linéaire d'aménagement prévu (m)	117 000
	Coût des aménagements prévus (€)	46,7 M
	Coût dédié au développement de l'offre de service (€)	16,9 M
	Coût total / an / hab (€)	30
SC3 Développement d'un réseau cyclable et d'une offre de service ambitieuse	Linéaire d'aménagement prévu (m)	117 000
	Coût des aménagements prévus (€)	46,7 M
	Coût dédié au développement de l'offre de service (€)	27,5 M
	Coût total / an / hab (€)	35

30 Recommandation ADEME

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

La volonté de promouvoir une culture de la mobilité durable sur le territoire de la CINOR s'inscrit en complément des scénarios proposés précédemment en termes de développement des TC, de réduction de l'usage de l'automobile et des scénarios de développement des modes actifs.

Le but de cet axe est, indépendamment des scénarios retenus, de promouvoir des actions thématiques qui encourageraient des changements de pratiques et l'essor des modes alternatifs au VP, conformément aux ambitions volontaristes de la CINOR et dans l'objectif de répondre aux besoins des habitants déjà évoqués.

Cela passe tant par l'incitation de la population à changer ses habitudes de mobilité que de potentiels actions de verdissement du parc automobile ou du matériel roulant des TC.

Les invariants de cet unique scénario prendraient la forme d'interventions ciblées dans le plan d'actions concernant :

- **Le covoiturage** : Pour limiter la pression sur le réseau routier, un véritable besoin de structurer l'offre de covoiturage est nécessaire. Particulièrement, on relève un fort besoin d'identifier les localités encadrant sa pratique tant pour la desserte de point à point que dans une optique de rabattement aux PEM et autres stations de TC. L'offre de stationnement de covoiturage ainsi que les aires de covoiturage doivent être développés et les initiatives en sa faveur accélérées (communication, prise en charge des trajets).

- **L'électromobilité** : L'enjeu serait de développer cette pratique en développant de nouvelles bornes de recharges à l'horizon 2034 et en encourageant le renouvellement des flottes pour les particuliers, les professionnels et le matériel roulant des services de TC. Il semble nécessaire de préciser que ce développement doit s'accompagner de mesures en faveur de la transition énergétique et du développement des énergies renouvelables au niveau local (mix-électrique de la Réunion carboné qui ne concorde pas avec une politique d'essor de l'électromobilité si aucune orientation de décarbonation du mix n'est prise).
- **Les Plans de mobilité employeurs et plans de mobilité scolaires** qui par leur réalisation permettent d'encourager, encadrer les pratiques et d'amorcer des changements de comportement en termes de mobilité pour les actifs et les scolaires, individus qui se déplacent quotidiennement pour réaliser leurs activités. Les échelles de l'entreprise et de l'école s'adaptent bien à des propositions d'actions concrètes et opérationnelles pour réduire les déplacements en automobile. De plus, les établissements scolaires s'imposent comme les zones à fort pouvoir de captation pour la communication auprès des jeunes afin d'entamer une prise de conscience et encadrer les usages (en particulier celui de la pratique cyclable – formation avec le dispositif « savoir rouler à vélo »).
- **Une meilleure accessibilité à la mobilité et aux transports pour tous**. La mise en place d'une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR permettrait d'agir en faveur d'une mobilité plus inclusive en trouvant des solutions tant individuelles que collectives pour garantir l'accessibilité de tous et, en particulier, des ménages les plus fragiles dont l'accès aux offres de services TC n'est pas suffisant pour assurer leurs déplacements.

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

- **L'expérimentation de matériel roulant propre pour les transports collectifs** est envisagée dans un contexte d'outre-mer particulier en termes énergétique et une action est déclinée à ce titre dans le futur plan. En effet, il semble essentiel d'envisager qu'à long terme, une certaine proportion du matériel roulant utilisé soit à faibles émissions, conformément à l'article L224-8-2 du code de l'environnement. Des questionnements importants sont en cours à l'échelle du Syndicat Mixte de Transport de la Réunion (SMTR) sur l'adaptabilité de cette loi au territoire.

Article L224-8-2 (en vigueur depuis le 19 novembre 2021) : « La proportion minimale d'autobus ou d'autocars à faibles émissions qui sont acquis ou utilisés dans le cadre des contrats mentionnés au II de l'article L. 224-7 s'établit, pour une année calendaire, pour l'Etat, pour les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que pour leurs établissements publics, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement un parc de plus de vingt autobus et autocars pour assurer des services de transport public de personnes réguliers ou à la demande, à :

- **1° 50 % jusqu'au 31 décembre 2024 ;**
- **2° 100 % à compter du 1er janvier 2025.**

Pour les autobus, la moitié au moins de ces proportions est constituée d'autobus à très faibles émissions. Cette obligation n'est applicable qu'à compter du 1er juillet 2022 pour les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics. Un décret peut prévoir des modulations pour tenir compte notamment de la situation des personnes assujetties à l'obligation **et des zones concernées**.

Mener sur le territoire une telle expérimentation peut avoir plusieurs impacts potentiels comme **une réduction des émissions de GES** liées au transport collectifs mais aussi **des surcoûts liés à l'achat de véhicules décarbonés** voire des surcoûts de fonctionnement pour certaines technologies. Des solutions de financement possibles seront proposées dans la déclinaison de ce point en action.

Jusqu'alors, l'avancement des réflexions sur le territoire de la Réunion concernent 2 projets d'expérimentation étant :

- **Le test de lignes électriques** sur certaines lignes phares du territoire.
- **Le test de véhicules roulant au GNV**, réflexion conjointe menée par la CINOR et la Région dans le cadre de l'utilisation de la biomasse de la station d'épuration du Grand-Prado pour créer une filière locale de production de GNV.

A terme, une mutation des matériels roulants est prévue mais une mise en œuvre décalée dans le temps est préconisée dans l'attente de solutions adaptées au contexte insulaire. L'hypothèse retenue pour ce scénario est un verdissement de 30% des flottes à l'horizon du PDM.

AOM	Types de véhicules	Nombre total des véhicules	Age moyen
CINOR Réseau CITALIS Groupement TENOR	13 bus hybrides dont 5 bus STD et 2 bus articulés en exploitation 4 norme euro 4 64 norme euro 5 157 norme euro 6 1 minibus exploité par Sodiparc pour le compte de la ville de St-Denis	225 véhicules	5,4 ans en 2020
Flottes actuelles de TC			

Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et des livraisons

La CINOR est l'un des territoires de la région des plus concernés par la gestion du transport de marchandises. En effet, avec la présence de la commune de Saint-Denis qui concentre beaucoup d'activités, du port et de l'aéroport dans la zone, la CINOR connaît de forts flux internes de fret et de transit.

La volonté d'organiser et de réguler le transport de marchandises dans la CINOR pousse à intégrer une réflexion spécifique à ce sujet dans le PDM. Cet axe de travail, bien que non différenciant quel que soit les scénarios retenus est à prendre en considération pour la détermination d'actions clés afin de répondre aux problématiques de nuisances causées par les livraisons sans compromettre les retombées économiques de ces activités.

Les invariants de cet axe entraînent des réflexions sur :

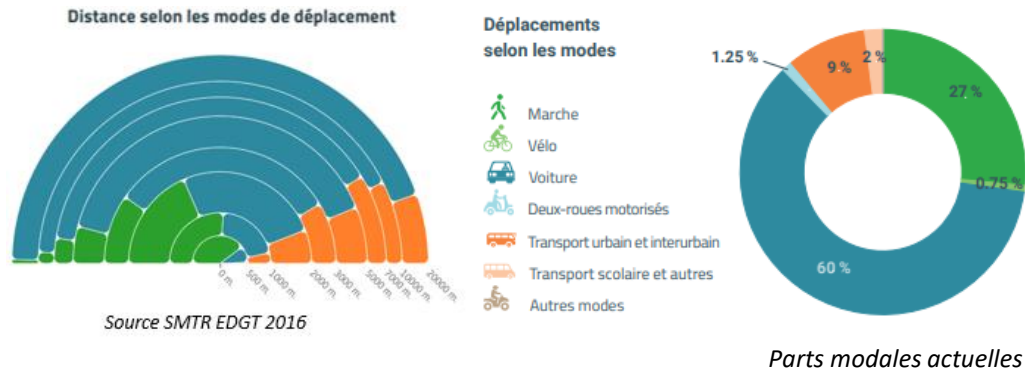
- **La mise en place de réglementations spécifiques** qui cibleraient certains itinéraires pour le transport lourd et certains horaires pour réaliser les livraisons afin de **réguler les flux de transit** et d'éviter les ralentissements dus aux charges/décharges des flottes en milieu urbain,
- **L'organisation d'une stratégie de logistique urbaine à Saint-Denis** avec la réflexion sur des espaces logistiques de proximité en périphérie du centre-ville permettant le groupage/dégroupage des livraisons et l'utilisation de véhicules adaptés selon le caractère de la livraison, l'expérimentation de **solutions de logistique du dernier km** et la **réduction de la place accordée pour les aires de livraison** (127 aires en centre-ville de Saint-Denis actuellement),
- **Le développement des solutions de logistique sur l'ensemble du territoire de la CINOR.** Le transport de marchandises n'est pas spécifiquement organisé sur la CINOR à l'heure actuelle. L'idée serait de proposer des actions visant à l'encadrer et **homogénéiser la réglementation sur le territoire**. Là où les aires de livraison sont concentrées à Saint-Denis, le reste du territoire est moins équipé ce qui offre l'opportunité de développer le transport de marchandises en ciblant les localités adéquates pour de nouvelles aires de livraison et espaces de logistique. En plus de consolider les flux, d'optimiser les livraisons du dernier km, de réduire les nuisances et de garantir un meilleur impact environnemental, ce travail permettrait d'intégrer aux réflexions les modalités de livraison favorisant les circuits courts et les distributions de produits régionaux. Cet axe s'intègre parfaitement avec les autres ambitions de ce PDM notamment par sa volonté de décongestionner le trafic routier et de proposer des solutions en faveur d'une mobilité décarbonée notamment par l'optimisation des tournées de livraison et la gestion des flottes,
- **La création d'une instance de concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine** (stationnement, réglementation, logistique urbaine en général) impliquant des experts du transport de marchandises et l'ensemble des parties prenantes concernées. Cet observatoire permettrait d'articuler les solutions logistiques dans le sens des orientations de la CINOR et de la Région, notamment pour faire face à l'augmentation des flux de marchandises et aux grands projets structurants portés.

PARTIE 4 : ANALYSE D'IMPACTS DES SCÉNARIOS



Projections d'impacts des scénarios – Evolution de la mobilité

La CINOR est un territoire en développement démographique qui connaît une croissance de +0,9% par an ce qui porte la population à 240 260 habitants à l'horizon du PDM. Cela représenterait à terme une hausse de 13% des déplacements du territoire soit 835 000 déplacements par jour dans la CINOR.



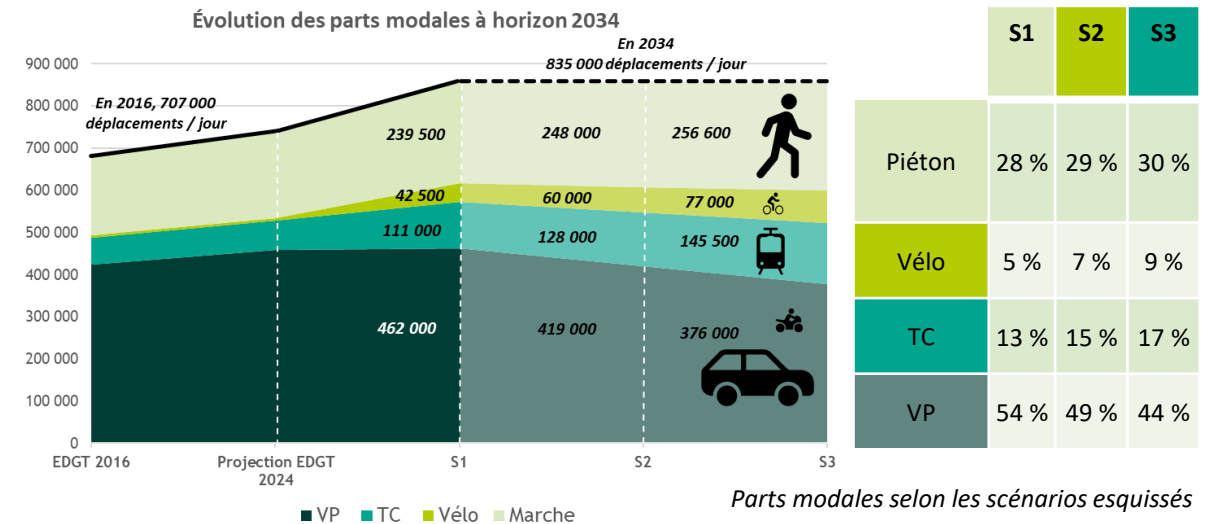
Pour répondre à ces enjeux, l'objectif de ce PDM est d'envisager les pistes stratégiques à choisir pour satisfaire la future demande en déplacements, garantir l'accessibilité à la mobilité pour tous, favoriser le report modal et modifier les usages par le développement plus ou moins ambitieux de scénarios sur chacune des thématiques identifiées.

Rappelons-le, la CINOR sera amenée à définir son propre scénario, composite des scénarios présentés selon ses orientations stratégiques déterminées à la suite d'une concertation. Au préalable, la présentation des impacts des scénarios sur la mobilité est présentée dans cette partie en partant de la présentation des impacts d'un scénario moins ambitieux (Scénario 1 de chaque axe) à un scénario plus volontariste (Scénarios 3) en passant par un scénario médian (Scénarios 2).

Evolution de la mobilité

Au regard de la hausse de déplacements, une première approche quantitative a été réalisée afin d'estimer les parts modales à l'horizon du PDM selon les combinaisons de scénarios (intégralité des scénarios 1 de chaque axe comme référence pour l'estimation de la part modale scénario 1 etc.) et conformément aux ambitions :

- **D'un objectif de part modale TC ambitieux** (ambitions du SAR et résultats de modélisation du RRTG),
- **D'un développement des modes doux important** et notamment pour la pratique du vélo et des Engins de Déplacement personnel Motorisés (EDPM),
- **D'un objectif de réduction de la part de VP** dans la répartition modale.



Projections d'impacts des scénarios – Ambition financière

Pour réaliser les actions définies dans ce PDM et anticiper sa mise en oeuvre il est important de définir un budget et l'horizon des dépenses.

Pour définir une ambition financière, il a été comparé l'indicateur du budget par an et par habitant porté dans différents PDM ou PDU.

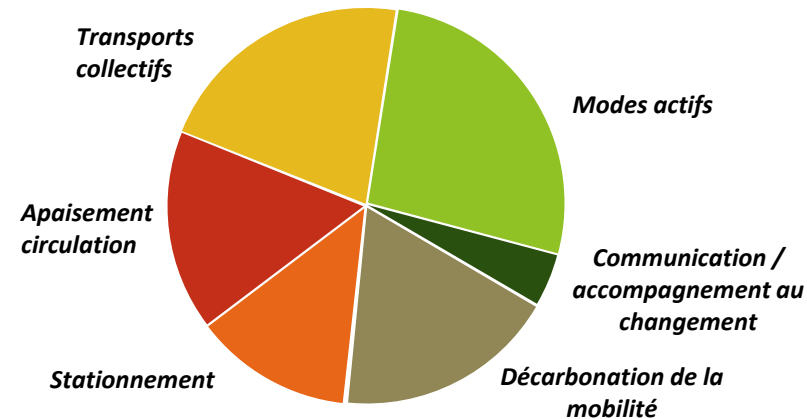
Quels budgets pour le PDM et à quels horizons ?

De 100 à 400 € / hab. / an

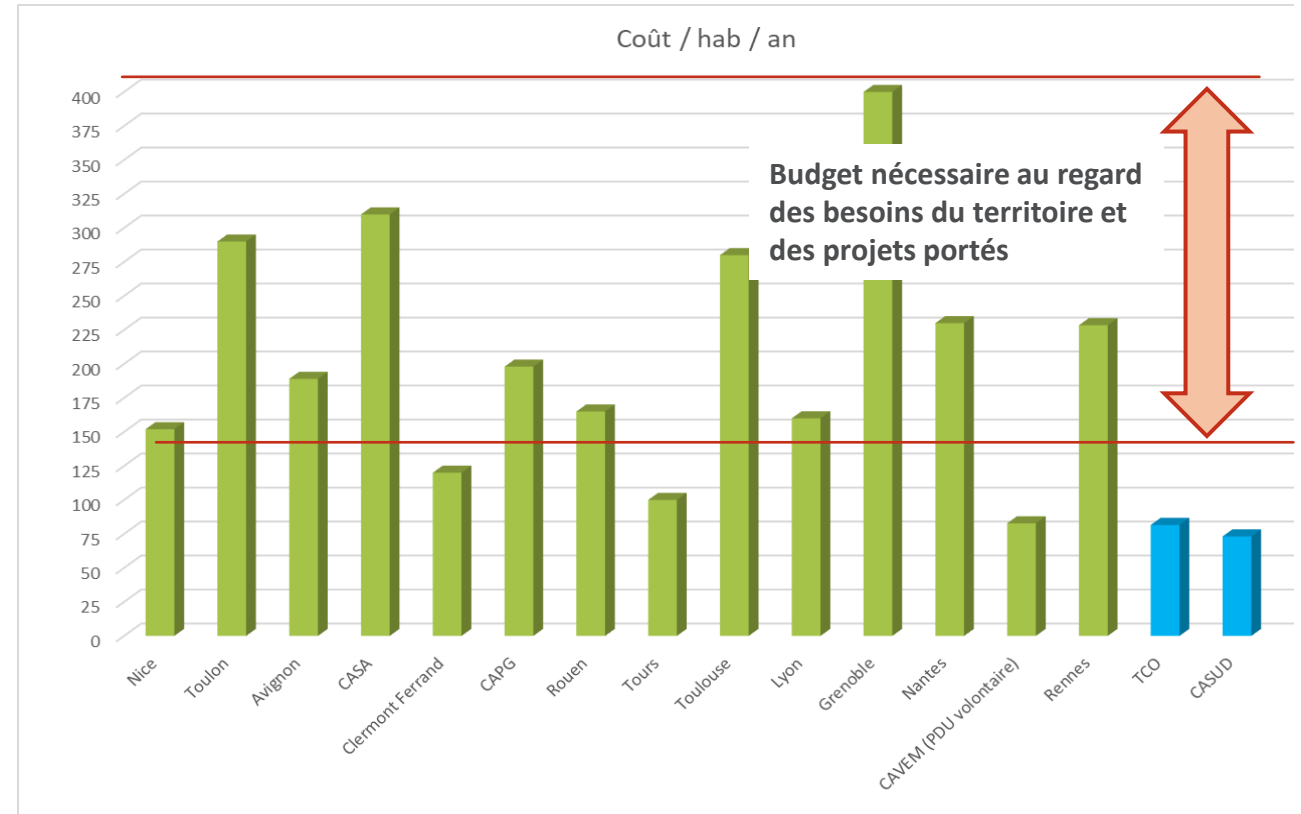
Soit pour la CINOR 210 à 880 M d'€ à l'horizon du PDM

Pour information, le PDU de 2013 identifiait **130 € / hab. / an** entre 2013 et 2022

Nous analyserons également dans le scénario retenu la ventilation du budget dans les différents thèmes portés par le PDM



Benchmark du budget de PDM et PDU d'autres EPCI



Il faut également tenir compte pour le budget du fait que certains projets seront portés par des partenaires de la CINOR comme la Région, le Département (aménagement cyclables hors agglomération, RRTG, Pôles d'échanges multimodal...) et que des financements seront mobilisables pour la CINOR (FEDER, Appel à projet...). Ces points seront abordés plus finement dans le plan d'actions.

Projections d'impacts des scénarios – Eclairage actuel du PDM

	Budget dépensé (2013 -2022)	En € / an / habitant	Répartition
CINOR	159 490 000 €		
Etudes	14 412 000 €	7 €	90 %
Projets transports	72 123 000 €	34 €	
Acquisition matériel roulant / équipements	13 794 000 €	7 €	
Modes actifs	37 000 €	0 €	
Voirie et ouvrages	59 123 000 €	28 €	
DÉPARTEMENT			
Divers travaux	17 124 000 €	9 €	10 %
Total	176 614 000 €	84 €	

* Entre 2013 et 2022 transfert de la compétence transport du Département à la Région

Budget et Répartition envisagée précédent PDU

257,0 M€				
120 M€	46,7%	La CINOR		
50 M€	19,5%	La Ville de St Denis		
40 M€	15,6%	La Région		
5 M€	1,9%	Les communes de Ste Marie et Ste Suzanne		
41,1 M€	16,0%	Le Département		

Projections d'impacts des scénarios – Ambition financière pour les 10 prochaines années

Premiers ordres de grandeur

5 Axes permettant de répondre à l'objectif stratégique	Budget 2012-2022	Budget scénario base	Budget scénario 2	Budget scénario 3	
	10 ans	10 ans	10 ans	10 ans	20 ans
Axe 1 : Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'usager, et performante pour un report modal durable	159 453 000 €	142 460 000 €	563 460 000 €	1 092 460 000 €	1 092 460 000 €
Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture		18 470 000 €	21 470 000 €	26 470 000 €	26 470 000 €
Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ h : développer et sécuriser les modes actifs	37 000 €	24 415 000 €	49 965 000 €	51 765 000 €	51 765 000 €
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	0 €	6 650 000 €	6 650 000 €	6 650 000 €	6 650 000 €
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et les livraisons	0 €	3 300 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €	3 300 000 €
Total	176 577 040 €	195 295 000 €	644 845 000 €	1 180 645 000 €	1 180 645 000 €
Budget / an/hab	84 €	93 €	307 €	562 €	281 €



+ 9 €/an/hab



+ 223 €/an/hab



+ 478 €/an/hab

Projections d'impacts des scénarios – Quelques points de vigilance

Quelques points de vigilance sont à intégrer dans l'élaboration des scénarios concernant :

- **L'air** : point de vigilance sur l'incidence de la limitation de vitesse à 30 km/h des centralités (ou intégralité ville) : émissions légèrement plus importantes à 30 km/h qu'à 50 km/h,
- **Le sol, l'eau, la biodiversité** : Les mesures à appliquer doivent limiter l'imperméabilisation des sols dans le cadre des aménagements annexes et favoriser la végétalisation (proposition d'imposer un engagement dans la démarche DAUPI). Mesure de réduction possible : Favoriser l'éco-conception des infrastructures dédiées à la mobilité durable et au stationnement (exemple : maintien d'un pourcentage important de surfaces perméables, imposer un nombre de plantation au mètre linéaire, etc.),
- **Le foncier** : Risque de mobilisation de foncier pour les infrastructures en espace péri-urbain : éventuel impact indirect négatif. Mesure d'évitement possible : Privilégier la mobilisation des espaces inutilisés, disponibles en espace urbain (dents creuses), éviter au maximum terrains naturels et agricoles,
- **La biodiversité** : Dans le cadre du transport par câble la Montagne, prendre en compte la rivière Saint-Denis en ZNIEFF 1 et 2 et le corridor aérien. Le transport par câble St François/Montgaillard/Champ Fleuri est à proximité d'un Espace Naturel Sensible du Piton Saint-François (gestion Département). Tous les TPC interceptent ponctuellement l'aire d'adhésion au parc national. Tous les TPC sont dans des corridors avérés trame aérienne mais n'interceptent pas de réservoir de biodiversité avérés. Tous concernent également un corridor potentiel de trame terrestre,
- **Le patrimoine historique** : Dans le cadre du TPC Mongaillard, le survol du monument historique inscrit du Domaine de Montgaillard est probable. Celui-ci intercepte aussi le périmètre de protection de l'ancienne maison des gouverneurs et du château Morange. Le TPC Bretagne intercepte le périmètre de protection du Domaine Bang. Concernant les travaux dans le centre-ville, l'aire de mise en valeur de l'Architecture et du Patrimoine de la commune de Saint-Denis est à considérer. L'AVAP délimite un nouveau périmètre qui se substitue au précédent, à l'intérieur duquel tous travaux ayant pour objet ou pour effet de transformer ou de modifier l'aspect d'un immeuble, bâti et non, sont soumis à autorisation préalable, délivrée par l'autorité compétente. Cette autorisation ne peut être délivrée qu'après avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France,
- **Le bruit** : Attention à la concentration du trafic sur quelques axes de circulation, notamment sur rue Juliette Dodu et Jules Auber, du fait de suppression circulation sur rue Jean Chatel et sur une partie rue de Paris (notamment). Possible nécessité de mettre en place des écrans acoustiques ou de traiter les baies des constructions concernées,
- **Les risques technologiques** : Modification probable de l'aléa transport de matières dangereuses dans le cadre de l'apaisement du boulevard Lancastel.

PARTIE 5 : CHOIX DU SCÉNARIO



Présentation du scénario retenu par la CINOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Présentation du scénario retenu par la CINOR

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Impacts du scénario retenu

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

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

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


 + 63€/an/hab

PARTIE 6 : ACTIONS À DÉCLINER DANS LE PDM



Identification des actions à décliner

Sur l'axe 1, 4 actions regroupant 10 sous-actions ont été retenues :

	Actions retenues
Axe 1 : Développer des transports collectifs performants	<p>Action 1 : Améliorer l'offre de TC structurante sur l'axe Est-Ouest du territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 1.1 : Réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français, - Sous-action 1.2 : S'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur du territoire, - Sous-action 1.3 : Etendre le réseau structurant en connexion avec la CIREST. <p>Action 2 : Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 2.1 : Développer le TPC La Vigie + La Montagne, - Sous-action 2.2 : Réaliser des études approfondies pour le développement des TPC, - Sous-action 2.3 : Développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab et les parkings relais. <p>Action 3 : Structurer les PEM et P+R sur le territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 3.1 : Articuler l'intermodalité autour des pôles et parcs relais structurants du territoire : PEM Pôle Ouest, PEM secteur Bertin/CHU, PEM Duparc, Quartier Français, - Sous-action 3.2 : Structurer les pôles d'échange / arrêts structurants et intermodaux : PEM de l'Hôtel de Ville, Butor, Chaudron, Sainte-Suzanne, Sainte-Marie, PEM entrée Est (Stade de l'Est). <p>Action 4 : Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services de la CINOR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 4.1 : Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services, - Sous-action 4.2 : Déployer un MaaS à l'échelle de la CINOR.

Identification des actions à décliner

Sur l'axe 2, 3 actions regroupant 11 sous-actions ont été retenues :

	Actions retenues
<p>Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture</p>	<p>Action 5 : Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 5.1 : Aménager des zones de vitesse apaisée, - Sous-action 5.2 : Expérimenter la mise en place de ZTL, - Sous-action 5.3 : Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire, - Sous-action 5.4 : Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs. <p>Action 6 : Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 6.1 : Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers, - Sous-action 6.2 : Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR, - Sous-action 6.3 : Mieux contrôler les usages abusifs. <p>Action 7 : Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 7.1 : Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis, - Sous-action 7.2 : Réglementer le stationnement sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R, - Sous-action 7.3 : Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement, - Sous-action 7.4 : Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne,

Identification des actions à décliner

Sur l'axe 3, 4 actions regroupant 10 sous-actions ont été retenues :

	Actions retenues
<p>Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : développer et sécuriser les modes actifs</p>	<p>Action 8 : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 8.1 : Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité, - Sous-action 8.2 : Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire. <p>Action 9 : Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 9.1 : Aménager des stationnements vélo sur le territoire pour inciter la pratique, - Sous-action 9.2 : Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel, - Sous-action 9.3 : Déployer l'offre de vélo en location, - Sous-action 9.4 : Encourager et déployer les dynamiques avec les associations. <p>Action 10 : garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 10.1 : Améliorer les conditions de déplacements des personnes à Mobilité Réduite (PMR), - Sous-action 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 établissements scolaires. <p>Action 11 : Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 11.1 : Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire, - Sous-action 11.2 : Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants.

Identification des actions à décliner

Sur l'axe 4, 4 actions regroupant 8 sous-actions ont été retenues :

	Actions retenues
<p>Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée</p>	<p>Action 12 : Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 12.1 : Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage, - Sous-action 12.2 : Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation et de partage sur le territoire. <p>Action 13 : Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 13.1 : Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique, - Sous-action 13.2 : Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC. <p>Action 14 : Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 14.1 : Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire, - Sous-action 14.2 : Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Établissements Scolaires sur le territoire, - Sous-action 14.3 : Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents. <p>Action 15 : Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 15.1 : Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR.

Identification des actions à décliner

Sur l’axe 5, 2 actions regroupant 6 sous-actions ont été retenues :

	Actions retenues
<div> <div> Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et des livraisons </div> </div>	<div> <div> Action 16 : Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l’échelle de la CINOR pour réduire les nuisances <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 16.1 : Diminuer le nombre de places accordées aux aires de livraison et redistribuer leur localisation, - Sous-action 16.2 : Réglementer le stationnement (horaire et tarification) sur voirie des aires de livraison, - Sous-action 16.3 : Interdire la circulation de PL sur certains axes et à certains horaires. </div> <div> Action 17 : Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine <ul style="list-style-type: none"> - Sous-action 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. Mettre en place des actions spécifiques, - Sous-action 17.2 : Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR, - Sous-action 17.3 : Étudier la faisabilité d’espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées. </div> </div>