

RAPPORT N° 2023/6-30
Au Conseil de la Communauté
En séance du jeudi 07 décembre 2023

OBJET : Révision du PDU de la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion devenu Plan de Mobilité – Arrêt du projet de Plan de Mobilité

1. Plan de mobilité – Rappel de la démarche

La Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion est en cours d'élaboration depuis juillet 2022 de son Plan De Mobilité (PDM) 2023 – 2033. Le PDM est un outil de planification de l'organisation de la mobilité. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le PDM est un document de planification introduit par la loi LOTI en 1982 (PDU ; Plan de Déplacements Urbains) et modifié en PDM (Plan de Mobilité) par la loi LOM le 24/12/2019. Il faut l'objet d'une évaluation tous les 5 ans et le cas échéant est révisé.

Selon le code de transport : *Le Plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. L'élaboration d'un PDM est un temps fort de concertation et de réflexions partagées sur la vision de la mobilité de demain pour l'agglomération, il permet d'associer les différentes parties prenantes et de co-construire le projet de territoire.*

Contexte réglementaire local et national auquel le PDM doit s'intégrer :

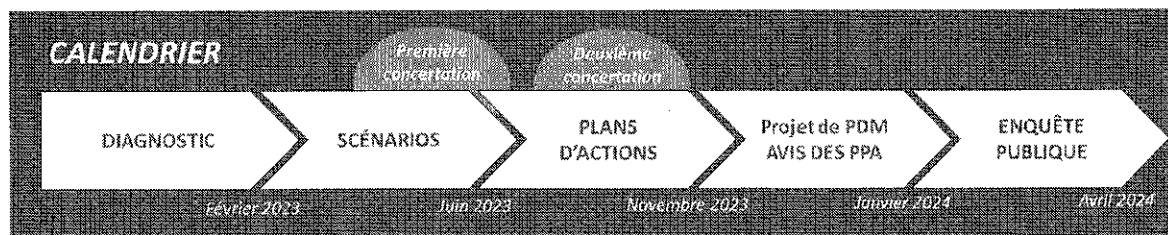
Localement le PDM doit être compatible avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) qui préconise, en particulier, la mise en œuvre d'un réseau intégré à l'échelle régionale et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) en cours d'élaboration. Conformément à ces documents, il s'agit dans ce document et 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.

Un groupement de bureaux d'études menées par Ingérop a été retenu pour accompagner la CINOR dans l'élaboration de son PDM.

2. Étapes de réalisation de la démarche d'élaboration du PDM

Le Conseil communautaire a CINOR a validé en mai 2021 la révision du PDU approuvé en 2014.

Le Plan de mobilité 2024 – 2034 de la Cinor a été élaboré selon les étapes suivantes :



Un comité de pilotage a été réuni à l'issue des 3 premières phases de la mission.

Accusé de réception en préfecture
974-249740119-20231207-CC2023-6-30-DE
Date de télétransmission : 18/12/2023
Date de réception préfecture : 18/12/2023

En complément, du comité de pilotage, les partenaires de la CINOR ont été associés dans le cadre des Comités Techniques et via des rencontres bilatérales au moment du diagnostic.

Par ailleurs, le PDM a fait l'objet d'une concertation publique à l'initiative de la CINOR cette concertation s'est effectuée au cours de 2 étapes :

- Une première temporalité en juin 2023 avec le partage des intentions du plan de mobilité et la validation des conclusions du diagnostic avec l'organisation de points de rencontre mobiles dans les marchés forains des 3 villes à laquelle a été associée un questionnaire diffusé sur les réseaux sociaux de la CINOR
- Une seconde temporalité d'échange sur le plan d'action en octobre 2023 avec l'organisation de 3 cafés concertations.

A l'issue de l'arrêt du projet le PDM sur le 1^{er} semestre 2024 :

- Sera transmis pour avis aux différents PPA (Personnes Publiques Associées)
- Puis Il fera l'objet d'une enquête publique.

Le PDM est un document soumis à évaluation environnementale, il sera à ce titre soumis pour avis à l'autorité environnementale en parallèle de la consultation des PPA.

Les conclusions de ces deux temps complémentaires d'échanges seront intégrées au projet du PDM pour l'approbation courant 2024.

3. Le contenu du dossier du PDM

- Diagnostic
- Rapport scénarios / orientations et objectifs chiffrés
- Plan d'actions
- Synthèse du PDM

Annexes du projet

- Rapport d'évaluation environnemental et son résumé non technique
- Annexe accessibilité
- Annexe concertation

4. Les principaux enseignements du diagnostic :

Mise en œuvre du PDU de 2014

L'analyse de la mise en œuvre du précédent PDU a fait le constat d'une mise en œuvre plutôt faible du PDU de 2014 avec peu d'actions totalement réalisées (4 actions soit 12% du plan d'actions). Le précédent bilan avait été chiffré en termes de montant réalisé avec seulement 7,94% du budget prévisionnel d'engagé.

Au vu des conclusions du diagnostic sur les besoins du territoire et attentes en termes de plan d'action. L'enjeu est d'avoir un PDM 2024-2034 qui se concrétise avec un plan d'actions ambitieux tout en étant réaliste, mais également d'avoir une vision partagée sur l'évolution de la mobilité sur le territoire. Pour cela il a été mené

- Un travail de collaboration important entre la Région et la CINOR, ville de Saint-Denis été engagé dans la démarche d'élaboration du PDM.
- La question du financement de la politique de mobilité et d'avoir un PDM réaliste par rapport aux moyens financiers de la CINOR et de ses partenaires. Le PDM a fait ainsi l'objet d'un chiffrage dès l'étape de scénario pour que l'ambition budgétaire soit un des éléments de choix du scénario. De plus, un point spécifique a été fait avec les services permettant d'identifier les partenaires et financements mobilisables sur les différentes actions.

Il semble nécessaire que les parties prenantes, sur les compétences du PDM, effectuent un travail partenarial d'identification des budgets multimodaux dans l'objectif d'enrayer la hausse du trafic routier sur le territoire.

Territoire et population

La CINOR regroupe 212 000 habitants et plus de 240 000 à l'horizon du PDM. Cette croissance de la population induit avec une augmentation des déplacements sur le territoire à l'horizon 2034. **Il est donc nécessaire de mettre en place des solutions pour mieux organiser les flux.**

Accusé de réception en préfecture
974-249740119-20231207-CC2023-6-30-DE
Date de télétransmission : 18/12/2023
Date de réception préfecture : 18/12/2023

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

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

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

Pratiques de déplacements

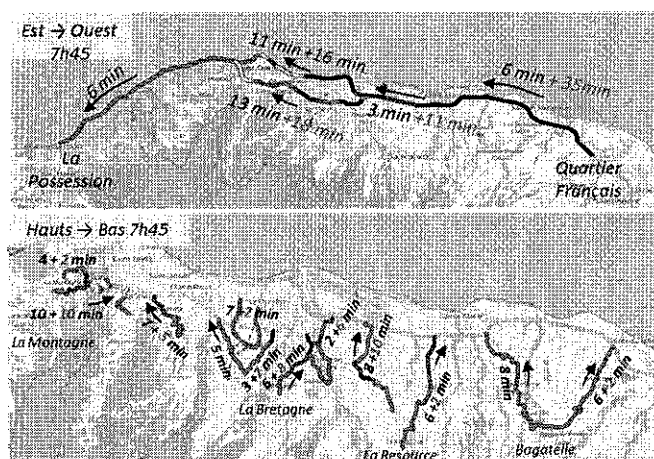
Les données de l'EGTD de 2016 ont permis d'avoir un état de référence sur les comportements de mobilité sur la Réunion.

Sur la CINOR l'EGTD montre que les habitants font en moyenne 3,3 déplacements de 5,4 km par jour. La mobilité est caractérisée par :

- Une place importante de la voiture (60% des déplacements),
- Des transports collectifs fréquentés (11% des déplacements),
- Plus d'un quart des déplacements effectués à pied (27% des déplacements)
- Une très faible pratique du vélo (moins de 1% des déplacements)

Saturation du réseau viaire

- Le constat sur le territoire est la saturation du réseau routier avec le réseau routier national et les liaisons entre les quartiers qui font **l'objet de congestions récurrentes et importantes** aux heures de pointe.
- La RN2 entre Ste-Marie et l'aéroport est ainsi le tronçon routier le plus chargé du réseau routier réunionnais.
- L'offre de stationnement est importante, les usages sauvages/illicites nombreux au détriments des modes actifs. Cette place prépondérante de la voiture n'incite pas à un report modal vers les transports collectifs ou les modes actifs,



Analyse des temps de parcours Ingérop - Nov 2022

Transport collectif : améliorations et saturation de l'offre

- Des aménagements de transports collectifs très fréquentés à l'échelle de l'île (90 000 voy/jour) et une offre saturée notamment sur le site propre,
- Le téléphérique Papang est un succès dès son ouverture : jusqu'à 7000 voyageurs/jours,
- Car jaune : une augmentation de l'offre et des sites propres inaugurés en 2022 et 2023.

Reçu en préfecture
974-249740119-20231207-CC2023-6-30-DE
Date de télétransmission : 18/12/2023
Date de réception préfecture : 18/12/2023

Modèles actifs : un potentiel important mais des aménagements à créer

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

D'autres défis à relever pour faire évoluer les pratiques de mobilités

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

5. Les grandes orientations du PDM

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

- 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'h : 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 livraisons

6. Les scénarios

A partir des 5 axes préalablement retenus, une proposition de scénarios pour chacune des thématiques a été faite. 3 scénarios différenciés ont été 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.

Les scénarios sur les 3 premiers axes se sont vus du scénario 1 construit sur les coûts partis et projets en cours déjà portés à l'échelle du territoire à des propositions plus ambitieuses et impactantes en termes de mobilité.

Ces scénarios ont donc amené à des évolutions différenciées des pratiques de déplacements. Sur la partie transports collectifs ils ont fait l'objet d'une modélisation de leur impact sur les comportements et sur la qualité de l'air.

	S1	S2	S3
Piéton	28 %	29 %	30 %
Vélo	5 %	7 %	9 %
TC	13 %	15 %	17 %
VP	54 %	49 %	44 %

Évolutions des parts modales sur les 3 scénarios

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 €

Synthèse budgétaire des 3 scénarios et comparaison au budget du PDU en vigueur. Du fait d'un investissement lourd peut réaliste à l'échelle des 10 ans le scénario 3 a été analysé également sur 20 ans.

A l'issue du comité de pilotage, les élus du territoire ont validé un scénario mixte reprenant le scénario 1 pour les transports collectifs à savoir la mise en œuvre du TCSP Baobab et du câble de la montagne et un mixte entre les scénarios 2 avec des compléments du

7. Le plan d'action

Le Plan d'action a été construit sur les 5 axes de la stratégie du PDM, il est constitué de 17 actions réparties en 44 sous actions, les objectifs et actions sont détaillées ci-dessous.

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants :

Objectifs principaux :

- Bâtir une armature de réseau performante
- Développer une offre compétitive avec des temps de parcours réduits, une meilleure fréquence et amplitude des horaires, un meilleur confort et plus de fiabilité.
- Assurer un maillage de qualité et une intermodalité facilitée

Les actions envisagées :

1. Améliorer l'offre de Transport en commun structurante
1.1. Réaliser le projet Baobab et la connexion Entrée Ouest – Quartier Français
1.2. S'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur du territoire
1.3. Étendre le réseau structurant en connexion avec la CIREST
2. Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts
2.1. Développer le TPC La Montagne
2.2. Réaliser des études approfondies pour le développement des TPC
2.3. Développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et les parkings relais
3. Structurer les PEM et parkings relais (P+R) sur le territoire
3.1. Articuler l'intermodalité autour des pôles et parcs relais structurants du territoire
3.2. Structurer les pôles d'échanges / arrêts structurants et intermodaux
4. Intégrer des outils numériques et innovants pour une meilleure interopérabilité des services
4.1. Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services
4.2. Déployer un MaaS à l'échelle de la CINOR

Accusé de réception en préfecture
974-249740119-20231207-CC2023-6-30-DE
Date de télétransmission : 18/12/2023
Date de réception préfecture : 18/12/2023

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

Objectifs principaux :

- Repenser la place de l'automobile et du stationnement en milieu urbain.
- Améliorer les conditions de circulation routière et apaiser les lieux de vie de la CINOR.
- Proposer des aménagements confortables, accessibles et sécurisés

5. Apaiser les centres-villes et lieux de vie de la CINOR
5.1. Aménager des zones de vitesse apaisée
5.2. Expérimenter la mise en place de ZTL
5.3. Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire
5.4. Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs
5.5. Suivre l'impact sur la qualité de l'air à proximité des axes routiers et sur le territoire
6. Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement
6.1. Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers
6.2. Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR
6.3. Mieux contrôler les usages abusifs
7. Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR
7.1. Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis
7.2. Réglementer le stationnement sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R
7.3. Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement
7.4. Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne

Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs

Objectifs principaux :

8. Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR
8.1. Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité
9. Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable
8.2. Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire
9.1. Aménager des stationnements vélos sur le territoire pour inciter la pratique
9.2. Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel
9.3. Déployer l'offre de Vélo en Location
9.4. Encourager et développer les dynamiques avec les associations
10. Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive
10.1. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
10.2. Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires
11. Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs

Accusé de réception en préfecture
974-249740119-20231207-CC2023-6-30-DE
Date de télétransmission : 18/12/2023
Date de réception préfecture : 18/12/2023

11.1. Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire
11.2. Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants

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

Principaux objectifs

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

12. Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité
12.1. Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage
12.2. Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation/ de partage sur le territoire
13. Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules
13.1. Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique
13.2. Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC
14. Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité
14.1. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire
14.2. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Établissements Scolaires sur le territoire
14.3. Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents
15. Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous
15.1 Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR

Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises

Principaux objectifs

- Réguler les aires de livraison et le transit de fret sur le territoire,
- Mieux appréhender les flux de transport de marchandises et réduire les nuisances induites,
- Encadrer les pratiques en proposant des solutions concrètes de logistique urbaine et en concertant

16. Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances
16.1. Réorganiser et réglementer les aires de livraison sur le territoire
16.2. Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires
17. Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine
17.1. Comprendre la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port.

17.2. Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR

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

Budget du PDM

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

Détail du budget par action et horizon de mise en œuvre.

Axe 1 : développer les transports collectifs

	Sous-action	Horizon	Coût (M d'€)
Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs	5.3. Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurants du territoire	Tout au long du PDM	4,4 M d'€
	5.4 Rationnaliser le stationnement sur voirie dans les centres-villes en faveur des modes actifs	Court terme	0,3 M d'€
	5.5 Suivre l'impact sur la qualité de l'air à proximité des axes routiers et sur le territoire	Tout à long du DPM	0,2 M d'€
	6. Comprendre les pratiques, appréhender les besoins et tendances, contrôler les usages de stationnement		
	6.1. Garantir une offre de stationnement intelligent pour les usagers	Tout au long du PDM	-
	6.2. Mettre en place un observatoire du stationnement via la récolte de données sur l'ensemble de la CINOR	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
	6.3 Mieux contrôler les usages abusifs	Tout au long du PDM	0,5 M d'€
	7. Réglementer le stationnement à l'échelle de la CINOR		
	7.1. Réviser le périmètre, la tarification et les horaires de la zone de stationnement payant dans le centre-ville de Saint-Denis	Tout au long du PDM	1,8 M d'€
	7.2. Réglementer le stationnement sur voirie dans les autres secteurs et encourager le stationnement longue durée en ouvrage dans les P+R	Tout au long du PDM	-
Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs	7.3. Inscrire dans les PLU les nouvelles normes et restrictions de stationnement	Tout au long du PDM	-
	7.4. Engendrer des réflexions sur les conditions de stationnement à Sainte-Marie et Sainte-Suzanne	Long terme	2 M d'€
	8. Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR		
	8.1. Réaliser des aménagements linéaires cyclables de qualité	Tout au long du PDM	47,3 M d'€
	9. Développer un écosystème vélo favorisant la pratique cyclable		
	8.2. Résorber les points durs cyclables et autres discontinuités du territoire	Tout au long du PDM	11 M d'€
	9.1. Aménager des stationnements vélos sur le territoire pour inciter la pratique	Tout au long du PDM	2,2 M d'€
	9.2. Déployer un service d'aide à l'acquisition du matériel	Tout au long du PDM	5 M d'€
	9.3. Déployer l'offre de Vélo en Location	Tout au long du PDM	6 M d'€
	9.4. Encourager et développer les dynamiques avec les associations	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
Axe 3 : Développer et sécuriser les modes actifs	10. Garantir les conditions d'accès et de confort des cheminements en faveur d'une mobilité inclusive		
	10.1. Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	Tout au long du PDM	20 M d'€

	Sous-action	Horizon	Coût (M d'€)
	10.2. Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le bon jalonnement des itinéraires pour modes actifs, notamment au niveau des stations et des établissements scolaires	Tout au long du PDM	-
	11. Mieux coordonner urbanisme et déplacements par modes actifs		
	11.1. Créer des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT) autour des stations structurantes du territoire	Court terme	-
	11.2. Encourager la mixité fonctionnelle dans les nouveaux programmes urbains et projets structurants	Long terme	-
Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée	12. Développer et encourager les nouvelles formes de mobilité		
	12.1. Promouvoir et proposer des mesures incitatives au covoiturage	Tout au long du PDM	2 M d'€
	12.2. Promouvoir et encourager les pratiques de mutualisation/ de partage sur le territoire	Tout au long du PDM	0,8 M d'€
	13. Encourager et accompagner le verdissement des flottes et du parc de véhicules		
	13.1. Développer l'électromobilité par la création de bornes de recharge électrique	Tout au long du PDM	1 M d'€
	13.2. Mener des expérimentations de matériel roulant plus propre pour les TC	Tout au long du PDM	4 M d'€
	14. Sensibiliser et communiquer pour inciter aux changements de pratiques de mobilité		
	14.1. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Entreprises et Administrations sur le territoire	Tout au long du PDM	1 M d'€
	14.2. Encourager la réalisation de Plan de Mobilité des Établissements Scolaires sur le territoire	Tout au long du PDM	1,2 M d'€
	14.3. Rappeler les bons usages auprès du grand public pour inciter et encadrer la pratique, changer les habitudes et limiter les accidents	Tout au long du PDM	0,3 M d'€
	15. Garantir un meilleur accès à la mobilité et aux transports pour tous		
	15.1 Mettre en place une maison de la mobilité sur le territoire de la CINOR	Tout au long du PDM	1,4 M d'€
Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises	16. Réglementer le transport de marchandises et les livraisons à l'échelle de la CINOR pour réduire les nuisances		
	16.1. Réorganiser et réglementer les aires de livraison sur le territoire	Tout au long du PDM	0,4 M d'€
	16.2. Interdire la circulation de poids-lourds sur certains axes et à certains horaires	Tout au long du PDM	0,2 M d'€
	17. Appréhender et optimiser les flux logistiques, encourager les solutions innovantes de logistique urbaine		

Intervention	Horizon	Coût (M d'€)
17.1. Comprendre la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités de la CINOR, l'aéroport et le port.	Jusqu'à moyen terme	-
17.2. Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine sur le territoire de la CINOR	Commencer à long terme	1 M d'€
17.3. Etudier la faisabilité d'espaces de logistique urbaine en périphérie du centre-ville et proposer des solutions de livraison du dernier km adaptées	Commencer à moyen terme	1,1 M d'€

Parts modales du PDM

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

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

8. Décision du Conseil

En conséquence, je vous demande de bien vouloir :

- Arrêter le projet de Plan de Mobilité tel qu'il est annexé au présent rapport,
- Lancer la consultation des Personnes Publiques Associées, puis l'organisation de l'enquête publique.

A l'issue de cette étape, une nouvelle version du projet de PDM sera présentée devant le Conseil Communautaire pour l'approbation. Cette nouvelle version sera enrichie de l'ensemble des remarques émises par les Personnes Publiques Associées (PPA) et de l'enquête Publique et de leur prise en compte.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.


Le Président,
Maurice GIRONCEL



**DELIBERATION N° 2023/6-30
du Conseil de la Communauté
en séance du 07 décembre 2023**

OBJET : Révision du PDU de la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion devenu Plan de Mobilité – Arrêt du projet de Plan de Mobilité

LE CONSEIL DE LA COMMUNAUTE

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 1320/SG/DRCT/3 en date du 20 juin 1997 fixant le périmètre du projet de Communauté comprenant les Communes de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 2686/SG/DRCT/3 en date du 22 octobre 1997 créant la Communauté de Communes CINOR ;

Vu l'Arrêté Préfectoral n° 4462/SG/DRCT/3 en date du 28 décembre 2000 transformant la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR) en Communauté d'Agglomération ;

Sur l'avis des Commissions Transports et Déplacements et Administration Finances joint en annexe ;

Sur le RAPPORT n°2023/6-30 du Président ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

ARTICLE 1

Arrête le projet de Plan de Mobilité tel qu'il est annexé au présent rapport.



ARTICLE 2

Autorise le Président à lancer la consultation des Personnes Publiques Associées et à organiser l'enquête publique.

Nombre de votants : 40 (dont 5 procurations) Suffrages exprimés : 40 Vote pour : 40 Vote contre : 00 Abstention : 00
--

Pour extrait certifié conforme
Fait à Sainte-Clotilde le 18 DEC 2023

**Le Président,
Maurice GIRONCEL**



Accusé de réception en préfecture 974-249740119-20231207-CE2023-6-30-DE Date de télétransmission : 18/12/2023 Date de réception préfecture : 18/12/2023
--



SECRETARIAT DU CONSEIL
COMMUNAUTAIRE

AVIS DES COMMISSIONS

RAPPORT N°2023/DMOB/6-30

Révision du PDU de la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion devenu Plan de Mobilité – Arrêt du projet de Plan de Mobilité

COMMISSION TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

La Commission prend acte.

COMMISSION ADMINISTRATION ET FINANCES

La Commission émet un avis favorable sans observation particulière.