

CINOR

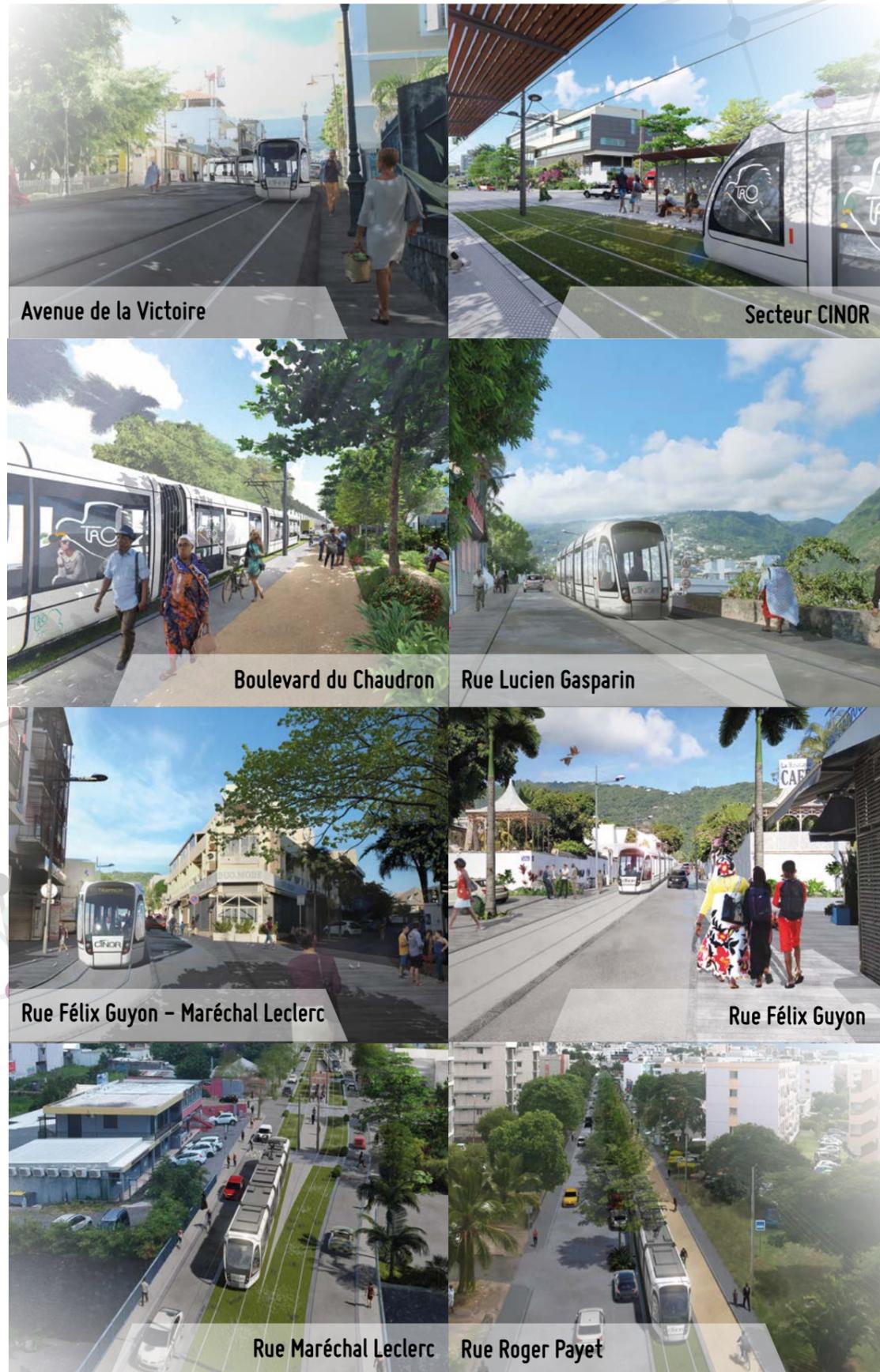
Agglomération Nord Réunion
St Denis/ Ste Marie/ Ste Suzanne

DOSSIER DE CONCERTATION

TRO | **TRAM** AÉROPORT
ENTRÉE OUEST & RÉVISION PDU



Sommaire



P. 4
PRÉAMBULE

P. 6
LES ÉTAPES
DU PROJET
PDU ET TRAMWAY
TAO

P. 8
LE PDU,
QU'EST CE
QUE C'EST ?

P. 12
DIAGNOSTIC
ET ENJEUX
DU TERRITOIRE

P. 17
LES AXES
DU PDU RÉVISÉ
DE LA CINOR

P. 26
PRÉSENTATION
DU TRAMWAY
TAO

P. 32
COMPRENDRE LES
CONFIGURATIONS
D'INSERTION

P. 40
LA CONCERTATION :
LA PAROLE LAISSÉE
AUX CITOYENS

P. 42
PLANNING ET
GRANDES ÉCHÉANCES
À VENIR

Le présent dossier de concertation est découpé en deux parties :

1. La révision du PDU 2013-2023 de la CINOR
2. Le tramway TAO (*Tramway Aéroport entrée Ouest*) de la CINOR

Pourquoi un dossier de concertation ?

La CINOR, en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), suite à l'étude réalisée en 2017 sur l'accessibilité intermodale de l'aéroport préconisée par les Ateliers du Territoire de 2015, a décidé de questionner l'opportunité d'un Tramway urbain, que son schéma des mobilités réalisé en 2017/2018 a confirmé.

Dès juin 2018, la CINOR a donc décidé d'engager les études de faisabilité d'un Tramway intraurbain dit centre-ville reliant le Barchois (*Entrée Ouest*) à l'Aéroport/Duparc, et empruntant une partie du tracé de la ligne historique de TCSP bus centre-ville, totalement saturée à 42 000 passagers / jour.

Fin avril 2019, les conclusions des études ont démontré la faisabilité de ce tramway nommé TAO, à l'appui d'études socio-économiques et d'une étude d'impact complète disponible sur le site internet de la concertation.

Le budget du tramway TAO, projet soumis à l'article 121-1 et suivants du Code de l'environnement pour saisie de la CNDP, étant de 400M€ HT, la CINOR a saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) fin avril 2019 – la saisine CNDP étant obligatoire pour tout projet supérieur à 300M€.

La CNDP est une Autorité Administrative Indépendante depuis 2002. Sa mission est de veiller à la participation des citoyens dans le processus de décision de projets d'équipement ou d'aménagement, de plans et programmes nationaux et de projets de réforme de politiques publiques ayant un impact sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La CINOR a saisi la CNDP pour la révision de son PDU et le projet du tramway nord. La CNDP a acté en séance plénière le 9 mai 2019 qu'une concertation préalable devait être organisée pour les deux procédures (PDU et TAO).

Dès lors, deux garants ont été désignés : Madame Renée AUPETIT et Monsieur Daniel GUERIN

- renee.aupetit@garant-cndp.fr
- daniel.guerin@garant-cndp.fr

Leur rôle est de garantir :

- * les modalités de participation du public (*calendrier permettant la participation la plus large possible, rencontres publiques, outils suffisants...*);
- * la qualité, l'intelligibilité des informations diffusées (*que le public dispose de tous les éléments nécessaires à la compréhension du projet*);
- * la qualité et le contenu des outils d'information et de communication, leur pertinence, que les moyens mis en œuvre par le maître d'ouvrage soient suffisants pour la concertation ;
- * l'égalité de parole au cours des différentes rencontres.

Ils garantissent le respect des principes et les valeurs de la concertation du public. Ils participent à toutes les étapes de la concertation. Ils sont indépendants et neutres, ils ne se prononcent pas sur le projet.

En amont de cette concertation, des temps d'échanges ont d'ores et déjà été organisés avec un grand nombre d'acteurs en dehors des élus et services de la CINOR, tels que la Région, les services de l'État, les représentants des communes membres et les partenaires financeurs ou experts – Caisse des Dépôts, Transdev.

Eu égard aux enjeux de la question de la mobilité sur son territoire et aux divers projets ayant révélé leur opportunité comme le transport par câble et le tramway, la CINOR, avant de réviser son Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2013-2023, a engagé la réalisation de son schéma des mobilités, pour définir les grandes orientations et un plan d'actions d'ici 2030, de sorte à fonder par un document stratégique et opérationnel, les bases du PDU. Celui-ci présente l'état de l'art de la mobilité sur le territoire de la CINOR, les enjeux de mobilité identifiés et un plan d'actions visant à répondre aux différentes problématiques soulevées. Parmi les actions, se trouvent le tramway TAO, les téléphériques, la restructuration du réseau de bus Citalis, le RRTG, les transports maritimes... Le PDU intègre l'ensemble des modes de déplacement ainsi que le stationnement, le transport et les livraisons de marchandises....

L'élaboration du schéma des mobilités a été un souhait de la CINOR car celle-ci avait pour ambition de réviser son Plan de Déplacements Urbains (PDU) de 2013-2023. Le Conseil communautaire de la CINOR a ainsi acté le 21 février 2019, la révision du PDU de la CINOR, intégrant les actions définies au schéma des mobilités, associées à une évaluation environnementale ad hoc.

La CINOR ambitionne de mobiliser autour de cette double concertation PDU et tramway Nord TAO, et de manière effective, la participation du plus grand nombre de citoyens, pour accompagner de manière durable, les changements de comportement concernant les usages mobilités.

Qu'est-ce que la concertation ?

C'est un dispositif participatif qui consiste à recueillir l'ensemble des avis des partenaires et du grand public sur un projet lors de sa phase de conception. Elle se situe avant la décision d'engager le projet.

Elle permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet. Les participants argumentent leurs positions et avis, le maître d'ouvrage apporte des réponses aux questions abordées ainsi qu'aux contributions soumises.

La présente concertation a pour objet d'informer le grand public et les différents acteurs du territoire, à la fois sur le projet de la révision du PDU et également sur la mise en place du futur Tramway Nord urbain nommé TAO.

L'objectif consiste à répondre à l'ensemble des questions posées, à recueillir les avis, attentes et besoins et à enrichir le contenu du PDU et du projet TAO.

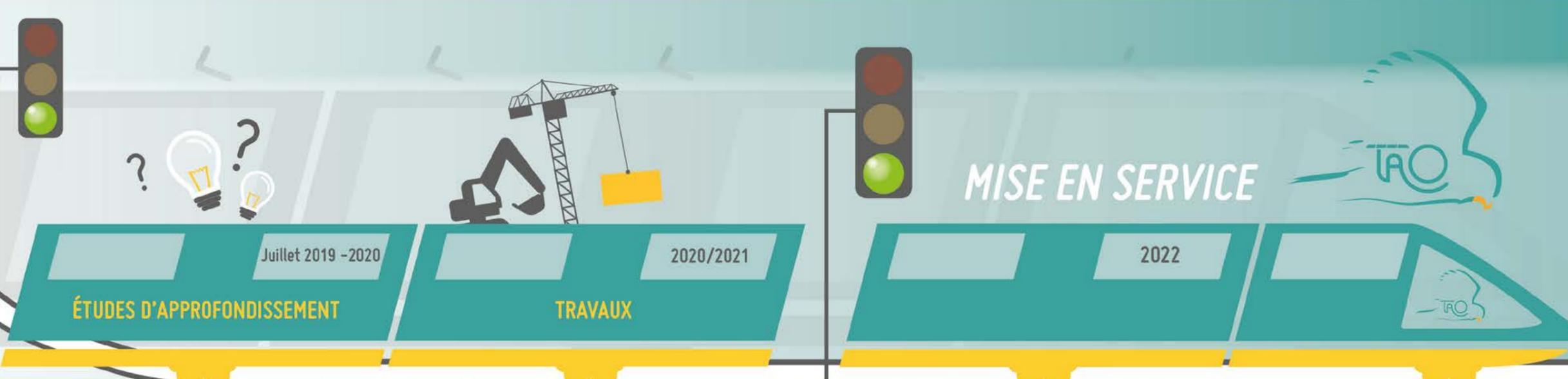
Durant cette étape, les contributions de toutes les parties prenantes sont attendues : collectivités, institutions, partenaires économiques, associations, commerçants, riverains, habitants et visiteurs.

LES ÉTAPES

FAISABILITÉ



CONCERTATION



RÉALISATION

LE PDU QU'EST CE QUE C'EST ?

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (articles L.1214-1 à 37 et R.1214-1 à 11 du code des transports).

Il s'agit donc d'un document de planification des mobilités à l'échelle du territoire de la CINOR sur une période de 10 ans.

Tous les 5 ans, l'agglomération peut décider de réviser son PDU pour une mise en cohérence avec les ambitions sur le territoire. Le PDU révisé sera compatible avec les documents réglementaires SCOT, PLU.

Une procédure de révision est alors entamée, avec notamment une évaluation environnementale, un diagnostic et un plan d'actions pour les 5 ans à venir au regard du diagnostic établi.

— Les enjeux du PDU

La diminution du trafic automobile

L'organisation du stationnement

L'équilibre entre mobilité, protection de l'environnement et santé

L'organisation d'une tarification et d'une billettique intéropérable

Le renforcement de la cohésion sociale et l'amélioration de l'accessibilité aux réseaux de transports collectifs

L'amélioration de la sécurité des déplacements (partage de la voirie entre les différents modes)

L'organisation des transports de marchandises et des livraisons

L'amélioration de l'efficacité de l'usage de la voirie

L'amélioration du transport des personnels des entreprises et administrations

Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment la bicyclette et la marche à pied

— Le PDU, qu'est-ce que c'est ? —

— Le cadre réglementaire

Instauré par la loi sur les transports intérieurs (LOTI, 1982), le texte fondateur du Plan de Déplacements Urbains (PDU) s'est considérablement enrichi grâce à plusieurs lois. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE, 1996) notamment, rend obligatoire la réalisation d'un PDU pour les Autorités Organisatrices de Mobilités de plus de 100 000 habitants. La loi d'orientation des mobilités (LOM, 2018), apporte également de nouvelles obligations, réglementations et orientations à prendre en compte.

L'ordonnance n°2004-484 a introduit dans le Code de l'Urbanisme et le Code Général des Collectivités Territoriales les dispositions relatives à la procédure d'évaluation environnementale applicable aux plans et programmes d'aménagement, donc les Plans de Déplacements Urbains font partie. Cette évaluation conduit à l'identification, la caractérisation et l'exposition des incidences notables du PDU sur l'environnement et sur la santé.

Les incidences potentielles du projet sur la qualité de l'air, les eaux, le bruit et les autres thématiques environnementales feront l'objet d'une évaluation.

L'évaluation environnementale (disponible sur le site internet de la concertation) permettra de :

1. Mettre en lumière les problématiques environnementales du territoire en fonction des activités de déplacement
2. Evaluer en amont les incidences au lieu de effets du PDU sur l'environnement afin d'ajuster le projet en conséquence.

— Le PDU, qu'est-ce que c'est ? —

— Le rôle de chaque institution

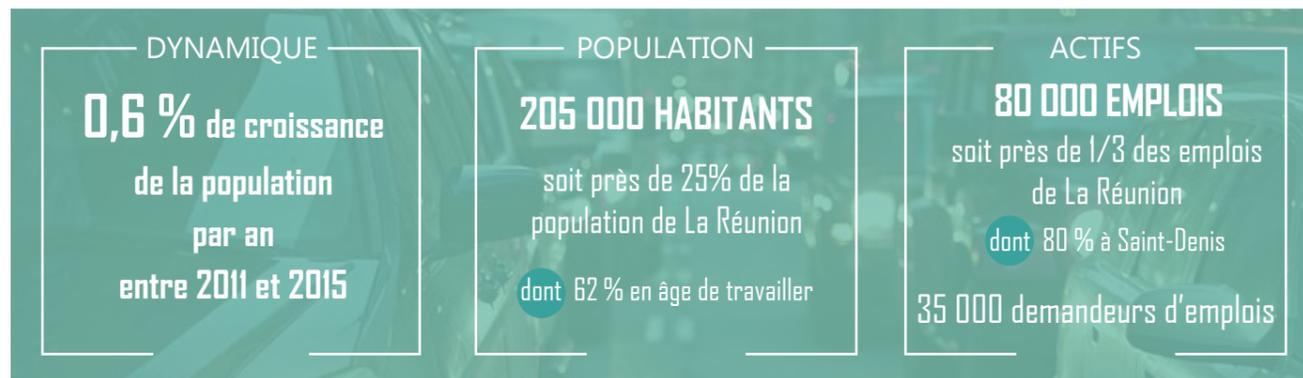
La loi NOTRe de 2015 (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) a recomposé le paysage institutionnel des transports et de la mobilité. Aujourd'hui, sur le territoire, chaque acteur institutionnel a un rôle précis :

- **La CINOR** > Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son Périmètre de Transport Urbain. Elle planifie et organise l'ensemble de l'offre de transport et les services de mobilité sur son territoire.
- **La Région** > Chef de file dans le domaine de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transport.
- **Les communes** > Gèrent le stationnement et l'exploitation de la voirie communale
- **L'État** > Initie les grands projets d'infrastructures nationales.



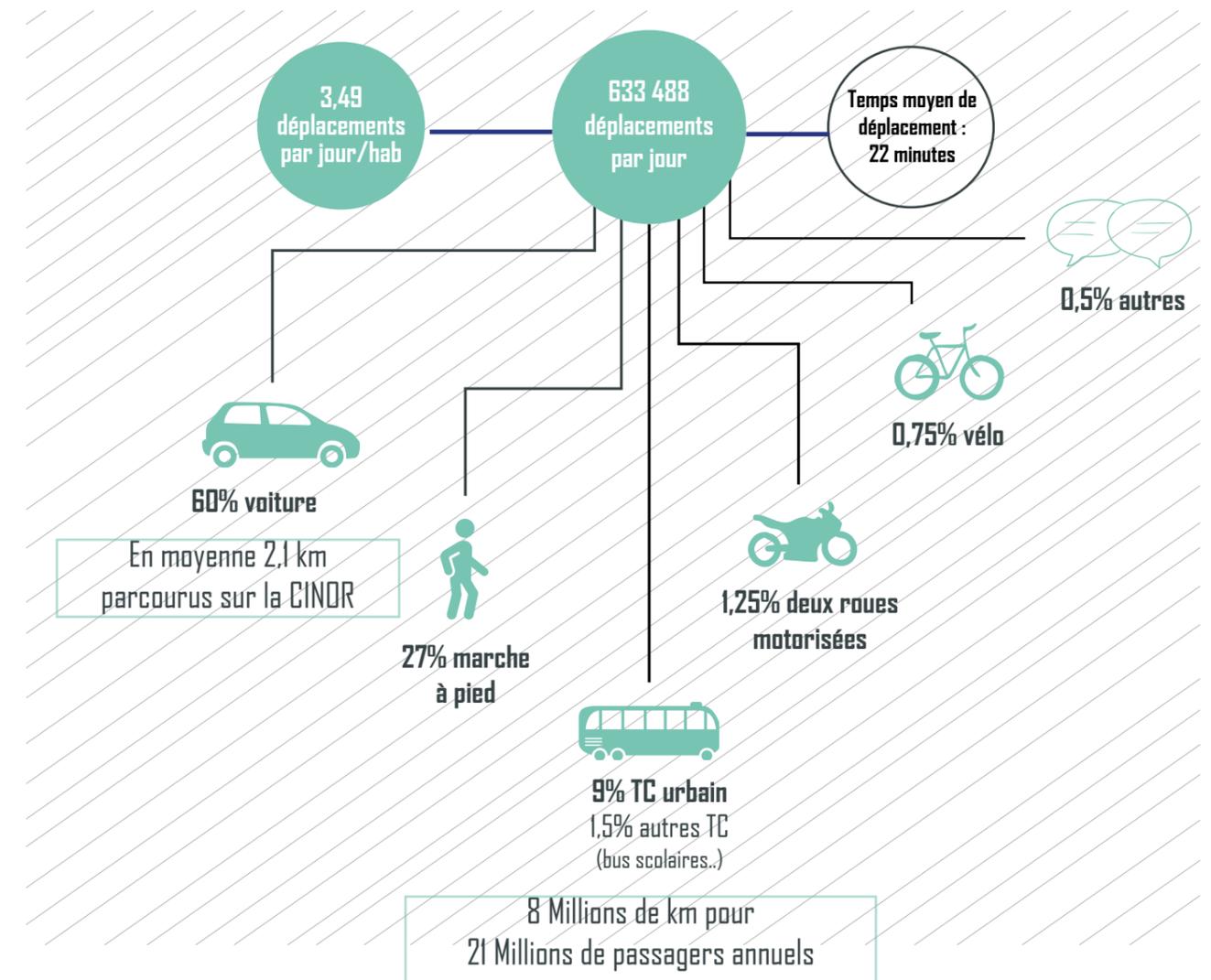
Diagnostic

— La CINOR, portrait d'un territoire en mutation



Diagnostic

— La CINOR, usages et pratiques de mobilités



Source : Enquête SMTR, 2016

POSSESSION DE MOYENS DE TRANSPORT

- 0,98 voiture par personne
- 0,53 vélo par ménage

PRINCIPAUX MOTIFS DE DÉPLACEMENT

- Domicile - travail/étude (36%)
- Domicile - achats (16%)
- Domicile - loisirs (30%)

Source : Enquête SMTR, 2016

Diagnostic

— La CINOR, porte d'entrée de flux pendulaires quotidiens



A l'heure actuelle, les déplacements venant de l'Est sont devenus supérieurs à ceux provenant de l'Ouest de +10%, portant à 100 000 les déplacements de l'Est contre 85 000 les déplacements en provenance de l'Ouest (comptages Région, 2018).

En 2016, l'enquête SMTR avait mis en évidence que les déplacements venant de l'Est étaient de 85 000 et ceux de l'Ouest 80 000 (cf. carte ci-dessus). De plus, l'analyse des données du SMTR (2016) a permis de mettre en évidence que 82 % des flux de l'Ouest s'arrêtent à Saint-Denis contre 35% en provenance de l'Est et s'arrêtent aussi dans Saint-Denis.



La carte ci-dessus illustre la dispersion des flux venant de l'Est et de l'Ouest et s'arrêtant à Saint Denis autour des pôles d'attractivité : centre-ville, Butor, Chaudron, Sainte-Clotilde, La Bretagne... On dénombre ainsi près de 5000 déplacements vers le centre-ville depuis l'Ouest, contre 2500 depuis l'Est. De même, on dénombre près de 4300 déplacements vers le Chaudron depuis l'Ouest, contre 2500 depuis l'Est.

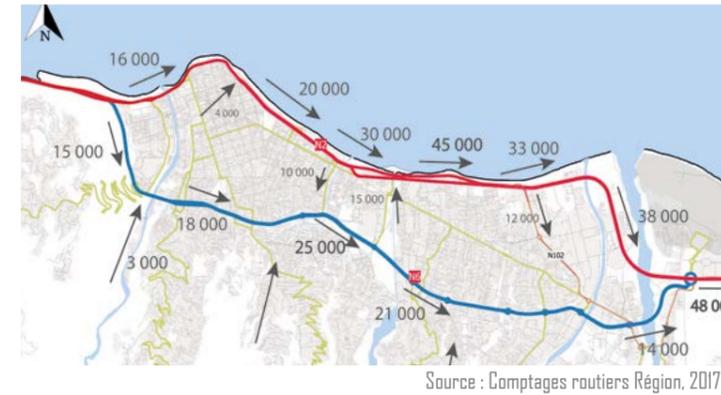
Diagnostic

— La CINOR, vers une asphyxie routière ?

Un réseau viaire bicéphale : boulevard Lancastel (RN2) et boulevard Sud (RN6)



Les deux axes routiers les plus empruntés sur le territoire de la CINOR (et notamment la commune de Saint-Denis) sont le Boulevard Lancastel (RN2) et le Boulevard Sud (RN6). Le Boulevard Lancastel est le plus souvent emprunté pour traverser Saint-Denis : on parle de boulevard de transit. A l'inverse, le Boulevard Sud génère des flux des mouvements tournants, des mi-pentes vers le littoral : on parle ici de boulevard de desserte urbaine.



Les cartes ci-contre illustrent les trafics élevés (de l'ordre de 85 000 véhicules sur le Boulevard Lancastel par jour dans les deux sens de circulation) et moyennement saturés de l'ordre de 50 000 véhicules dans les deux sens de circulation sur le Boulevard Sud. D'ailleurs, la congestion routière et les embouteillages sont bien ressentis par les automobilistes sur les Boulevards en Heure de Pointe du Matin (HPM : 7H-9H) et en Heure de Pointe du Soir (HPS : 16H30 - 18H30).

Au niveau de l'aéroport, la congestion routière atteint des trafics de 100 000 véhicules journaliers dans les deux sens de circulation en période de forte affluence.

Roland Garros, un aéroport au bord de l'asphyxie routière

La congestion routière au niveau de l'aéroport s'explique par une desserte à 99% par la voiture témoignant de la faiblesse de l'offre de transport en commun 1% des voyages à peine (seules les lignes T, E1 et E2 du réseau régional Car Jaune et la ligne 31 du réseau urbain Citalis effectuent un arrêt à Gillot, à environ 500m du terminal). L'analyse de l'accessibilité aéroportuaire menée par la CINOR a mis en évidence que les taux d'occupation des véhicules étaient de l'ordre d'un voyageur avion par véhicule.

En moyenne, l'aéroport comptabilise plus de 220 000 passagers par mois, soit environ près de 7 000 véhicules par jour pour l'aéroport.

Parallèlement, le nombre de passagers croît chaque année. Fin 2018, l'aéroport a comptabilisé 2,5 millions de passagers. A horizon 2030, le nombre de passagers est estimé à 3 millions.

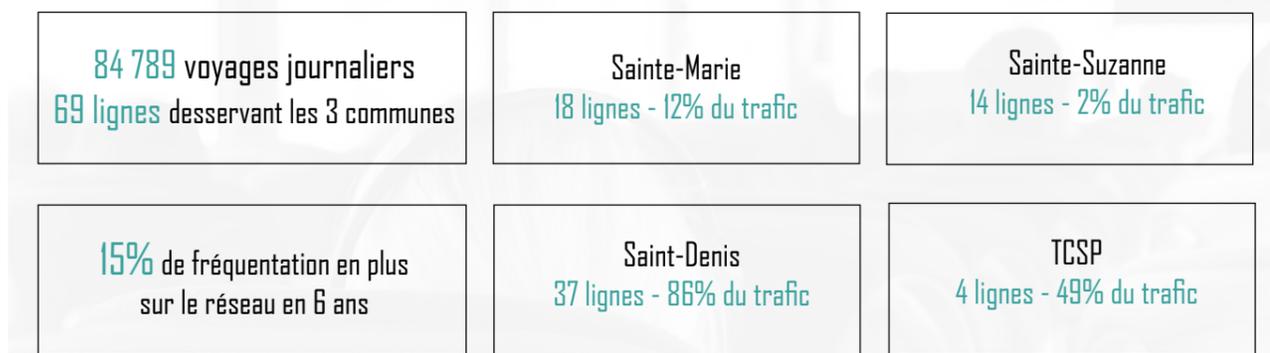
Deux possibilités techniques ont alors été envisagées :

1. créer une troisième entrée aéroportuaire et une desserte de l'aérogare
2. mettre en place un système de transport permettant de capter un passager sur trois.

La première possibilité technique n'étant pas réalisable, c'est la seconde qui a été retenue.

Diagnostic

Une fréquentation ambivalente du réseau de bus Citalis



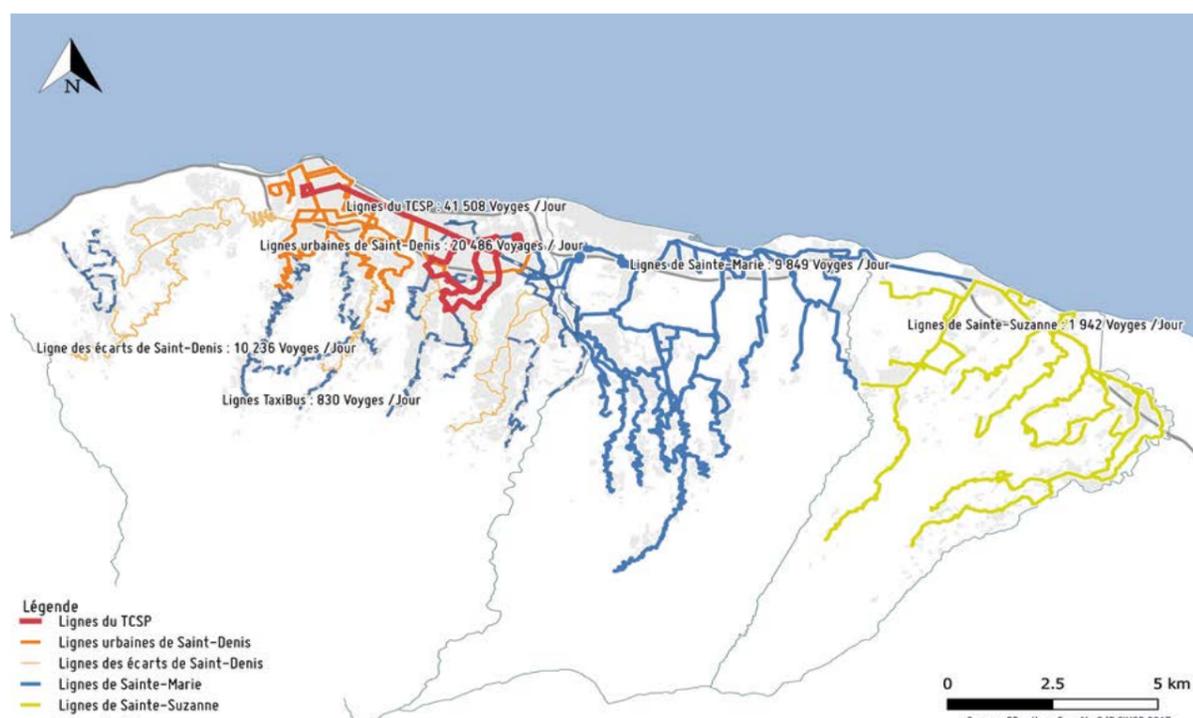
Source : Enquêtes Origine - Destination Citalis, 2017

Si le Transport en Commun en Site Propre (TCSP) bus remporte un succès affichant une saturation avec près de 42 000 passagers journaliers sur les lignes 5,6, 7 et 8, la fréquentation sur l'ensemble du réseau est largement en deçà de sa capacité : certaines lignes, notamment des lignes en connexion sur le TCSP bus étant à 40% de leur capacité de remplissage.

Cela s'explique par :

1. La non fiabilité des horaires de passages du fait des congestions routières ;
2. L'amplitude horaire du fonctionnement du réseau Citalis (5h15 à 20h30) jugée insuffisante notamment en soirée ;
3. L'information et les services aux passagers quasi inexistant : absence de simulateur d'itinéraire en ligne, de panneau d'affichage en temps réel, d'application adaptée, la billetterie n'est pas dématérialisée... ;
4. Absence d'intermodalité : pas de solution de parc relais, pas de bornes vélos... ;
5. Présence de rupture de charge entre les lignes compliquant les déplacements des usagers.

Ainsi, l'ensemble de ces éléments montrent que les transports en commun ne constituent actuellement pas une alternative suffisamment attractive et crédible à la voiture (hormis en hyper centre). En effet, 70% des utilisateurs des bus ne possèdent pas un autre moyen de transport (habitant sur les secteurs littoraux de La Réunion, EGD, SMTR 2016).



Les axes du PDU révisé de la Cinor



Répartition des modes de déplacement

Modes	État actuel	Objectifs PDU
	60 %	48 % ↓
	9 %	19 % ↑
	27 %	26 % →
	2 %	5 % ↑

1 DEVELOPPER UNE OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF COHERENTE ET ATTRACTIVE POUR L'USAGER, ET PERFORMANTE POUR UN REPORT MODAL DURABLE

UNE OFFRE DE MOBILITE ALTERNATIVE A LA VOITURE

Le transport collectif est le mode de déplacement le plus pertinent pour desservir les territoires à forte densité à condition que leur niveau d'attractivité, de performance, d'accessibilité et d'intermodalité répondent aux besoins de la population.

Développer un Transport à Haut Niveau de Service (THNS) reliant le Barchois à Quartier Français :

1.1

- Développer la première ligne de tramway Barchois - Duparc, constituante d'une dorsale interne à haute capacité, pour répondre à la saturation du TCSP bus, avec objectifs d'interconnexion avec les TPC (transports par câble) en projet et le réseau de bus à restructurer.
- Développer l'interconnexion du tramway sur l'Est et confirmer le développement du TCSP Est bus entre Duparc et Quartier Français, en desservant les centres-villes. *N.B Les voies dédiées pour le TCSP sont d'ores et déjà pour certaines portions réalisées ou programmées; pour les autres portions, l'infrastructure serait mutualisée avec le RRTG portion Est.*

Développer un réseau de Transport Par Câbles (TPC) en arête de poisson sur le THNS avec redéploiement de l'offre de bus

1.2

- Développer un TPC connectant Bois de Nêfles à Chaudron ;
- Développer un TPC connectant La Montagne à Bertin ;
- Démarrer des études de faisabilité pour une connexion TPC Beauséjour - Duparc ;
- Favoriser l'intermodalité et les offres de services (*vélos libre service, auto libre service*) autour des stations TPC.

Développer un réseau de TCSP maritime reliant les trois communes de la CINOR

1.3

- Démarrer les études de faisabilité et identifier les risques de houles associés ;
- Assurer un objectif de transport entre 1500 et 2400 passagers/jour ;
- Assurer l'interconnexion du TCSP maritime CINOR avec le TCO et ses ports.



RRTG et PDU

La révision du PDU tient compte du principe de liaison interurbaine qu'est le RRTG, qui comme le préconise le SAR (*Schéma d'aménagement régional*), doit «s'articuler à des réseaux locaux TCSP plus efficaces» : «un RRTG s'inscrivant dans un projet d'aménagement à plus long terme devra être complémentaire au développement des TCSP».

Ainsi, le PDU projette la connexion future entre le réseau RRTG qui passerait par le boulevard Sud et le TCSP tram par l'avenue Gasparin. C'est en effet le tracé le moins impactant selon les études d'impact.

LEGENDE

- Tramway TAO
- Stations du TAO
- TCSP
- RRTG
- Suggestion de raccordement RRTG/TAO (en cours d'étude)
- Lignes de bus
- Transports par câble
- Stations
- Projets de transports maritimes à haut niveau de service
- Parcs relais (P+R)
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM)
- Pôles de correspondance (PC)

Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC

- 1.4
- Construire un réseau CITALIS connecté aux besoins réels de la population
 - Poursuivre l'exploitation du réseau CITALIS en soirée, le week-end et pendant les vacances scolaires
 - Renforcer les liaisons avec le réseau Car Jaune et les solutions de transports proposées par les EPCI voisins.

Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement

- 1.5
- Faciliter la prise en main des offres de transport en élaborant un titre de transport unique compatible avec les parkings relais, les VLS, ALS, TPC...
 - Innover les systèmes de paiement via des systèmes par smartphones ou carte bancaire
 - Mettre en place des bornes automatiques d'achats de titres aux principaux pôles de correspondances.

Développer et aménager les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et des Pôles de Correspondance (PC)

- 1.6
- Renforcer les liaisons avec le réseau Car Jaune et les solutions de transport proposées par les EPCI voisins.
 - Doter les PEM des offres de mobilités actives et alternatives
 - Aménager confortablement les pôles d'échanges multimodaux et les pôles de correspondances
 - Assurer une continuité piétonne et cyclable autour des pôles d'échanges multimodaux et des pôles de correspondances.

Garantir les principes de complémentarité des futures infrastructures de transport pour privilégier l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux

- 1.7
- Assurer la mise en œuvre des solutions de connexion du RRTG au tramway TAO et au réseau de transport en commun urbain, comme le préconise le SAR
 - Assurer la mise en cohérence du projet NEO avec le tramway Nord TAO

② REDÉFINIR UN NOUVEAU PARTAGE DE LA VOIRIE ET ASSURER UNE CIRCULATION MAÎTRISÉE

DES SOLUTIONS POUR MAÎTRISER LES FLUX AUTOMOBILES

Avec le développement de l'attractivité de la CINOR et la croissance des dynamiques de populations et économiques, les infrastructures supportent des trafics plus importants. L'impact économique et environnemental est à prendre en compte.

Hiérarchiser le réseau routier et y associer des principes d'aménagement cycle

- 2.1
- Coordonner le système routier de l'agglomération ;
 - Définir les principes d'aménagement selon chaque réseau.

Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains

- 2.2
- Mener les études d'interfaces du projet de la Route des Hauts de l'Est (RHE) avec le réseau d'intérêt communautaire
 - Mettre en place un plan de modération des vitesses de circulation dans les cœurs de ville connectés au chemin du littoral ;
 - Apaiser les centres villes par la mise en place de plans de circulation cohérents, notamment la desserte de Quartier Français.

Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public

- 2.3
- Poursuivre et améliorer le maillage du territoire CINOR en parkings-relais connectés aux pôles d'échanges multimodaux ;
 - Limiter le stationnement sur voie publique aux abords des sites bien desservis par les TC ;
 - Définir une organisation et une tarification stratégique du stationnement qui optimise l'usage de l'offre ;
 - Organiser le stationnement des deux-roues motorisés.

Améliorer la gestion des flux de marchandises

- 2.4
- Mettre en place un centre de distribution urbaine facilitant l'organisation et la gestion de la logistique urbaine en centre-ville de Saint-Denis, dans le secteur PRUNEL ;
 - Améliorer l'accueil des poids lourds dans les zones d'activités.

3 FAVORISER L'USAGE DES MODES ACTIFS ET DES PERSONNES À MOBILITÉS RÉDUITES (PMR)

DES SOLUTIONS POUR LES DÉPLACEMENTS EFFICACES ET SECURISÉS

Avec le développement de l'attractivité de la CINOR et la croissance des dynamiques de populations et économiques, les infrastructures supportent des trafics plus importants. L'impact économique et environnemental est à prendre en compte.



Développer un réseau d'infrastructures cyclables et de parcours piétons cohérent à l'échelle de la CINOR

3.1

- Développer un réseau d'itinéraires cyclables « du quotidien »
- Revaloriser le circuit vélo et piéton du littoral en renforçant les connexions avec les trois communes
- Améliorer la lisibilité des parcours piétons et cyclables de l'agglomération

Déployer une politique d'aide au déplacement à vélo et de services cyclables

3.2

- Développer les outils complémentaires d'aménagement pour renforcer la sécurité des cyclistes
- Développer le stationnement cyclable
- Développer les aides à l'acquisition de vélo à assistance électrique et soutenir les initiatives locales en faveur du vélo
- Développer les zones de circulation apaisée et proposer des parcours de qualité.

Améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR)

3.3

- Développer la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun par la mise en œuvre des Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) ;
- Elaborer et mettre en œuvre les Plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

4 INITIER UNE CULTURE DE LA MOBILITÉ DURABLE ET UN AUTRE USAGE DE LA VOITURE À CONSTRUIRE

DES SOLUTIONS POUR FAIRE ÉVOLUER LES COMPORTEMENTS

L'usage de la voiture reste encore une réalité très ancrée pour beaucoup de ménages, et l'apport de solutions adéquates, telles que des moyens de transports en commun efficaces et adaptés ne suffiront pas à changer leurs habitudes. Il est nécessaire d'accompagner les personnes dans un processus d'évolution des pratiques de mobilité.



Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation

4.1

- Créer et promouvoir les conditions de développement du covoiturage
- Soutenir et étudier les dispositifs innovants
- Implanter des stations vélos et des autos libre service

Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre

4.2

- Déployer des stations de recharge pour les véhicules électriques ;
- Poursuivre le renouvellement de la flotte du matériel roulant et navigant du réseau Citalis ;
- Poursuivre et encourager le renouvellement de la flotte de véhicules légers des collectivités par des véhicules électriques.

Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

4.3

- Créer une « Maison de la mobilité » pour promouvoir les mobilités alternatives au sein des Maisons des services du territoire CINOR ;
- Développer une plateforme d'information dynamique sur l'offre en mobilité du territoire ;
- Renforcer la cohérence urbanisme - déplacement en élaborant une stratégie de développement autour des axes de transport.

Les axes du PDU révisé de la Cinor

5 REPENSER LA MOBILITÉ EN PÉRIODE DE FORTE AFFLUENCE VERS L'AÉROPORT ROLAND GARROS ET LE PORT GPMR

Assurer une meilleure desserte de l'aéroport Roland Garros et améliorer les liaisons avec le port Grand Port Maritime Réunionnais (GPMR)

5.1

- Améliorer la desserte de l'aéroport international de Roland Garros;
- Améliorer les conditions d'accès au port GPMR pour les passagers de croisière.

5.2

Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire

- Elaborer un plan de déplacements touristiques à l'échelle de l'agglomération.

— Les outils de suivi et une gouvernance dédiée à la mise en œuvre du PDU

IMPLIQUER LES ACTEURS DU TERRITOIRE

Des comités techniques, des groupes de travail inter-AOT, des groupes de travail urbanisme/déplacement/logistique urbaine

DEPLOYER DES OUTILS DE SUIVI ET D'AIDE A LA DECISION

L'observatoire du stationnement, du schéma des mobilités, les dispositifs de capitalisation des données

METTRE EN PLACE DES DOCUMENTS DE PROGRAMMATION

Le schéma directeur de TAO, du TCSP Est, des TPC et des navettes maritimes.

Le schéma directeur des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) et des pôles de correspondances

Le schéma directeur des aménagements cyclables

Le schéma des infrastructures routières

Le schéma local de l'intermodalité

LES GUIDES D'AMENAGEMENT

La charte communautaire d'aménagement «zéro obstacle», le guide d'aménagements de voiries, la charte des arrêts de bus

Les axes du PDU révisé de la Cinor

— Calendrier et impact budgétaire des solutions de transport en commun projetées

Les autres actions du PDU et leur budgétisation sont précisées dans le dossier complet de projet de PDU consultable sur le site internet de la concertation. Le montant total évalué à ce stade pour les actions du PDU est estimé à 666 166 000 €.

	2019	2020	2021	2022	POST 2023
UN TRANSPORT À HAUT NIVEAU DE SERVICE					
Tramway TAO				✓	
TCSP Est				✓	
UN RÉSEAU TC REDÉPLOYÉ EN ARÊTE DE POISSON DU TC À HAUT NIVEAU DE SERVICE					
La Montagne - Bertin				✓	
Bois de Nèfles - Chaudron		✓			
Beauséjour - Duparc					✓
Redéploiement du réseau de bus					
PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (P+R, ALS, VLS) ET DE CORRESPONDANCES SUPPLÉMENTAIRES					
					✓
LIGNES MARITIMES					
					✓

— Etude
— Travaux

✓ Mise en service

Le budget d'investissement du PDU est assujéti à des études de faisabilité non encore abouties comme les transports maritimes ou les deux lignes TPC Beauséjour - Duparc et la Vigie - Bertin. A ce stade sont connus les budgets du TPC Bois de Nèfles- Chaudron estimé à 53,4 M€ et celui du TAO à 400 M€.

Le budget total de fonctionnement du transport en commun urbain est actuellement de 38 millions d'euros annuels, pour 21 millions passagers et 8 millions de kilomètres. L'objectif du tramway TAO et de la restructuration du réseau du transport en commun associé, est d'optimiser ce budget. A montant constant, il s'agit d'augmenter de 50% les déplacements en transport en commun, soit 30 millions de passagers et réduire les déplacements voitures de 140 000 à 150 000 par an.

S'étendant sur un linéaire de 13km, le tramway TAO connectera Duparc au Barachois en desservant les quartiers Sainte-Clotilde, Chaudron, Butor et centre-ville.

L'un des objectifs du tramway est de répondre à la saturation du TCSP bus centre-ville actuel, mais aussi d'apporter une offre de transport en commun plus efficient et fiable par la recomposition du réseau de transport en commun.



TAO, un transport écologique, parkings relais, stations vélos et autos en libre-service



TAO, un transport performant : 25 minutes de l'aéroport au cœur de ville



TAO, un transport à horaires flexibles : entre 5h et 1h du matin, toutes les 6 minutes aux heures de pointe



TAO, un lieu accessible : wifi à bord, places pour les personnes à mobilité réduite (PMR), espaces vélos, poussettes, valises...



TAO, un transport connecté au réseau de transport urbain amélioré : bus Citalis, futurs téléphériques, Réseau inter urbain (RRTG, cars jaunes).

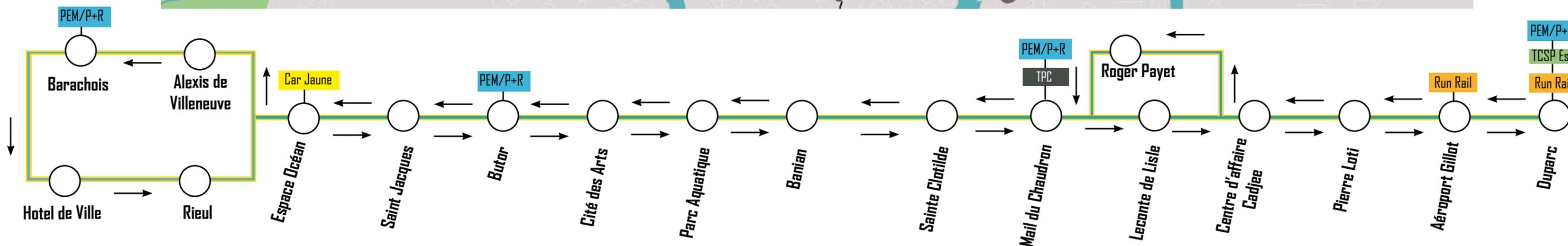
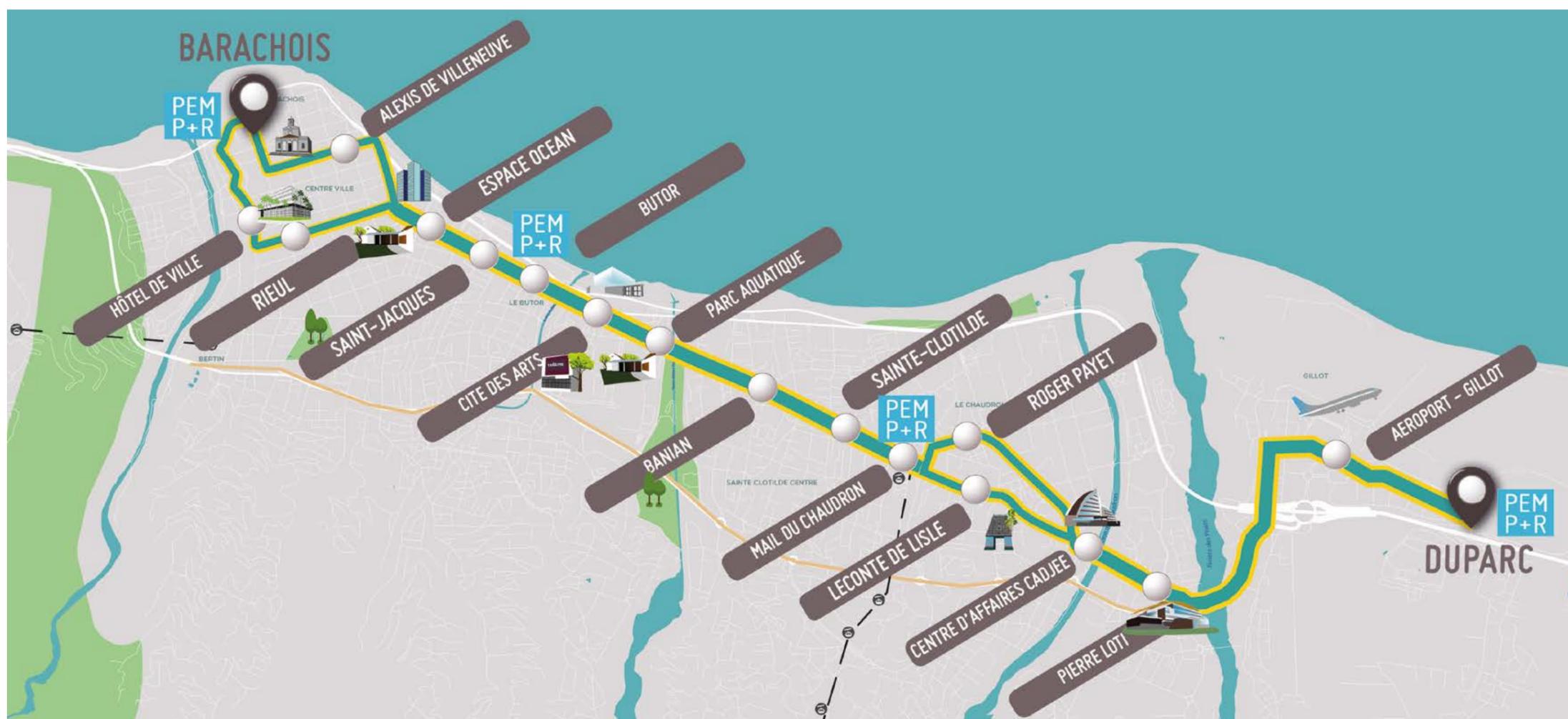
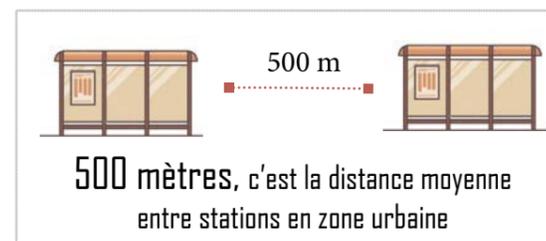


— TAO, kossa sa ?!

TAO c'est le tramway de la CINOR reliant Duparc au Barachois en 30 minutes et l'Hôtel de Ville à l'aéroport en 25 minutes. Avec une vitesse commerciale de 20km/h, une fréquence d'intervalle de 6 minutes à court terme et 4 minutes à plus long terme en heures de pointe, TAO accueillera 60 000 passagers dès la mise en service en 2023 et 80 000 à 100 000 passagers à terme. 4 Parking-Relais (P+R/PEM) sont définis le long du tracé avec

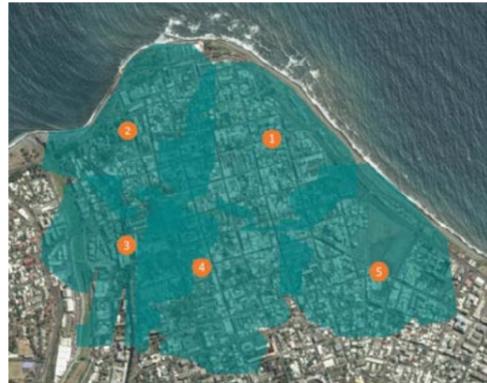
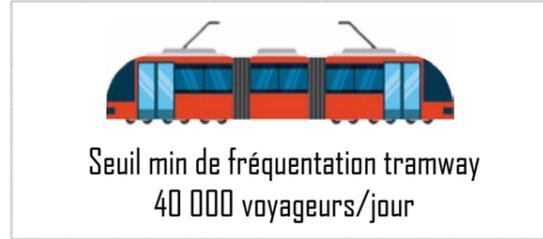
des capacités de stationnement de 600 places sur chacun des P+R/PEM de Duparc et du Bas de la Rivière et de 300 places chacune sur les P+R/PEM de Butor et du Chaudron. Les P+R/PEM disposeront également de services tels que des commerces mais aussi des services de mobilités notamment des Vélos en libre service (VLS), auto en libre service (ALS), aires de convoirage comme le préconise le plan d'actions du PDU révisé de la CINOR.

Définies au nombre de 18, les noms des stations sont proposés, et espacées en moyenne de 500 m le long du linéaire du tram. Afin de desservir au mieux la zone du Chaudron et le coeur du centre-ville de Saint-Denis, le principe de boucle a été déployé. Ainsi, la desserte de ces lieux ne s'effectue que par une voie de tramway et non sur deux voies comme sur le reste du tracé.



Pourquoi ce tracé ?

Le TCSP bus doit évoluer vers une solution tramway (en raison de la saturation à 42 000 voyageurs). Le tracé permet ainsi de répondre immédiatement à la demande des 60 000 passagers jour, dont près de 20 000 échappent actuellement au TCSP bus saturé. La solution tramway a également pour objectif d'assurer la fiabilité, ponctualité du transport en commun, ainsi que celle d'une meilleure vitesse commerciale.



Zones de chalandise atteintes avec des temps de parcours à pied de 7 minutes depuis les stations du Centre-Ville

Il s'agit également et surtout d'accroître la zone de chalandise du TCSP bus, en élargissant le centre-ville, grâce à l'ouverture du carré piéton sur deux nouvelles rues à fort potentiel commerçant : Alexis de Villeneuve et Maréchal Leclerc. Des boucles de circulation à une voie sont prévues en centre-ville et au Chaudron, afin de venir au contact des espaces urbains et des zones d'activités déconnectées actuellement d'une offre de transport en commun. L'objectif est ainsi d'assurer une meilleure connexion avec le réseau TC bus pour diminuer les ruptures de charges.



Zones de chalandise atteintes avec des temps de parcours à pied de 5 minutes depuis les stations du Centre-Ville



Zone de chalandise atteintes avec des temps de parcours à pied de 5 minutes depuis les stations Maréchal Leclerc - Tassigny

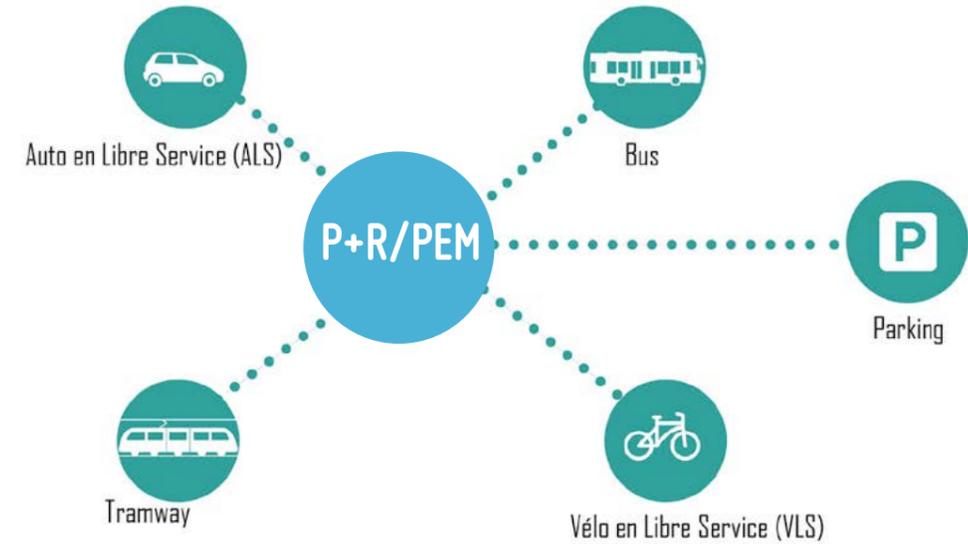


Zones de chalandise atteintes avec des temps de parcours à pied de 5 minutes depuis les stations Chaudron et Aéroport

TAO dessert également l'aéroport, afin d'en améliorer l'accessibilité et aussi de diminuer l'engorgement quotidien des entrées Est et Ouest.

Avec ses quatre parkings-relais (P+R) maillés depuis l'Entrée Ouest jusqu'au terminus Duparc, le tramway urbain Nord TAO, permet de construire une offre de report modal effective et ce, dès 2022.

Qu'est ce qu'un P+R/PEM ?



Ci-après, la projection des capacités des 4 P+R et PEM sur l'ensemble du tracé.

PEM	BAS DE LA RIVIERE	BUTOR	CHAUDRON	DUPARC
Places de parking	640	380	304	560
Vélos en libre service	10	10	10	30
Autos en libre service	-	10	10	20
Commerces et Services	150 m ²	150 m ² + Billetterie	Billetterie	200 m ² + Billetterie
Aires de covoiturage	-	30	-	30

Les résultats de l'étude environnementale réalisée ont permis de statuer sur la variante retenue, confirmant que le tracé envisagé est bien le moins impactant par rapport aux trois autres variantes, que les études détaillées téléchargeables sur le site de la concertation permettront de comprendre.

— Comprendre les configurations d'insertion —

— Centre-ville

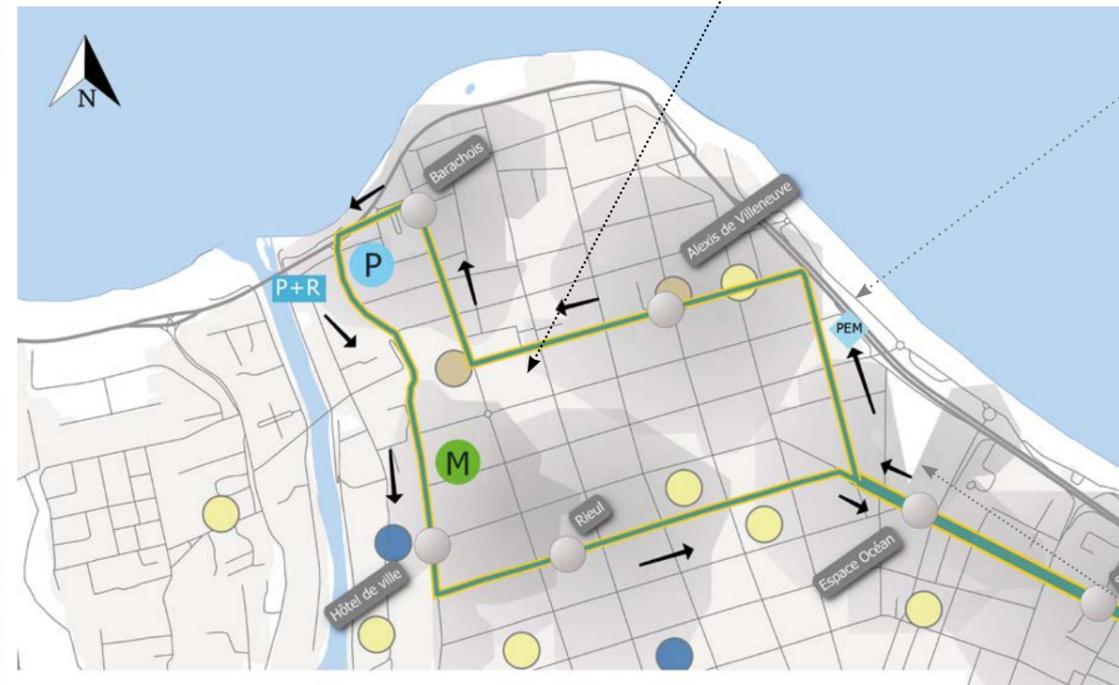
L'insertion de TAO dans le cœur de ville de Saint-Denis s'effectue en monovoie et donc induit un sens de circulation le long de la boucle de 3 km, longeant la rue Issop Ravate, Alexis de Villeneuve, puis avenue de la Victoire, pour ensuite remonter la rue Lucien Gasparin et terminer par la rue Felix Guyon. De plus, suite aux échanges avec la Direction des Affaires Culturelles de l'Océan Indien (DAC-OI), il a été convenu que l'insertion du tramway dans le Carré d'or s'effectuerait sans ligne aérienne de contact (LAC) ou caténaire.



LUCIEN GASPARIN



FELIX GUYON

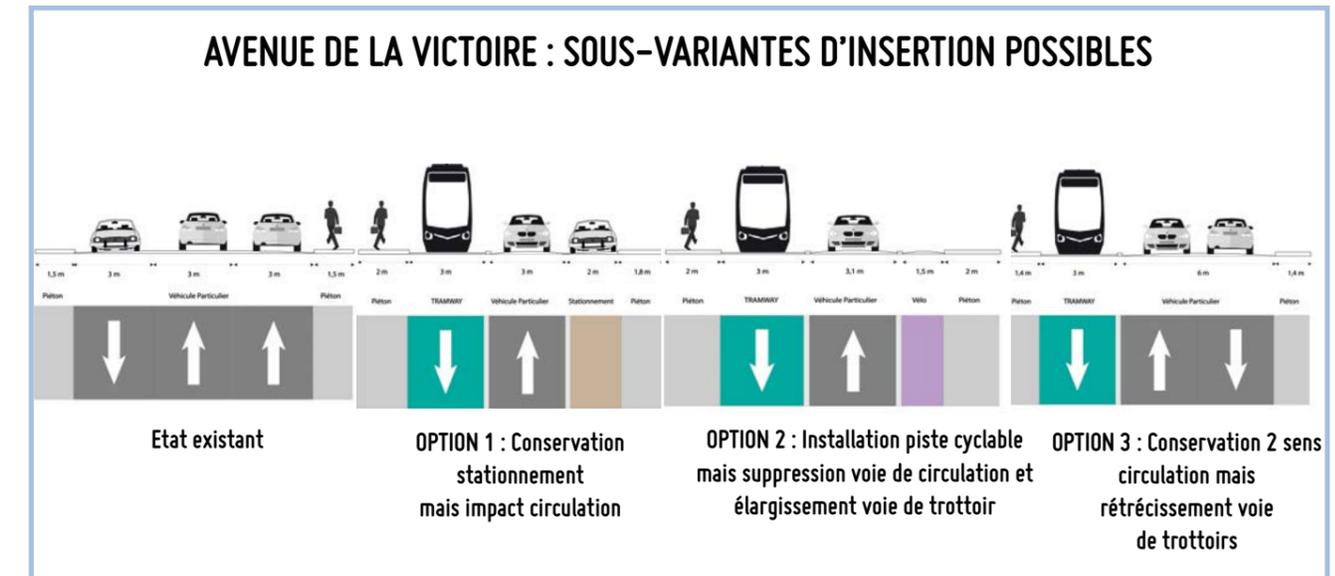


Légende

- Projet tramway
- Sens de circulation
- Arrêts de tramway
- P+R Pôle d'échange multimodal
- Zone à 5 minutes à pied
- Bâtiments administratifs
- M Mairie
- P Préfecture
- ◆ Equipements sportifs
- ◆ Piscine
- ◆ Stade
- ◆ Equipements culturels
- ◆ Musée
- Equipements scolaires
- Maternelle / Primaire
- Collège / Lycée
- Supérieur

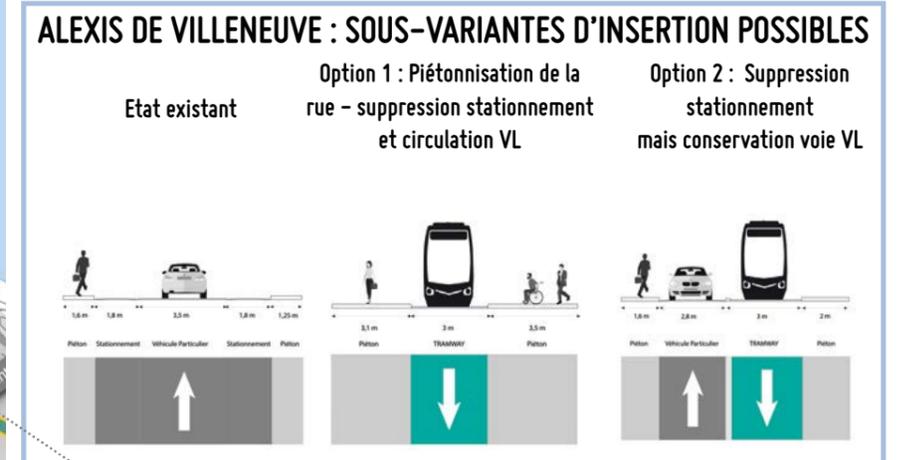
— Comprendre les configurations d'insertion —

— Centre-ville



RUE ALEXIS DE VILLENEUVE

Dans une volonté de redynamiser la rue Alexis de Villeneuve qui présente une offre commerciale potentielle par ses nombreuses vacances commerciales, la rue sera piétonnisée. La circulation des véhicules sera donc condamnée mais la desserte locale conservée.



RUE ISSOP RAVATE

Afin de ne pas rentrer en conflit avec le schéma de circulation défini par le Quadrilatère Océan, la circulation le long de cette rue sera conservée. En contrepartie, les files de stationnement seront supprimées.

— Comprendre les configurations d'insertion —

— Maréchal Leclerc - Maréchal de Lattre de Tassigny



MARÉCHAL LECLERC

L'insertion de TAO le long de la rue Maréchal Leclerc est bi-directionnelle (à 2 voies). Il empruntera la voie de TCSP bus actuel et la plateforme tramway sera végétalisée.

Dans le secteur Petit Marché - Butor, la vitesse de circulation est abaissée à 30km/h pour faciliter les différents usages et créer une ambiance dynamique et commerciale.

Ainsi, les cyclistes seront encouragés à emprunter les voies de circulation véhicules pour circuler (zone 30 km/h). Toutefois, dès que le gabarit de la route le permet, des pistes cyclables seront créées.

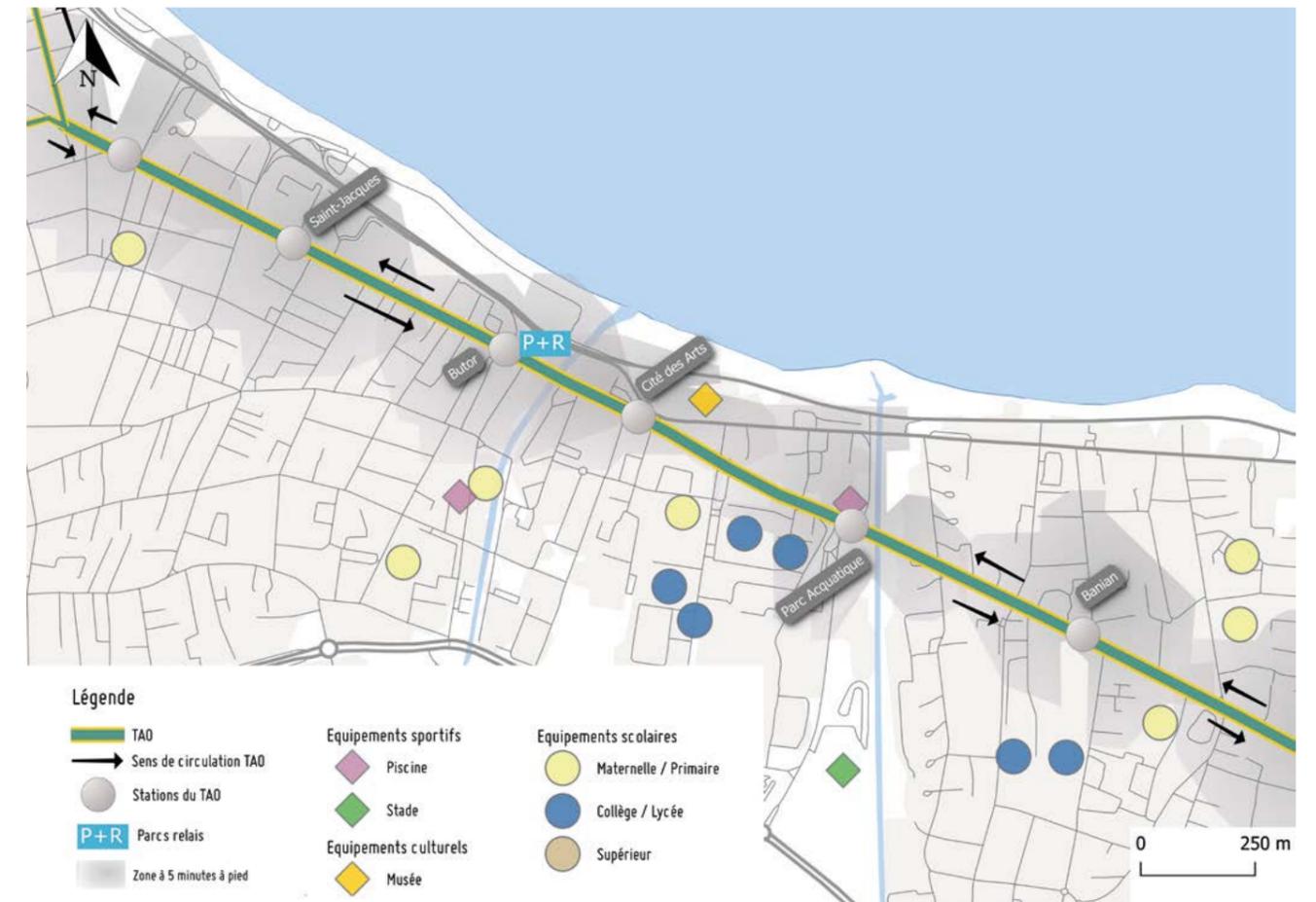
Aucun sens de circulation ne sera supprimé mais le stationnement impacté dans une dynamique d'encouragement à prendre le tramway.



MARÉCHAL DE LATTRE DE TASSIGNY

— Comprendre les configurations d'insertion —

— Maréchal Leclerc - Maréchal de Lattre de Tassigny

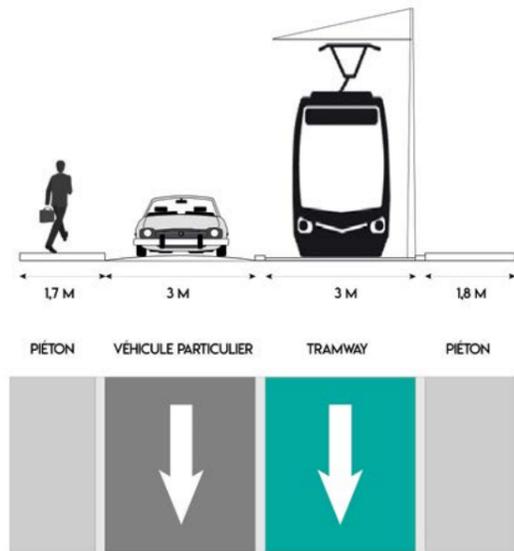


— Comprendre les configurations d'insertion —

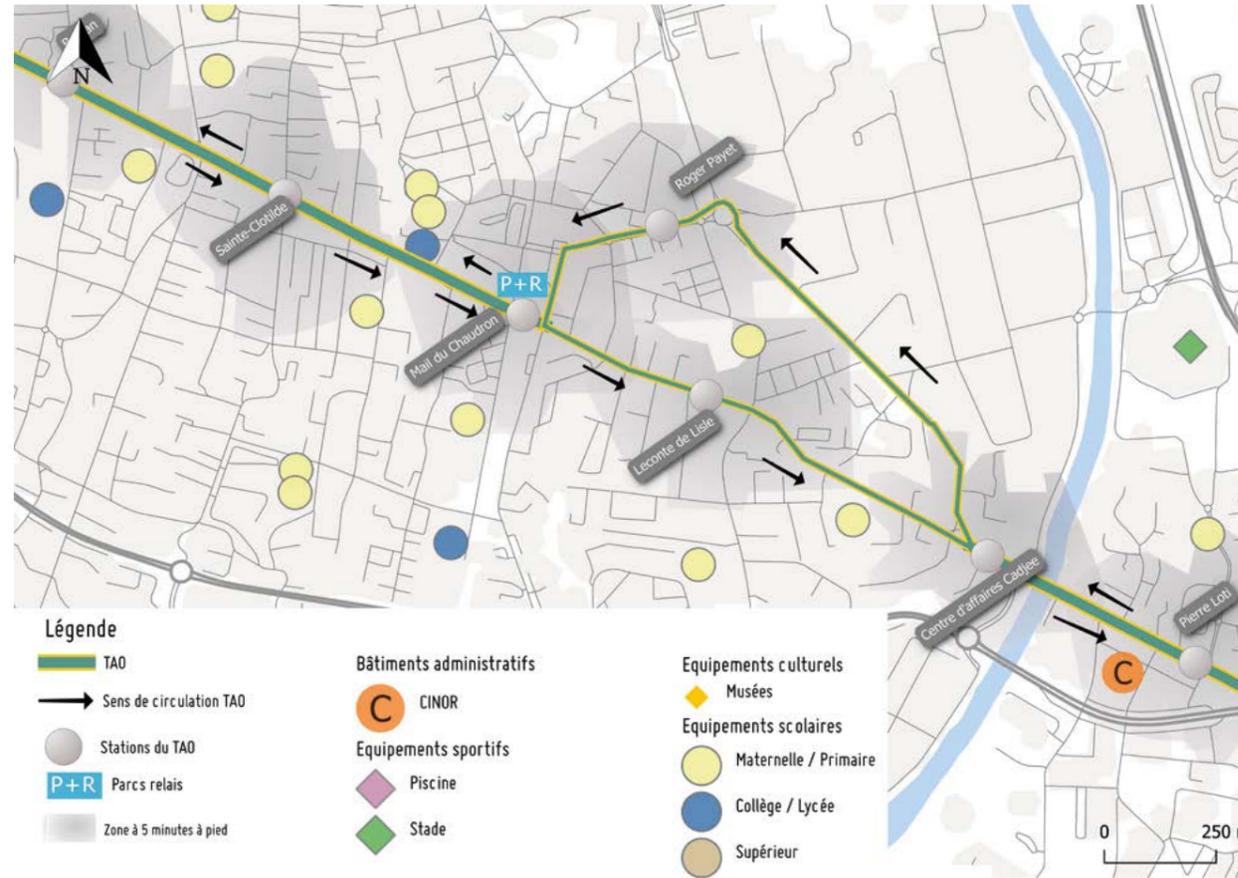
— Secteur Chaudron

L'insertion de TAO le long du Chaudron s'effectue – comme dans le centre-ville – sur une voie afin de ne pas impacter la circulation routière.

De plus, afin d'améliorer le cadre de vie, le Chaudron sera redessiné avec notamment des plantations d'arbres le long du Boulevard du Chaudron, la création de pistes cyclables lorsque cela est possible. Toutefois, selon les emprises disponibles, des concessions seront nécessaires : trottoirs moins larges, stationnements conservés ou pistes cyclables ?



RUE HYPOLITE FOUCQUE



— Comprendre les configurations d'insertion —

— Secteur Chaudron

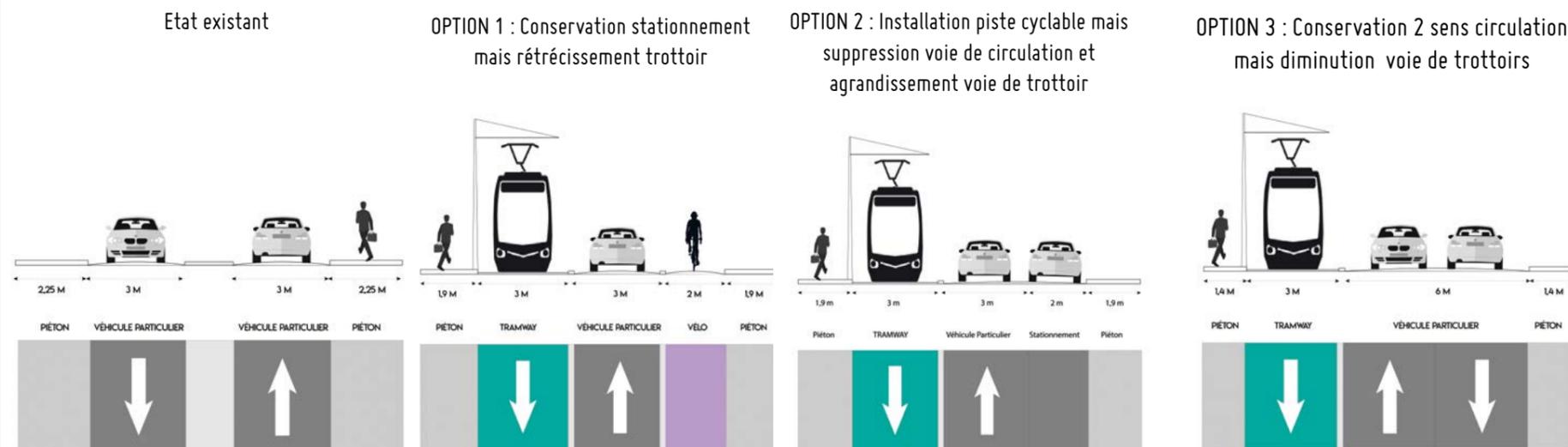


RUE ROGER PAYET



BOULEVARD DU CHAUDRON

EUDOXIE NONGE : SOUS VARIANTE D'INSERTION POSSIBLE



— Comprendre les configurations d'insertion —

— Secteur CINOR

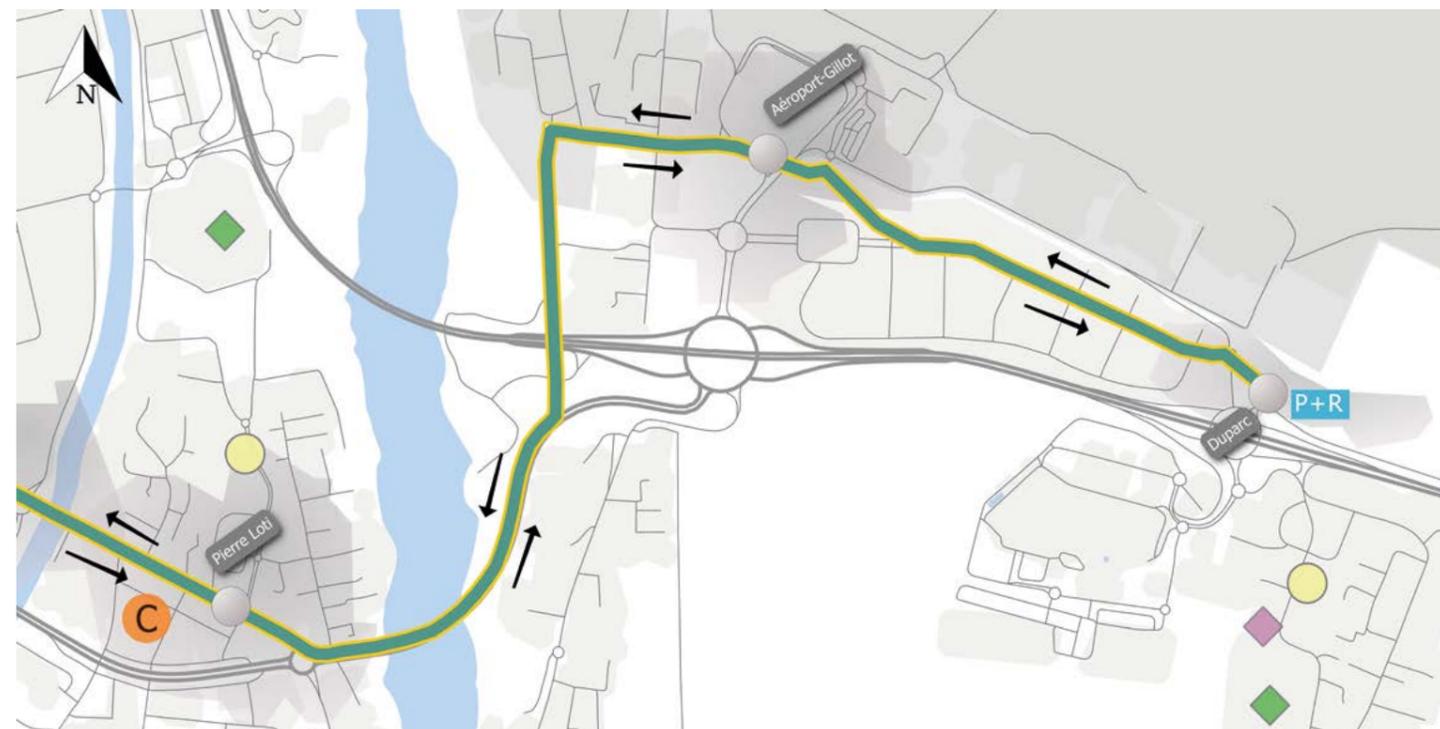
A partir du secteur CINOR, les emprises de façade à façade sont plus larges permettant le déploiement d'arbres, de pistes cyclables et de surlargeurs des trottoirs.



— Comprendre les configurations d'insertion —

— Secteur aéroport - Duparc

Le tramway traverse ensuite le Pont de la Rivière des Pluies, longe le centre équestre de Gillot pour desservir au plus près l'aéroport. Un service partiel à l'aéroport, c'est à dire qu'un tramway sur deux s'arrête à l'aéroport et sinon à Duparc. Cette desserte partielle permettra au tramway de rester plus longtemps à l'aéroport (15 minutes d'attente) et ainsi capter plus de passagers. Pour rappel, l'objectif étant de capter un passager sur trois pour répondre à l'enjeu de congestion routière de Gillot.



Légende

- Projet Tramway
- Arrêts de tramway
- PEM Pôle d'échange multimodale
- Zone accessible en 5 minutes à pied
- Admin
 - CINOR
- Equipements sportifs
 - ◆ Piscine
 - ◆ Stade
- Equipements culturels
 - ◆ Musées
- Equipements scolaires
 - Maternelle / Primaire
 - Collège / Lycée
 - Supérieur

— Comment y participer ?

La concertation permet de vous informer, de recueillir votre avis et de vous mobiliser.

Plusieurs possibilités :

1. Tout au long de la concertation, la caravane PDU / TAO ira au plus près des habitants de la CINOR, dans les quartiers et espaces de flux sur l'ensemble du territoire NORD, au delà du tracé du tramway TAO. Des médiateurs seront présents pour accompagner la caravane aux côtés de l'équipe dédiée par la CINOR et le groupement APPOLONIA. La caravane sera aménagée pour vous accueillir et mettre à votre disposition toutes les informations nécessaires avec flyers, livrets, films d'immersion 3D...
2. Un support de services connectés donnant accès à internet, permettra aux usagers à proximité de pouvoir télécharger les différents supports de la concertation. Surtout, le support de services connectés sera doté d'un applicatif mobilités permettant aux usagers de comparer leur déplacements actuels et futurs, avec les nouveaux modes de déplacements et la refonte du réseau de bus CITALIS.
3. Sur le site internet de la concertation (www.tao-pdu-cinor.re), le site internet de la CINOR ainsi que sur les réseaux sociaux.
4. Des expositions permanentes dans les mairies de Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne et à la CINOR, mais aussi à l'aéroport Roland Garros, la Médiathèque de Saint-Denis, et le Pôle emploi (autorisation en cours de demande).
5. Des réunions publiques dont deux réunions plénières (le lundi 26 août à 16h (CINOR) et jeudi 3 octobre à 17h (Mairie de Saint-Denis)) seront organisées. En sus de ces deux réunions, des réunions sur la restructuration du réseau & PDU avec au moins une par ville et une réunion traitant de l'intermodalité avec les deux projets Run Rail et NEO seront organisées. Egalement des événements type ateliers, hackathon, conférence se tiendront - cf détail ci-après.

Le tableau ci-après présente le parcours de la caravane mobilités/TAO, avec les dates et événements prévus.

Planifiez les dates dans vos agendas !



N°	Où ?	Quand ?*	Les thématiques
1		21 Août	Présentation de la caravane
2	CINOR	du 26 au 28 Août	Réunion plénière 1 – CINOR (26 Août à 16h) Atelier 1 : Applicatifs mobilités **
3	Mairie de Saint-Denis	du 29 au 31 Août	Atelier 2 : Insertion urbaine du TRAM (1)**
4	Mairie de Sainte-Suzanne	du 2 au 4 Septembre	Réunion : PDU et restructuration du réseau transport en commun (1)**
5	Centre Cadjee	du 5 au 6 Septembre	Atelier 3 : Renouvellement urbain et TRAM**
6	Marché nocturne de Saint-Denis	7 Septembre	
7	Mairie de Sainte-Marie	du 9 au 11 Septembre	Réunion : PDU et restructuration de réseau transport en commun (2)**
8	Parc Technor	du 12 au 13 Septembre	Hackathon «Quels services pour améliorer les mobilités ?»
9	Centre co. Carrefour de Saint-Denis	14 Septembre	Réunion : PDU et restructuration de réseau transport en commun (3)**
10	Jardin de l'Etat	du 16 au 17 Septembre	Atelier 4 : Commerces & mobilités**
11	Marché du Chaudron	18 Septembre	
12	Jardin de l'Etat	du 19 au 20 Septembre	Atelier 5 : Tarification service mobilité**
13	Barachois	21 Septembre	
14	Marché du Chaudron	22 Septembre	
15	Beauséjour, Sainte-Marie	du 23 au 24 Septembre	Atelier 6 : Restructuration du réseau transport en commun (3)**
16	Lycée Bel Air, Sainte-Suzanne	du 25 au 26 Septembre	Atelier 7 : Restructuration du réseau transport en commun (4)**
17	Marché des Camélias	27 Septembre	
18	Petit Marché	du 28 au 30 Septembre	Atelier 8 : Insertion urbaine du Tram (2)**
19	La Mare, Sainte-Marie	du 1 au 2 Octobre	
20	Colonne de la Victoire	du 3 au 4 Octobre	Réunion plénière 2 – Hôtel de ville (17h)
21	Centre commercial de Duparc	le 5 au 8 Octobre	Lancement grand public du jeu des mobilités TAO
22	Eglise Rivière des Pluies à Ste-Marie	du 9 au 10 Octobre	
23	Centre co. Carrefour de Saint-Denis	du 11 au 13 Octobre	Atelier 9 : Services & mobilités (2)**
24	Marché de Sainte-Suzanne	15 Octobre	
25	Université de La Réunion, site du Moufia	16 et 17 Octobre	Conférence : Les métiers de la mobilités** (en lien avec les Fanals de l'Emploi organisés par la MDEN et dédiés aux mobilités)
26	Carrefour Sainte-Suzanne	du 18 au soir au 20 Octobre	Atelier 10 : Mobilités alternatives**
27	Aquanor	du 21 au 22 Octobre	Réunion : Intermodalité et complémentarité réseau régional et NEO**
28	ZAC Chaudron	du 23 au 24 Octobre	Hackathon (24 octobre) «Quels services pour améliorer les mobilités ?»
29	Centre co. Carrefour de Sainte-Suzanne	du 25 au 26 Octobre	Atelier 11 : Offres culturelles & mobilités**
30	Aéroport Roland Garros – Gillot	du 27 au 29 octobre	
31	Butor	du 30 au 31 Octobre	Atelier 12 : Sport et mobilités (3)** Réunion plénière de clôture – CINOR (17h)

■ Saint-Denis ■ Sainte-Suzanne ■ Sainte-Marie

*Les dates et lieux sont susceptibles d'être modifiés.
**Les lieux précis à proximité de la caravane et les horaires des ateliers et des réunions seront précisés sur le site internet de la concertation

Horaires de la caravane mobilités / TAO et le support de services connectés :

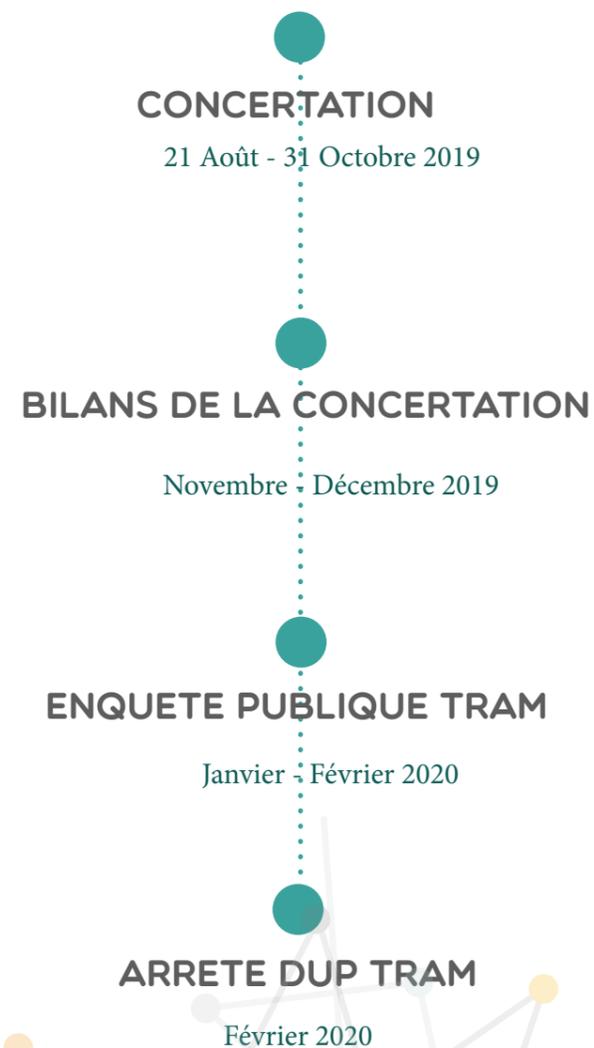
- 10h-17h en journée
- 9h-13h pour les dimanches aux centres-commerciaux
- 8h-13h pour les marchés
- 15h-22h pour le marché de nuit

Planning et grandes échéances à venir

Planning de révision du PDU et de Déclaration d'Utilité Publique du TRAM



Les grandes échéances du tram TAO



Planning et grandes échéances à venir

Et après la concertation préalable ?

Après la période de la concertation préalable, un bilan sera rédigé par les garants dans le délai d'un mois à l'issue de la fin de la concertation.

Celui-ci sera transmis par la CNDP au maître d'ouvrage et il sera annexé à l'enquête publique. Dans un délai de deux mois, la CINOR publiera son bilan et les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation préalable.

Toutefois, jusqu'à la mise en service, des échanges constants seront organisés via des médiateurs pour expliquer aux usagers le déroulement des étapes à suivre, mais aussi et surtout continuer la logique de la «maison de projets mobiles».

Comment se passera la phase du chantier tramway TAO ?

DES REUNIONS PUBLIQUES ET COMMISSIONS DE QUARTIER

- Commissions de quartier, informer sur les travaux
- Des réunions par secteurs destinées aux riverains/commerçants avant chaque installation ou modification des emprises de travaux

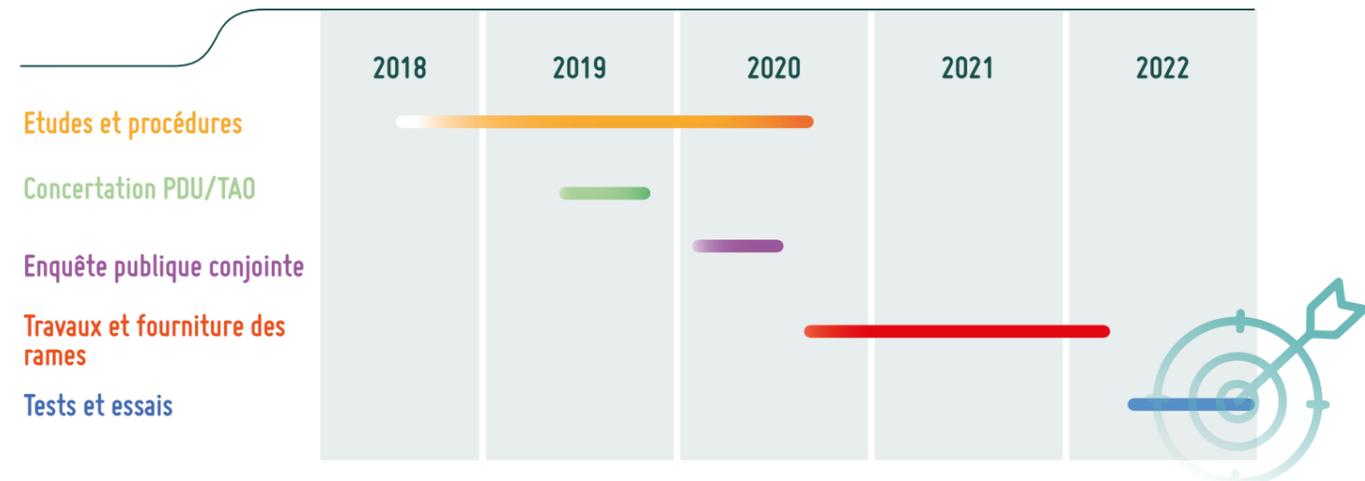
UNE MASCOTTE ET UNE CHARTE GRAPHIQUE DEDIEES

- TAO, mascotte du tramway, guide les usagers de la route pendant les travaux
- Une charte graphique associée à l'ensemble des supports de communication en lien avec le tramway

DES DISPOSITIFS SPECIFIQUES POUR LES TRAVAUX

- Signalétique
- Aider les automobilistes à se repérer
- Des lettres d'information et tracts
- Des plans de circulation
- Des médiateurs présents sur le terrain

Planning et budget du TAO



400 M € d'investissement (Cinor, Etat, Région,...)



Saint-Denis
BARACHOIS CENTRE-VILLE

AÉROPORT DUPARC
Sainte-Marie

CINOR

Communauté Intercommunale du **NO**rd de la **Ré**union

3, rue de la Solidarité
97490 Sainte-Clotilde

Site de la concertation : www.tao-pdu-cinor.re