

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Aménagement de la Bande
littorale Nord à Saint-Denis

-

Dates de la concertation
20 octobre 2025 au 19 décembre
2025

Daniel GUERIN et Bernard VITRY
garants désignés par la CNDP

-

Date de remise du rapport, le 19 janvier 2026



Sommaire

Aménagement de la Bande littorale Nord à Saint-Denis (La Réunion)	1
Sommaire	2
avant propos et synthèse pour les décideurs	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées	
à l'issue de la concertation préalable	5
Introduction	6
Objectifs et contenu du projet selon le maître d'ouvrage	7
Contexte du projet	7
La saisine de la CNDP	8
Garantir le droit à l'information et à la participation	8
Le travail préparatoire des garants	9
Etude de contexte	10
Le dispositif de concertation	11
Avis sur le déroulement de la concertation	13
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	16
Résumé des arguments exprimés	17
Demande de précisions et recommandations des garants	21
Annexes	24

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 19 janvier 2026 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.cinor.re/concertation-prealable-bande-littorale-nord/>

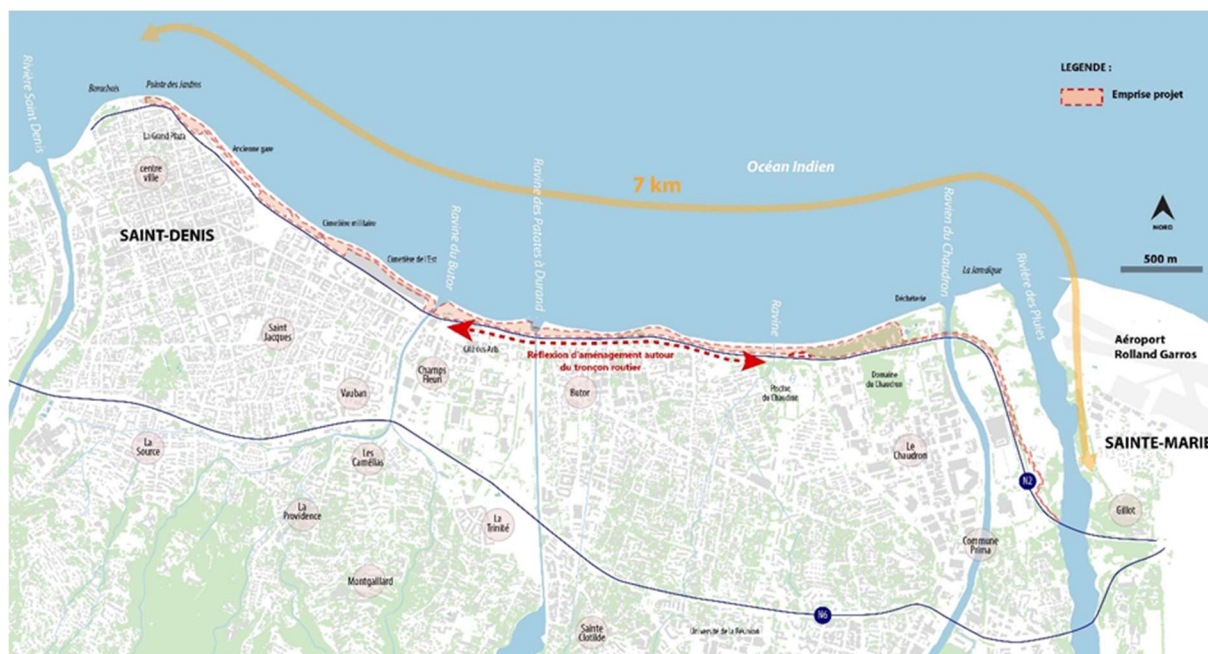
Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Ce document restitue de manière fidèle et synthétique les enseignements tirés de la concertation, sans préjuger des décisions finales du maître d'ouvrage. Il constitue un outil d'aide à la décision, destiné à éclairer les arbitrages à venir et à contribuer à la transparence, à la lisibilité et à la continuité du processus de participation du public.

La concertation préalable conduite sous l'égide de la Commission nationale du débat public porte sur le projet d'aménagement du sentier littoral nord de Saint-Denis, entre la Pointe des Jardins et la Rivière des Pluies, porté par la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion. Organisée sur une durée de deux mois, cette démarche avait pour objet d'éclairer les choix du maître d'ouvrage à un stade où le projet demeurait susceptible d'évoluer, conformément aux dispositions du Code de l'environnement.



Source : carte communiquée par l'agence Uni Vert Durable

Le projet vise à renforcer l'attractivité du littoral tout en préservant ses qualités paysagères, écologiques et sociales, au moyen d'aménagements qualifiés de légers et reposant principalement sur la réhabilitation de l'existant. Compte tenu des contraintes fortes du site, notamment l'étroitesse du corridor littoral, les contraintes réglementaires et environnementales, ainsi que les enjeux de sécurité, la concertation ne pouvait porter sur des variantes de tracé. Elle s'est donc concentrée sur les usages, les équipements, l'accessibilité, la sécurité, l'insertion paysagère et environnementale, ainsi que sur les modalités de gestion et d'entretien du sentier dans la durée.

Le dispositif de concertation a reposé sur des formats complémentaires associant réunions publiques, ateliers thématiques, démarches d'« aller-vers », questionnaire et registre numérique. La participation est demeurée globalement limitée, en particulier lors des réunions en présentiel, et inégalement répartie selon les publics. Plusieurs personnes rencontrées ont indiqué ne pas avoir eu connaissance de la démarche.

Les contributions recueillies font apparaître des enseignements convergents. Le littoral est perçu comme un espace du quotidien, investi pour la promenade, les mobilités actives, les pratiques sportives douces, la détente et la sociabilité. Cette diversité d'usages fonde une attente forte en matière d'aménagement et de lisibilité des cheminements, afin de garantir une appropriation du site par l'ensemble des publics.

L'accessibilité pour toutes et tous constitue un enjeu transversal. Les participantes et participants soulignent la nécessité de cheminements adaptés aux personnes à mobilité réduite, aux familles avec poussettes et aux personnes âgées, ainsi que l'importance d'un dimensionnement cohérent des voies et des espaces de croisement. Ces enjeux sont étroitement liés à la sécurité, entendue à la fois comme sécurité objective et comme sentiment de sécurité, ce dernier conditionnant fortement la fréquentation et l'appropriation du site.

La question de la sécurité concerne l'état et la continuité des cheminements, la lisibilité des parcours, les traversées de voiries et la cohabitation entre piétons, cyclistes et autres usagers. Les attentes exprimées portent sur des réponses proportionnées, combinant aménagement, signalisation, règles d'usage compréhensibles et gestion dans la durée, afin de prévenir les conflits d'usage et de favoriser une fréquentation apaisée du littoral.

La préservation du caractère naturel du site constitue un principe partagé. Les citoyennes et citoyens expriment une préférence marquée pour des aménagements sobres, proportionnés et respectueux des dynamiques écologiques, privilégiant la végétalisation, la réversibilité des interventions et la limitation de l'artificialisation. La biodiversité, la conservation du patrimoine arboré et le confort thermique sont appréhendés comme des enjeux contribuant à la qualité d'usage du site et à sa résilience face aux évolutions climatiques.

Les contributions mettent également en évidence l'importance de la dimension culturelle et mémorielle du littoral. Celui-ci est envisagé comme un espace porteur de récits pluriels, associant paysages, pratiques et mémoires vécues. Les attentes portent sur des formes de médiation sobres, inclusives et évolutives, permettant de valoriser cette pluralité sans figer les lieux ni transformer le sentier en espace scénarisé. Les haltes sont perçues comme des points d'ancrage paysagers et d'usage, contribuant à l'appropriation du parcours, sous réserve d'une implantation mesurée et cohérente avec la continuité du sentier.

Enfin, la concertation souligne que la réussite du projet repose autant sur la qualité de sa conception que sur les conditions de gestion dans la durée. L'entretien, la maintenance, la propreté, la clarté des

règles d'usage et l'information du public apparaissent comme des facteurs déterminants de la qualité d'usage et de l'acceptabilité du projet. Plusieurs contributions insistent sur la nécessité de maintenir un dialogue dans le temps, au-delà de la concertation préalable, afin de renforcer la confiance, d'assurer la traçabilité des décisions et d'adapter le projet aux usages réels.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées à l'issue de la concertation préalable

Conformément à l'article L.121-16 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage indique les mesures qu'il juge nécessaires pour répondre aux enseignements tirés de la concertation. À la suite de la publication du bilan de la concertation par les garants, le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation et indique les mesures qu'il juge nécessaires pour tenir compte des enseignements tirés de cette démarche. Le bilan de la concertation ainsi que les enseignements et décisions du maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation. Ces documents sont intégrés aux dossiers d'enquête publique ou de participation du public par voie électronique.

Qualité de l'air et santé publique	La qualité de l'air constitue un enjeu déterminant pour l'acceptabilité du projet, en particulier au regard des publics sensibles. Nous recommandons la mise en place d'un partenariat avec un organisme compétent, tel que l'association Atmo Réunion, qui permettrait d'assurer la mesure, le suivi et la diffusion publique des données relatives à la qualité de l'air, en temps réel, le long du sentier littoral.
Accessibilité universelle et dimensionnement des voies	Le maître d'ouvrage est invité à préciser les hypothèses techniques retenues pour le dimensionnement des voies cyclables afin de garantir le croisement des fauteuils roulants motorisés et, le cas échéant, l'intervention des véhicules de secours.
Évolution possible du périmètre fonctionnel du projet	Les garants recommandent l'évaluation de la faisabilité d'un franchissement sécurisé des voies rapides reliant la ville, la Cité des Arts et le sentier littoral, avec les services compétents, même si cet ouvrage ne relève pas du périmètre de la concertation.
Création d'une halte supplémentaire à vocation paysagère	Des participantes et participants demandent la création d'une halte légère entre le secteur de la Jamaïque et le pont de la Rivière des Pluies, conçue comme un point de repos et de belvédère, permettant la vue sur la Ville et ses quartiers sur les hauteurs.

Mise en place d'un comité de suivi citoyen	Nous recommandons la création d'un comité de citoyens volontaires, distinct du conseil de développement de la CINOR, associé à l'avancement du projet dans un rôle consultatif et informatif.
Maintien d'un dialogue ouvert via le site internet	Nous préconisons de maintenir l'espace de la concertation sur le site de la CINOR afin de tenir le public informé de l'évolution de projet et de favoriser le dialogue.
Organisation de temps d'échange ciblés	Nous recommandons d'organiser des temps d'échange avec les publics insuffisamment associés lors de la concertation préalable, et de poursuivre les démarches d'« aller-vers ». En particulier nous recommandons des présentations du projet aux personnes porteuses de handicap en y associant les structures comme l'APAJH et le comité handisport. De même pour les publics jeunes dont le Conseil des enfants et le conseil des jeunes de la ville de Saint-Denis.
Renforcement de l'information sur l'avancement du projet	Nous recommandons également d'assurer une information régulière et continue du public dans les médias radios, PQR, TV et sur le site internet du projet, celui de la Mairie de St Denis, les supports institutionnels.

Introduction

Le projet objet de la concertation

La présente concertation porte sur le projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis, et plus précisément sur le réaménagement du sentier littoral situé entre la Pointe des Jardins et la Rivière des Pluies, sur un linéaire d'environ sept kilomètres.

Ce projet est porté par la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR), en partenariat avec la Ville de Saint-Denis, dans le cadre de ses compétences en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de valorisation du littoral. Il s'inscrit dans le programme de renouvellement urbain Nord-Est Littoral (PRUNEL), auquel la CINOR est associée depuis 2015.

Le projet vise à répondre à plusieurs constats partagés, notamment une attractivité limitée du littoral historique, des conflits d'usages récurrents, des équipements vieillissants et une faible connexion entre la ville et son front de mer. Il a pour objectif de renforcer l'attractivité du littoral et de favoriser son intégration dans la vie urbaine dionysienne, tout en tenant compte des enjeux environnementaux, paysagers et climatiques propres à ce site exposé.

Les aménagements envisagés reposent sur des interventions majoritairement légères, résilientes et réversibles, privilégiant la réhabilitation de l'existant. Le projet accorde une place centrale aux mobilités

actives, à la continuité des cheminements piétons et cyclables, à la création d'espaces de détente, de loisirs et de pratiques sportives, ainsi qu'à la valorisation du patrimoine naturel, culturel et mémoriel du littoral nord.

Actuellement au stade des études d'avant-projet, plusieurs scénarios ont été étudiés, incluant l'hypothèse d'absence d'intervention, des aménagements ponctuels ou un projet d'aménagement global. Ce dernier constitue l'option privilégiée par le maître d'ouvrage, tout en demeurant susceptible d'évolutions à l'issue de la concertation préalable.

Objectifs et contenu du projet selon le maître d'ouvrage

Le projet est situé sur la commune de Saint-Denis, sur un secteur s'étendant de la Pointe des Jardins à l'ouest jusqu'à la Rivière des Pluies à l'est.

Selon le maître d'ouvrage, les aménagements ont pour objectif de renforcer l'attractivité du littoral et de lui redonner une place structurante dans la vie urbaine, tout en préservant la biodiversité. Les travaux envisagés portent sur des interventions légères, sans réalisation d'ouvrages de soutènement majeurs.

Ils comprennent notamment :

- le recalibrage de la voie cyclable existante et le réaménagement du sentier piéton ;
- l'installation de mobilier urbain ;
- des plantations destinées à améliorer le confort d'usage et l'ombrage ;
- la création ponctuelle d'aires de jeux et de loisirs ;
- la suppression de certaines poches de stationnement afin de favoriser les mobilités actives.

Le coût estimé du projet s'élève à 10 millions d'euros hors taxes. L'opération est prévue pour être financée dans le cadre du programme des Fonds Européens de Développement Régional - FEDER – Île de La Réunion, fiche action 4.6.1 « Aménagement et équipements de sites touristiques publics ». Le plan prévisionnel de financement repose sur une participation du FEDER à hauteur de 75 %, de la Région à hauteur de 5 % et de la CINOR à hauteur de 20 % des dépenses éligibles

Contexte du projet

Le projet s'inscrit dans les objectifs d'amélioration du cadre de vie définis par le Projet de Renouvellement Urbain Nord-Est Littoral (PRUNEL), porté par la Ville de Saint-Denis. À ce titre, le réaménagement du sentier littoral et de ses accès vise à contribuer durablement à la qualité de vie des usagers et des riverains.

Il prend en compte les contraintes réglementaires applicables au Domaine Public Maritime, notamment la réserve des cinquante pas géométriques, ainsi que les prescriptions du Plan de Prévention des Risques et du Plan Local d'Urbanisme. Les contraintes hydrauliques liées aux exutoires d'eaux pluviales sont également intégrées à la conception du projet.

Pour mémoire, le sentier littoral de la zone nord a été défini par délibération en 2002, puis reconnu d'intérêt communautaire en 2009.

Calendrier prévisionnel en cas de poursuite du projet :

- Enquête publique sur le 1^{er} semestre 2026
- Première tranche : début des travaux 2^e semestre 2026 entre la Pointe des Jardins et le Parc de la Jamaïque pour une livraison fin 2027.
- Deuxième tranche : Entre le Parc de la Jamaïque et le Pont de la Rivière des Pluies : 2027-2028.

La saisine de la CNDP

En date du 7 juillet 2025, le Maître d'ouvrage (MO) qui est la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR), sollicite l'intervention de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) en vue de la conduite d'une concertation préalable au titre du Code de l'Environnement et du Code de l'Urbanisme en application du dernier alinéa de l'article L. 121-15-1 du code de l'environnement.

*La sollicitation de garant.e. est faite au titre du dernier alinéa de l'article L.121-15-1 CE qui ouvre un droit d'option au maître d'ouvrage pour conduire une **concertation préalable unique sous l'égide d'un garant de la CNDP** qui tient lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du code de l'urbanisme pour la partie du projet soumise à concertation obligatoire du code de l'urbanisme.*

1. Désignation des garants et cadre de la mission

Par décision lors de la séance plénière du 23 juillet 2025, la CNPD a décidé d'organiser une concertation préalable selon le code de l'environnement, notamment les articles L. 121-15-1, L. 121-16, le I de l'article L. 121-16-1 et l'article L. 121-17 ; et a désigné Messieurs Daniel Guérin et Bernard Vitry comme garants de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants qui se trouve en annexe de ce bilan.

• Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif

au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Le travail préparatoire des garants

Dès leur nomination, les garants se sont rapprochés du maître d'ouvrage, qui les a invités à participer, en présentiel ou à distance, aux réunions de préparation de la concertation. Ces réunions, organisées de manière hebdomadaire le mercredi, se tenaient en présence de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), assurée par un cabinet spécialisé dans la conception et l'accompagnement de débats publics et de dispositifs participatifs (La Suite dans les Idées).

Les principales étapes de ce travail préparatoire ont été les suivantes :

- **1er août 2025** : première réunion de préparation avec le maître d'ouvrage et l'AMO ;
- **13 août 2025** : seconde réunion, avec les mêmes participants, ayant donné lieu à l'émission d'une note de préconisations n°1 des garants, transmise le 19 août 2025 ;
- **25 août 2025** : réunion à l'issue de laquelle les garants ont transmis une note de préconisations n°2 en date du 27 août 2025 ;
- **3 septembre 2025** : transmission par le maître d'ouvrage de la version 3 du dossier de concertation ;
- **9 septembre 2025** : envoi au maître d'ouvrage de la note de préconisations n°3 ;
- **6 octobre 2025** : transmission d'une note complémentaire n°4 ;
- **16 octobre 2025** : réception de la version 5 du dossier de concertation, considérée par le maître d'ouvrage comme la version définitive.

À l'issue de l'examen de cette dernière version, les garants ont adressé un message au maître d'ouvrage et à l'AMO indiquant que le dossier de concertation répondait aux exigences applicables à une concertation préalable, tant en ce qui concerne la clarté des objectifs que la présentation du dispositif de concertation.

Les entretiens préparatoires

Dans le cadre de la préparation de la concertation et afin de mieux cerner le contexte et les différents aspects du projet, les garants ont rencontré ou échangé à distance avec des représentants des organisations, services et structures suivants :

- Représentant de Vie Océane, association loi 1901 dédiée à la protection de l'environnement marin tropical, notamment des récifs coralliens ;
- Responsable de la communication du Groupe Local d'Observations et d'Identification des Cétacés (GLOBICE), association loi 1901 ;
- Responsable du projet PRUNEL – Projet de Renouvellement Urbain Nord-Est Littoral – Mairie de Saint-Denis ;
- Directrice de la Promotion citoyenne – Mairie de Saint-Denis ;
- Présidente de l'Association pour adultes et jeunes handicapés (APAJH) de La Réunion, association

loi 1901 ;

- Chef de projet Centre-ville, Marcadet, Butor – Mairie de Saint-Denis ;
- Collaborateur de la Maison des associations – Mairie de Saint-Denis ;
- Chargée d'opérations risques locaux – Observatoire du littoral (« Nout bord de mer ») – DEAL ;
- Cheffe de projet, secteur Sainte-Clotilde – Direction du Développement des Territoires – Mairie de Saint-Denis ;
- Conseiller technique régional du Comité Handisport de La Réunion ;
- Conseiller technique régional du Comité régional de cyclisme de La Réunion ;
- Responsable de l'exploitation et de l'entretien des routes nationales sur le secteur concerné – Région Réunion ;
- Co-directeur de l'Agence d'Urbanisme de La Réunion (AGORAH), association loi 1901 ;
- Responsable de la Direction de l'intégration – Handicap, Égalité et Lutte contre les discriminations – Mairie de Saint-Denis ;
- Chef de projet du Renouvellement Urbain du Chaudron (RUCH) – Mairie de Saint-Denis ;
- Président de la Société Réunionnaise pour l'Étude et la Protection de l'Environnement (SREPEN), association loi 1901.

ETUDE DE CONTEXTE

Ce linéaire littoral représente un secteur prioritaire de reconquête et de requalification, aujourd'hui marqué par un sous-emploi de son potentiel et par plusieurs dysfonctionnements d'aménagement. Sur le plan social, il accueille une diversité de publics — habitants, riverains, familles, étudiants, sportifs, promeneurs, pêcheurs et touristes — dont les attentes et pratiques peuvent parfois entrer en concurrence. Les enjeux économiques sont également significatifs, le projet étant susceptible de soutenir les commerces et services de proximité, de renforcer l'attractivité touristique et de contribuer à l'animation culturelle du territoire. Enfin, les enjeux environnementaux occupent une place centrale, avec la nécessité de préserver la biodiversité littorale, de maintenir les continuités écologiques et de prendre en compte les risques naturels, notamment l'érosion et la submersion marine.

Compte tenu de cette diversité d'enjeux, la concertation a vocation à associer un large éventail d'acteurs institutionnels, économiques, associatifs et citoyens. Les institutions publiques et les élus constituent des acteurs majeurs du processus, au premier rang desquels figurent la Ville de Saint-Denis, la Région Réunion, le Département de La Réunion, ainsi que les services déconcentrés de l'État, notamment la Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement du Logement- DREAL. Les acteurs économiques sont également directement concernés, qu'il s'agisse des commerçants et restaurateurs du littoral et des secteurs riverains du sentier, des hôteliers et opérateurs touristiques, des organisations professionnelles (Chambre de Commerce et d'Industrie de La Réunion (CCIR), Chambre des Métiers et de l'Artisanat de La Réunion (CMAR) syndicats de commerçants et de restaurateurs), ainsi que des gestionnaires d'équipements structurants tels que la Cité des Arts, Teat Champ Fleuri, la Fabrik ou les installations sportives et culturelles.

Le tissu associatif occupe par ailleurs une place essentielle dans la concertation. Il regroupe des associations de protection de l'environnement et du milieu marin (SEOR, SREPEN, Vie Océane, Globice, collectifs littoraux), des associations de mobilités douces et d'usagers (cyclistes, piétons, coureurs), des associations représentant les personnes à mobilité réduite, ainsi que des associations culturelles, patrimoniales, de quartiers et des collectifs citoyens. Les habitants et usagers du site — riverains, étudiants, familles, sportifs, promeneurs, pêcheurs et touristes — constituent également des parties prenantes à part entière, leur connaissance d'usage du littoral apportant un éclairage indispensable à l'élaboration du projet.

Les premiers enseignements et échanges issus du travail préparatoire font apparaître plusieurs thématiques transversales. Les questions de mobilités et de sécurité constituent un axe central des préoccupations, avec des attentes fortes en matière de sécurisation des traversées de la RN2, de continuité des cheminements piétons et cyclables et de régulation des conflits d'usages entre les différents publics. La qualité de vie et l'attractivité du site sont également largement évoquées, à travers la demande d'espaces de loisirs, d'aires de détente et de restauration, ainsi que la modernisation des équipements et du mobilier urbain.

Les enjeux environnementaux sont fortement exprimés, en particulier la préservation des espaces naturels, de la biodiversité et le maintien des continuités écologiques.

Des interrogations portent également sur les impacts du projet pour l'économie locale et les commerces de proximité.

Par ailleurs, la valorisation culturelle et patrimoniale constitue une attente récurrente, avec la volonté de mieux mettre en valeur des lieux comme la Cité des Arts et de favoriser une diffusion culturelle élargie le long du littoral.

Enfin, les enjeux d'inclusion sont clairement identifiés, avec des demandes visant à garantir l'accessibilité des aménagements aux personnes à mobilité réduite et à faciliter la participation de l'ensemble des publics.

Au regard de ces constats, les modalités de concertation devront être conçues en veillant à favoriser une information large, une participation diversifiée et une appropriation progressive du projet. Elles reposeront notamment sur la mise en place de lieux d'information et de registres dans différents secteurs stratégiques du territoire (Barachois, périmètre PRUNEL, Champ Fleuri, Sainte-Marie), l'organisation d'ateliers thématiques consacrés aux mobilités, à l'environnement, à la culture et au patrimoine, ainsi qu'aux loisirs et au sport, et la tenue de réunions publiques de proximité. Des rencontres ciblées avec les commerçants compléteront ce dispositif. Enfin, des outils spécifiques seront mobilisés afin de garantir l'inclusion de tous les publics, notamment par la traduction en créole, la mise à disposition de supports accessibles aux personnes en situation de handicap et l'organisation d'ateliers participatifs à destination des jeunes et des familles.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION

1. Principes et objectifs de la concertation

Le dispositif de concertation mis en œuvre par le Maître d'ouvrage (MO), s'inscrit dans une volonté d'associer les habitants, usagers, acteurs locaux et partenaires à l'élaboration du projet d'aménagement du sentier littoral. Il a été conçu comme un outil d'éclairage, permettant non seulement de recueillir des avis, mais également de qualifier les attentes, d'identifier les points de convergence, de repérer les lignes de vigilance et d'éclairer les arbitrages à opérer.

2. Un dispositif pluriel et complémentaire

Le MO a prévu des temps d'échange en présentiel (réunions publiques, ateliers thématiques, rencontres d'experts, balade vélo) et des outils de participation écrite (questionnaire, registre électronique).

Des ateliers thématiques pour approfondir des thèmes spécifiques : mobilités douces, sports et loisirs, paysage et biodiversité, culture, mémoire et patrimoine.

Le questionnaire a constitué le principal vecteur de participation en volume, permettant d'élargir la concertation à des personnes ne participant pas nécessairement aux réunions en présentiel. Le registre électronique est venu compléter ce dispositif en offrant un espace d'expression libre et continue.

3. La concertation comme socle de cohérence et d'acceptabilité

Au-delà du recueil d'avis, la concertation permet de construire une vision partagée du projet, fondée sur la cohérence entre usages, paysage, écologie et cadre de vie. Elle révèle des attentes parfois implicites, impliquant d'anticiper des tensions potentielles et de poser les bases d'une gouvernance attentive aux usages réels du site.

En ce sens, le dispositif de concertation constitue un socle essentiel du projet. Il éclaire les choix d'aménagement, renforce leur légitimité et contribue à inscrire le projet dans une logique d'intérêt général, évolutive et durable, au service des habitants et des usagers du littoral.

4. Le dispositif de communication (voir photos en annexes pages 3-6)

Annonces légales : le 3 octobre 2025 pour un début de concertation le 20 octobre.

Le même jour mise en ligne du dossier de concertation sur le site de la CINOR (espace dédié à la concertation) : <https://www.cinor.re/concertation-prealable-bande-littorale-nord/>

Affichage : (voir photos en annexe pages 3-6)

- Sentier littoral à hauteur du parking de la pointe des jardins, du Parc des Tamarins
- CINOR, Hôtel de Ville de Saint-Denis, Mairie Annexe du Chaudron, Mairie Annexe de Sainte Clotilde, Centre Municipal Marcadet
- Sur le site de linfo.re et celui de la CINOR
- Dans Le Quotidien de La Réunion

5. Calendrier de la concertation

Date	Évènement	Lieu	Horaires
20/10/2025	Réunion de lancement	Cité des Arts	16h00 – 17h30
21/10/2025	Enquête terrain	Cimetière de l'Est	10h00 – 12h00 / 17h00 – 19h00
22/10/2025	Débat mobile	Marché du Chaudron	07h00 – 12h00
22/10/2025	Réunion relais de la concertation	CINOR	17h30 – 19h30
23/10/2025	Enquête terrain	Cimetière de l'Est	16h00 – 18h00
24/10/2025	Enquête terrain	Cimetière de l'Est	06h30 – 09h00
24/10/2025	Enquête terrain	Parc des Tamarins	18h00 – 20h00
25/10/2025	Débat mobile	Marché de Sainte-Marie	07h00 – 12h00
26/10/2025	Enquête terrain	Parc des Tamarins	12h00 – 15h00
27/10/2025	Balade à vélo	Parking des Tamarins	08h00 – 11h00
27/10/2025	Enquête terrain	Marcadet	12h00 – 14h00

27/10/2025	Atelier grand public (paysage, biodiversité)	CINOR	17h30 – 19h30
28/10/2025	Débat mobile	Marché de Sainte-Suzanne	07h00 – 12h00
28/10/2025	Atelier grand public (mobilités douces)	CINOR	17h30 – 19h30
29/10/2025	Enquête terrain	Champ Fleuri	14h00 – 16h00
29/10/2025	Atelier grand public (pédagogie et aires de détente ludiques)	CINOR	17h30 – 19h30
30/10/2025	Atelier grand public (culture, patrimoine et mémoire)	Cité des Arts	17h30 – 19h30
31/10/2025	Enquête terrain	Bas de la rue M. I. Leclerc	12h00 – 14h00
31/10/2025	Atelier grand public (sports et loisirs)	OMS Saint-Denis	17h30 – 19h30
05/11/2025	Ambition Planète	Parc des expositions et des congrès	Horaire à préciser
12/11/2025	Débat mobile	Marché du Chaudron	07h00 – 12h00
19/11/2025	Atelier expert (secteur PRUNEL)	Maison PRUNEL	17h30 – 19h30
26/11/2025	Atelier expert (histoire et mémoire des lieux)	CINOR	17h30 – 19h30
06/12/2025	Débat mobile	Marché de nuit du Barachois	19h00 – 00h00
15/12/2025	Réunion de restitution	CINOR	16h00 – 18h00

Avis sur le déroulement de la concertation

a) Une défiance initiale exprimée à l'égard du processus de concertation et de ses conditions de sa mise en œuvre

Des participantes et participants ont exprimé une forme de défiance à l'égard du processus de concertation, fondée sur le sentiment que les orientations du projet seraient déjà arrêtées et que la participation du public ne pourrait influencer que marginalement sur les décisions finales. Cette perception, formulée de manière plus ou moins explicite selon les échanges, renvoie à des expériences antérieures de projets d'aménagement perçus comme peu ouverts à l'expression citoyenne, ainsi qu'à une inquiétude quant à la portée réelle de la concertation engagée.

Cette défiance ne s'est toutefois pas traduite par un rejet du principe même de la concertation. Elle s'est plutôt exprimée sous la forme d'une demande de clarification portant sur les objectifs poursuivis, le périmètre du débat et les marges d'influence effectives laissées aux contributions du public. Plusieurs participantes et participants ont ainsi insisté sur la nécessité de distinguer clairement les éléments déjà contraints — notamment par le cadre réglementaire, les limites techniques, les enjeux de sécurité ou les exigences de gestion — de ceux qui demeureraient ouverts à la discussion, afin d'éviter toute ambiguïté sur le rôle réel du public dans le processus décisionnel. À cet égard, il a été rappelé, comme indiqué précédemment, que la configuration et l'emprise étroite de la bande de terrain à aménager ne

permettaient pas de proposer à la concertation plusieurs tracés alternatifs, le projet s'inscrivant dans un corridor spatial étroit.

Le maître d'ouvrage a précisé qu'il demeurerait pleinement ouvert à l'ensemble des propositions, observations et contributions formulées par les publics, celles-ci étant susceptibles de porter tant sur les modalités d'aménagement que sur les usages, les fonctionnalités, l'insertion environnementale ou les conditions de mise en œuvre du projet. Conformément à la pratique de la Commission nationale du débat public, il a été rappelé que la concertation n'a pas pour objet de préjuger de la décision finale, mais de peser sur celle-ci par un recueil argumenté et transparent des points de vue exprimés.

Après publication du bilan des garants retraçant de manière fidèle et exhaustive les enseignements tirés des échanges, le maître d'ouvrage procédera aux arbitrages nécessaires. Conformément aux principes rappelés par la CNDP, il conserve l'ensemble de ses prérogatives, y compris la faculté de décider de la poursuite du projet, de son évolution substantielle ou de son arrêt. La décision prise, ainsi que les choix opérés seront formalisés et rendus public dans la réponse du maître d'ouvrage publiée postérieurement au bilan, afin d'assurer la transparence, la lisibilité et la traçabilité du processus décisionnel.

Dans ce contexte, le dispositif de concertation mis en œuvre, par la diversité de ses formats a permis de dépasser cette défiance. En objectivant les apports recueillis et en les inscrivant dans une logique d'aide à la décision, la concertation a été perçue, non comme un outil de validation a posteriori, mais comme un espace de construction progressive du projet, visant à éclairer les arbitrages et à renforcer la cohérence et l'acceptabilité des choix retenus.

b) Deux faits marquants dans cette concertation : la faible participation du public et l'absence des élus de la Ville de Saint-Denis

Les réunions et ateliers organisés en salle se sont tenus en présence d'un nombre restreint de participants, comme en attestent les données, ci-après et en annexe, communiquées par l'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage. Par ailleurs, la représentation des élu.e.s de la Ville de Saint-Denis est demeurée symbolique : seule l'élue présidant la Cité des Arts a assisté à la réunion de lancement qui s'y tenait. Le contexte préélectoral aurait-il influé sur la disponibilité des élus ?

Tableau récapitulatif de la participation <i>source: Maitre d'ouvrage</i>	Nombre de participants
Rencontre de lancement	17
Rencontre avec les relais de la mobilisation	7
Balade vélo	10
Atelier Mobilités douces	7
Ateliers Sports Loisirs	7
Atelier Aires ludiques	4
Atelier Paysage et Biodiversité	6
Atelier Culture, mémoire et patrimoine	10
Atelier Experts Culture	3
Atelier Expert Prunel Ruch	6
Rencontre de restitution	15

Au cours des rencontres fortuites ou organisées, plusieurs habitantes et habitants de Saint-Denis ont indiqué ne pas avoir eu connaissance de l'existence de la concertation. Ces éléments traduisent une diffusion de l'information relativement confidentielle auprès des publics.

La durée globale de la concertation, fixée à deux mois, semble, à notre avis, raisonnable. Elle a toutefois été marquée par une répartition temporelle contrastée des événements : une phase initiale très dense, concentrée sur une période de dix jours au cours de laquelle dix-neuf événements ont été organisés, suivie d'une période plus longue de huit semaines ne comportant qu'un nombre limité d'actions, soit six événements dont la réunion de clôture. À noter que l'atelier mobile initialement prévu sur le marché de nuit de Saint-Denis le 6 décembre n'a pu se tenir en raison des conditions météorologiques.

Le maître d'ouvrage a également mis en œuvre des dispositifs visant à aller à la rencontre des publics, par l'organisation d'ateliers mobiles et par l'administration de questionnaires sur le terrain. Ces modalités sont venues utilement compléter les temps de concertation organisés en salle et ont contribué à diversifier les formes de recueil des contributions. La concertation a également été enrichie par l'organisation de deux réunions initialement non prévues avec le Conseil de développement de la CINOR. Elles ont été rendues possible grâce à l'initiative de Dominique Picardo, directeur de l'insertion, de la politique de la ville et de l'économie solidaire, que nous remercions pour son initiative. Le Conseil de développement a par ailleurs élaboré un cahier d'acteur, annexé au présent bilan.

Le lancement de la concertation n'a pas donné lieu à l'organisation d'une conférence de presse et la médiatisation est demeurée, à notre avis, insuffisante. Les annonces dans les médias ont exclusivement porté sur les annonces légales dans la presse quotidienne régionale et dans un média en ligne gratuit. L'affichage réglementaire a été réalisé à 2 points du sentier littoral, et dans certaines mairies annexes et centres communaux, ainsi que sur le site internet de la CINOR (voir photos et liste en annexe).

Les garants ont préconisé l'organisation de réunions de concertation dédiées à certains publics identifiés lors de la phase préparatoire, mais ces réunions n'ont pu avoir lieu pour des raisons qui ne leur pas été communiquées. Les publics ciblés étaient notamment des personnes en situation de handicap, des étudiants de l'Université et des établissements scolaires à proximité du sentier, ainsi que des conseils d'enfants et du conseil des jeunes de la Ville de Saint-Denis.

S'agissant de la mise à disposition du dossier de concertation et des registres papier, ces documents étaient « accessibles » au siège de la CINOR, à l'Hôtel de Ville de Saint-Denis, dans les mairies annexes de Sainte-Clotilde et du Chaudron, ainsi que dans les centres municipaux de Marcadet et de Vauban. Lors de déplacements des garants, effectués au cours de la dernière semaine de la concertation, des situations diverses ont été constatées. Dans un centre municipal, les documents étaient disponibles à l'accueil, ce qui a peut-être permis de recueillir le seul avis consigné dans l'ensemble des registres à disposition du public. Dans les autres sites visités, les agents d'accueil ne disposaient pas de l'information et ont dû solliciter des collègues pour localiser le dossier et le registre. Dans une mairie annexe, il a été indiqué que ces documents n'étaient pas encore disponibles et que leur mise à disposition devait intervenir ultérieurement par le biais de la CINOR.

De plus, il semble qu'aucune communication relative à la concertation n'a été identifiée sur le site internet de la Ville de Saint-Denis.

L'activité observée sur les pages internet dédiées à la concertation sur le site de la CINOR est demeurée limitée.

Les enregistrements des réunions et ateliers ont été publiés sur le site le 25 novembre, de manière incomplète, puisqu'ils ne concernaient que quatre réunions et ateliers en salle (réunion de lancement et trois ateliers thématiques sur les dix organisés). La qualité technique de ces enregistrements s'est révélée pas toujours de bonne qualité et certains contenus apparaissant partiellement, ce qui a probablement limité les possibilités de consultation et de réécoute.

Il convient toutefois de souligner que dans ce contexte, les équipes du MO ont fait preuve d'une disponibilité constante à l'égard des garants, en répondant de manière réactive et argumentée aux demandes d'information, de précision ou d'éclaircissement formulées tout au long de la concertation. Cette agilité a contribué au bon déroulement de la mission des garants et à la qualité du suivi du dispositif de concertation.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

A notre avis, le droit à l'information du public, tel que garanti notamment par l'article 6 de la Convention d'Aarhus et par les articles L.121-1 et suivants du code de l'environnement, a été respecté.

Le public a disposé d'une information claire et suffisamment complète sur le projet. Les informations mises à disposition ont permis d'identifier les objectifs poursuivis, les acteurs impliqués dans la décision, la nature et la portée de celle-ci, ainsi que les principaux enjeux socio-économiques, environnementaux et d'aménagement du territoire. Le public a également été informé des orientations envisagées, lui permettant ainsi de se forger une compréhension d'ensemble du projet et de ses implications.

Le dossier d'information présenté au public peut être regardé comme accessible et compréhensible au regard du public concerné. Les contenus ont été formulés de manière à permettre une compréhension du projet. Les éléments du dossier ont permis d'appréhender les enjeux du projet de manière suffisante, sans que l'absence d'études complémentaires ou de documents additionnels n'ait fait obstacle à la compréhension globale.

Le public a ainsi disposé d'un temps suffisant pour s'approprier les informations et participer à la concertation, conformément aux exigences des articles L.121-16 et R.121-19 du code de l'environnement ainsi que par le point 3 de l'article 6 de la Convention d'Aarhus.

Dans ce contexte, et malgré les réserves qui précèdent, nous estimons que le public qui a souhaité s'informer a disposé, au stade actuel du projet, d'informations globalement claires et complètes sur les objectifs, le contenu et les enjeux de la concertation.

RESUME DES ARGUMENTS EXPRIMES (La synthèse des arguments est en annexe à partir de la page 37)

Cette partie est rédigée à partir des notes des garants, des comptes rendus de réunion et de l'analyse des questionnaires transmis par l'AMO, des contributions écrites (registre numérique, en annexe pages

32 à 36 et cahiers d'acteurs, en annexe pages 54 à 93), ainsi que de quatre enregistrements sonores disponibles sur le site internet.

Il est toutefois vivement recommandé au lecteur souhaitant disposer d'une vision plus précise et complète de prendre le temps de consulter la synthèse détaillée des contributions figurant en annexe.

À travers les contributions recueillies lors de la concertation, le littoral apparaît comme un espace du quotidien, investi pour la promenade, les déplacements actifs, les pratiques sportives, la détente et la sociabilité. Cette diversité d'usages fonde une exigence forte en matière de continuité, de confort et de sécurité, afin de garantir une appropriation par l'ensemble des publics.

La concertation met en évidence une attente partagée : préserver le littoral comme un espace naturel, accessible et apaisé, au service du cadre de vie et de l'intérêt général.

Les contributions soulignent également l'importance d'une sobriété des aménagements, privilégiant la réhabilitation de l'existant et des interventions proportionnées aux contraintes littorales, plutôt que des dispositifs lourds ou artificialisants. Cette approche est perçue comme une condition de l'acceptabilité du projet et de sa durabilité.

« Le sentier fait partie de notre quotidien, on y vient presque tous les jours. » (Atelier citoyen)

1. Préserver et valoriser les richesses naturelles et la biodiversité

Les contributions mettent en avant l'attachement au caractère naturel du littoral, considéré comme un bien commun dont la valeur dépasse la seule attractivité du site. La présence du vivant – végétation, faune – est perçue comme un marqueur essentiel de l'identité et du cadre de vie.

« Ce qui fait la valeur du littoral, c'est qu'il reste naturel. » (Atelier citoyen)

Une vigilance particulière est exprimée face aux interventions susceptibles de produire une artificialisation durable. Les participants privilégient des aménagements légers, réversibles et évolutifs, fondés sur la réhabilitation de l'existant, et compatibles avec les dynamiques littorales.

« Il vaut mieux accompagner la nature que chercher à la contraindre avec des ouvrages lourds. » (Cahier d'acteurs)

La question du confort thermique est également reliée à l'enjeu écologique : l'ombre, la végétalisation adaptée et la préservation du patrimoine arboré sont considérées comme des conditions d'usage, mais aussi comme des facteurs de biodiversité et de résilience.

« Si on enlève la végétation, on enlève aussi l'ombre, la fraîcheur et la vie. » (Registre numérique)

2. Faciliter les déplacements en modes actifs et l'intermodalité

Le sentier littoral est identifié comme un axe structurant des mobilités actives, permettant de relier des quartiers, des équipements et des séquences du front de mer. Les contributions soulignent son potentiel de "colonne vertébrale" pour des déplacements du quotidien, à condition d'en assurer la continuité et la lisibilité.

« On ne vient pas seulement pour se promener, on s'en sert pour aller d'un point à un autre. » (Atelier mobilité douce)

Les ruptures de cheminement, les changements de revêtement, les obstacles ponctuels et les discontinuités sont décrits comme des freins majeurs. Ils entraînent des détours, un inconfort et, parfois, un renoncement à certaines portions du parcours.

« Quand le chemin s'arrête, on ne sait plus par où passer. » (Registre numérique)

L'intermodalité est également mise en avant : une meilleure articulation avec les transports collectifs, les stationnements et les cheminements secondaires renforcerait l'accessibilité du littoral pour une diversité de publics.

« Le sentier pourrait devenir une vraie colonne vertébrale des déplacements doux. » (Cahier d'acteurs)

3. Culture, patrimoine et mémoire du littoral

La concertation révèle une conception élargie du patrimoine littoral, associant des éléments matériels, des paysages, des pratiques et des mémoires vécues. Les participantes et participants évoquent une mémoire plurielle, composée de récits multiples qui coexistent et structurent l'attachement au site.

« Le patrimoine, ce n'est pas seulement les bâtiments, ce sont aussi les souvenirs. » (Atelier mémoire)

« Même sans panneau, certains endroits racontent une histoire. » (Registre numérique)

Les contributions expriment une préférence pour des dispositifs discrets, accessibles et inclusifs, combinant éventuellement supports physiques limités et outils numériques, afin de proposer plusieurs niveaux de lecture.

« Il faut transmettre sans figer les lieux. » (Cahier d'acteurs)

4. Santé, cadre de vie et renoncement à l'usage

Les contributions insistent sur la dimension de santé publique associée au sentier littoral. La marche, la course et les temps de pause sont décrits comme des pratiques régulières qui contribuent au bien-être physique et psychologique.

« Marcher ici fait du bien au corps et à l'esprit. » (Atelier Pédagogie et aires de détente)

La qualité du cadre de vie est fortement liée au caractère apaisé du site : calme, relation au paysage, continuité du parcours, et présence d'ombre. Lorsque ces conditions se dégradent, la fréquentation peut diminuer, notamment pour les publics fragiles.

« À certains endroits, on préfère faire demi-tour. » (Registre numérique)

La concertation fait apparaître un mécanisme de renoncement : l'insécurité ressentie en raison de, l'inconfort ou la difficulté d'accès peuvent conduire certains usagers à limiter leurs parcours ou à éviter certaines séquences.

Ces constats renforcent l'idée que l'amélioration de la sécurité, du confort et de l'accessibilité agit directement sur la santé et l'équité d'accès au littoral.

5. Accès, sécurité et cohabitation des usages

5.1 Sécurité des cheminements et des traversées

La sécurité des cheminements est identifiée comme un prérequis majeur. Les participantes et participants évoquent l'état des revêtements, les irrégularités, les zones glissantes, les ruptures et les obstacles ponctuels comme des sources de risque (chutes, perte d'équilibre, difficultés pour les poussettes ou les personnes à mobilité réduite).

Les traversées de voirie concentrent une part importante des préoccupations. Elles sont décrites comme des points sensibles où la priorité piétonne n'est pas suffisamment lisible, entraînant stress et évitement.

Lors de la séance inaugurale de la concertation, l'élue de la ville de Saint-Denis et présidente de la Cité des Arts a rappelé le projet de passerelle pour traverser la 4 voies afin d'accéder à ce complexe culturel et aussi au sentier littoral. Le coût d'une telle infrastructure était de l'ordre de 2 millions d'€ à l'époque.

« Les traversées de route sont les moments les plus stressants. » (Atelier mobilité douce)

Les contributions attendent des solutions proportionnées : traversées clairement matérialisées, continuités piétonnes, réduction de vitesse ou dispositifs de sécurisation adaptés, éclairage, sans multiplier des ouvrages lourds.

La sécurité doit être pensée à partir des besoins des publics vulnérables afin d'éviter une appropriation inégale du littoral.

5.2 Insécurité ressentie et lisibilité des parcours

Les échanges distinguent la sécurité objective du sentiment de sécurité. Ce sentiment conditionne fortement la fréquentation, car il influence la confiance des usagers dans leur capacité à parcourir le sentier sans stress ni surprise.

« Quand on ne se sent pas en sécurité, on évite certains passages. » (Atelier mobilité douce)

La lisibilité des parcours est présentée comme un levier central : clarté des entrées, continuité visuelle, signalisation compréhensible, et information sur les règles de circulation. Une meilleure lisibilité est perçue comme un outil de prévention des conflits et de réduction de l'insécurité ressentie.

Les contributions mettent également en avant l'entretien comme facteur de sécurité : un sentier dégradé donne le sentiment d'un espace moins maîtrisé, ce qui peut renforcer l'inquiétude et diminuer l'appropriation.

Enfin, certaines attentes portent sur des dispositifs de confort et de repérage (zones de pause, ombrage, points d'eau) qui améliorent la capacité de chacun à parcourir le littoral en sécurité, notamment lors des périodes chaudes.

5.3 Cohabitation des usages et prévention des conflits

La cohabitation des usages constitue un enjeu transversal. Le partage de l'espace entre piétons, cyclistes, joggeurs et autres usagers est parfois source de tensions, notamment en raison des différences de vitesse et de trajectoire.

« Ce n'est pas la présence des vélos qui pose problème, mais l'absence de règles claires. » (Cahier d'acteurs)

Les contributions appellent à une organisation apaisée : séparation lisible lorsque c'est possible, marquages ou principes de circulation compréhensibles, ainsi qu'une pédagogie adaptée pour favoriser des comportements respectueux.

La question des engins motorisés légers est évoquée comme un point de vigilance. Les participants demandent une clarification des usages autorisés et, le cas échéant, des modalités de régulation pour préserver la vocation de promenade du littoral.

La concertation souligne enfin l'importance de la cohérence : la prévention des conflits passe autant par l'aménagement que par la gestion dans la durée (entretien, règles, information), afin d'installer une culture de partage de l'espace.

La création d'une brigade dédiée est souhaitée pour exercer des missions d'information, de prévention et, le cas échéant, de contrôle du respect de la réglementation.

6. Les Haltes

Une contribution souligne que « les haltes ne sont pas appréhendées comme de simples équipements de repos ou de signalisation, mais comme des points d'ancrage mémoriels, symboliques et d'usage », participant pleinement à la compréhension et à l'appropriation du parcours. À ce titre, « elles contribuent à la cohérence narrative du sentier sans en rompre la continuité », en offrant des lieux identifiables où se croisent fonctions de repos, de contemplation, de sociabilité et, le cas échéant, de médiation culturelle voire culturelle.

La concertation met également en évidence que la valeur d'une halte réside moins dans son caractère spectaculaire que dans le sens attribué au lieu par les habitants et les usagers. Plusieurs contributions rappellent ainsi que « l'intérêt d'une halte réside moins dans la présence d'un élément remarquable que dans le sens attribué au lieu par les habitants et les usagers », soulignant l'importance de l'ancrage local, de la mémoire et des usages ordinaires dans la définition de ces espaces

Enfin, les échanges insistent sur la nécessité d'une implantation raisonnée des haltes, afin d'éviter une multiplication excessive susceptible de nuire à l'expérience usager. Les haltes devront être ~~ré~~ pensées comme des aménagements sobres, intégrés et sélectionnés avec discernement, contribuant à une appropriation apaisée et inclusive du sentier littoral, en cohérence avec les objectifs de sécurité, de confort et de qualité du cadre de vie.

Une des demandes entendues est de créer un espace de repos sur un promontoire entre la Jamaïque et le Pont de la Rivière des pluies permettant d'appréhender visuellement la ville et les montagnes environnantes. Ce serait le seul point du sentier permettant d'avoir cette vue globale.

7. En conclusion

Les enseignements de la concertation font apparaître des attentes largement convergentes autour de principes structurants d'aménagement. Le sentier littoral est perçu comme un espace du quotidien, contribuant au cadre de vie, à la santé, aux loisirs non marchands et au lien social. Les participants expriment une attente forte en faveur d'un projet sobre et durable, respectueux du paysage, des dynamiques écologiques et des usages existants.

L'accessibilité universelle, la continuité des cheminements, le confort d'usage (ombrage, repos, accès à l'eau) et la sécurité constituent des conditions essentielles d'appropriation. La cohabitation apaisée

des pratiques et des usages apparaît comme un enjeu central, appelant des réponses combinant aménagement, signalétique et médiation.

La concertation met également en évidence l'importance de la dimension culturelle et mémorielle, envisagée comme un levier d'appropriation et de compréhension du territoire. Les attentes portent sur des formes de médiation sobres, évolutives et respectueuses des récits pluriels, étroitement liées à l'identité réunionnaise.

Enfin, des contributions soulignent que la crédibilité et la pérennité du projet reposent autant sur la qualité de la conception que sur les conditions de gestion dans la durée. L'entretien, la propreté et la maintenance apparaissent ainsi comme des facteurs déterminants de la qualité d'usage et de l'acceptabilité du projet dans le temps long.

DEMANDES DE PRECISIONS ET RECOMMANDATIONS DES GARANTS

1. Rappel du cadre juridique et de la portée du bilan de la concertation

Conformément à l'article L.121-16 du Code de l'environnement, « *le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation* ».

À la suite de la publication du bilan de la concertation par les garants, le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation et indique les mesures qu'il juge nécessaires pour tenir compte des enseignements tirés de cette démarche.

Le bilan de la concertation ainsi que les enseignements et décisions du maître d'ouvrage doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation. Ces documents sont intégrés aux dossiers d'enquête publique ou de participation du public par voie électronique.

2. Demandes de précisions et recommandations issues de la concertation

Les demandes de précisions et recommandations formulées par les garants visent à prolonger la dynamique de concertation, renforcer la transparence du projet, garantir l'accessibilité, la santé et l'inclusivité, et inscrire l'opération dans une gouvernance évolutive et partagée.

2.1. Qualité de l'air et santé publique

La concertation a mis en évidence que la qualité de l'air constitue un enjeu implicite mais majeur pour l'acceptabilité du projet, notamment pour les publics sensibles (enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap, sportifs réguliers).

Nous suggérons la signature d'un partenariat avec l'observatoire de la qualité de l'air, Atmo Réunion (ou tout autre organisme compétent) afin de mesurer, suivre et rendre publique la qualité de l'air le long du sentier littoral, sous des formes accessibles et compréhensibles par tous les publics.

2.2. Accessibilité universelle et dimensionnement des voies

Le maître d'ouvrage est invité à préciser les hypothèses techniques retenues pour le dimensionnement des voies cyclables, afin de vérifier qu'elles permettent le croisement de fauteuils roulants utilisés par des personnes en situation de handicap.

Ce dimensionnement présente un double enjeu : garantir une accessibilité réelle et inclusive des cheminements, et permettre, le cas échéant, l'intervention des véhicules de secours.

2.3. Évolution possible du périmètre fonctionnel du projet

Demande de précision

Les garants demandent au maître d'ouvrage d'évaluer, à titre prospectif, la faisabilité d'une liaison aérienne ou souterraine permettant de franchir les 4 voies rapides afin de rejoindre la Cité des Arts et le sentier littoral situé en vis-à-vis, même si cet ouvrage ne relève pas directement du périmètre opérationnel actuel du projet.

Cette demande fait écho aux attentes exprimées lors de la concertation en matière de franchissement sécurisé des infrastructures routières et de meilleure connexion entre la ville, les équipements culturels et le littoral.

2.4. Création d'une halte supplémentaire à vocation paysagère

Le maître d'ouvrage est invité à se prononcer sur la possibilité de créer une halte légère supplémentaire entre le secteur de la Jamaïque et le pont de la Rivière des Pluies, conçue comme un point de repos et de belvédère.

Cette halte permettrait d'offrir une lecture paysagère élargie, à la fois vers la ville, les quartiers en hauteur et les reliefs, en cohérence avec l'objectif de valorisation des points de vue inscrit dans le projet.

3. Recommandations des garants pour la poursuite du projet

3.1. Mise en place d'un comité de suivi citoyen

Nous préconisons fortement la création d'un comité de citoyens volontaires, (différent du conseil de développement de la Cinor) associé à l'avancement du projet. La composition ainsi que les modalités de fonctionnement sont laissées à l'appréciation du maître d'ouvrage. Son rôle est à la fois consultatif et informatif.

3.2. Maintien d'un dialogue ouvert via le site internet

Les garants recommandent de maintenir, après la phase de concertation, le site internet permettant de :

- informer le public de l'avancement du projet ;
- conserver un espace de dialogue et de remontée d'observations ;
- assurer une traçabilité des évolutions du projet.

3.3. Organisation de temps d'échange ciblés avec des publics spécifiques

Nous suggérons d'organiser des réunions de présentation du projet afin de recueillir l'avis de publics insuffisamment associés lors de la concertation préalable, notamment :

- les personnes en situation de handicap ;
- les étudiants de l'Université de La Réunion et d'autres établissements scolaires de la ville ;
- les membres du Conseil des enfants dionysiens ; (structure communale) ;
- les membres du Conseil des jeunes dionysiens. (structure communale) ;

Ces démarches pourront inclure aussi des actions d'« aller-vers » afin de rencontrer les publics éloignés de la décision et ainsi de mieux prendre en compte des usages et attentes spécifiques.

3.4. Renforcement de l'information sur l'avancement du projet

Afin d'assurer la continuité du droit à l'information au-delà de la concertation préalable, nous conseillons d'informer régulièrement le public de l'évolution du projet par des moyens diversifiés, incluant :

- le site internet dédié ainsi que celui de la Mairie de St Denis ;
- les supports institutionnels ;
- la presse locale et les médias.

Pour conclure, Les garants tiennent à saluer l'implication et la disponibilité des équipes du maître d'ouvrage tout au long de la concertation. Celles-ci ont su faire preuve d'écoute, de réactivité et de coopération, contribuant au bon déroulement du dispositif et à l'exercice indépendant de la mission confiée aux garants.

Ils remercient en particulier, Madame Bousdira, Messieurs Fung, Corbel et Robert, pour leur engagement, leur disponibilité et la qualité des échanges entretenus tout au long de la concertation.

Enfin, ils souhaitent souligner la confiance accordée à la Commission nationale du débat public, dont l'intervention répond à un objectif constant : garantir l'indépendance, la neutralité et la transparence de la concertation, ainsi que la qualité, la sincérité et la loyauté de l'information et du dialogue avec le public.

Ces exigences constituent, à ce titre, un socle indispensable à la crédibilité des démarches de participation du public.

ANNEXES

Concernant la présentation des cahiers d'acteur

Les *cahiers d'acteur* ont été repris dans leur intégralité, sans modification de leur contenu.

En revanche, leur présentation peut différer de la version d'origine. Ces différences s'expliquent par des contraintes techniques liées au passage du format PDF au format Word, qui ne permet pas toujours de conserver exactement la même mise en page.

Pour les mêmes raisons, la pagination figurant dans les annexes peut être différente de celle du document original.

Nous vous prions de bien vouloir nous excuser pour la gêne que ces écarts de présentation pourraient occasionner.

SOMMAIRE

- Nomination Garant	25
- Affichage légal	26
- Contribution registre numérique	32
- Synthèse des contributions	37
- Analyse quantitative de participation	53
- Cahier d'acteur la Voix Citoyenne	54
- Cahier d'acteur du Conseil de développement CINOR	59
- Cahier d'acteur Dionysiens à vélo et CRUB	73
- Cahier d'acteur Conseil des sages de Saint-Denis	89
- Cahier d'acteur Conseil citoyen de PRUNEL	92

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Commission nationale du
débat public

Décision n° 2025/ 117 / BANDE LITTORALE NORD DE SAINT-DENIS / 1 du 23 juillet 2025 désignant les garants de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis (La Réunion (974))

La Commission nationale du débat public,

Vu le code de l'environnement, notamment les articles L. 121-15-1, L. 121-16, le I de l'article L. 121-16-1 et l'article L. 121-17 ;

Vu le courrier du 4 juillet 2025 de la directrice générale des services de la Communauté intercommunale du nord de La Réunion (C.I.N.O.R.) et le dossier annexé du 7 juillet 2025 sollicitant, pour le compte de la C.I.N.O.R., la désignation de garants pour la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis (La Réunion (974)),

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

M. Daniel GUERIN et M. Bernard VITRY sont désignés garants de la concertation préalable relative au projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis (La Réunion (974)).

Article 2

La concertation préalable est organisée selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du code de l'environnement.

Article 3

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 23 juillet 2025.

Le Président
M. Papinutti

AFFICHAGE LEGAL

Concertation préalable du 20/10/2025 au 19/12/2025

Concernant l’affichage légal il a été fait le 3/10/2025 :

Sur le site au niveau de la Pointe des Jardins et au niveau du Parc des Tamarins



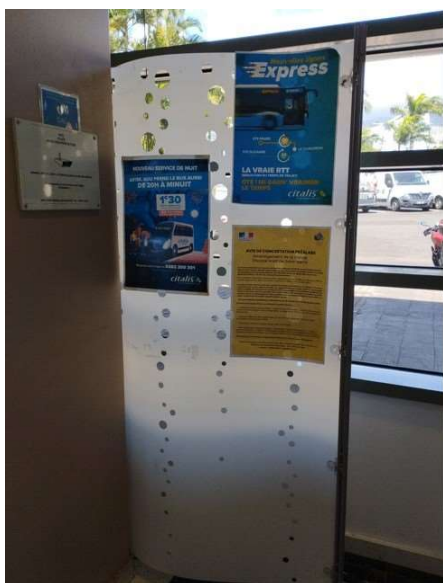
Parking Pointe des jardins



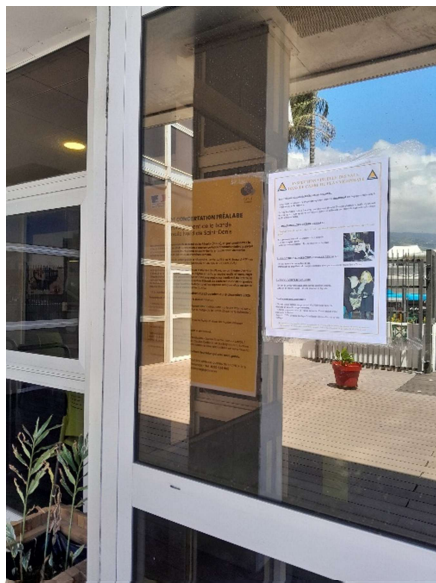
Parc des Tamarins

A la CINOR
3 rue de la solidarité
97400 Saint-Denis

A l’Hôtel de Ville de Saint Denis
2, rue de Paris
97 495 Sainte Clotilde



A la Mairie Annexe du Chaudron
1, rue Roger Payet 97490 Ste Clotilde



A la Mairie Annexe de Sainte Clotilde
Place de la liberté 97400, St Denis



Au Centre Municipal Marcadet
Ruelle Marcadet 97400 St Denis
29



2) La publication de l'annonce légale a été faite sur le site LINFO.RE le 1/10/2025

Publiée le 1 octobre 2025 dans Linfo.re



cinar
Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion

AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

Projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis

La Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR), en partenariat avec la Ville de Saint-Denis a décidé l'organisation d'une concertation préalable relative au projet d'aménagement de la bande littorale nord de Saint-Denis, en application du dernier alinéa de l'article L. 121-15-1 du Code de l'environnement. La Commission nationale du débat public a désigné M. Daniel GUERIN et M. Bernard VITRY en qualité de garants de cette concertation (Décision n° 2025/117 du 23 juillet 2025).

Le projet se situe entre la Pointe des Jardins et la Rivière des Pluies, sur un linéaire d'environ 7 kilomètres et a pour objet de faciliter les déplacements en modes actifs et encourager l'intermodalité, de retrouver une cohérence d'unité paysagère sur l'entièreté du littoral, de renforcer les liens entre les quartiers et le sentier littoral, de conforter la vocation sportive du front de mer, de développer les aires de détente et les espaces ludiques et de mettre en valeur la dimension culturelle et patrimoniale du site.

La concertation préalable se déroulera du 20 octobre au 19 décembre 2025.

- Pendant toute la durée de la concertation, le public pourra :
 - consulter le dossier de concertation et déposer des contributions sur le site internet www.cinor.re et sur les registres mis à sa disposition au siège de la CINOR (3, rue de la Solidarité à Saint-Denis) ainsi qu'à l'hôtel de ville de Saint-Denis (2 rue de Paris) et dans les mairies annexes du Chaudron, et de Sainte-Clotilde et dans les centres municipaux de Marcadet et de Bouvel.
 - par voie postale à l'adresse suivante : Concertation « bande littorale nord » - CINOR, 3 rue de la Solidarité - BP 60069 - 97491 Sainte-Clotilde Cedex,
 - et en participant aux réunions publiques, ateliers thématiques et sur le terrain (dates et lieux disponibles sur le site www.cinor.re).
- À l'issue de la concertation, les garants remettront leur bilan qui sera rendu public.
- Toute information complémentaire peut être obtenue auprès de la CINOR - Direction de la Maîtrise d'ouvrage, tél. 02 62 92 49 00, courriel : maîtrisedouvrage@cinor.re

• Cette annonce sera visible jusqu'au 31 octobre 2025.
• Numéro d'annonce : 25-1729

[illegible]

31

Contributions sur le registre numérique : <https://www.cinor.re/registre-numerique-pour-la-concertation-prealable-sentier-littoral-nord/>

Au total 11 contributions dont une arrivée après la clôture de la concertation.

2 janvier 2026 à 10:33

Totalement contre les nouveaux aménagements proposés qui ne respectent ni l'origine du lieu, ni sa vocation et encore moins la nature. C'est un sentier de bord de mer qui n'a ni vocation à devenir une piste de danse, ni une forêt endémique, ni une discothèque à ciel ouvert et encore moins Los Angeles. L'ensemble est de plus insuffisant : on ne va pas au bout des choses, les idées sont exotiques pour ne pas dire folkloriques, égrenées les unes après les autres sans cohérence comme s'il fallait faire pour faire. Bref, il y a mieux à aménager que ce sentier qui a juste besoin d'être sécurisé au moyen d'un investissement très simple : de la lumière !

19 décembre 2025 à 12:45

SREPEN: Accueil très favorable de cette concertation en amont qui permet de prendre en compte l'avis des usagers . Avis globalement favorable au projet, avec les réserves et les recommandations suivantes : - réduire le trafic routier de la RN2 (pollution de l'air, particules, bruit → impact santé) ; - compléter la végétalisation avec des espèces endémiques adaptées au littoral venté ; - prévoir des sanitaires en bon état d'usage - séparer clairement les flux piétons et cyclistes pour limiter les conflits d'usage ; - limiter les constructions sur les zones exposées aux embruns marins ; - prévoir un balisage kilométrique pour intégrer ce tronçon au sentier littoral de La Réunion. - prévoir des médiateurs pour limiter les incivilités sur cet espace de loisirs ; - Bien intégrer les risques climatiques en particulier les érosions côtières et l'élévation du niveau de la mer dans le cadre de ces aménagements ;

19 décembre 2025 à 11:52

Je suis ravi de voir que l'on va enfin s'occuper de ce sentier littoral qui a un très grand potentiel. Toutefois il restera inutilisable si rien n'est fait pour donner un coup d'arrêt aux déchets canins qui rendent les espaces herbeux, pourtant nombreux, complètement inutilisables pour les humains, alors qu'on aimerait se pouvoir se poser partout sur les pelouses. Il faut donc à minima mettre en place des panneaux et poubelles et contrôler la bonne application du ramassage des crottes. Pour aller plus loin, on peut imaginer des zones interdites aux chiens, ce qui semble malheureusement la seule solution pour

en garantir à peu près la propreté (comme à la Trinité ou au jardin de l'Etat) et créer en compensation des parcs de rencontres canines - mais toujours en imposant le ramassage des crottes. Enfin, le sentier littoral sera plus agréable si on améliore dans le même temps l'assainissement et les sorties de ravine (odeurs et eau polluée).

3 décembre 2025 à 10:13

A. Les nuisances pas citées et à gérer. 1) Fréquentation croissante par les SDF. 2) Nettoyage, gestion des déchets ? B. Remarques diverses. 1) Eclairage. Le littoral est un espace naturel : l'éclairage y a de nombreux impacts négatifs tant sur les espèces marines que terrestres. En dehors des zones très proches du centre-ville telles que le linéaire Barachois/Gares, faut-il favoriser la fréquentation nocturne sur le littoral du Butor à La Jamaïque ? La collectivité est-elle capable de gérer cette fréquentation et d'assurer la sécurité des sportifs ou promeneurs de nuit ? Si on souhaite éclairer, l'éclairage doit s'adapter au milieu naturel : * réduire l'éclairage au minimum, l'éteindre après la tombée de la nuit (19h en hiver, 20h en été-). * utiliser des couleurs du spectre orange toute l'année, pour réduire l'impact et pour pouvoir garder l'éclairage pendant la période d'envol des pétrels (voir préconisations des naturalistes spécialisés). * améliorer l'éclairage des passages piétons qui permettent de traverser les doubles ou triples voies (trottoirs et zone zébrée). En effet, éclairer le littoral va augmenter les traversées « de nuit » des piétons et augmenter les risques d'accident. 2) Promenade piétonne. • Un revêtement en scories est prévu sur quasiment tout le littoral : cela paraît inapproprié tant pour les promenades familiales (poussette) que pour la marche (bruit, manque d'accroche). • Dans le projet, la promenade piétonne est très souvent accolée à la piste cyclable : il vaut mieux les espacer, les séparer nettement, pour éviter les empiètements d'un usage sur l'autre. • La promenade piétonne devrait être la plus éloignée possible des routes (bruit automobile, pollution) pour bénéficier de l'ambiance littorale. 3) Les commodités et aménagements. • Toilettes, points de restauration nécessitent un raccordement aux réseaux (eau usée, eau potable), et aussi un service de collecte des déchets. A priori, en dehors peut-être du littoral du centre-ville, ce n'est pas possible. Par contre, il y a des sites équipés à proximité du littoral qui pourrait offrir ces services aux promeneurs : zone commerciale, cité des arts, Diony Park,, Faciliter l'accès à ces zones pourrait être envisagé. • Points d'eau, toilettes sont-elles prévues sur les zones de jeu pour enfants (pointe des jardins, ...) ? 4) La végétalisation. De façon soutenue, le rivage est soumis aux alizés et aux embruns. Ces rudes conditions façonnent la végétation qui a du mal à prendre de la hauteur. Il faut en tenir compte. La présence de pelouses (trainasse) et d'espaces entretenus à la débroussailleuse contribue au déclin de la végétation : lacération des troncs, destruction des semis

naturels. L'utilisation d'espèces adaptées en couverture de sol associée à des méthodes d'entretien moins destructrices permettront une plus grande longévité des plantations (ex : herbe pique-fesse ; Liane Patates à Durand) 5) La gare routière actuelle (car jaune). Quid ? Sur le visuel de « la halte de Diony park », entre le rond-point Nehru et le pont Pasteur, la rue de la Gare Routière est « effacée » ?

28 novembre 2025 à 18:54

Une nuisance pas citée et à gérer : Les Eaux usées Le sentier littoral est concerné à plusieurs endroits par des rejets d'eaux usées non traitées. Il s'agit des débordements, notamment au niveau des postes de relèvement. Ces déversements atteignent le littoral via les ravines (, Butor, Patates à Durand), via les rivières ou via les exutoires d'eaux pluviales (Gare Routière, ...), ou via les exutoires dédiés aux eaux usées (Jamaïque à l'Est du Parc des tamarins, Gandhi et Bout-de-piste à Sainte-Marie). Ces effluents peuvent stagner dans les plans d'eau des embouchures ou être déplacés le long du littoral ou projetés dans les embruns selon de l'état de la mer et des courants. Le projet d'aménagement doit tenir compte de ce risque sanitaire : * éloigner la fréquentation des secteurs à risque, * s'organiser pour que les données des gestionnaires des réseaux soient transmises au gestionnaire du site (via la Cinor ?), * sur site, signaler/prévenir/réagir en fonction des risques, A savoir : Toutes les eaux usées de Saint-Denis sont collectées à proximité du littoral. Ce réseau principal va jusqu'à l'ancienne STEU de La Jamaïque, qui borde le Parc des Tamarins à l'Est. Ensuite une canalisation unique achemine ses effluents à la Station du Grand Prado à Sainte-Marie, l'itinéraire longe la rive gauche de la Rivière des Pluies jusqu'au pont de la Route nationale. Tout au long de ce parcours, il y a de nombreux postes de relèvement (PR), par exemple : Barachois, gare routière, Cimetière, Butor, RN2A, Jamaïque à Saint-Denis puis Gandhi et Bout-de-piste à Sainte-Marie. Tous peuvent être sujet à débordement d'eaux usées non traitées, mais bien davantage les « déversoirs en tête de station » que sont les PR Jamaïque, Ghandi et Bout de Piste. Il y a 3 catégories de déversements d'effluents non traités dans le milieu naturel, cela représente une cinquantaine de déversements par an pour le PR Jamaïque : * déversements dus aux fortes pluies. (22 jours concernés en 2024 – PR Jamaïque et Ghandi). * déversements programmés pour maintenance : environ 6 fois par an. * les incidents techniques. Exemple : 22 jours concernés en 2024 - PR Jamaïque. Ces données figurent dans les rapports annuels remis à La CINOR par les délégataires gestionnaires des équipements. Les déversements sont, pour la plupart, soumis à déclaration aux autorités de tutelle dont la DEAL.

9 novembre 2025 à 16:21

je suis favorable à ces aménagements du littoral de St Denis avec les recommandations suivantes: -augmenter la végétalisation avec des espèces endémiques et indigènes pour créer plus d'ombrage. -séparer les flux vélo et piétons. -prévoir une signalétique kilométrique intégrant cette séquence sur St Denis dans le grand projet "Compostel de la Réunion", le sentier littoral sur toute la Réunion. -Limiter les équipements sur ce littoral qui subit des embruns salins avec une détérioration rapide de ces investissements. -Limiter la fréquentation automobile de la RN2 en reportant ce flux vers le Bd Sud pour permettre un usage apaisé de ce littoral.

4 novembre 2025 à 08:15

Il était temps que vous vous occupiez de ce sentier littoral qui a trop longtemps était négligé. A faire : -prévoir des accès aux piétons avec passerelles sécurisées au niveau de la cité des arts -Faire 2 voies de circulation dans le sentier : une grande pour les vélos et trottinettes et une pour les piétons - Je suis d'accord avec Globice, prévoir des points d'observation des baleines -Créer des plateformes qui avancent vers la mer Bref, il y a de quoi faire pour aménager ce sentier.

30 octobre 2025 à 11:19

Cet espace devra permettre aux usagers sensibles, un déplacement en toute sécurité EN LIEN avec le centre-ville . Les liens (intersection , rencontre avec usagers motorisés) entre cette aménagements et les rues de la ville devront être fortement sécurisés (passerelle , priorité au piéton , vélo) . Les discontinuités de voie verte sont souvent le lieu d'accident mortel.

30 octobre 2025 à 11:19

Il serait pertinent d'ouvrir le sentier au niveau de l'ancienne piscine, pourquoi conserver ce détournement ? (sans trottoir...). Cela ferme le flux de circulation entre le barachois et le sentier

30 octobre 2025 à 11:18

Il serait primordial de créer, enfin, un accès du sentier littoral vers la cité des arts...

30 octobre 2025 à 11:18

Le Sentier Littoral Nord existe depuis presque 40 ans Les derniers grands travaux d'aménagement doivent avoir au moins 25 ans Un investissement important est à prévoir pour améliorer ce site. C'est un site très fréquenté. Je le fréquente sous diverses activités depuis 38 ans (marche, course à pied, vélo, balade, promenade des enfants, découverte de la ville et du grand paysage) La CINOR doit réfléchir avec la Ville a un projet structurant important d'autant que la population est maintenant conscientisée sur l'importance des activités physiques pour maintenir sa santé. Tous les usages s'y croisent et ils convient d'amener les lieux afin que chacun puisse y pratiquer ses propres activités tout en respectant les activités des autres. C'est aussi une vitrine de St-Denis et du grand paysage du nord de la Réunion. Il est grand temps de réaménager cet espace pour l'adapter aux usages et en générer de nouveaux dans un espace de convivialité et de vie ensemble : C'est aussi ça le savoir-vivre réunionnais

30 octobre 2025 à 11:17

Bonjour, Suite aux informations communiquées par Monsieur Bernard Vitry à propos du projet d'aménagement de la bande littorale nord sur la commune de Saint-Denis, je vous transmets au nom de Globice Réunion, la contribution suivante : "Nous avons bien pris connaissance des intentions d'aménagements relatives au projet d'aménagement de la bande littorale nord sur la commune de Saint-Denis. Sauf erreur n'y sont pas spécifiquement mentionnés des points d'observation des cétacés, quand bien même cette portion du littoral dionysien s'avère particulièrement favorable à cette pratique (singulièrement pendant la saison de reproduction des baleines à bosse de juin à octobre). La mise en œuvre d'aménagements légers favorisant l'observation, à l'instar de ce qu'envisage la CIVIS dans la cadre du projet France Vue sur Mer, peut constituer une attractivité supplémentaire pour la bande littorale. La présence des baleines sur notre île est une chance exceptionnelle, populaire et fédératrice, qui crée du lien social, permet de sensibiliser la population à la biodiversité et limite la pression que subissent ces animaux protégés en mer. Dans cette perspective, nous nous tenons à l'entière disposition des élus et de l'équipe de maîtrise d'œuvre pour imaginer des solutions intégrées à l'environnement qui puissent remplir ces fonctions attendues des habitants et des visiteurs de notre île." Bien à vous. JM Gancille

Synthèse des contributions

Préambule

Cette synthèse, rédigée avec l'aide de l'IA, n'a pas vocation à juxtaposer les contributions recueillies, mais à en restituer les enseignements, en mettant en perspective les expressions citoyennes, les cahiers d'acteurs, les échanges, les réunions, les ateliers (en salle et mobiles), les enquêtes de terrain et les comptes rendus transmis par le cabinet **La Suite dans les Idées**, représenté par son fondateur **Pascal Nicolle**, que nous remercions.

La méthode retenue consiste à **regrouper** les apports par enjeux, à **hiérarchiser** les points de convergence et les points de vigilance, et à **rendre explicites** les liens entre attentes d'usage, contraintes du site et principes d'aménagement. Elle vise ainsi à produire un document lisible, utile à la décision et à la suite des études, sans effacer la diversité des positions exprimées.

Cette démarche permet d'éviter les effets de surenchère, de redondance ou de simple accumulation, tout en assurant une prise en compte fidèle des arguments et sensibilités portés lors de la concertation. Elle assume enfin une finalité opérationnelle : identifier ce qui, dans les contributions, relève d'un besoin partagé, d'un arbitrage à conduire, ou d'une condition de réussite à sécuriser (entretien, gestion, sécurité, sobriété, adaptation au changement climatique).

L'ensemble du document s'inscrit ainsi dans une logique de clarification et de consolidation des enjeux liés à l'identité du littoral, aux usages, à la qualité du cadre de vie, à la sécurité, aux mobilités, aux loisirs et aux équilibres écologiques, dans la perspective d'un projet durable, partagé et évolutif.

PARTIE 1 — IDENTITÉ, MÉMOIRE ET PATRIMOINE LITTORAL

Enjeux stratégiques et implications pour le projet

1.1. Le littoral comme socle fondateur de l'identité territoriale

La concertation fait apparaître un consensus fort sur le rôle structurant du littoral dans l'identité régionale. Le sentier littoral est identifié comme un élément d'armature territoriale à part entière, support de continuités physiques, sociales et symboliques, et non comme un simple équipement de promenade.

À ce titre, le projet est appelé à considérer le sentier comme un vecteur d'unité territoriale, contribuant à la qualité du cadre de vie et au sentiment d'appartenance dans un contexte urbain marqué par des discontinuités fonctionnelles et paysagères. Sa fonction de lien impose une attention particulière à la lisibilité du parcours, à la continuité des usages et à la cohérence des séquences aménagées.

Les contributions soulignent que la valeur identitaire du littoral réside autant dans ses usages et ses récits que dans ses composantes matérielles. En conséquence, les choix d'aménagement doivent viser à renforcer les conditions d'appropriation du site, plutôt qu'à produire des dispositifs standardisés ou déconnectés des pratiques existantes.

Sur le plan stratégique, cela implique que la réussite du projet soit évaluée non seulement à l'aune de la qualité technique des ouvrages, mais également à sa capacité à préserver et prolonger les liens symboliques et sociaux attachés au littoral.

1.2. Une mémoire plurielle et évolutive

Les échanges mettent en évidence une mémoire littorale plurielle, fondée sur une diversité de récits, d'usages et de trajectoires. Cette pluralité est constitutive de l'identité locale et appelle une approche de projet évitant toute hiérarchisation ou simplification excessive des références mémorielles.

D'un point de vue opérationnel, le projet est invité à créer des conditions favorables à la coexistence de plusieurs lectures du site, en s'appuyant sur des dispositifs souples et évolutifs. Il ne s'agit pas de figer un récit patrimonial, mais de permettre l'expression et la transmission de mémoires ordinaires, parfois discrètes, mais structurantes pour les pratiques locales.

La fragilité de ces mémoires, souvent transmises oralement, appelle une vigilance particulière. Le projet peut ainsi jouer un rôle de support de transmission, sans se substituer aux habitants ni institutionnaliser excessivement les récits. Cette posture implique une temporalité longue et une capacité d'adaptation du dispositif de valorisation.

1.3. Une conception élargie du patrimoine

Les contributions convergent vers une définition élargie du patrimoine littoral, intégrant paysages, éléments naturels ou bâtis, usages, pratiques sociales et mémoires immatérielles. Cette approche invite à dépasser une logique d'inventaire d'objets remarquables pour privilégier une lecture globale et sensible du territoire.

Dans cette perspective, le sentier littoral constitue un outil stratégique de mise en cohérence patrimoniale, permettant d'articuler histoire locale, paysages, patrimoines techniques ou maritimes et milieux naturels. Le paysage est reconnu comme un support de mémoire à part entière, y compris en l'absence de marqueurs matériels forts.

Cette conception implique une attention particulière portée aux séquences du parcours, aux transitions, aux points de vue et aux ambiances. Les contributions appellent à une valorisation sobre, reposant sur des formes de médiation discrètes, compatibles avec le caractère naturel du site et les contraintes environnementales et climatiques.

Le patrimoine est ainsi appréhendé comme une ressource vivante, intégrée aux usages quotidiens, et non comme un objet de mise en scène ou de consommation touristique ou folklorique.

1.4. Mémoire, culture et identité réunionnaise

La concertation souligne la nécessité d'inscrire explicitement le projet dans le contexte culturel réunionnais. Le littoral est identifié comme un espace fortement lié à l'histoire du peuplement, aux pratiques culturelles populaires et aux savoirs transmis entre générations.

Les contributions expriment une vigilance forte face au risque d'un aménagement susceptible d'atténuer les spécificités culturelles locales. Cette vigilance concerne l'ensemble des choix de conception : formes, matériaux, vocabulaire, signalétique, mais aussi la capacité du projet à laisser place aux usages informels et aux appropriations spontanées.

Sur le plan stratégique, l'enjeu n'est pas de produire un discours patrimonial normatif, mais de créer un cadre propice à la reconnaissance des récits et pratiques locales, dans leur diversité et leur évolution. Cette orientation suppose une démarche de co-construction avec les habitants, intégrée dès les phases de conception et appelée à se prolonger dans le temps.

1.5. Reconnaissance culturelle, transmission et lisibilité

Les participants expriment une attente forte en matière de lisibilité des dimensions culturelles et patrimoniales du littoral. Cette lisibilité est conçue comme un levier d'orientation, d'appropriation et de compréhension du territoire, tant pour les habitants que pour les visiteurs.

Les contributions recommandent des dispositifs de médiation sobres, accessibles et inclusifs, proposant plusieurs niveaux de lecture afin de ne pas imposer une expérience unique. La médiation est ainsi pensée comme un accompagnement facultatif du parcours, intégré aux usages, et non comme une injonction à la consommation culturelle.

Dans une logique opérationnelle, la culture et la mémoire sont envisagées comme des ressources transversales du projet, participant à la durabilité du lien entre le territoire et ses usagers. La médiation est enfin identifiée comme un levier de transmission intergénérationnelle, à condition qu'elle s'inscrive dans le parcours sans le saturer, ni en altérer les équilibres.

PARTIE 2 — MÉMOIRE, RÉCITS ET TRANSMISSION

2.1. Des récits historiques multiples et imbriqués

Les contributions issues de la concertation montrent que la mémoire du littoral repose sur une pluralité de récits historiques renvoyant à des périodes, des usages et des dynamiques distinctes. Aucun récit unique ou linéaire ne s'impose : la mémoire se construit à partir d'histoires liées à l'activité maritime, aux pratiques agricoles, aux usages sociaux et religieux, ainsi qu'aux pratiques ordinaires du site. Cette diversité est reconnue comme constitutive de l'identité du littoral.

Le sentier littoral apparaît comme un support privilégié de ces récits, en raison de la diversité des usages quotidiens et occasionnels qui s'y déploient. La mémoire ne se limite pas à des faits institutionnalisés ou à des sites identifiés comme patrimoniaux, mais s'ancre dans des expériences vécues qui donnent au lieu son caractère "habité".

Ces récits reposent largement sur des mémoires vécues et transmises oralement, souvent absentes des sources écrites. Ils constituent néanmoins une trame essentielle de compréhension du territoire et des attachements contemporains. Les contributions soulignent ainsi la nécessité de dispositifs de médiation capables d'accueillir la parole locale sans la normaliser.

2.2. Mémoire vécue et mémoire transmise : registres complémentaires

Les échanges distinguent deux registres complémentaires. La mémoire vécue est portée par les personnes ayant directement connu certains usages ou lieux aujourd'hui transformés ou disparus. La mémoire transmise s'inscrit dans les récits familiaux, les échanges intergénérationnels et les dynamiques associatives. L'une ancre le récit dans l'expérience, l'autre en assure la continuité.

Les pratiques ordinaires du sentier jouent un rôle central dans cette transmission informelle. La mémoire du littoral se construit à la fois par l'expérience du lieu et par la parole partagée. Les contributions indiquent que cette transmission est favorisée lorsque le sentier demeure un espace accessible, confortable et intégré aux usages du quotidien.

La mémoire transmise apparaît toutefois plus fragile, car dépendante de la continuité des pratiques et des sociabilités locales. Une vigilance est exprimée face au risque d'effacement si l'aménagement modifie trop fortement les usages existants ou réduit les espaces propices à la rencontre et au récit.

2.3. Lieux emblématiques et lieux ordinaires de mémoire

Les contributions soulignent que la mémoire du littoral ne se concentre pas uniquement sur des sites identifiés comme remarquables. De nombreux lieux ordinaires, parfois dépourvus de caractère monumental, occupent une place centrale dans les récits en raison de leur inscription dans les pratiques quotidiennes.

Le sentier est ainsi perçu comme une continuité de repères mémoriels, visibles ou non, plutôt que comme une succession de points d'intérêt isolés. Cette lecture invite à éviter toute sélection qui survaloriserait certains sites au détriment d'autres, moins spectaculaires mais socialement structurants.

Les échanges appellent à reconnaître cette continuité entre lieux emblématiques et espaces ordinaires, afin d'éviter une hiérarchisation excessive susceptible d'invisibiliser certaines mémoires. Il s'agit de garantir une reconnaissance équitable de récits variés, y compris ceux attachés à des espaces modestes.

2.4. Transmission, mise en récit et vigilance face à la simplification

Si la nécessité de rendre lisibles l'histoire et la mémoire du littoral est largement partagée, les contributions expriment une vigilance quant aux modalités de mise en récit. Le risque d'une simplification excessive, d'un lissage des récits ou d'une standardisation du discours patrimonial est récurrent.

Les contributions mettent en garde contre des dispositifs de médiation trop prescriptifs ou uniformes, susceptibles de réduire la complexité des usages et des mémoires locales. La transmission est envisagée comme un processus ouvert, laissant place à la pluralité des regards et à l'évolution des interprétations. La médiation est ainsi appelée à fournir des clés de compréhension sans figer le sens.

Il est également rappelé que les tensions, contradictions et zones d'ombre font partie intégrante de l'histoire du territoire. Leur prise en compte est présentée comme une condition de crédibilité et d'adhésion, un discours trop lisse risquant de susciter rejet ou désintérêt.

2.5. Transmission intergénérationnelle et ancrage local

Les échanges soulignent l'importance de la transmission intergénérationnelle dans la pérennité de la mémoire littorale. Les récits familiaux, les pratiques partagées et les expériences vécues constituent des vecteurs essentiels d'appropriation du territoire par les jeunes générations. Plusieurs contributions insistent sur une transmission par l'usage : fréquenter, parcourir, montrer.

Dans cette perspective, le sentier est envisagé comme un espace du quotidien, prioritairement destiné aux habitants et aux usagers réguliers. La transmission est ainsi conçue comme un levier de lien social et de continuité des usages, plutôt que comme une démarche patrimoniale descendante. Cela

implique, concrètement, de préserver une accessibilité durable (confort, sécurité, continuité) permettant aux familles de fréquenter le site dans le temps.

2.6. Mémoire, récits et responsabilité du projet

Les contributions convergent pour considérer que la mémoire et les récits constituent des dimensions structurantes du projet d'aménagement du sentier littoral. Leur prise en compte conditionne à la fois la compréhension du territoire, l'acceptabilité sociale du projet et la qualité de l'expérience proposée aux usagers.

Le projet est appelé à adopter une approche respectueuse et évolutive, capable d'accompagner la transmission des mémoires sans les figer, ni les hiérarchiser artificiellement. Cette responsabilité se traduit par des choix concrets : place laissée aux usages existants, sobriété des dispositifs, cohérence des récits proposés et capacité à ajuster la médiation dans le temps.

PARTIE 3 — PARCOURS, HALTES ET MÉDIATION CULTURELLE

3.1. Le sentier littoral comme parcours continu et support d'appropriation

Les contributions convergent vers une conception du sentier littoral comme un parcours structurant, permettant une compréhension progressive du territoire par le déplacement. Il est envisagé comme une trame continue, favorisant une lecture sensible et évolutive du littoral, plutôt que comme une succession d'aménagements ponctuels ou d'objets remarquables. Le sens du projet se construit dans l'enchaînement des séquences, des ambiances et des points de vue, sans récit imposé ni lecture prescriptive.

La marche et la promenade constituent les modalités centrales d'appropriation du site. Le sentier est décrit comme un corridor de nature en milieu urbanisé, apprécié pour sa continuité, son caractère apaisé et la relation directe à l'océan. Cette continuité conditionne à la fois l'égalité d'accès, la possibilité de pratiques longues ou fractionnées, et l'accueil de publics diversifiés, notamment familiaux ou inclusifs.

Le parcours est conçu pour permettre des usages multiples, quotidiens ou occasionnels, et des cheminements partiels. La conception doit ainsi offrir une liberté de déplacement et d'appropriation, reposant sur des aménagements lisibles, sobres et continus, permettant de circuler, de s'arrêter ou d'observer sans perturber les flux. Les principes de continuité, d'accessibilité et de sobriété constituent à ce titre des fondements partagés du projet.

3.2. Les haltes comme rythmes du parcours et supports d'usages

Dans cette logique de parcours continu, les haltes occupent une fonction spécifique. Elles correspondent à des sites ponctuels, dotés d'aménagements paysagers plus affirmés, qui rythment le linéaire sans en interrompre la continuité. Elles sont conçues comme des espaces de pause, de rencontre et de mise en valeur du littoral, et non comme de simples équipements fonctionnels.

Chaque halte est pensée en relation étroite avec son contexte — jardins, espaces naturels, équipements culturels ou lieux de mémoire — et peut répondre à des vocations différenciées. Leur intérêt réside moins dans la présence d'un élément remarquable que dans leur capacité à accueillir des usages, à créer une ambiance et à traduire un attachement collectif. Cette fonction dépend autant

des qualités sensibles du lieu (ombre, assises, ouverture paysagère) que de sa programmation éventuelle.

Les contributions soulignent l'importance d'aménagements mesurés, capables de révéler le sens des lieux sans suréquipement. Des sites modestes mais symboliquement forts sont identifiés comme légitimes à ce titre, invitant à une intervention attentive et proportionnée. Une vigilance particulière est exprimée quant au nombre et à l'implantation des haltes, afin de préserver la fluidité du parcours, la qualité de l'expérience et la soutenabilité du projet.

3.3. Médiation culturelle : principes de sobriété et de pluralité des récits

Les contributions s'accordent sur une conception de la médiation culturelle fondée sur la sobriété des dispositifs et la pluralité des récits. La surcharge d'informations est jugée contre-productive, susceptible d'altérer l'expérience sensible du site et de détourner les usages de promenade et de détente. La médiation est ainsi conçue comme un accompagnement discret, visant à éclairer la compréhension sans encombrer l'espace ni imposer une lecture unique.

Les dispositifs attendus doivent offrir plusieurs niveaux de lecture, laissant à chacun la liberté de s'approprier les contenus selon son intérêt et son temps de parcours. Ils sont appelés à rester lisibles, proportionnés et compatibles avec les contraintes du littoral, tant sur le plan visuel que matériel.

Les contributions insistent enfin sur la nécessité d'éviter un discours patrimonial figé ou homogène. La médiation doit rendre visibles des mémoires multiples, parfois contradictoires, sans hiérarchisation artificielle, et rester évolutive. Une ouverture à des récits portés par les habitants est perçue comme un levier essentiel pour inscrire la médiation dans une dynamique vivante et partagée.

3.4. Supports de médiation : complémentarité et accessibilité

Les échanges soulignent l'intérêt d'une complémentarité entre supports physiques et outils numériques, afin de répondre à des attentes différenciées sans imposer une expérience uniforme. Les supports physiques assurent une présence minimale, immédiatement accessible à tous, tandis que le numérique permet d'approfondir les contenus sans alourdir l'espace public.

Les supports physiques sont attendus comme discrets, durables et bien intégrés au paysage. Les outils numériques offrent la possibilité de proposer des contenus plus riches et évolutifs — archives, témoignages, cartographies — sans multiplication d'équipements visibles. Plusieurs contributions évoquent l'intérêt d'un socle commun de signalétique, complété par des contenus accessibles au choix de l'utilisateur.

Une attention particulière est portée à la cohérence de la signalétique patrimoniale à l'échelle communale, afin d'éviter les ruptures de lecture. L'accessibilité constitue un principe transversal : la médiation doit rester inclusive, indépendamment des compétences numériques ou de l'équipement des publics.

3.5. Médiation culturelle et appropriation sociale du sentier

Les contributions rappellent que la médiation culturelle s'adresse prioritairement aux habitants, aux usagers réguliers et aux riverains du sentier. Elle est perçue comme un levier d'appropriation sociale, contribuant au sentiment d'appartenance, à la reconnaissance des lieux et au respect du site.

La médiation est attendue comme un appui aux usages existants, favorisant l'orientation et la compréhension du territoire, sans produire un discours extérieur ou standardisé. Le sentier est ainsi

envisagé comme un espace de transmission vivante, où culture et mémoire s'articulent avec les pratiques quotidiennes.

Enfin, la médiation culturelle apparaît comme un facteur de cohérence et d'acceptabilité du projet dans la durée. En facilitant la compréhension des enjeux paysagers, historiques et sociaux, elle peut également jouer un rôle de régulation douce, en encourageant des comportements plus respectueux des lieux et de leurs usages.

PARTIE 4 — CADRE DE VIE, SANTÉ, ACCESSIBILITÉ ET CONFORT D'USAGE

4.1. Un sentier comme support de santé, de bien-être et de qualité de vie

Les contributions convergent pour appréhender le sentier littoral comme un élément structurant du cadre de vie, participant à la santé, au bien-être et à la qualité des usages quotidiens. Il est identifié comme un espace favorable à l'activité physique douce, à la détente et au ressourcement, accessible sans équipement spécifique et praticable à son rythme, dans un environnement perçu comme apaisant.

Les apports issus du cahier d'acteurs confirment ce rôle, en soulignant que le sentier constitue un espace de respiration au sein d'un territoire urbanisé. La marche et les déplacements actifs y sont perçus comme des pratiques ordinaires, inclusives et bénéfiques, contribuant à la prévention de la sédentarité et à l'accès à un espace public de qualité.

Cette fonction suppose toutefois un aménagement compatible avec des usages calmes, réguliers et non événementiels. Le sentier est attendu comme un espace favorisant la détente, la convivialité et les rencontres informelles, où la qualité de l'expérience repose sur un équilibre entre confort, sécurité et entretien, sans basculer vers une animation permanente.

4.2. Accessibilité universelle : continuité et lisibilité comme conditions d'égalité

L'accessibilité est identifiée comme un enjeu central et opérationnel. Les contributions insistent sur la nécessité de permettre un usage effectif et continu du sentier par l'ensemble des publics : personnes à mobilité réduite, personnes âgées, enfants, familles avec poussettes et usagers peu aguerris. Elle est appréhendée comme une condition d'égalité d'accès au littoral, et non comme une simple conformité réglementaire.

L'accessibilité repose sur la qualité réelle des cheminements : revêtements réguliers, pentes maîtrisées, continuité, lisibilité et absence d'obstacles. Plusieurs contributions soulignent qu'une accessibilité fragmentée ou discontinue génère des renoncements, certains publics cessant d'utiliser le sentier ou se limitant à quelques tronçons.

Un sentier accessible est ainsi conçu comme un parcours continu, lisible et sécurisé sur l'ensemble du linéaire, intégrant les traversées, les raccordements aux quartiers et les zones de transition, où se concentrent fréquemment les difficultés d'usage.

4.3. Ombrage, confort thermique et végétalisation fonctionnelle

Un consensus marqué se dégage autour du confort thermique, identifié comme une condition déterminante de l'appropriation et de la fréquentation du sentier. La création d'ombre et le

renforcement de la végétalisation apparaissent comme des priorités transversales, sans lesquelles les autres améliorations perdent une part significative de leur efficacité, notamment en journée.

Les contributions soulignent que l'absence d'ombre constitue un frein majeur à l'usage, conduisant à une fréquentation limitée ou concentrée sur certains créneaux horaires. La végétalisation est envisagée comme une composante pleinement fonctionnelle de l'aménagement, contribuant à la réduction des îlots de chaleur, à l'amélioration du confort et à la qualité du cadre de vie.

Plusieurs apports rappellent la nécessité de privilégier des essences adaptées aux contraintes du littoral (vent, embruns, sécheresse, nature des sols), afin d'éviter des plantations fragiles ou coûteuses à maintenir. L'association des riverains et des acteurs locaux aux démarches de plantation et, le cas échéant, à certaines actions d'entretien est perçue comme un levier d'appropriation, de sensibilisation et de pérennité.

4.4. Espaces de repos, d'eau et d'abris : un réseau à l'échelle du parcours

Les échanges mettent en évidence l'importance d'équipements simples — bancs, haltes ombragées, espaces de repos et points d'eau — pour permettre des usages prolongés et confortables. Ces éléments sont identifiés comme déterminants pour la diversité des publics et la répartition équilibrée des usages le long du parcours.

Ces équipements doivent former un réseau cohérent et régulier, pensé à l'échelle du linéaire. Leur implantation est attendue en relation avec les conditions d'exposition, les points de vue, les pentes et les sections longues sans possibilité de pause, afin d'accompagner l'effort physique et de favoriser une fréquentation équilibrée.

La question d'un éclairage nocturne maîtrisé est évoquée pour répondre à des besoins ponctuels de sécurité. Les contributions soulignent que tout dispositif devra limiter la pollution lumineuse, respecter la faune nocturne et privilégier des solutions ciblées, temporisées ou modulables.

4.5. Propreté, entretien et crédibilité de l'expérience usager

La propreté et l'entretien apparaissent comme des enjeux récurrents, étroitement liés à la perception de sécurité, de confort et de qualité d'usage. Les contributions signalent que les déchets, les dégradations et les défauts de maintenance altèrent directement l'expérience et produisent un effet d'abandon susceptible de décourager la fréquentation.

Les recommandations issues du cahier d'acteurs insistent sur la nécessité de considérer l'entretien comme un pilier du projet, intégré dès la conception. La durabilité des aménagements et la facilité de maintenance sont identifiées comme des conditions essentielles pour garantir la qualité du site dans le temps.

L'entretien est ainsi envisagé comme un levier de confiance et d'appropriation : un site propre et maintenu favorise le respect, limite les usages déviants et renforce la crédibilité du projet dans la durée. Plusieurs contributions associent cette exigence à une présence humaine régulière, complémentaire des dispositifs techniques.

4.6. Nuisances liées à la circulation automobile et qualité d'usage

Les contributions soulignent que certains tronçons sont affectés par la proximité de la circulation automobile, générant nuisances sonores, pollution et sentiment d'insécurité, en décalage avec le

caractère apaisé attendu du sentier. Cette situation est identifiée comme une contrainte structurelle du site, appelant des réponses de mitigation réalistes.

Les apports du cahier d'acteurs évoquent différentes pistes : traitement paysager, séquences tampon, organisation des cheminements, protections acoustiques lorsque cela est possible. Certaines contributions proposent notamment des haies végétalisées entre le sentier et la RN2, afin d'atténuer les nuisances tout en préservant les vues.

Il a été rappelé lors d'un atelier que cette proximité limite la qualification de ces sections comme « parcours de santé ». L'objectif partagé demeure néanmoins de préserver, autant que possible, l'identité du sentier comme espace de nature, de calme et de détente, par des améliorations progressives et cumulatives.

PARTIE 5 — ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ DU SENTIER LITTORAL

5.1. L'accessibilité comme condition d'un usage effectif

Les contributions convergent pour considérer l'accessibilité comme une condition déterminante de l'usage réel du sentier par tous les publics. Elle est entendue au sens opérationnel : capacité à parcourir le linéaire sans rupture, avec des cheminements continus, lisibles et praticables, quel que soit le mode de déplacement (marche, vélo, fauteuil roulant).

Les discontinuités, obstacles, dégradations et pentes excessives sont identifiés comme des freins majeurs. Plusieurs contributions soulignent le caractère cumulatif de ces difficultés : un seul point bloquant suffit à rendre un tronçon inutilisable pour certains usagers, produisant des situations de renoncement ou d'exclusion de fait.

L'accessibilité suppose ainsi une continuité effective sur l'ensemble du parcours, intégrant les zones de raccordement, les traversées et les secteurs de transition, où se concentrent fréquemment les difficultés d'usage.

5.2. Sécurité et sentiment de sécurité : un déterminant de la fréquentation

La sécurité est abordée selon deux dimensions complémentaires : la sécurité objective (risques matériels, conflits d'usage, contraintes environnementales) et le sentiment de sécurité. Les contributions soulignent que ces dimensions sont étroitement liées : une insécurité perçue réduit la fréquentation et fragilise la surveillance informelle, ce qui peut accentuer les dysfonctionnements.

Le sentiment de sécurité conditionne particulièrement la fréquentation des publics vulnérables. Plusieurs contributions rappellent qu'un site évité par certains usagers devient, de fait, moins inclusif, indépendamment de ses qualités techniques.

Les échanges insistent sur une approche globale, combinant qualité des revêtements, lisibilité des règles, gestion des conflits, entretien et présence humaine. La sécurité est ainsi appréhendée comme un résultat systémique, et non comme la seule addition d'équipements ponctuels.

5.3. Cohabitation des usages et lisibilité des règles

La cohabitation entre piétons, cyclistes et engins de déplacement motorisés légers constitue un enjeu central du projet. Les contributions soulignent que l'absence de règles clairement identifiées accentue les tensions, notamment dans les zones de forte fréquentation et aux abords des haltes.

La lisibilité des usages autorisés, des priorités et des comportements attendus est identifiée comme un levier essentiel de pacification. Elle repose à la fois sur l'aménagement (largeurs, continuité, séparations lorsque nécessaire) et sur une signalisation cohérente, lisible et non contradictoire.

Certaines contributions précisent que, lorsque le profil le permet, la voie cyclable devrait autoriser le croisement de deux véhicules motorisés utilisés par des personnes en situation de handicap. Cette exigence est formulée comme un critère concret d'accessibilité effective et de sécurité adaptée.

5.4. Accessibilité et sécurité dans la durée : le rôle structurant de l'entretien

Les contributions rappellent que l'accessibilité et la sécurité dépendent directement de l'entretien et de la gestion dans le temps. Les dégradations, l'encombrement et la détérioration des équipements sont identifiés comme des facteurs rapides de dégradation des conditions de circulation.

Le maintien d'un niveau de qualité constant suppose des moyens adaptés, une organisation claire des responsabilités et une capacité d'intervention réactive. Plusieurs contributions soulignent que la qualité d'un aménagement se mesure aussi à sa tenue dans le temps, et non uniquement à ses caractéristiques initiales.

5.5. Une approche transversale et structurante du projet

Les contributions convergent pour considérer que l'accessibilité et la sécurité constituent un socle commun à l'ensemble des objectifs du projet. Elles conditionnent la cohérence globale du sentier, l'effectivité des usages, l'acceptabilité sociale et la qualité de l'expérience.

Cette approche implique que les choix d'aménagement, de gestion et de médiation intègrent systématiquement ces enjeux comme des principes structurants. Les contributions soulignent qu'un projet perçu comme « praticable mais inconfortable » ou « qualitatif mais difficilement accessible » manquerait sa cible ; l'ambition attendue repose sur une cohérence d'ensemble, lisible et durable.

PARTIE 6 — MOBILITÉS DOUCES, SÉCURITÉ ET COHABITATION DES PRATIQUES

6.1. Un diagnostic partagé d'un sentier dégradé

Les contributions convergent vers un diagnostic partagé : le sentier est dégradé et peu adapté au développement des mobilités douces. Revêtements irréguliers, zones abîmées, effets de l'érosion et contraintes climatiques sont identifiés comme des facteurs d'inconfort et d'insécurité.

Ces dégradations affectent directement la continuité du parcours. Les contributions soulignent que certains usagers limitent leurs déplacements à des tronçons jugés praticables, ce qui fragilise l'usage du sentier comme itinéraire continu.

L'amélioration de l'état du sentier apparaît ainsi comme un préalable indispensable au développement sécurisé des mobilités douces. Sans continuité ni qualité des revêtements, les autres leviers d'action perdent une part significative de leur efficacité.

6.2. Cohabitation des usages et vulnérabilité des publics

La cohabitation entre piétons, cyclistes, joggeurs, cani-coureurs, familles, enfants, personnes âgées et personnes à mobilité réduite constitue un enjeu central. Les différences de vitesse, de trajectoire et d'intensité d'usage sont identifiées comme des sources récurrentes de tensions.

Les contributions soulignent que ces situations affectent en priorité les publics vulnérables, avec des effets directs sur leur fréquentation et leur sentiment d'aisance. Des comportements d'évitement sont mentionnés, révélant un espace perçu comme imparfaitement partagé.

Ces constats conduisent à considérer que la cohabitation ne peut reposer uniquement sur les comportements individuels. Elle appelle des choix d'aménagement et des règles lisibles, afin de garantir des conditions d'usage équitables et sécurisées.

6.3. Engins de déplacement motorisés légers : un enjeu spécifique

La présence d'engins de déplacement motorisés légers (trottinettes électriques, gyropodes) fait l'objet de préoccupations spécifiques. Ces pratiques sont perçues comme génératrices d'inconfort et d'insécurité, en raison des vitesses pratiquées, du caractère silencieux de ces engins et du flou entourant les règles applicables.

Les contributions soulignent que cette question interroge la vocation du sentier comme espace de lenteur, de détente et de partage. Une clarification des usages autorisés est attendue, accompagnée d'une information compréhensible et, si nécessaire, de dispositifs de régulation proportionnés.

Plusieurs contributions insistent sur le caractère pédagogique de cette clarification, privilégiant la lisibilité et la cohérence des règles à une contrainte excessive difficile à faire respecter.

6.4. Séparation des flux : un levier de sécurité et de lisibilité

Face aux difficultés de cohabitation, une large convergence se dégage en faveur de la mise en place de deux voies distinctes (piétons / cyclistes), afin d'assurer une séparation lisible des flux. Cette organisation est perçue comme un levier efficace de réduction des conflits et d'amélioration de la sécurité, notamment dans les zones de forte fréquentation ou à proximité des points de pause.

Les contributions soulignent que cette dissociation doit rester un outil de clarification et de pédagogie, et non une segmentation rigide. L'objectif est de rendre les trajectoires prévisibles et de faciliter la lecture immédiate de l'espace.

La matérialisation au sol est identifiée comme déterminante : marquages différenciés, revêtements distincts et signalétique horizontale. Une attention particulière est portée à la visibilité en faible luminosité, par l'usage de matériaux contrastés ou réfléchissants, afin de renforcer la sécurité sans suréquiper le site ni altérer le paysage littoral.

Cette séparation est appelée à rester proportionnée, contextualisée et adaptable selon les séquences, en tenant compte des contraintes spatiales, paysagères et écologiques, et en préservant la continuité du parcours.

6.5. Signalétique et équipements au service de la lisibilité des usages

Les contributions mettent en évidence des attentes fortes en matière de signalétique. Les dispositifs existants sont jugés insuffisants pour rendre clairement lisibles les usages autorisés, les priorités et les règles de partage.

Des dispositifs clairs, visibles et compréhensibles par tous sont identifiés comme des leviers de prévention des conflits. La cohérence d'ensemble est soulignée comme une condition essentielle d'efficacité, impliquant la continuité des messages et l'articulation entre signalétique verticale et marquage au sol.

D'autres équipements contribuent au confort et à la sécurité des mobilités douces : éclairage raisonné, arceaux vélos, points d'arrêt, assises et points d'eau. Les contributions soulignent que ces équipements prennent pleinement sens lorsqu'ils s'inscrivent dans une logique de réseau et de maintenance.

6.6. Fréquentation future, entretien et durabilité du système d'usage

Les contributions expriment une vigilance quant à l'augmentation prévisible de la fréquentation et à la capacité des aménagements à résister dans le temps. Le développement des mobilités actives et l'attractivité accrue du site sont susceptibles d'accentuer la pression sur les infrastructures.

Les apports du cahier d'acteurs insistent sur la nécessité d'intégrer l'entretien, la gestion et la durabilité dès la conception. Un aménagement rapidement dégradé est perçu comme un facteur de perte de confiance et de remise en cause de l'appropriation collective.

Plusieurs contributions évoquent la mise en place d'une présence dédiée, chargée de veiller au respect des aménagements, des règles d'usage et de la sécurité. Cette présence est perçue comme un levier complémentaire de prévention, de médiation et de pédagogie.

Enfin, l'association des riverains à la gestion et à la préservation du site est proposée comme un moyen de renforcer l'appropriation collective et le respect des installations. La gestion du sentier est ainsi envisagée comme un système articulant infrastructures, règles, entretien et présence humaine.

PARTIE 7 — LOISIRS, DÉTENTE ET QUALITÉ DE VIE SUR LE LITTORAL

7.1. Le littoral comme espace de détente et de respiration quotidienne

Les contributions convergent pour reconnaître que le sentier littoral constitue avant tout un espace de détente et de respiration, investi pour des usages calmes, spontanés et non programmés. Il est perçu comme une ressource de proximité permettant de s'extraire du cadre urbain immédiat sans quitter la ville.

La promenade, la contemplation, les temps de pause et les rencontres informelles sont identifiés comme des usages structurants. Plusieurs contributions soulignent que la qualité de cette expérience repose sur un équilibre : un site excessivement animé ou suréquipé risquerait d'altérer son caractère apaisé.

Le sentier est ainsi appréhendé comme un équipement de proximité à vocation universelle, dont l'accès libre et gratuit participe directement à la qualité de vie et à l'égalité d'accès aux aménités littorales.

7.2. Loisirs du quotidien et préservation des usages non marchands

Les loisirs pratiqués relèvent majoritairement d'usages libres et non marchands : marche, course, vélo de loisir, jeux informels, pratiques artistiques, méditation ou observation du paysage. Les contributions soulignent que cette liberté d'usage constitue un marqueur fort de l'identité du lieu.

Une vigilance est exprimée face aux risques de marchandisation progressive, susceptible de restreindre l'accès des habitants ou de transformer la nature des pratiques. Les contributions rappellent l'importance de préserver des espaces de pause et de détente non conditionnés par la consommation.

Cette attente est également liée à des enjeux de cohésion sociale : un espace public non marchand favorise la mixité des publics et la coexistence des pratiques, sous réserve d'un aménagement lisible et correctement entretenu.

7.3. Sobriété des aménagements récréatifs et respect du paysage littoral

Les échanges mettent en évidence une attente forte en faveur de la sobriété des aménagements récréatifs. Les équipements sont jugés pertinents lorsqu'ils améliorent le confort d'usage, mais doivent rester discrets, robustes, réversibles et bien intégrés au paysage.

Un cahier d'acteurs exprime une vigilance particulière face aux aménagements lourds ou surdimensionnés. Les contributions privilégient des dispositifs simples et durables, compatibles avec les contraintes climatiques du littoral et les capacités de maintenance.

Cette sobriété est directement associée à la préservation du caractère paysager du site : laisser une place centrale aux vues, aux ambiances et à l'expérience sensible, plutôt que saturer l'espace d'objets et de dispositifs.

7.4. Animations et événements : une ouverture encadrée

Les contributions expriment une ouverture à des animations ponctuelles et légères, à condition qu'elles respectent la tranquillité du site et ne perturbent pas les usages quotidiens. L'intérêt se porte sur des formats compatibles avec les haltes, les temporalités locales et une gestion maîtrisée des flux.

Une prudence partagée est exprimée face au risque « d'événementialisation » permanente, susceptible de générer nuisances, sur fréquentation et tensions d'usage. Les contributions plaident pour une approche mesurée, fondée sur la réversibilité des dispositifs et l'évaluation préalable des impacts.

Cette vigilance renvoie également aux capacités de gestion et d'entretien : sans moyens adaptés, même des événements ponctuels peuvent fragiliser la qualité du site et le ressenti des usagers.

7.5. Loisirs et préservation des équilibres écologiques

Les contributions rappellent que les usages récréatifs doivent être pensés en articulation avec les enjeux écologiques du littoral. La fréquentation est identifiée comme un facteur potentiel de pression sur les milieux, notamment par le piétinement, les déchets ou les dérangements de la faune.

Les loisirs sont appelés à s'inscrire dans une logique d'équilibre durable, combinant maîtrise des flux, protection des secteurs sensibles et information du public. Plusieurs contributions soulignent que la qualité de l'expérience de loisirs dépend directement de la préservation du vivant et du paysage.

Cette articulation suppose des choix opérationnels : localisation des espaces de pause, encadrement des accès aux zones fragiles et stratégie d'entretien cohérente avec les objectifs de préservation.

7.6. Loisirs, qualité de vie et intérêt général

Les loisirs et la détente apparaissent comme des composantes essentielles de la qualité de vie et du bien-être collectif. Ils contribuent au lien social et à l'attractivité résidentielle, à condition que le projet demeure guidé par l'intérêt général.

Les contributions insistent sur la vocation prioritairement quotidienne du sentier, au service des habitants et des usages ordinaires. La réussite du projet repose moins sur une logique de surprogrammation que sur sa capacité à garantir un accès libre, apaisé et durable.

Cette orientation implique de tenir ensemble trois exigences complémentaires : le confort d'usage, la sécurité et la durabilité de la gestion. Les contributions suggèrent que c'est cet équilibre qui conditionnera l'appropriation du sentier sur le long terme.

PARTIE 8 — PAYSAGE, BIODIVERSITÉ ET COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE

8.1. Le paysage littoral comme structure du projet et cadre de vie partagé

Les contributions confirment une conception du paysage comme élément structurant du projet. Le paysage est appréhendé comme une réalité physique et une expérience sensible, participant à l'identité du site, à la qualité des usages et aux attachements.

Le sentier est perçu comme une trame continue rythmée par des vues, des respirations et des transitions. Les contributions invitent à considérer ces séquences comme des composantes du projet au même titre que les ouvrages : travailler le paysage, c'est travailler l'expérience.

Cette approche conduit à valoriser la cohérence d'ensemble, en évitant les ruptures, les objets trop présents et les aménagements qui entrent en concurrence avec le paysage au lieu de le révéler.

8.2. Recul du trait de côte, érosion et contraintes climatiques

Le recul du trait de côte et l'érosion constituent une préoccupation centrale. Les contributions soulignent que ces dynamiques imposent une approche prudente, intégrant l'incertitude et les évolutions possibles du littoral.

Les apports évoquent la nécessité de solutions évolutives et réversibles, capables de s'adapter aux transformations du site. Cette orientation est associée à la sobriété des interventions, en limitant les ouvrages lourds et en privilégiant des réponses compatibles avec les dynamiques naturelles.

Les contributions insistent sur l'importance d'un suivi dans le temps, afin d'ajuster les choix d'aménagement en fonction de l'évolution réelle du trait de côte et des événements climatiques extrêmes.

8.3. Végétalisation et biodiversité comme leviers écologiques

La végétalisation est identifiée comme un levier central de protection et de valorisation écologique. Les échanges mettent en avant des solutions fondées sur la nature, privilégiant des essences adaptées au contexte littoral et aux contraintes climatiques.

La végétation est présentée comme une composante fonctionnelle, contribuant à la stabilisation des sols, à la régulation microclimatique et au renforcement de la biodiversité. Les contributions soulignent le caractère multi-bénéfices de ces dispositifs, sous réserve d'une implantation adaptée.

Les contributions appellent à privilégier des espèces indigènes ou endémiques, résilientes, et à éviter toute végétalisation artificielle ou inadaptée. La biodiversité est appréhendée de manière globale, intégrant la flore, la faune et les continuités écologiques.

Enfin, certains participants souhaitent que la végétation favorise l'accueil de l'avifaune et des insectes pollinisateurs, notamment par l'usage de plantes mellifères. Cette attente est formulée comme un objectif de valorisation écologique compatible avec l'usage du sentier lorsqu'elle est intégrée de manière sobre.

8.4. Fréquentation, usages et préservation des milieux

Les échanges mettent en évidence une tension entre la fréquentation du sentier et les objectifs de préservation écologique. Le piétinement, la concentration des flux, la diversité des usages et les déchets sont identifiés comme des facteurs de dégradation potentielle.

Cette situation appelle des arbitrages explicites, portant sur l'organisation des cheminements, la protection des secteurs sensibles et la localisation des espaces de pause. Les contributions soulignent qu'une amélioration écologique passe également par une meilleure canalisation des usages.

L'équilibre entre fréquentation et préservation est envisagé comme un processus évolutif, nécessitant un suivi régulier, des ajustements et une capacité de gestion dans la durée.

8.5. Arbres existants et vigilance sur les interventions

Une attention particulière est portée à la préservation des arbres existants, notamment ceux identifiés comme emblématiques. Les contributions expriment une vigilance quant aux abattages, qui doivent rester exceptionnels et justifiés.

Un cahier d'acteurs souligne le rôle des arbres en tant que composantes écologiques et paysagères. La conservation du patrimoine arboré est perçue comme un enjeu majeur, impliquant des pratiques d'entretien respectueuses du vivant : tailles raisonnées, protection des habitats et limitation des interventions agressives.

Cette vigilance est formulée comme un principe de cohérence écologique, visant à préserver les équilibres existants plutôt qu'à les reconstituer artificiellement.

8.6. Cohérence écologique, gestion et durabilité du projet

Les contributions expriment une attente forte en matière de cohérence écologique, articulant paysage, biodiversité, usages et gestion. La réussite du projet est perçue comme liée à sa capacité à concilier fréquentation du site et préservation des milieux.

La nécessité d'une gestion et d'un entretien adaptés dans le temps long est soulignée, incluant des moyens, une organisation claire et un suivi régulier. Les contributions indiquent qu'une ambition écologique sans dispositifs de gestion pérennes serait difficile à maintenir.

Le paysage et la biodiversité apparaissent ainsi comme des ressources structurantes du projet, appelant une approche intégrée, évolutive et responsable, au service de l'intérêt général.

CONCLUSION

Au terme de cette consolidation, les contributions font apparaître une vision largement partagée du sentier littoral comme un espace structurant, à la fois support d'usages quotidiens, de mémoire collective, de cadre de vie et de continuités écologiques. Le sentier est ainsi envisagé comme un "système" associant paysage, pratiques, règles de cohabitation et modalités de gestion.

Les enseignements convergent vers une attente de cohérence globale, fondée sur l'articulation entre accessibilité, sécurité, qualité des usages, sobriété des aménagements et respect des dynamiques naturelles. La réussite du projet est conditionnée par sa capacité à concilier fréquentation, préservation écologique et appropriation sociale, dans un contexte de contraintes climatiques et environnementales croissantes.

La concertation met en évidence l'importance d'une approche évolutive, dans laquelle l'aménagement initial ne saurait être dissocié des enjeux d'entretien, de gestion et d'adaptation. Les contributions insistent sur le fait que la durabilité se joue autant dans la conception (robustesse, simplicité, réversibilité) que dans la gouvernance du site (moyens, présence humaine, implication des riverains).

Enfin, le sentier est prioritairement perçu comme un espace du quotidien, destiné aux habitants et aux usagers réguliers. Le projet est invité à s'inscrire dans une logique d'intérêt général, fondée sur la lisibilité, le confort et la qualité de l'expérience offerte, plutôt que sur la surprogrammation. La concertation suggère ainsi que la valeur du projet se mesurera, à terme, à sa capacité à rester praticable, apaisé et respecté dans la durée.

Analyse quantitative de la participation à la concertation

Les données recensées correspondent au nombre de participations enregistrées pour chaque action, dont les collaborateurs de la Cinor et des AMO. Elles ne permettent pas d'identifier le nombre de participants uniques, certaines personnes ayant pu prendre part à plusieurs dispositifs au cours de la concertation.

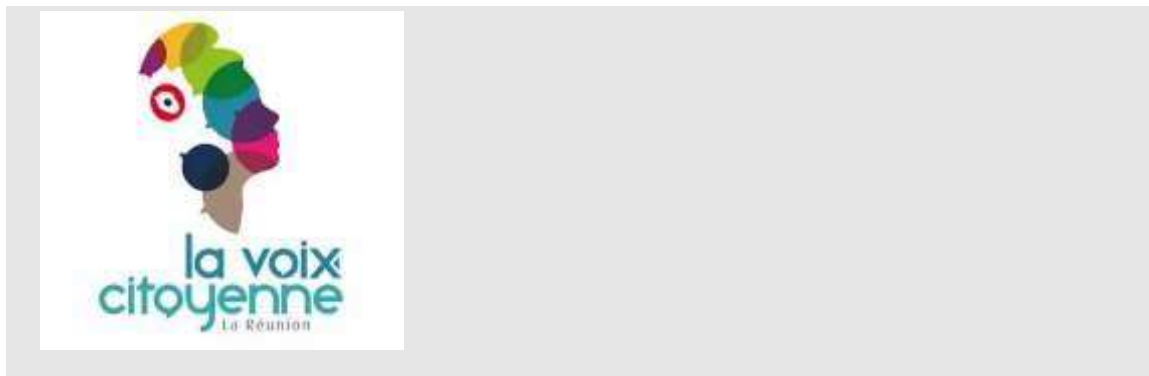
Tableau récapitulatif de la participation

Actions de concertation	Nombre de participants
Rencontre de lancement	17
Rencontre avec les relais de la mobilisation	7
Balade vélo	10
Atelier Mobilités douces	7
Ateliers Sports Loisirs	7
Atelier Aires ludiques	4
Atelier Paysage et Biodiversité	6
Atelier Culture, mémoire et patrimoine	10
Atelier Experts Culture	3
Atelier Expert Prunel Ruch	6
Registre électronique	12
Questionnaires	296
Rencontre de restitution	15

Source : maître d'ouvrage / dispositifs de concertation

LA VOIX CITOYENNE – LA REUNION

Logo (facultatif):



Adresse : 36 RUE ALEXANDRE DUMAS – 97400 SAINT-DENIS

Site internet : lavoixcitoyenne.re

Mail : accueil@lavoixcitoyenne.re

Téléphone : 0692089716

La **Voix citoyenne de La Réunion** est une démarche collective, indépendante et non partisane, née de la volonté d'habitantes et d'habitants de Saint-Denis de reprendre toute leur place dans le débat public et les décisions qui engagent l'avenir de leur territoire.

Elle s'appuie sur une conviction forte : **la démocratie ne peut se limiter aux temps électoraux**, ni à des concertations formelles. Elle doit être vivante, continue, accessible et ancrée dans les réalités locales.

La Voix citoyenne de La Réunion :

- défend l'intérêt général et le bien commun face aux logiques de court terme ;
- porte une parole issue du terrain, des usages quotidiens et des vécus des habitants ;
- promeut une écologie populaire, sociale et territorialisée ;
- milite pour des projets construits avec les citoyens, et non simplement présentés aux citoyens.
-

Dans les démarches de concertation, la Voix citoyenne agit comme :

- un **veilleur démocratique**, attentif à la sincérité des processus ;
- un **relai des paroles habitantes**, notamment celles peu entendues ;
- une **force de proposition**, exigeante mais constructive.

La Voix citoyenne de La Réunion, représentée par Giovanni Payet, souhaite contribuer à un débat utile, honnête et ambitieux, afin que ce projet devienne un véritable projet partagé par la population.

La Voix citoyenne de La Réunion, représentée par Giovanni Payet, contribue à la concertation sur l'aménagement du sentier littoral nord de la CINOR avec une exigence centrale : faire de ce projet un véritable bien commun, pensé avec et pour les habitantes et habitants du territoire. Le littoral n'est pas un simple espace d'aménagement ou d'attractivité, mais un lieu de vie, de mémoire, de biodiversité et de risques, dont l'avenir engage durablement la population.

La Voix citoyenne rappelle que la concertation ne peut se limiter à une démarche descendante ou à des scénarios prédéfinis. Elle appelle à une co-construction réelle, accessible à tous les publics, notamment les riverains et les usagers quotidiens, afin que les choix de tracé, d'usages et de niveaux d'aménagement puissent être discutés et partagés. La démocratie locale doit s'exercer sur le terrain, dans les quartiers, et dans le temps long.

Sur le fond, la contribution insiste sur la priorité absolue à la préservation des milieux naturels du littoral nord, fragiles et exposés aux effets du changement climatique. Elle défend des aménagements sobres, réversibles et adaptables, limitant l'artificialisation et refusant toute bétonisation excessive. Les usages doivent rester multiples, apaisés et inclusifs, sans exclusion des publics les plus vulnérables ni privatisation progressive de l'espace.

Enfin, la Voix citoyenne de La Réunion souligne l'importance d'intégrer la mémoire, la culture et l'identité réunionnaises dans le projet, ainsi que de mettre en place une gouvernance transparente et un suivi citoyen. Le sentier littoral nord peut devenir un lieu de lien social et un symbole de démocratie vivante, à condition que la parole citoyenne soit réellement prise en compte.

Position générale

La Voix citoyenne de La Réunion s'inscrit dans cette concertation avec une position claire : le projet d'aménagement du sentier littoral nord doit être conçu comme un bien commun, au service prioritaire des habitantes et habitants, respectueux des équilibres écologiques du littoral et fondé sur une démocratie locale réelle et exigeante.

Nous considérons que le littoral n'est ni un simple support d'infrastructures, ni un produit d'attractivité touristique. Il est un espace vivant, fragile, porteur d'usages sociaux, de mémoires collectives et de fonctions écologiques essentielles. À ce titre, toute intervention doit être guidée par la sobriété, la prudence et l'intérêt général.

1. Une concertation à la hauteur des enjeux

La Voix citoyenne salue l'ouverture d'une concertation, mais alerte sur ses limites actuelles. Trop souvent, les démarches de participation restent descendantes, encadrées par des scénarios déjà largement arrêtés. Or, concerter ne signifie pas informer, mais co-construire.

Nous demandons que les habitants puissent réellement influencer sur les choix structurants dans les prochaines semaines : tracés, niveaux d'aménagement, usages autorisés, phasage des travaux. La concertation doit être déployée dans les quartiers riverains, sur le terrain, à des horaires accessibles, avec des supports compréhensibles par tous. Elle doit intégrer les publics habituellement éloignés des dispositifs institutionnels.

2. Le littoral comme bien commun non marchandisé

Le sentier littoral nord doit rester un espace librement accessible, sans privatisation directe ou indirecte. Nous exprimons une vigilance particulière face aux risques de marchandisation progressive : multiplication d'activités commerciales, événements permanents, équipements lourds générant des usages exclusifs.

L'intérêt général doit primer sur toute logique de rentabilité ou d'image. Le projet doit répondre d'abord aux besoins quotidiens des riverains, des familles, des personnes âgées, des personnes à mobilité réduite, des jeunes et des usagers traditionnels du littoral.

3. Préserver avant d'aménager

Le littoral nord est soumis à de fortes contraintes : érosion côtière, montée du niveau de la mer, aléas cycloniques, biodiversité spécifique. Dans ce contexte, la Voix citoyenne défend un principe fondamental : préserver avant d'aménager.

Nous appelons à limiter strictement l'artificialisation des sols, à éviter toute bétonisation excessive et à privilégier des solutions fondées sur la nature. Les aménagements doivent être sobres, discrets et respectueux des continuités écologiques.

Sobriété, réversibilité et adaptation climatique

Les choix techniques doivent intégrer l'incertitude climatique. Les équipements doivent être réversibles, démontables et adaptables dans le temps, afin de ne pas figer le littoral face à des évolutions inévitables.

Nous refusons les ouvrages lourds qui engagent durablement le territoire sans possibilité de recul. La capacité d'adaptation doit devenir un critère central de décision.

Des usages partagés et apaisés

Le sentier littoral doit permettre une cohabitation harmonieuse entre piétons, cyclistes, joggeurs, familles et personnes à mobilité réduite. Aucun usage ne doit dominer au détriment des autres, notamment les plus lents ou les plus vulnérables.

Nous alertons sur les risques de conflits d'usage liés à la sur-fréquentation ou à une programmation excessive. Le projet doit favoriser le calme, la lisibilité et la sécurité des parcours.

Mémoire, culture et identité réunionnaise

Le littoral est un espace de mémoire collective : histoire du peuplement, pratiques maritimes, cultures populaires. Le projet doit intégrer cette dimension en valorisant les récits locaux, les savoirs d'usage et les expressions culturelles réunionnaises.

La signalétique, les aménagements et les espaces de pause doivent raconter le territoire, et non l'effacer.

Gouvernance et suivi citoyen

La Voix citoyenne propose la mise en place d'un comité citoyen du littoral, associant habitants, associations, usagers et experts indépendants. Ce comité aurait pour mission de suivre la conception, la réalisation et l'évolution du sentier littoral.

Nous demandons une transparence totale sur les coûts, les choix techniques et les impacts environnementaux et sociaux, ainsi que des évaluations régulières après mise en service.

Conclusion

Le sentier littoral nord peut devenir un symbole positif de transition écologique et démocratique à La Réunion. Mais cela suppose de placer réellement la parole citoyenne au cœur du projet.

La Voix citoyenne de La Réunion réaffirme sa volonté de contribuer de manière constructive, exigeante et indépendante, afin que ce projet fasse lien, respecte le vivant et soit transmis aux générations futures comme un héritage commun.

La contribution du Conseil De Développement De La CINOR à la concertation publique relative au Sentier Littoral Nord

Une parole collective issue d'un travail structuré

La contribution du CODEV dans le cadre de la concertation sur le projet de sentier littoral Nord repose sur une parole collective, construite selon une méthode participative éprouvée.

Cette expression s'appuie notamment sur :

- Des échanges menés en groupes thématiques
- Un atelier de concertation spécifiquement dédié aux membres du CODEV, le lundi 1^{er} décembre 2025 (en présentiel et en distanciel)
- Deux séquences spécifiques de réflexion collective dédiée, lors des Conseil de développement du 15 novembre (en présence de l'un des garants) et du 13 décembre 2025
- Les contributions individuelles recueillies via un questionnaire adressé à l'ensemble des membres du Conseil de Développement
- Une dynamique participative installée depuis 2022, permettant une continuité et une maturation des réflexions.

Le présent cahier d'acteurs ne vise ni à se substituer aux études techniques, ni à formuler des solutions d'ingénierie. Il a pour objet d'exprimer un regard citoyen argumenté, fondé sur l'analyse des usages, des attentes et des enjeux à moyen et long terme pour le territoire Nord.

Une contribution complémentaire au processus institutionnel

Dans le cadre de cette concertation, le CODEV inscrit sa démarche dans une logique de complémentarité constructive avec les autres acteurs et instances institutionnelles.

Sa plus-value spécifique réside notamment dans :

- Une proximité forte avec le terrain et les usages vécus
- Une capacité à faire émerger des enjeux transversaux et des points de vigilance partagés
- Une lecture citoyenne des projets d'aménagement, attentive aux équilibres sociaux, environnementaux et territoriaux
- Une contribution orientée vers la durabilité des projets, leur gouvernance et leur appropriation collective dans le temps.

C'est dans cet esprit que le Conseil de Développement de la CINOR formule, à travers ce cahier d'acteurs, ses constats, enjeux, vigilances et recommandations relatifs au projet de sentier littoral Nord.

Perception partagée du Sentier Littoral Nord

Les travaux du Conseil de Développement mettent en évidence un attachement fort au Sentier Littoral Nord, perçu comme un espace structurant du cadre de vie du territoire.

Le sentier est aujourd'hui considéré comme :

- Un espace de respiration au sein d'un environnement urbain dense ;
- Un lieu privilégié pour les déplacements doux, la promenade et les activités de bien-être ;
- Un linéaire offrant une relation directe au littoral et à l'océan, fortement appréciée par les usagers.

Les atouts identifiés concernent principalement la qualité paysagère, la proximité avec la nature et le caractère apaisé du site.

En parallèle, plusieurs limites sont relevées de manière récurrente :

- Un manque d'ombrage et de végétalisation, générant un inconfort thermique
- Des conflits d'usages entre piétons, cyclistes et autres modes de déplacement
- La proximité de la circulation automobile sur certains tronçons
- Des problématiques de propreté, d'entretien et de lisibilité des cheminements.
- Ces constats traduisent une volonté partagée d'améliorer les conditions d'usage du sentier, tout en préservant son identité naturelle et son caractère apaisé.

Enjeux majeurs identifiés par le Conseil de Développement

Ø Un projet de cadre de vie, de santé et de bien-être

Le projet de sentier littoral est perçu comme un outil de santé publique, favorisant la marche, le vélo, l'activité physique douce et le bien-être psychologique. Le Conseil de Développement souligne l'importance de concevoir un espace :

- Accessible à tous les âges ;

Propice à la détente, à la convivialité et aux rencontres

Compatible avec des usages quotidiens comme occasionnels.

La dimension familiale et touristique est reconnue, à condition qu'elle reste compatible avec la tranquillité du site et les usages locaux.

Ø Préservation de l'environnement et végétalisation

La végétalisation adaptée constitue l'un des enjeux les plus consensuels. Les attentes portent notamment sur :

- Le renforcement de l'ombrage
- La lutte contre les îlots de chaleur
- L'amélioration du cadre paysager par des essences adaptées au contexte littoral. Une attention particulière est portée au respect du milieu naturel existant, avec une vigilance forte vis-à-vis de toute artificialisation excessive du littoral.

Ø Mobilités douces et cohabitation des usages

Le sentier doit permettre une cohabitation sécurisée et lisible entre les différents usagers : piétons, cyclistes, familles, usagers sportifs.

- Le Conseil de Développement insiste sur :
- La continuité des cheminements ;
- La clarté des usages ;
- La préservation de la liberté de déplacement.

Accessibilité universelle

L'accessibilité est identifiée comme un enjeu central. Le projet doit permettre un usage effectif par :

- Les personnes à mobilité réduite ;
- Les personnes âgées ;
- Les enfants et les familles.

Le Conseil de Développement exprime une vigilance quant au risque d'une accessibilité davantage affichée que réellement opérationnelle. **Culture, patrimoine et identité du littoral**

Une attente forte concerne la mise en valeur du patrimoine naturel, culturel et historique du littoral Nord. Le sentier peut devenir un support de lecture du territoire, intégrant :

- L'histoire du littoral
- Les patrimoines, industriel, ferroviaire et maritime
- Des dispositifs pédagogiques sobres, éventuellement appuyés sur des outils numériques.

Points de vigilance exprimés par le Conseil de Développement

Ø Risques climatiques et contraintes naturelles

Les risques liés aux cyclones, à la houle, à l'érosion et aux submersions marines constituent un point de vigilance majeur.

Le Conseil de Développement appelle à des choix d'aménagement et de matériaux adaptés, capables de résister aux aléas climatiques et de limiter les coûts de réparation. **Ø Artificialisation du littoral**

Une crainte largement partagée concerne le risque d'une urbanisation progressive et déguisée du littoral. La vigilance porte notamment sur :

- L'imperméabilisation des sols ;
- La multiplication d'équipements lourds ;
- La perte du caractère naturel actuel du site.

Ø Sécurité des usagers

La sécurité constitue un enjeu transversal :

- Sécurité des déplacements et des croisements ;
- Sentiment de sécurité des personnes ;
- Éclairage suffisant mais respectueux de la faune.

Ø Entretien et pérennité du projet

Le fonctionnement et l'entretien du sentier dans la durée représentent une préoccupation centrale.

Les interrogations portent sur :

- La répartition des responsabilités entre les acteurs publics
- Les moyens humains et financiers mobilisables
- La soutenabilité budgétaire du projet sur le long terme.

Ø Qualité environnementale

La qualité de l'eau, de l'air et la gestion des nuisances constituent des éléments à intégrer pleinement dans la conception du projet, de même que la proximité du trafic routier sous peine de relativiser l'intérêt en termes de santé publique.

Recommandations du Conseil de Développement

Ø Gouvernance et concertation continue

Le Conseil de Développement recommande d'associer les habitants et usagers le plus en amont possible, à travers une information claire et une concertation continue, y compris dans les phases ultérieures du projet.

Ø Concevoir un projet durable et économe

Il est recommandé d'intégrer dès la conception :

o Les coûts de fonctionnement et d'entretien ; o Des solutions techniques simples, sobres et éprouvées ; o Des pratiques écologiques adaptées au contexte local.

Ø Garantir l'équité d'usage et l'accessibilité réelle

Le projet doit garantir une accessibilité effective pour tous et préserver la mixité des usages, sans privatisation ni appropriation excessive de l'espace.

Ø Sécurité, confort et lisibilité

Le Conseil de Développement recommande de porter une attention particulière à :

- o La signalétique ;
- o L'éclairage adapté ;
- o La propreté ;

o Les espaces de repos, d'ombre et de calme.

Valorisation culturelle et touristique maîtrisée

Le sentier littoral peut constituer un support de valorisation culturelle et touristique, à condition que cette dimension reste qualitative, sobre et respectueuse du site.

Conclusion

Une vigilance partagée sur la durée

Pour le Conseil de Développement de la CINOR, la réussite du projet de sentier littoral Nord ne repose pas uniquement sur la qualité de l'aménagement initial, mais sur sa capacité à vivre dans le temps.

Entretien, gouvernance, sécurité, adaptation au changement climatique et appropriation collective constituent les conditions essentielles de la réussite durable du projet.

C'est sur ces éléments que le Conseil de Développement exprime, à travers ce cahier d'acteurs, sa vigilance la plus forte et la plus partagée.

Synthèse de l'avis du Conseil De Développement

Ce document présente la contribution du Conseil de Développement de la CINOR à la concertation publique sur le projet de Sentier Littoral Nord, en mettant en avant les enjeux, constats et recommandations liés à ce projet.

Présentation du Conseil de Développement de la CINOR

Le Conseil de Développement (CODEV) de la CINOR est une instance citoyenne qui participe à l'élaboration et à l'évaluation des politiques publiques intercommunales.

- Composé de 50 membres issus de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne.
- Représentation pluraliste avec 48 membres dans trois collèges : associations, entreprises et personnes qualifiées.
- Inclut 2 membres des instances consultatives régionales (CESER et CCEE).

- Permet une vision transversale et inclusive des réalités locales.

Contribution du CODEV à la concertation publique

Le CODEV exprime une parole collective fondée sur une méthode participative pour le projet de sentier littoral Nord.

- Basée sur des échanges en groupes thématiques et un atelier de concertation le 1^{er} décembre 2025.
- Comprend des réflexions collectives lors des conseils de développement en novembre et décembre 2025.
- Recueil des contributions individuelles via un questionnaire.
- Vise à exprimer un regard citoyen sur les enjeux du territoire.

Perception du Sentier Littoral Nord

Le sentier est perçu comme un espace essentiel pour le cadre de vie, offrant des avantages et des limites.

- Considéré comme un espace de respiration, de promenade et de bien-être.
- Atouts : qualité paysagère, proximité avec la nature, caractère apaisé.
- Limites : manque d'ombrage, conflits d'usages, proximité de la circulation automobile, problèmes de propreté.

Enjeux majeurs identifiés par le CODEV

Le projet de sentier littoral est vu comme un outil de santé publique et de bien-être.

- Importance d'un espace accessible à tous les âges et propice à la convivialité.
- Nécessité de préserver l'environnement et d'améliorer la végétalisation.
- Cohabitation sécurisée entre piétons et cyclistes est essentielle.
- Accessibilité universelle pour les personnes à mobilité réduite et les familles.

Points de vigilance du CODEV

Le CODEV exprime des préoccupations concernant les risques climatiques et l'artificialisation du littoral.

- Vigilance sur les risques liés aux cyclones et à l'érosion.
- Crainte d'une urbanisation progressive du littoral et de la perte de son caractère naturel.
- Sécurité des usagers et entretien du sentier sont des enjeux cruciaux.

Recommandations du CODEV pour le projet

Le CODEV propose plusieurs recommandations pour garantir la durabilité et l'accessibilité du projet.

- Gouvernance et concertation continue avec les habitants.
- Conception durable intégrant coûts de fonctionnement et solutions techniques simples.
- Garantir l'équité d'usage et l'accessibilité réelle pour tous.
- Attention particulière à la sécurité, au confort et à la lisibilité des aménagements.

Conclusion

La réussite du projet dépend de sa capacité à perdurer dans le temps, avec un entretien et une gouvernance adaptée.

- Importance de l'appropriation collective et de l'adaptation au changement climatique.
- Vigilance partagée sur la durabilité et la qualité de l'aménagement.

Annexe

Concertation – Projet de réaménagement du Sentier Littoral Nord

Analyse des retours issus du Conseil de Développement

Les thématiques recensent

- La perception actuelle du sentier littoral,
- Les attentes des usagers,
- Les priorités d'aménagement,
- Les besoins spécifiques en termes de circulation, d'équipements, d'animations, de patrimoine et de liaisons avec les quartiers.

L'échantillon (22 personnes sur 33 sollicitées, soit 66%) représente un ensemble de contributions qualitatives et quantitatives permettant d'orienter le projet.

Synthèse générale des tendances

2.1. Points forts du sentier actuel (Q2) Les répondants valorisent principalement :

- ✓ **La situation littorale**
Le bord de mer, la vue, la proximité avec l'océan, le caractère apaisant.
- ✓ **La nature**
Espace naturel préservé, végétation, continuité écologique.
- ✓ **Le caractère linéaire et accessible du sentier**
Sentier plat, praticable, connecté aux villes traversées.
- ✓ **Le calme et l'ambiance familiale**
Même si certains secteurs sont bruyants (proximité de la route), l'ensemble est perçu comme un espace reposant.

Conclusion : le sentier est vécu comme un “corridor nature” en milieu urbain.

2.2. Points faibles identifiés (Q3)

! Problèmes de propreté

Déchets, manque d'entretien, présence de nuisances.

! Trop proche de la circulation automobile Bruit, pollution, insécurité ressentie. **!**
Manque d'ombre et d'espaces abrités

Difficulté en journée : chaleur, soleil direct.

! Équipements insuffisants

- Peu d'espaces de repos
- Manque de bancs
- Absence de points d'eau
- Pas de zones de pause aménagées

!

Circulation parfois confuse

Partage piétons/vélos jugé délicat.



→ **Conclusion : le premier axe d'amélioration attendu est le confort d'usage.**

3. Analyse transversale des priorités (Q4)

Les répondants ont classé différentes pistes d'aménagement. Les tendances les plus fortes :

Renforcer la végétalisation + zones ombragées

Demande récurrente et très majoritaire.

Objectifs : biodiversité, fraîcheur, agrément, lutte contre l'îlot de chaleur.

Améliorer la circulation piétons / vélos + signalétique

- Mieux séparer les flux
- Mieux orienter
- Sécuriser

Créer des espaces de repos et de détente

Bancs, haltes, ombrages, pauses pour familles / seniors.

Développer les connexions quartiers → littoral Passages, traversées, passerelles, continuité urbaine.

Espaces sportifs et récréatifs (intérêt moyen mais réel)

❑ **Animations festives / artistiques (moins prioritaire)**

Conclusion : les aménagements “durs” (flux, végétation, ombre, sécurité) sont prioritaires par rapport aux aménagements “événementiels”.

4. Analyse détaillée par thématique

4.1. Circulation piétons / cycles (Q5) Les attentes les plus fortes :

- ✓ **Séparer clairement piétons / vélos / rollers / trottinettes** Réduire les conflits d'usage.
- ✓ **Améliorer la largeur du sentier** Notamment dans les zones étroites.
- ✓ **Points de repos + haltes ombragées** À intervalles réguliers.
- ✓ **Mieux valoriser les points d'intérêt visuel**

“Profiter du site” = demandes de points de vue, plateformes, petits belvédères.

Conclusion : la circulation doit être plus lisible et plus confortable.

4.2. Espaces sportifs et de détente (Q6)

Les contributions indiquent une forte demande pour :

- ✓ **Bancs, tables, assises** En nombre plus important.
- ✓ **Espaces ombragés, pergolas, arbres** La PRIORITÉ ABSOLUE de cette section.
- ✓ **Fontaines à eau**

Rareté actuelle très critiquée.

- ✓ **Lumière nocturne maîtrisée**

Pas trop forte, mais suffisante pour la sécurité.

- ✓ **Activités douces (fitness, marche, vélo, stretching)**

Moins d'intérêt pour les installations lourdes (gros modules sportifs).

Conclusion : Les répondants privilégient un parcours de promenade naturel et ombragé, plutôt qu'un espace fortement équipé en infrastructures sportives.

4.3. Animations festives / culturelles (Q7 & Q8) Tendances :

Intérêt modéré

Les répondants se montrent prudents :

- Oui pour des petites animations légères,
- Non pour des grands événements bruyants.

Souhaits exprimés :

- Petit marché artisanal,
- Ateliers plein air,
- Concerts acoustiques,
- Animations ponctuelles.

Rejet exprimé :

- Nuisances sonores,
- Surfréquentation,
- Gêne des riverains.



Les animations ne doivent pas dénaturer l'esprit "nature + calme".

4.4. Valorisation du patrimoine (cimetière, lieux de mémoire, paysage) – Q9

Tendances fortes :

- ✓ **Panneaux d'interprétation et signalétique patrimoniale** Histoire, mémoire, sites remarquables.
- ✓ **Observatoires, points de vue** Littoral – ravines – faune – flore.
- ✓ **Sentiers thématiques** Lecture du paysage.
- ✓ **Visites guidées (intérêt minoritaire mais réel)**

 **Conclusion : le patrimoine est vu comme un enrichissement discret, non intrusif.**


4.5. Liaison quartiers → littoral (Q10) Demandes les plus fortes :

✓ **Davantage de passages piétons et vélos** Notamment :

- en face du petit marché,
- zones de traversée dangereuses actuelles.

✓ **Une passerelle (idée régulièrement exprimée)** Pour des zones très difficiles à traverser.

✓ **Souterrains : peu d'intérêt / souvent "NSP"** Préoccupations sécurité + entretien.

 **L'accès direct au littoral est essentiel, mais les solutions doivent être simples et sûres.**

5. Analyse des réponses libres (toutes questions confondues)

Les contributions ouvertes montrent des thématiques récurrentes :

 **Nature / ombre / arbres**

"Manque d'arbres", "besoin d'ombrage", "plus de fraîcheur"

 **Propreté / entretien**

"Ramasser plus souvent", "problème de déchets", "mobiliser des brigades vertes"

 **Circulation plus claire**


"Séparer les vélos", "éviter les conflits"

 **Stationnements / accès**

"Mieux organiser l'arrivée", "sécuriser les traversées"

 **Bruit / nuisances routières**

"Trop de voitures", "pollution sonore"

 **Ces commentaires confirment et renforcent les tendances issues des questions fermées.**

6. Recommandations opérationnelles

6.1. Priorités absolues du projet

1. **Créer massivement de l'ombre et de la végétation**
 - o Plantations
 - o Pergolas
 - o Zones tampons arborées
2. **Séparer et sécuriser les flux**
 - o Piétons / vélos / rollers
 - o Largeur adaptée
3. **Créer un réseau cohérent d'espaces de repos**
 - o Bancs fréquents
 - o Haltes ombragées
 - o Points d'eau
4. **Améliorer considérablement la propreté**
 - o Équipements supplémentaires
 - o Plan de maintenance renforcé

6.2. Aménagements importants mais secondaires

- Petits modules sportifs
- Observatoires + panneaux patrimoniaux
- Petits événements ponctuels
- Marchés / ateliers plein air

6.3. Aménagements non prioritaires / à manier avec prudence

- Souterrains piétons (peu souhaités)
- Grandes animations festives
- Installations sportives lourdes



Cahier d'acteurs réalisé d'une voix par les Dionysiens à vélo et le Collectif réunionnais des usagers de la bicyclette — CRUB

sur la Concertation du sentier littoral nord /
CINOR

Dionysiens à vélo

Les membres du collectif Dionysiens à vélo visent à susciter une mobilisation citoyenne en vue de développer, promouvoir, faciliter l'usage du vélo et plus globalement de l'ensemble des modes de déplacement actifs (piétons, poussettes, fauteuils roulants) sur le territoire dionysien. Les valeurs communes du collectif se construisent en actions autour de trois grands piliers : démocratique, écologique et social. <https://www.facebook.com/dionysiens.a.velo>

CRUB

Association loi 1901 pour un système vélo complet utile et efficace à La Réunion

Adresse : *CRUB chez OMS Le Port - 81 rue de Saint-Paul - 97420 LE*

PORT Tél. : 0692 647 541 - Courriel : contact@crub.re - Site web :

www.crub.re Présentation de l'association (<https://www.crub.re/a-propos/>) :

Le Crub c'est une association de cyclistes et vélotafeurs de La Réunion. Et même plus que ça, c'est une communauté dédiée à créer un système vélo complet, utile et super efficace ici à La Réunion. Le CRUB a été construit au travers d'un regroupement de plusieurs collectifs le Collectif du Nord, le collectif Dionysien à vélo, le Collectif mobilité CHOR et le Vélotaf Sud La Réunion et nous espérons bientôt un collectif

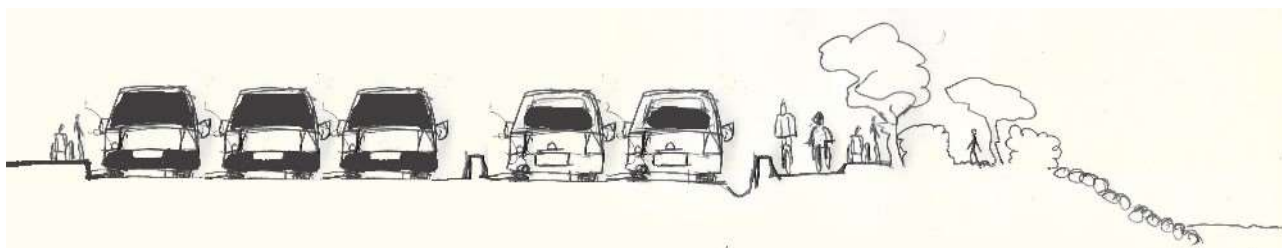
d'associations de l'est pour pouvoir nous accompagner dans la démarche. Nos missions sont :

- Promouvoir le vélo en tant que pilier essentiel d'une mobilité durable et d'une meilleure qualité de vie à La Réunion ;
- Le CRUB, c'est aussi une équipe engagée, prête à défendre les droits des cyclistes, des piétons et des personnes à mobilité réduite. Nous croyons en une circulation plus sûre et plus harmonieuse pour tous. Le CRUB défend une cohabitation respectueuse entre cyclistes, piétons et automobilistes ;
- Nous travaillons main dans la main avec les grandes entreprises, les gestionnaires de logements, les élus et les administrations pour repenser les infrastructures ;
- Si nécessaire, nous passons à l'action ! Lorsque les règles d'urbanisme et d'accessibilité ne sont pas respectées, nous prenons les choses en main, même en justice, pour défendre nos droits.

Dans les pages suivantes plusieurs exemples sont inspirés des documents suivant que les institutions peuvent se procurer :

- Juillet 2019, Paris en selle, « Guide des aménagements cyclables », second tirage avril 2021 <https://parisenselle.fr/guides/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>
- Octobre 2022, CEREMA éditions, « Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite » <https://www.cerema.fr/fr/actualites/rendre-sa-voirie-cyclable-cles-reussite-guide-pratique-du>
- Novembre 2023, Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V), « Fiche mémo #1, Revêtement des voies vertes », <https://af3v.org/wp-content/uploads/2023/11/AF3V-Fiche-memo-1-Revêtement-des-voiesvertes.pdf>
- Février 2025, « Développer le vélo en grande couronne – Les clefs de la réussite », Collectif Vélo Île de France <https://velo-iledefrance.fr/developper-le-velo-en-grande-couronne-les-cles-de-la-reussite/>





I. Une priorité, donner de la place à la Nature

Cinq voies de circulations

/ Piste cyclable / Trottoir /

Plantation sur l'espace naturel

bidirectionnelle dont un cheminement piéton

Coupe projetée faisant l'objet de la suppression d'une voie de circulation sur la RN et de la re naturalisation le front de mer et son sentier littoral.

Croquis : Dionysiens à vélo, 2025.

Les Dionysiens à vélo et le CRUB se positionnent pour ne pas prendre de place à la nature.

Ainsi ils remarquent plusieurs points :

— que la CINOR propose de réaménager le linéaire en priorité pour de l'aménagement paysager ce que les Dionysiens à vélo et le CRUB se satisfont car c'est un point essentiel. Celui-ci est évidemment nécessaire aux vues des mouvements climatiques de plus en plus fréquents et intenses car ils se reportent directement sur les mouvements du trait de côte. Ainsi ce projet a du sens dans le soin de renaturer l'environnement proche de l'océan et réduire l'emprise urbanistique côtier ;

— Sur l'artificialisation des sols, le projet paraît s'augmenter avec l'élargissement de la bande roulante et, par ailleurs, à l'inverse, se réduire au vu de la création de certaines haltes ; sauf erreur de notre part, nous regrettons qu'aucun calcul d'artificialisation des sols ne soit anticipé, une étude d'impact environnemental sera certainement nécessaire, est-elle prévue ? Sans vision précise sur ces points, les Dionysiens à vélo et le CRUB ne peuvent se positionner sur ce projet. Ainsi ils priorisent le principe de précaution. Le premier choix serait donc de modifier le projet — supprimer la partie actuellement bétonnée et enrobée pour le linéaire cyclable et « marchable » — et laisser la part belle à la nature de plantations prévues avec un linéaire non carrossable de sentier non artificialisés et minimalistes.

Pour ne pas perdre de vue le fondement de nos valeurs les usagers piétons, personnes à mobilités réduites, poussettes, trottinettes, rollers, cyclistes et autres modes actifs nécessitant un enrobé roulant de qualité ; pour cela les Dionysiens à vélo et le CRUB incitent les institutions à se réunir autour de la table pour rendre possible l'usage de la voirie de circulation nord de la RN une partie en une piste cyclable bidirectionnelle séparée verticalement des autres voies de circulations et longeant un trottoir, lui à l'extrême nord, suffisamment large pour croiser deux sièges handicapés. Ainsi toutes les solutions de connexions seraient simplifiées et la grève laissée au développement de la nature aux aléas climatiques.

II. Un second choix, ajuster le projet existant

Si toute fois l'orientation première (cf. première partie de ce cahier d'acteurs) n'était pas choisie, les Dionysiens à vélo et le CRUB remarquent la volonté de la CINOR et de ses partenaires de rendre aux modes actifs une place sur ce front de mer car l'institution propose de :

- Libérer les espaces de stationnements automobiles,
- Ajouter des arceaux vélos permettant de se promener à pied sur le front de mer,
- Installer des box vélos sécurisés pour augmenter l'intermodalité,

- Ajouter des bornes de réparation à chaque espace dédié,
- Et afficher une piste cyclable « bidirectionnelle » au lieu d'une voie verte.

Cependant dans le document de Concertation du sentier littoral nord (SLN) aucun dessin de carrefour n'est proposé (cédez le passage, stop, feu tricolore). Connaître la priorité de la circulation est primordiale pour comprendre les schémas.

II.A. Largeur de piste cyclable bidirectionnelle

En référence aux coupes des **pages 52 à 56**, les pistes cyclables bidirectionnelles sont proposées à 3 m de large (voir même 2,90 m page 54). Comme le recommande le CEREMA¹ il serait souhaitable qu'elles soient de 3,50 m pour un minimum de confort. Conjointement, la « forte fréquentation »² indiquée **page 7**, § encadré, deuxième ligne et, de surplus, la vitesse fréquente de 25 km/h des cyclistes exigerait une largeur de 4 m, ceci pondéré par une fréquentation proche des 3000 passages par jour dans les deux sens.

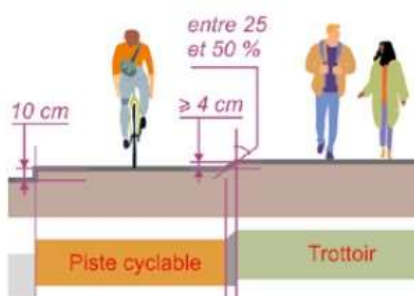
Demande : merci de nous transmettre les taux de passages jours aux différentes bornes du SLN.

II.B. Séparation de piste cyclable et cheminement piéton

La représentation de croquis d'ambiance page 20 d'une séparation végétale entre piétons et cyclistes ne permet pas à l'utilisateur d'enjamber ou de traverser cette végétation pour accéder au parcours qui lui est dédié. Ainsi il est préférable que les cheminements soient proches l'un de l'autre comme sur les coupes des **pages 52 et 56**. Cependant ces dessins n'ont pas prévu des séparations en relief fait avec une bordure chanfreinée. Ainsi, comme le suggère le CEREMA¹, une séparation serait bienvenue entre la piste cyclable bidirectionnelle et le cheminement piéton (image cidessous). Cette séparation serait chanfreinée, elle pardonnerait des erreurs de trajectoire des cyclistes, elle marquerait aussi une différence d'usage pour les piétons et cyclistes.



Séparation chanfreinée entre la piste et le trottoir.



Chanfrein: arête de bordure taillée en biais afin de présenter un profil non vertical

¹ Page 20, 21 et 22, CEREMA éditions, « Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite, octobre 2022.

De plus, page 53, coupe 3, hub 3, le box vélo est trop proche de la piste cyclable. Une margelle de sécurité chanfreinée serait préférable.

1 Page 19, CEREMA éditions, « Rendre sa voirie cyclable, les clés de la réussite », octobre 2022.

2 Page 7, paragraphe encadré, deuxième ligne, CINOR, « Concertation SLN », octobre 2025.

II.C. Revêtement des pistes

Le revêtement cyclable montre une nécessité de roulement de bonne qualité. Aujourd'hui l'état délaissé par les collectivités n'inspire pas confiance en son futur entretien et son maintien de qualité. Pour le revêtement de l'aménagement piéton, le choix de conserver un stabilisé de terre ne permet pas d'emprunter ces espaces aux usagers de poussettes et autres fauteuils de personnes porteurs de handicaps. De plus la pérennité de ce type de revêtement se dégrade rapidement comme l'indique le Collectif Île de France ⁴. Elle oblige un entretien bien plus régulier comme le montre l'association des véloroutes et voies vertes (AF3V) dans sa « fiche mémo #1 » ².

Nous privilégions le revêtement d'enrobé à 4 m pour la piste cyclable bidirectionnelle et le trottoir piéton à 3 m. Le tout en maintenant une séparation chanfreinée (cf. titre IIB.).

II.D. Discontinuités de cheminements et croisées des usages

Les croquis montrent bien que plusieurs difficultés de circulation des différents usages modaux. Les croisements de circulation doivent être travaillés, nous les avons mis en évidence en jaune (cf. ci-dessous illustration rehaussée de couleurs) :

Pages 17 et 50, la halte de la Pointe des jardins

1 jaune. Pour la traversée du boulevard les trajectoires des cyclistes (rose) doivent être visible par les automobilistes grâce à des pictos vélos et chevrons.

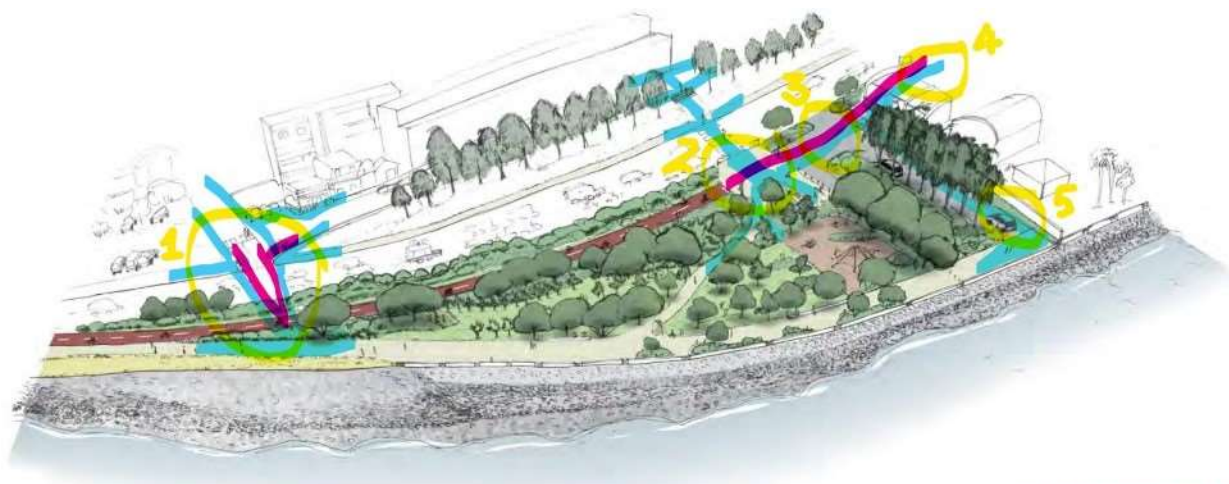
1 et 2 jaunes. Avec les cheminements piétons (bleu) il est nécessaire de rajouter un passage protégé pour piéton sur la piste cyclable bidirectionnelle (rose).

3 jaune. Avec les voitures, un cheminement cyclable et un piéton doivent montrer les trajectoires des cyclistes traversants le parking.

4 jaune. La piste cyclable bidirectionnelle (rose) ne doit pas avoir de discontinuité, pour cela il faut la faire continuer le long du boulevard. Si cela n'est pas possible, prévoir un cédez-le-passage (3) pour s'engager sur le boulevard.

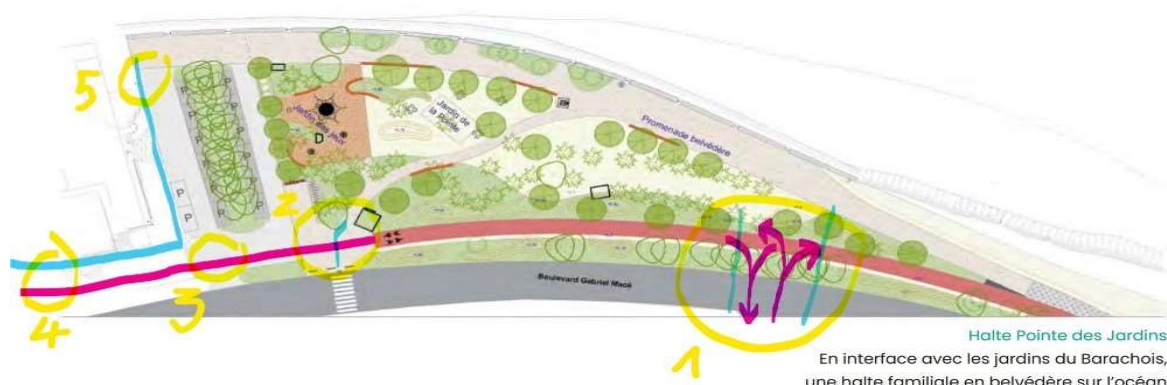
3, 4 et 5 jaunes. Idem pour les trottoirs, aucune discontinuité ne doit apparaître.

2 « Fiche mémo #1, Revêtement des voies vertes », Association française des véloroutes et voies vertes (AF3V), novembre 2023, <https://af3v.org/wp-content/uploads/2023/11/AF3V-Fiche-memo-1-Revêtement-des-voiesvertes.pdf>



Halte de Pointe des Jardins

<https://velo-iledefrance.fr/developper-le-velo-en-grande-couronne-les-cles-de-la-reussite/>.



Halte Pointe des Jardins

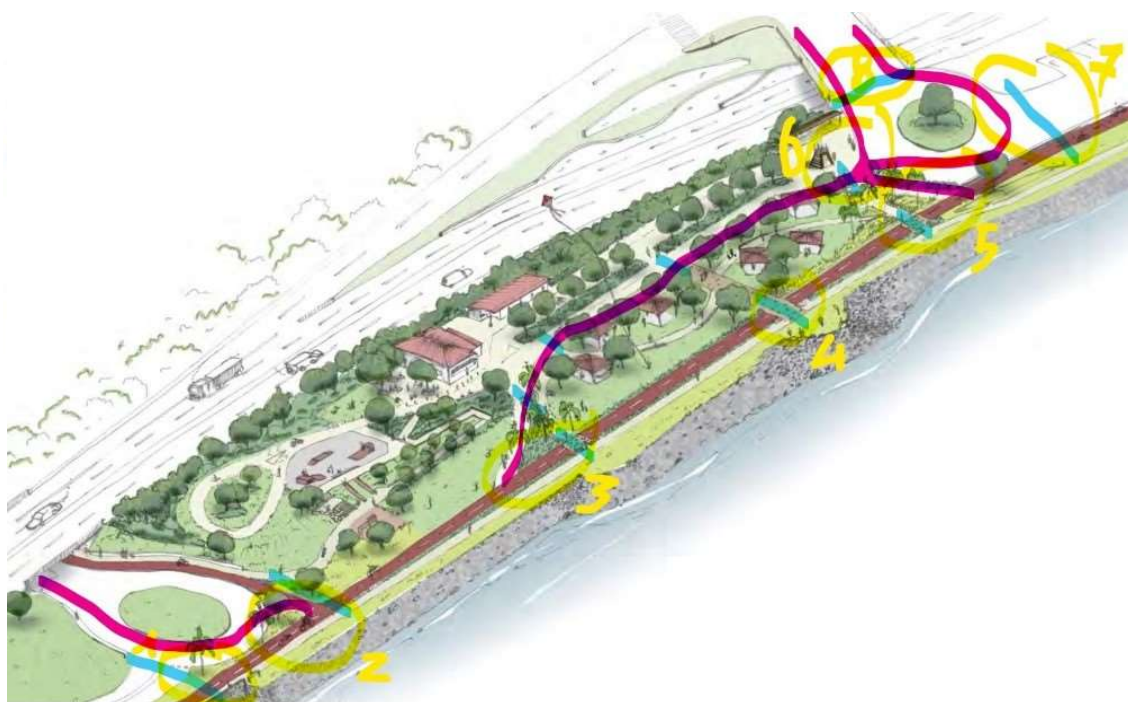
En interface avec les jardins du Barachois, une halte familiale en belvédère sur l'océan

Pages 18 et 50, la halte Diony park.

- 1 et 2 jaunes. Cheminement piéton (bleu) absent. Ils sont pourtant nécessaire d'être ajouté ainsi qu'un passage piéton sur la piste cyclable.
- 2 jaune. Accès des cyclistes (rose) venant de la ville par marquage de chevrons et picto vélo.
- 3 et 5 jaunes. Ajouter une piste cyclable bidirectionnelle permettant l'accès aux infrastructures sans mixité avec les piétons.

3, 4 et 5 jaunes. Le changement de revêtement de la piste cyclable n'est pas souhaitable. Les traversées piétonnes doivent se faire avec un marquage blanc de bande réglementaire.

6 jaune. L'arrivée de la ville et le départ des cyclistes doit être anticipé par un marquage complémentaire de chevrons et pictos vélo.



Pages 18 et 50, la halte des Mémoires

Les croisées cyclistes et piétons doivent être identifiées sur la piste cyclable par des bandes blanches sécurisant les traversées piétonnes.



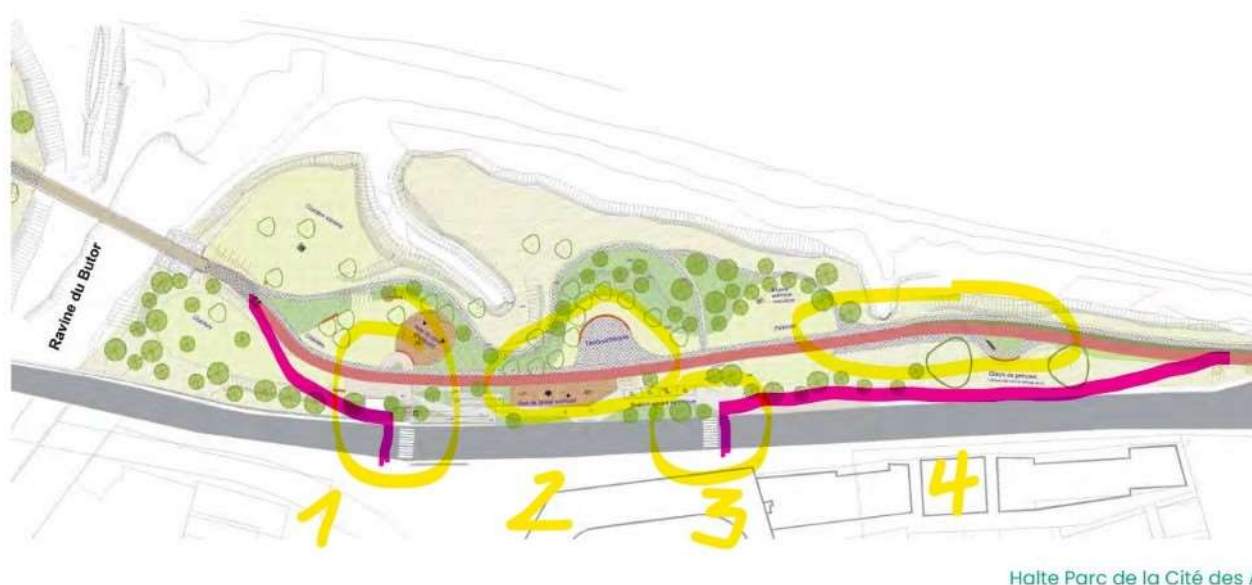
Halte des mémoires
Une halte intimiste le long du cimetière

Pages 18 et 50, la halte de la Cité des arts

1 et 3 (jaune) le cheminement piéton (bleu) ne doit pas être interrompu par la piste cyclable. Des bandes blanches doivent permettre une traversée de la piste cyclable sécurisée. De la même manière, la piste cyclable (rose) doit pouvoir continuer sur la ville avec facilité par des traversées cyclables identifiées par des pictos vélos et des chevrons.

2. Les espaces dédiés ne doivent pas augmenter le risque de collision avec des cyclistes.

4. Les espaces de part et d'autre de la piste cyclable ne permettent pas une sécurisation des piétons. Le passage cycliste ne devant pas être interrompu, il serait souhaitable que les aménagements piétons soient côté océan.



II.E. Retours par page individuelle

Page 6, 2^e §, « *La municipalité souhaite en faire un espace agréable, mieux relié aux quartiers, plus sécurisé et propice aux promenades, aux loisirs et aux rencontres* ». On peut regretter ici deux points :

1. que le souhait « relié aux quartiers » n'est pas dans un souhait d'augmentation des flux d'utilisateurs. Le souhait apparemment n'est que qualitatif. De plus la mobilité quotidienne (usage pendulaire existant) n'est pas souhaitée. On peut donc s'attendre, dans un avenir proche, à rencontrer toujours les mêmes contraintes de mixité d'usages !

2. le souhait « plus sécurisé » ne définit pas si le rédacteur parle de sécurité des flux par la séparation piétons cyclistes (réduction des craintes de collisions) ou sécurité relative à la crainte de l'agression.

Page 7, encadré, 2^e ligne, « forte fréquentation », peut-on obtenir les taux de fréquentations ?

Page 11 : — 2^e point, « liaisons cyclables continues et des traversées piétonnes sécurisées » ce point est remarquable par sa pertinence, nous voulions le faire remarquer. La seule solution technique réalisable est d'intégrer des traversées piétonnes à bandes blanches sur la piste cyclable cela permettant une fluidité du cycliste en cas d'absence de piétons et surtout de rappel du code de la route sur le fait que le piéton est prioritaire à la traversée et que le cycliste doit s'arrêter. — 3^e point, « vocation sportive » ne doit pas occulté la vocation économique du déplacement en mode actif (vélo-taf).

— 4^e point, autour de la « Cité des arts » l'accès et la traversée doit être facilité pour les cycles et PMR, d'une part avec une pente douce longitudinale de la chaussée routière par le nord et le sud et une traversée cyclable et piétonne de la route régionale.

Page 12, on peut regretter que le tracé des modes actifs ne soit pas apparent.

Page 13, 4^e ligne, que veut dire « Aucune construction en dur n'est prévue » ? vous parlez bien ici de « dur » pour une passerelle ou un tunnel ?

Page 13, le détail « CELRL » doit être indiqué : « conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres ».

Pages 13, 15, 16, 17 et 18, peut-on obtenir les plans en haute définition ?

Page 16, nous ne pouvons évaluer la quantité de stationnement vélos envisagée. Combien d'arceaux seront installés ?

Page 18, la halte des mémoires.

Page 23, que veut dire CPN ?

Page 33, la coupe de principe de la « courbe du Chaudron » ne permet pas d'identifier clairement le lieu de cette coupe.

Page 36, les schémas ne sont pas lisibles.

Page 37, nous regrettons ne pas avoir été invité à la réunion publique de lancement, ni au relais de mobilisation



Page 20, étude d'assise

Les « pauses vélo » ne sont pas adaptées. Les jantes s'abîment par le poids du vélo et la possibilité que le vélo soit poussé.

Page 23, encadré bleu

Durant le chantier, la continuité doit être possible pour tout les usagers. Une déviation piétonne et cyclable sécurisée doit permettre un service continu même pour des moments « ponctuels et occasionnels ».

Page 25, études

Quand les études Mobilité et intermodalité pourront être faites ?

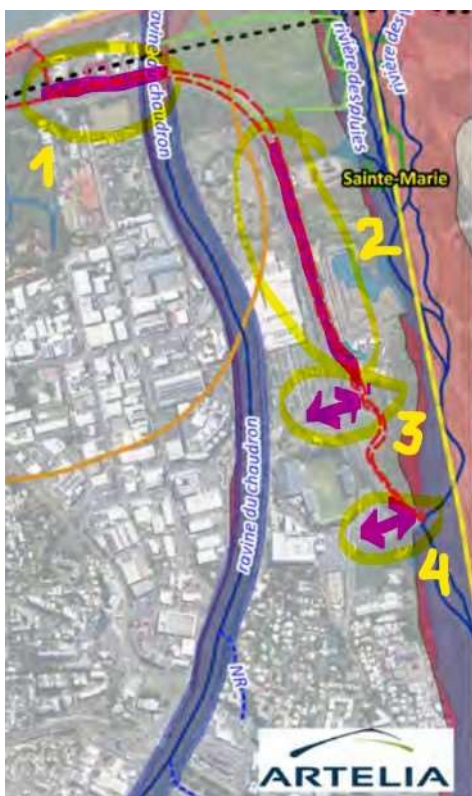
Page 25, options encore ouvertes

Dans mobilité, rajouter des panneaux "plan de quartier" pour permettre une lecture éclairée des intérêts culturels et patrimoniaux jalonnés.

Page 27, hypothèse zéro

« Accès au sentier non sécurisé » nécessite plus d'explications : mixité d'usage de la bande de roulement actuelle, risque de collision entre piéton et cycliste, insécurité dû à la pénombre.

III. Retours sur des aspects manquant

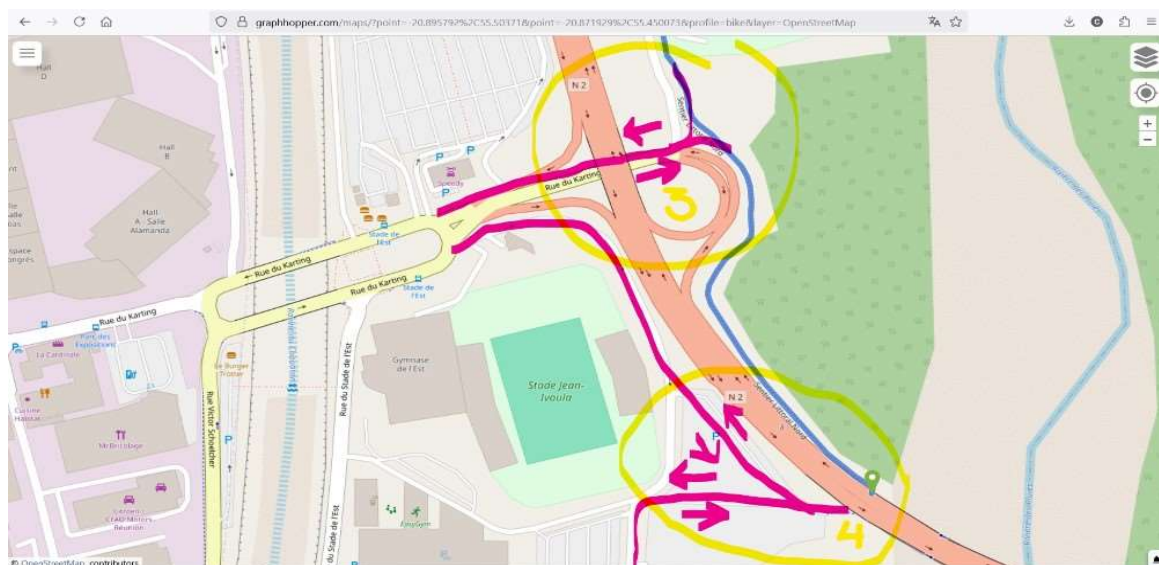


Comme indiqué (plan ci-contre) le projet englobe le front de mer jusqu'au pont de la Rivière des pluies, malgré cela dans l'ensemble du document présenté aucune vision sur les futurs aménagements le long de la Jamaïque ne sont affichés (1 et 2) alors que la mixité avec les véhicules à moteur, dont les camions (1) et la qualité des aménagements piétons et cyclables sont à revoir en grande partie. Ce n'est qu'après les avoir demandé que les

Dionysiens à vélo et le CRUB ont eu un accès privilégié. Ils les en remercient.

Par contre, l'entrée de ville Est de Saint-Denis, à la sortie du pont de la Rivière des pluies, n'est pas suffisante. Ici des besoins d'accès facilités au Stade (4) et surtout au Centre commercial (3) sont nécessaires. Aujourd'hui l'accès au stade (4) est

très mal réalisé par un fond de parking peu agréable, tortueux par pénombre le soir ou le matin. L'autre accès, au centre commercial (3), n'est pas simple et sécurisé pour des usagers réguliers. Des solutions d'aménagement piéton et cyclable direct et linéaire sont nécessaires

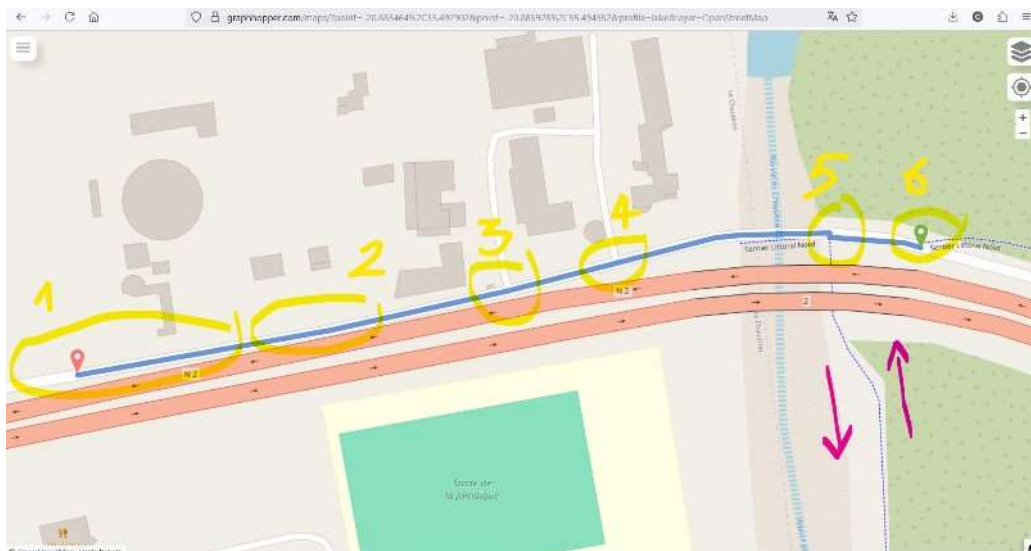


Le détail ci-dessus sur Open street map (OSM) de l'entrée Est après le pont de la Rivière des pluies. L'accès au stade (4) et accès au centre commercial (3.), des pistes cyclables bidirectionnelles sont nécessaires avec accès différenciés des piétons et PMR.



À la Jamaïque (plan OSM ci-dessus), entre le circuit et la butte panoramique de la Voie verte :

- Plusieurs discontinuités (1) où il faut rendre prioritaire le vélo.
- Étroitesse de la surlargeur de la piste cyclable (2).
- Discontinuité de la piste cyclable sur le giratoire du circuit de la Jamaïque (3).
-



Jamaïque, zone partagée (plan OSM ci-dessus) :

- le partage de la voirie avec les véhicules des entreprises (engins lourds et imposants) ne sécurise pas les cyclistes, cette discontinuité cyclable ne pousse pas les débutants et personnes âgées à utiliser le vélo sur cette portion.
- l'entrée sur Prima via la ravie du Chaudron est très appréciables, il faut lui rajouter du jalonnement et stabiliser les revêtement pour faciliter l'accès.

IV. Participation aux rendez-vous de la concertation

Les Dionysiens à vélo et le CRUB ont participé aux différents rencontres organisées par la Cinor durant ce début de concertation afin de rendre ce cahier d'acteur.

- Lundi 27 octobre matin, concertation à vélo (photos). Le soir, rendez-vous sur la biodiversité à la Cinor.
- Mardi 28 au soir, concertation sur les mobilités actives à la Cinor.
- Jeudi 30 au soir, concertation sur le patrimoine, la culture et les arts à la Cité des arts.
- Vendredi 31 au soir, concertation sur le sport et les loisirs à l'OMS de Champs fleuri.
- Et mercredi 19 novembre, concertation en atelier Expert, maison Prunel.



Les Dionysiens à vélo (DàV) et le CRUB – Collectifs — se positionnent pour ne pas prendre de place à la nature. Ainsi ils remarquent deux points : le projet de la CINOR a du sens dans le soin de renaturer l’environnement proche de l’océan et réduire l’emprise urbanistique côtier ; et, sauf erreur de notre part, nous regrettons qu’aucun calcul d’artificialisation des sols ne soit anticipé, une étude d’impacte environnemental sera certainement nécessaire, est-elle prévue ?

Sans vision précise sur ces points, les Collectifs ne peuvent se positionner sur ce projet. Ainsi ils priorisent le principe de précaution. Le premier choix serait donc de modifier le projet — supprimer la partie actuellement bétonnée et enrobée, linéaire cyclable et marchable — et laisser la part belle à la nature de plantations prévues par la CINOR avec un linéaire unique non carrossable de sentier non artificialisés et minimalistes. Pour ne pas perdre de vue les usagers des modes actifs nécessitant un enrobé roulant de qualité, les Collectifs incitent les institutions à se réunir autour de la table pour rendre possible l’usage de la voirie de circulation nord de la RN. Une partie de cette voirie serait transformée en une piste cyclable bidirectionnelle (4m) séparée verticalement des autres voies de circulation et longeant un trottoir (3m), lui à l’extrême nord. Ainsi toutes les solutions de connexions seraient simplifiées et la grève laissée au développement de la nature aux aléas climatiques. Un autre avantage permettrait aux urgentistes d’emprunter cette voie en cas de saturation des autres voies automobiles.

Si toute fois cette orientation première n’était pas choisie, les Collectifs remarquent la volonté de la CINOR, et de ses partenaires, de rendre aux modes actifs une place sur ce front de mer car l’institution propose de : libérer les espaces de stationnements automobiles, ajouter des arceaux vélos, installer des box vélos sécurisés, ajouter des bornes de réparation, et afficher une piste cyclable « bidirectionnelle ».

Cependant il paraît important aux usagers du vélo d’augmenter la largeur de la piste cyclable bidirectionnelle à 4 m. De séparer la piste cyclable du cheminement piéton. Cette séparation devrait être chanfreinée, elle pardonnerait des erreurs de trajectoire des cyclistes, elle marquerait aussi une différence d’usage pour les piétons et cyclistes. De plus, nous privilégions le revêtement d’enrobé de qualité pour la piste cyclable bidirectionnelle et le trottoir.

Les croquis de la CINOR montrent bien que plusieurs difficultés de circulation des différents usages modaux. Les croisements de circulation doivent être travaillés.

D'autre part plusieurs aspects manquant ont retenu l'attention des membres des Collectifs : le projet englobe le front de mer jusqu'au pont de la Rivière des pluies, malgré cela dans l'ensemble du document présenté aucune vision sur les futurs aménagements le long de la Jamaïque (ce n'est qu'après les avoir demandé que nous avons un accès privilégié et nous vous en remercions). Pour finir, l'entrée de ville Est de Saint-Denis, à la sortie du pont de la Rivière des pluies, n'est pas présentée. Ici des besoins d'accès facilités au Stade de l'est et un autre au Centre commercial sont nécessaires. Des solutions d'aménagement piéton et cyclable direct et linéaire sont nécessaires.

Certains membres des Collectifs ont participé aux concertations à vélo et ateliers experts. Ils ont permis une analyse plus fine développée dans ce présent document.



CONSEIL DES SAGES DE SAINT-DENIS

CONSEIL DES SAGES

COMMISSION AMENAGEMENT PIETONS ET CADRE DE VIE

PROJET D'AMENAGEMENT DU SENTIER LITTORAL

CAHIER D'ACTEURS

Introduction au Cahier :

Avoir un sentier littoral si proche est une chance pour les dionysiens. Les usagers de tout âge qu'ils soient marcheurs, joggers, PMR, déficients visuels, ou cyclistes, tous ont droit à un espace sécurisé. Pour ce faire, un soin doit être apporté pour une séparation efficace et perceptible par une canne blanche, entre la piste cyclable avec un revêtement adapté et le sentier piétonnier plus naturel. La végétalisation est indispensable pour apporter de l'ombrage, isoler de la route et du bruit de la circulation. L'aménagement de points de repos avec eau, poubelles, WC, est également incontournable. Afin que les habitants de tous les quartiers puissent profiter de ce lieu privilégié en bord de mer, des passages vraiment protégés, sécurisés, et plus fréquents, doivent obligatoirement être créés.

Régine BONNET

Une exigence pour la santé des dionysiens :

Plus il existe de possibilités de marcher, plus il est aisé pour les personnes de respecter les prescriptions médicales. La Marche est un moyen puissant de lutter contre l'obésité et le diabète.

Pour cela les itinéraires piétonniers doivent être ombragés dans notre climat tropical pour pouvoir être utilisés sans danger. Les piétons emprunteront plus facilement ce

sentier s'ils savent qu'ils vont trouver des lieux de repos avec possibilité de s'asseoir dans un endroit propre et nettoyé régulièrement.

Une exigence est de séparer les pistes piétons et pistes cyclables afin d'éviter les dérangements.

De même l'accès depuis les différents quartiers de la ville doit être facilité pour permettre la plus large utilisation et autoriser l'accès au littoral pour tous.

Bruno GAVARRI

Nous avons une grande diversité d'usagers qui cohabitent plus ou moins bien. Parmi ceux-ci, des jeunes, des seniors, des PMR, des promeneurs, des joggeurs, des cyclistes, des conducteurs de trottinettes, des contemplatifs, des amoureux, des touristes, des chiens en laisse ou sans, des personnes tranquilles et d'autres moins...

D'emblée, il devient évident de séparer les flux, dans la mesure du possible en tenant compte des contraintes topographiques.

Une piste cyclable séparée de celle des marcheurs s'impose.

Et puis il y a tout un écosystème existant qu'il s'agit de remodeler afin d'aboutir à un compromis qui fait sens. Étant donné l'exposition quasi permanente au soleil, aux vents chargés de sel, il serait judicieux de prévoir des coupe-vent de préférence aux abords des aires de jeu ? Ou des zones de repos ?

Parmi les espèces à privilégier, il y a lieu de faire confiance aux arbres existants, c'est-à-dire aux maniocs bord de mer, raisins de mer, vacoas, tamarins de l'Inde, veloutiers, cocotiers. Mais il faudrait dans le même temps donner leur chance aux espèces rustiques, résilientes et peu gourmandes en eau. Parmi celles-ci : le buis, le faux-poivrier, (espèces mellifères), le choca vert, le choca bleu.

Des petits espaces pourraient abriter des herbes aromatiques, des fleurs à papillons, des plantes dédiées aux oiseaux telles le mapem, des piés de graines bébé, endémiques peu considérés.

Une règle fondamentale doit présider à la mise en terre des plants. On s'attachera à mettre en terre des plants sains. Ayant un pivot en bon état. On évitera des plants aux racines en chignon, qui grandiront avec un ancrage médiocre et se coucheront au premier coup de vent. Au niveau des aires de repos il sera nécessaire de planter des arbres fournissant beaucoup d'ombre. Tels que le veloutier, le porcher ou le badamier .

Que dire des équipements ? Si ce n'est qu'ils doivent être solides. Les poubelles devraient être métalliques et bien placées pour éviter le vandalisme.

En matière d'éclairage, les leds seront à privilégier. La lumière, dirigée vers le sol, (merci pour les pétrels de Barau) connaîtra l'extinction en milieu de nuit, comme c'est le cas dans des milliers de communes de Métropole, afin de préserver les insectes nocturnes et le porte-monnaie de la commune.

Jean-Michel RANGLA

Conseil Citoyen de PRUNEL

Observations sur le projet d'aménagement du Sentier littoral présenté par CINOR lors de la concertation préalable d'octobre à décembre 2025.

Pour mémoire :

Il s'agit de construire ensemble un projet de renouvellement urbain (PRU) sur les quartiers de

- **Marcadet / Bas Maréchal Leclerc**
- **Butor,**
- **Vauban**

On doit entendre par le PRU la matérialisation sur le terrain d'une ambition forte : changer l'image des quartiers et villes que le projet concerne, à travers l'aménagement des quartiers, coconstruisant la mobilité, la solidarité, la cohésion.

Notre statut de Conseillers Citoyens au sein d'une instance participative représentant les habitants des quartiers concernés, nous donne le droit d'être informés sur toutes les facettes du projet, de participer à la réflexion, mais en contrepartie de partager avec les habitants, par des rencontres -actions sur le terrain, les enjeux importants. _____

Relativement au projet d'aménagement du Sentier littoral et pour une **relation de confiance avec les habitants**, nous pensons qu'ils doivent prendre part et se prononcer – les modalités seront à préciser - **sur la base de plans « avant-projet » clairs** couvrant un périmètre au-delà du strict périmètre du sentier littoral : trop de questions pour la validation de l'étude se poseraient dans le cas contraire (on l'a vu lors des réunions de concertation).

Sur quelles zones est-il nécessaire d'insister ?

- Le bas Maréchal Leclerc : allée de Bonnier, soit accès au cimetière, périmètre allant au moins jusqu'à la rue Henri Vavasseur (2^{ème} tranche du PRUNEL). Ne pas oublier le cimetière des Volontaires, qui est à relier à la halte des mémoires ;

- Butor et Vauban : accès à la halte de la Cité des Arts : il faut considérer tout le périmètre depuis la voie d'entrée de Ville (WELDOM) jusqu'à la Cité des Arts et y compris son parking et la voie d'accès voitures) ;
- Le secteur Butor et piscine : idem plans élargis au niveau de la ravine de 2 Canons (Patate à Durand).

La solidarité et la cohésion par la vie sur le front de Mer : L'étude du front de mer ne doit pas se réduire à des questions de flux aussi régulés soient-ils mais il doit pouvoir être le lieu de l'observation d'un espace naturel, là où existent des prédispositions.

→ Nous partageons l'avis du collectif CRUB pour sa première conclusion : ne pas prendre de place à la nature, ...et nous ajoutons améliorer, ajouter au contraire des dispositifs d'observation de celle-ci.

3 endroits à privilégier :

- la rue Pasteur : c'est le point topographique le plus haut du trajet, relié au centre-ville, au carrefour des échanges (la gare routière) et au Diony-park ;
- le promontoire en rive gauche sur la lagune et la fin de l'endiguement de la ravine du butor qui est un lieu idéal – avec la passerelle - d'observation de la faune de la lagune et des perturbations climatiques. Il faudra prévoir des traversées, depuis les zones urbaines, de groupes (scolaires, enfants, personnes âgées) ;
- la rive gauche de la ravine des 2 Canons (patates à Durand) ou un espace de biodiversité face à la lagune peut être initié.

Nous pensons, **dans le cas d'un ajustement de l'aménagement de l'existant** qu'il faut différencier les flux piétons et cyclistes, et réfléchir sur les aspects « accès des secours », entretien des espaces verts, ...