



PDU

Plan de Déplacements Urbains
de la CINOR


CINOR

2013

2023



CONTEXTE DE LA RÉVISION DU PDU

- I- Rappel du cadre réglementaire et évolution législative
- II- Le PDU, un document clé pour l'aménagement du territoire
- III- Pourquoi réviser le PDU de la CINOR ?
- IV- Une élaboration concertée

ENJEUX ET OBJECTIFS

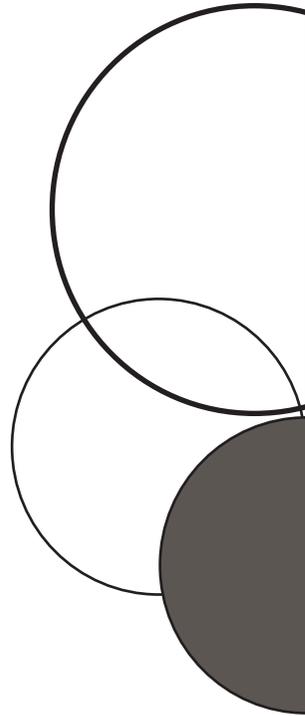
- I- Une forte dépendance de la voiture aussi bien à l'échelle régionale que sur le territoire de la CINOR
- II- Des déplacements quotidiens dans et vers le bassin économique de Saint Denis
- III- Un réseau viaire bicéphale congestionné et l'aéroport Roland Garros au bord de l'asphyxie
- IV- Une fréquentation ambivalente du réseau de bus CITALIS
- V- Déployer une offre de transport en commun adapté et inciter l'usage aux modes doux
- VI- Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR
- VII- Assurer la complémentarité pour les usagers et l'ensemble des infrastructures et moyens de transport
- VIII- Objectifs chiffrés du PDU pour assurer un report modal durable

PLAN D' ACTIONS

- Axe 1 - Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable
- Axe 2 - Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation maîtrisée
- Axe 3 - Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilités réduites (PMR)
- Axe 4 - Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire
- Axe 5 - Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le port GPMR

LES MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE DU PDU

- Présentation des outils de mise en oeuvre
- Les documents de programmation
- Les guides d'aménagement
- Les outils de suivi et d'aide à la décision
- Les instances de mise en oeuvre
- Calendrier prévisionnel du dispositif de mise en oeuvre





CONTEXTE DE LA RÉVISION DU PDU

I – Rappel du cadre réglementaire et évolution législative (suite)

6- La loi Grenelle 2 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement souligne le caractère prioritaire de report modal de la voiture individuelle en soutenant le développement de l'usage des transports collectifs de personnes et renforce le rôle des PDU en matière d'évaluation des émissions de gaz à effet de serre :

1. En calculant les émissions évitées par la mise en œuvre du PDU
2. En évaluant au cours de la 5^{ème} année suivant l'approbation du plan, les émissions de GES générées par les déplacements.

La loi Grenelle 2 impose que soient pris en compte dans le PDU, le stationnement des véhicules d'autopartage, la réalisation, la configuration et la localisation des infrastructures de charge électrique.

7- La loi MAPTAM (Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles) du 27 janvier 2014,

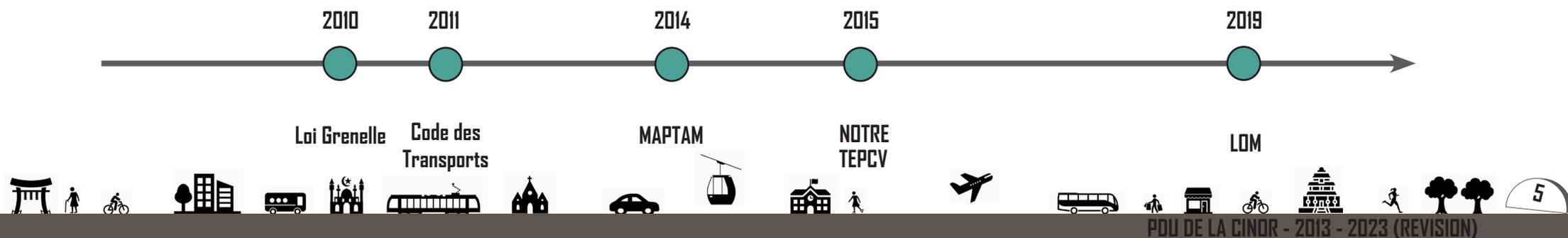
Les Autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) sont devenues les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et leurs compétences ont été étendues dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), les modes actifs et la logistique urbaine.

8- La loi NOTRe (Nouvelle Organisation Territoriale de la République) du 07 août 2015, a également modifié les compétences transport des collectivités publiques, ce qui permet au PDU de traiter l'organisation du fonctionnement des réseaux de transport.

9- La loi TEPCV (Transition Énergétique pour la Croissance Verte) du 17 août 2015, favorise le développement de la voiture électrique, prévoit la création de places de stationnement sécurisées pour les vélos lors de la construction d'un nouveau bâtiment, réduit le seuil d'obligation de réaliser un plan de mobilité (PDE) de 250 à 100 salariés par site, définit le covoiturage et l'encourage entre salariés, de même que les déplacements à vélo sur les trajets domicile-travail.

10- Enfin, la loi LOM (Loi d’Orientation de la Mobilité) votée le 2 avril 2019 par le Sénat et qui a pour objectif de :

1. Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.
2. Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.
3. Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
4. Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien



II – Le PDU, un document clé pour l'aménagement du territoire

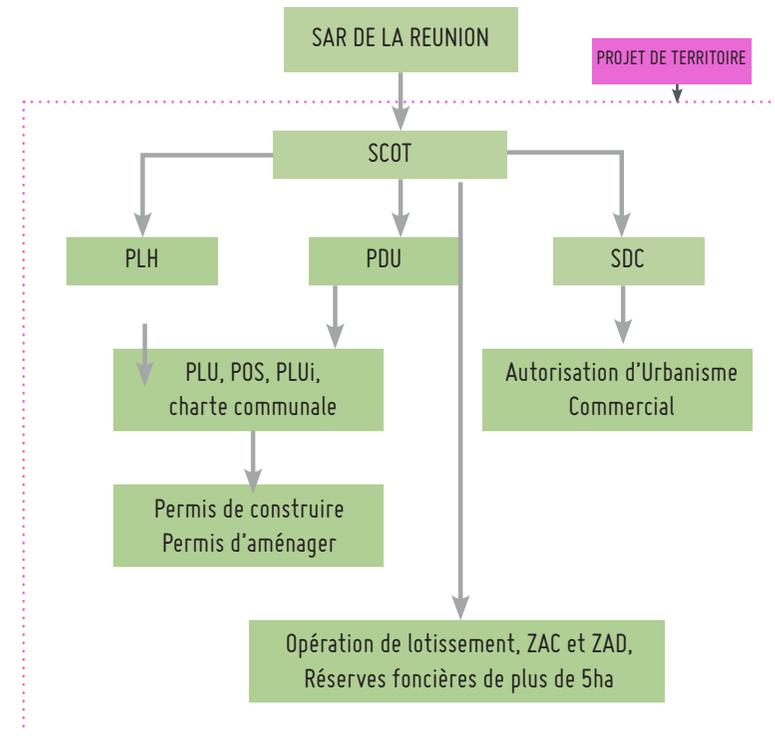
Un plan de déplacements urbains (PDU) est donc un document de planification défini aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports qui détermine, dans le cadre d'un périmètre de transport urbain (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement.

Tous les modes de transports sont concernés, ce qui se traduit par la mise en place d'actions en faveur des modes de transports alternatifs à la voiture particulière (VP) : les transports publics (TP), les deux roues, la marche...

Pour rappel, le Code des Transports précise, à son article L1214-2 créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 – art. (V), que le plan de déplacements urbains vise à assurer :

1. L'équilibre durable entre mobilité et protection de l'environnement.
2. Le renforcement de la cohésion sociale et urbaine.
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements.
4. La diminution du trafic automobile
5. Le développement des transports collectifs, du vélo et de la marche.
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie d'agglomération.
7. L'organisation du stationnement.
8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération.
9. L'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques.
10. L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées.
11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge pour les véhicules électriques ou hybrides.

1. Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :
2. Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire.
3. L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.
4. Il se déploie ainsi en articulation avec les autres outils de planification et programmation du Territoire.



SAR : Schéma d'Aménagement Régional
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
PLH : Plan Local de l'Habitat
SDC : Schéma Départemental des Carrières

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)
POS : Plan d'Occupation des Sols
ZAC : Zone d'Aménagement Concertée
ZAD : Zone A Défendre



II – Le PDU, un document clé pour l'aménagement du territoire (suite)

LE SAR (Schéma d'Aménagement Régional)

Le SAR en qualité de document de planification s'est fixé comme objectifs de favoriser les transports en commun : il indique notamment dans son orientation A5, la confirmation de la mise en œuvre d'un réseau régional de transport guidé et l'articulation à des réseaux locaux plus efficaces.

Plusieurs orientations sont à retenir et à traduire :

–L'organisation de pôles multimodaux à partir des stations des TCSP et du réseau régional de transport guidé devra être au cœur de la réflexion sur la politique des transports.

–La mise en œuvre des TCSP doit apporter une réponse rapide et efficace aux besoins actuellement constatés sur les routes réunionnaises, aux entrées d'agglomérations saturées et au cœur des centres-villes. Ils ont pour objectif de relier l'ensemble des pôles urbains. Ils seront d'autant plus attractifs et performants que les réseaux locaux de rabattement seront efficaces : l'amélioration des services de transport en commun entre les mi-pentes vers les Bas doit être particulièrement favorisée.

–Un réseau régional de transport guidé s'inscrivant dans un projet d'aménagement à plus long terme devra être complémentaire au développement des TCSP. Il ne sera efficace pour le transport de personnes que si les pôles sont suffisamment opérationnels.

–Le réseau régional de transport guidé sera dimensionné pour assurer une fonction de transport de marchandises. Il paraît utile également d'étudier les conditions de desserte des zones d'activités, du Port et des aéroports. Si l'amélioration de la desserte routière a été un des succès du SAR 1995, le SAR doit mettre en route le grand chantier des transports collectifs innovants puis, à long terme, **un réseau régional de transport guidé connecté à des TCSP et des réseaux locaux.**

Le SCoT (Schéma de Cohérente Territoriale)

Le SCOT avec sa retranscription future dans le PDU doit traduire essentiellement une meilleure coordination entre les politiques d'urbanisation et les politiques de déplacement, avec :

1. un développement des axes lourds de transports collectifs sur les lignes de crête de la densité urbaine, actuelle et future
2. une urbanisation ou une densification du tissu urbain existant le long de ces axes
3. la mise en place d'une politique de stationnement restrictive le long des axes lourds de TC.

Le SCOT préconise d'ailleurs une requalification urbaine de l'axe TCSP entre l'Espace Océan et le Mail du Chaudron (rue du Maréchal Leclerc – Avenue Leconte de Lisle). De la même manière, afin de garantir une réelle augmentation du niveau de service sur l'axe TCSP actuel, le SCOT propose de revoir les plans de stationnement et de circulation de manière à rétablir une vitesse commerciale performante au-delà de l'arrêt « Petit-Marché».

De plus, le SCOT préconise une restructuration et un développement du réseau de transport urbain induits par les prolongements de l'axe T.C.S.P., avec une hiérarchisation plus marquée des lignes.

Cette restructuration est à envisager en deux temps :

- À court-moyen terme, à 2- 3 ans et grâce à la préfiguration du TCSP étendu jusqu'au Quartier Français (2014). Ce projet de restructuration du réseau serait à élaborer en collaboration avec l'actuel exploitant dans le cadre de la DSP en cours
- À moyen-long terme : à 10 ans, échéance du PDU, en fixant les objectifs de la DSP à renouveler en 2015 et selon une montée en charge inhérente à la mise en service des différents tronçons du TCSP (Piémont, littoral, CHD ...).

Le SCOT recommande également l'implantation de :

1. Parcs de proximité situés en périphérie immédiate du centre permettant la desserte du centre aisément à pied, mais peut aussi par le biais de transports collectifs (pour les personnes à mobilité réduite, par temps pluvieux, etc...) et le vélo.
2. Parcs- relais, en périphérie plus éloignée du centre, sur l'axe du TCSP (P+R Régiment du service Militaire Adapté, P+R Centre Hospitalier Régional, P+R Gillot, P+R Sainte-Suzanne Médiathèque, P+R Quartier Français).

A noter que le SCOT délibéré en 2013 est en cours d'évaluation, pour confirmer l'opportunité de sa révision, d'ailleurs déjà actée par les orientations données aux ambitions du Territoire par le **Projet de Territoire délibéré en conseil communautaire le 29 avril 2016.**



Source : SAR REUNION, 2012



Ce schéma des mobilités a donc défini 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 révisé. Ce schéma a permis de faire l'état de l'art de la mobilité sur le territoire de la CINOR, de partager collectivement les enjeux de mobilité identifiés, et de définir un plan d'actions visant à répondre aux différentes problématiques soulevées.

Ce schéma a donc, à la fois identifié les modifications de comportement des mobilités et établi des scénarios permettant la mise en évidence d'impacts de choix stratégiques territoriaux. Ainsi, des études techniques et de trafic ont permis une modélisation des besoins et comportements sur le territoire, l'organisation des déplacements a été analysée et les documents à l'échelle régionale et de l'Agglomération ont été pris en compte. Le dit schéma propose une stratégie de mobilités sur les trois Communes et de manière transversale à la fois sur les axes existants des voiries RN, RD ou voiries intercommunales et communales, mais aussi en direction des transports publics et des modes doux, vecteurs de nouveaux comportements en termes de mobilités ainsi que pour les politiques de stationnement et pôles d'échanges.

Les différentes actions listées constituent autant d'actions partenariales qui correspondent à une démarche dynamique d'organisation des flux de déplacements modaux sur la CINOR. Elles visent aussi à orienter les choix de déplacements vers les transports collectifs et sur des projets structurants tels que les transports par câbles, un tramway urbain, notamment.

Le 21 février 2019, le conseil communautaire de la CINOR a délibéré pour :

- Approuver le document définitif de schéma des mobilités
- Approuver les propositions d'actions énoncées visant à adapter et moderniser
- Autoriser le Président à engager les procédures réglementaires de révision du Plan de Déplacement Urbain de la CINOR

Ainsi dans le respect de cette délibération et du chapitre II (Transports urbains de personnes) et de l'article 28-2 de la LOTI (Loi du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs), qui précise qu'au « terme d'une période de cinq ans, le plan des déplacements urbain fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant », la CINOR engage la révision de son PDU, d'autant que cette révision doit tenir compte de :

- La mise en service programmée d'infrastructures de tramways, téléphériques qui impliquera nécessairement une redistribution de l'espace public et l'organisation des déplacements entre les différents modes de transport, pour garantir leur interconnexion et complémentarité.
- La nécessité de redéfinir à différents horizons l'organisation des déplacements répondant à divers objectifs d'aménagements inscrits en perspective dans le SCOT en cours d'évaluation et le PLH de la CINOR



III- Pourquoi réviser le PDU de la CINOR ? (suite)

Dans le cadre de l'établissement du schéma des mobilités, une première approche à mi parcours des axes et actions du PDU de 2013 /2023 a été réalisée, et a permis de dresser un premier panorama de l'avancement explicitant la difficulté à mettre en oeuvre de manière effective les actions prévues dans le PDU 2013/2023. Les tableaux ci après en résume les grandes lignes.

AXES	ACTIONS	ETAT D'AVANCEMENT	IMPACT POSITIF OU NEGATIF	OBSERVATIONS
AXE 1 : DEVELOPEMENT DE LA PERFORMANCE DU RESEAU DE TRANSPORTS URBAINS ET SON ATTRACTIVITE	Action 1 : Aménagement de l'infrastructure du T.C.S.P. du Chaudron jusqu'à Quartier Français (TCSP Est)	Etudes réalisées mise en attente projet RUN RAIL Région Réunion	Négatif	43% des actions ont été mises en oeuvre dans le cadre de l'axe 1.
	Action 2 : Aménagement de l'infrastructure du T.C.S.P. Moufia / Bretagne	En cours de réalisation TPC Bois de Nefles/ Moufia	Positif	
	Action 3 : Prolongement du T.C.S.P. jusqu'au CHR Bellepierre	Non réalisé	Négatif	
	Action 4 : Aménagement de l'infrastructure du T.C.S.P. vers Beauséjour	Réalisé	Positif	
	Action 5 : Réalisation de 4 itinéraires privilégiés en complément du T.C.S.P. Est	Non réalisé	Négatif	
	Action 6 : Redéploiement et développement du réseau urbain sur l'ensemble du territoire et renforcement du TAD	La réalisation du Projet Tram Nord permettra le redéploiement du réseau urbain sur le territoire de la CINOR	Positif	
	Action 7 : Systèmes d'exploitation du réseau	Non réalisé	Négatif	
AXE 2 : REPENSER L'ACCÈS AUTOMOBILE AUX CENTRES URBAINS ET LES CONDITIONS DE STATIONNEMENT	Action 8 : Mise en œuvre d'une nouvelle politique de stationnement dans le centre-ville de Saint-Denis	Non Réalisé: Suite à d'importantes difficultés de circulation en centre-ville depuis la mise en place du stationnement gratuit, la Ville a procédé à une volte face en réduisant la gratuité à certaines plages horaires.	Négatif	Aucune action n'a été réalisée dans le cadre de l'axe 2.
	Action 9 : Mise en place d'un nouveau plan de circulation intégrant le T.C.S.P. dans l'hyper centre de Saint-Denis	Non réalisé	Négatif	
	Action 10 : Gestion de l'offre de stationnement dans les centres urbains de Sainte-Marie et Sainte Suzanne	Non réalisé	Négatif	
AXE 3 : REPENSER L'INTERMODALITÉ	Action 11 : Connexion des réseaux et intermodalité	Non Réalisé	Négatif	Aucune action n'a été réalisée dans le cadre de l'axe 3.
	Action 12 : Aménagement de pôles d'échange primaires et secondaires	Non réalisé	Négatif	
	Action 13 : Aménagement de parcs relais	Non réalisé	Négatif	
AXE 4 : DEFINIR UN RESEAU HIERARCHISE DE VOIRIE D'AGGLOMERATION	Action 14 : Etudes et aménagement des liaisons inter-quartier dans les mi-pentes et les Hauts	Non réalisé	Négatif	Aucune action n'a été réalisée dans le cadre de l'axe 4.
	Action 15 : Fluidification des trafics sur le Boulevard Sud	Non réalisé (Mais, projet Run Rail qui viendra perturber la circulation au droit de l'ensemble des rond points et obligation de positionner des carrefours en croix).	Négatif - Impact contraire au résultat recherché	
	Action 16 : Coordination des schémas directeurs de voiries des différents maîtres d'ouvrage visant une meilleure hiérarchisation des réseaux de voirie	Non réalisé	Négatif	
	Action 17 : Refonte du jalonnement routier et de la signalétique sur le territoire	Non réalisé	Négatif	
	Action 18 : Mise à niveau du système de régulation centralisée de trafic sur Saint Denis	Le service de transports à la demande, baptisé CITYKER, constitue un service payant aligné au tarif du réseau Citalis visant à assurer les déplacements réguliers (travail) et occasionnels (achats, loisirs, démarches administratives) des Personnes à Mobilité Réduite, résidant de manière permanente ou occasionnelle sur la CINOR, et dont le domicile n'est pas desservi par les lignes régulières du réseau.	Positif	

III- Pourquoi réviser le PDU de la CINOR ? (suite)

AXES	ACTIONS	ETAT D'AVANCEMENT	IMPACT POSITIF OU NEGATIF	OBSERVATIONS
AXE 5 : DÉVELOPPER LES MODES DOUX ET L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR)	Action 19 : Aménagement d'un véritable cœur d'agglomération à dominante piétonne	Non réalisé	Négatif	Le remplacement progressif du parc par des véhicules aux normes PMR est engagé, il ressort une inadéquation entre l'aménagement actuel des arrêts et le niveau de service et d'accessibilité des itinéraires piétons des clients en général et des personnes à mobilité réduite et des handicapés en particulier.
	Action 20 : Développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CINOR	Non réalisé	Négatif	
	Action 21 : Mise en place de pédibus	Non réalisé	Négatif	
	Action 22 : Mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA).	Non réalisé	Négatif	
AXE 6 : ORGANISER LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES POUR EN AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ET RÉDUIRE LES IMPACTS	Action 23 : Création d'un groupe de travail sur le Transport de Marchandises en Ville pour une meilleure connaissance des enjeux et la proposition d'un plan d'action	Non Réalisé	Négatif	Aucune action mise en Œuvre sur la période 2013-2019, mais les études Tram Nord intègre la question de l'intermodalité.
	Action 24: Meilleure organisation des livraisons en ville par déclinaison du plan d'actions	Non réalisé	Négatif	
AXE 7 : ASSURER UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DE LA PROBLÉMATIQUE DES DÉPLACEMENTS DANS LA POLITIQUE DE LA VILLE ET LE DÉVELOPPEMENT URBAIN	Action 25 : Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain	Non Réalisé	Négatif	Mises à part les études TPC entre La Montagne et CHU pas d'actions notables
	Action 26 : Favoriser les déplacements des habitants des quartiers prioritaire (CUCS / ZUS / ZFU)	Non réalisé	Positif	
	Action 27 : Etude de solutions alternatives pour la desserte du Quartier de La Montagne	Non réalisé	Positif	
AXE 8 : VISER UNE OPTIMISATION GLOBALE DES COÛTS, UNE UTILISATION PLUS RATIONNELLE DES ÉNERGIES ET UNE RÉDUCTION DES NUISANCES DE LA CIRCULATION AUTOMOBILE	Action 28 : Incitation et accompagnement à la réalisation de Plans de Déplacements Entreprises	Non réalisé	Négatif	Bilan global négatif aucune action n'a été initiée sur la période pour l'optimisation des coûts hormis l'audit DSP transport
	Action 29 : Développement du covoiturage	Non réalisé	Négatif	
	Action 30 : Sécurisation des déplacements	Non réalisé	Négatif	
	Action 31 : Mise en place d'outils d'évaluation et de suivi du PDU	Non réalisé	Négatif	
	Action 32 : Favoriser une politique minimisant l'empreinte carbone,	Non réalisé	Négatif	
	Action 33 : Actions de communication sur les déplacements, le PDU et les enjeux environnementaux et climatiques, visant à un changement des comportements	Non réalisé	Négatif	



IV- Une élaboration concertée

La révision du Plan de Déplacements Urbains de la CINOR a débuté en 2018 par l'élaboration d'un diagnostic du schéma des mobilités, qui a permis de permettant de faire l'état des lieux des mobilités et des axes d'intervention prioritaires, dans un rapport nommé «Le schéma des mobilités». Ce schéma s'est notamment appuyé sur les documents suivants:

- Déploiement et l'analyse des comptages routiers sur Saint Denis (Quartier Prunel, Boulevard Lancastel, Boulevard Sud)
- Déploiement et l'analyse des comptages routiers sur Sainte Marie (Aéroport de Gillot, Beauséjour)
- Déploiement et l'analyse des comptages routiers sur Sainte Suzanne (Quartier Français)
- Trafic sur le Réseau routier régional — Région Réunion, 2015
- Enquête origine / destination et comptage réseau Citalis 2017 — CINOR, 2017
- Enquête Déplacements Grand Territoire de l'île de La Réunion — SMTR, 2016
- Etude d'impact de NEO sur la circulation sur la zone littorale de Saint-Denis – Ville Saint-Denis,
- Plan de Déplacements Urbains 2013-2023 – CINOR, 2013
- Atlas du foncier économique, Île de La Réunion — AGORAH, 2016
- Faisabilité du Réseau Régional de Transport Guidé — Région Réunion, 2017
- Schéma Régional des Infrastructures et des Transports — SMTR, 2012
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT Nord) — CINOR, 2013
- Projet de territoire de la CINOR — CINOR, 2016
- Plan Local d'Urbanisme Saint-Denis — Ville de Saint-Denis, 2014
- Plan Local d'Urbanisme Sainte Marie – Ville de Sainte Marie, 2015
- Plan Local d'Urbanisme Sainte-Suzanne — Ville de Sainte-Suzanne, 2017
- Etude mobilité et déplacements centre ville – Saint Denis, 2016
- Extrait de l'étude d'accessibilité multimodale secteur zone aéroportuaire — CINOR, 2017
- Données INSEE

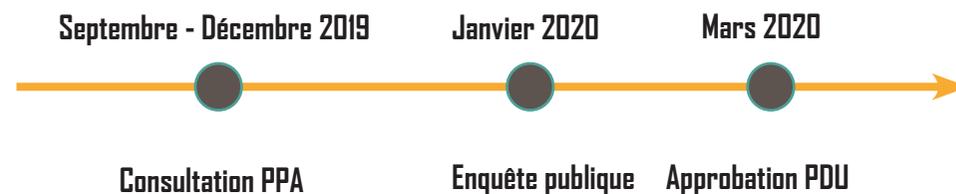
Afin d'assurer la mise en cohérence du PDU avec les enjeux du territoire, plusieurs réunions et échanges ont été organisés avec un grand nombre d'acteurs, tels que la Région, les services de l'Etat, les villes de Saint-Denis et de Sainte-Suzanne, et bien sûr les élus de la CINOR.

Le conseil communautaire de la CINOR a ainsi acté le 21 février 2019, la révision du PDU de la CINOR en s'appuyant sur les axes et actions définies du schéma des mobilités.

Le 9 mai 2019, la CNDP a acté la mise en place d'une concertation préalable pour la révision du PDU de la CINOR.

La concertation laissera la parole aux différents publics ciblés (*jeune public, usagers actuels de l'offre de transport en commun, l'ensemble des habitants de la CINOR et des travailleurs sur le territoire, les demandeurs d'emploi, les usagers des routes, les visiteurs et touristes, les conseils citoyens, les comités de voyageurs, et les comités d'usagers*), ce qui permettra de recueillir les avis des habitants sur la question des déplacements sur le territoire de la CINOR, et les faire participer sur la mise en place de dispositifs innovants et alternatifs à la mobilité actuelle sur le territoire.

La consultation des personnes publiques associées (PPA) et l'enquête publique permettront d'intégrer la vision des collectivités, des usagers et des organisations participant aux déplacements dans l'agglomération de la CINOR.



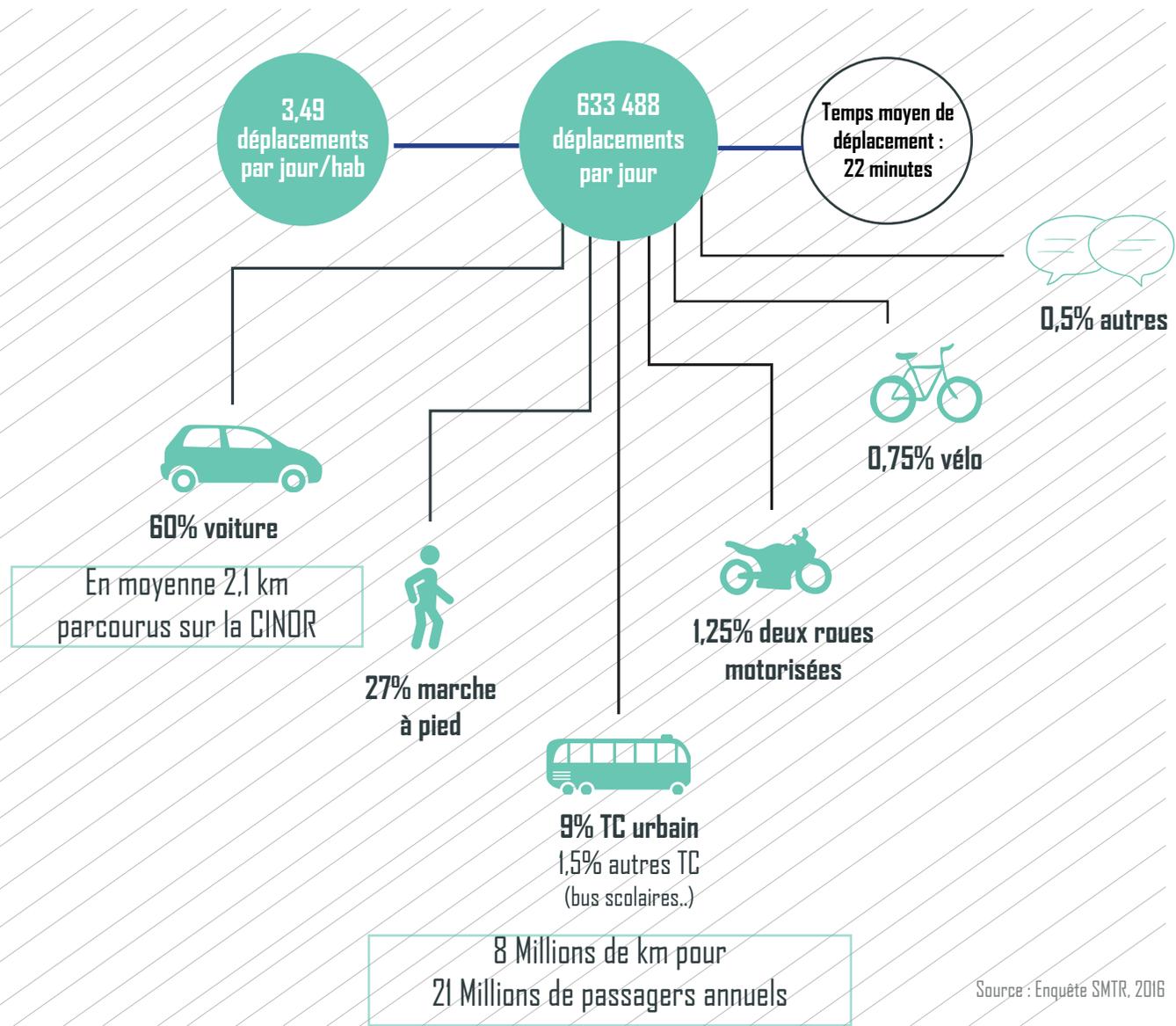




ENJEUX ET OBJECTIFS

1. Une forte dépendance de la voiture aussi bien à l'échelle régionale que sur le territoire de la CINOR
2. Des déplacements quotidiens dans et vers le bassin économique de Saint Denis
3. Un réseau viarie bicéphale congestionné et l'aéroport Roland Garros au bord de l'asphyxie
4. Une fréquentation ambivalente du réseau de bus CITALIS
5. Déployer une offre de transport en commun adapté et inciter l'usage aux modes doux
6. Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR
7. Assurer la complémentarité pour les usagers l'ensemble des infrastructures et moyens de transport
8. Objectifs chiffrés du PDU pour assurer un report modal durable

I- Une forte dépendance de la voiture aussi bien à l'échelle régionale que sur le territoire de la CINOR



Source : Enquête SMTR, 2016

À l'échelle de la CINOR, pour les 633 488 déplacements journaliers réalisés en 2016 à la CINOR, le premier mode de déplacement des résidents de l'agglomération est la voiture particulière (57 % des déplacements) devant la marche (28 % des déplacements) et les transports en commun urbains et interurbains (TCUI) (réseau Citalis et Car Jaune sur la CINOR).

La part modale de la voiture sur la CINOR est ainsi inférieure à son niveau régional (moins 6 points), ce qui s'explique notamment par une offre de transport urbain plus conséquente, générant davantage de déplacements (plus 3 point) puisque la CINOR génère 50 % des déplacements en TCUI de l'île (SMTR, 2016).

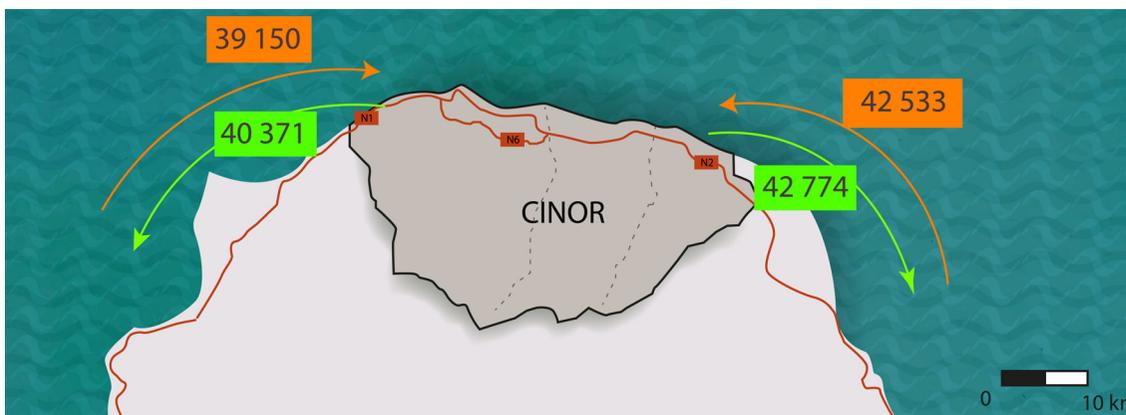
À partir de la structure des déplacements issue de l'Enquête Ménages Déplacements 2016 et des hypothèses d'évolution démographique prises en compte (plus 0,6 %), les volumes de déplacements des résidents du territoire de la CINOR sont amenés à augmenter de 5,8 % entre 2016 et 2023, soit près de 700 00 déplacements jour.

Dans l'hypothèse où aucune action particulière ne serait mise en œuvre pour améliorer l'offre en mobilité actuelle (scenario fil de l'eau), le volume de kilomètres parcourus en voiture particulière par les résidents augmenterait dans les mêmes proportions, accentuant l'impact des déplacements sur la qualité de l'air, les émissions de GES et le cadre de vie.

Une réelle ambition de la CINOR au travers de son PDU est de réduire la part modale liée à la voiture en deçà des 50 %. Cet objectif, qui peut paraître utopique, est également celui que se sont fixés de nombreuses agglomérations telles que Bordeaux, Grenoble, Strasbourg et Lyon qui ont réussi à tenir le pari.



II- Des déplacements quotidiens dans et vers le bassin économique de Saint Denis



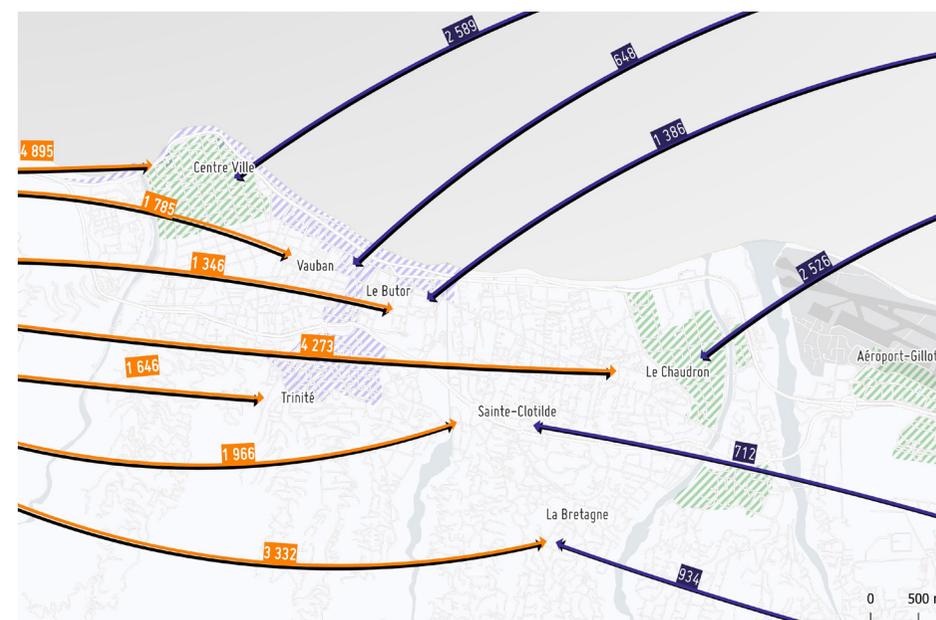
A l'heure actuelle, les déplacements venant de l'Est sont devenus supérieurs à ceux en provenance de l'Ouest de +10%, portant à 100 000 les déplacements de l'Est contre 85 000 les déplacements en provenance de l'Ouest (*comptages Région, 2018*).

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 gauche*). 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.

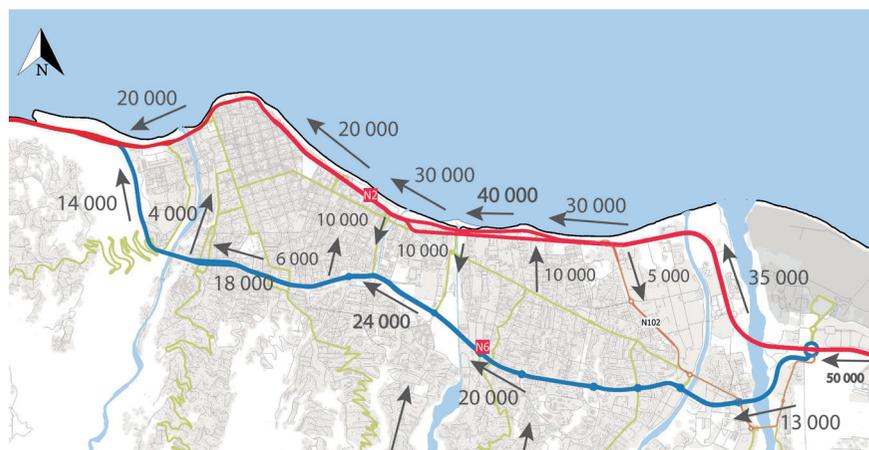
La carte ci-dessus illustre la dispersion des flux venant de l'Est et de l'Ouest et s'arrêtant à Saint Denis autour des pôles d'attractivité : Centre Ville, Butor, Chaudron, Sainte Clotilde, La Bretagne...

On dénombre ainsi près de 5000 déplacements vers le centre-ville depuis l'Ouest, contre 2500 depuis l'Est.

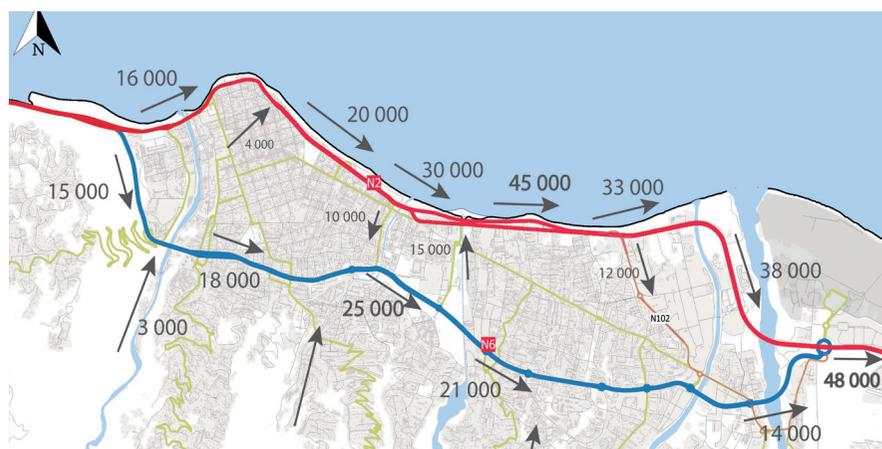
De même, on dénombre près de 4300 déplacements vers le Chaudron depuis l'Ouest, contre 2500 depuis l'Est.



III- Un réseau viaire bicéphale congestionné et l'aéroport Roland Garros au bord de l'asphyxie



Source : Comptages routiers Région, 2017



Source : Comptages routiers Région, 2017

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-dessus 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.

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 2ème qui a été retenue.

V- Déployer une offre de transport en commun adapté et inciter l'usage aux modes doux

Les études du SMTR ont ainsi montré que les transports en commun n'étaient le troisième mode de déplacement sur le territoire de la CINOR atteignant un taux de 9% (derrière la voiture avec 60%).

Pour attirer et fidéliser de nouveaux usagers, l'amélioration des réseaux de transports collectifs devra porter en priorité sur la performance des temps de parcours afin de garantir la rapidité et la fiabilité des déplacements. En effet, un temps de trajet en transports collectifs correspond parfois au double, voire au triple, du temps de trajet en automobile pour un même déplacement, ce qui est dissuasif pour de nombreux usagers. L'enjeu central sera donc de rééquilibrer les temps de parcours des transports collectifs et de l'automobile en vue d'inciter l'utilisateur au report modal.

De plus, il s'agira également de construire un maillage du réseau cohérent.

Enfin, afin d'améliorer le confort des usagers et faciliter sa lecture du réseau, un SAEIV (Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) sera réfléchi.

En réponse aux besoins actuels (TCSP bus saturé avec 42 000 voyageurs jours sur les lignes 5,6, 7 et 8) et aux besoins projetés (croissance démographique avec un taux à 0.6%), il s'agira d'établir des infrastructures pertinentes et dissuasives de l'usage de la voiture. Outre la refonte du réseau, il s'agira également d'assurer la cohérence des différentes lignes de réseaux par de véritables pôles d'échanges.

Les études du SMTR ont ainsi clairement montré que le marché à pied était le second mode de déplacement sur le territoire de la CINOR atteignant un taux de 27% (derrière la voiture avec 60%).

Les modes actifs sont bénéfiques pour la santé de ceux qui les pratiquent régulièrement mais également pour celle de l'ensemble de la population grâce à l'amélioration de la qualité de l'air local et du niveau de bruit à laquelle ils contribuent.

Les pratiques actives sont aussi les plus économiques tant pour l'utilisateur que pour la collectivité, que ce soit en coût direct ou en coût global. Ainsi, les infrastructures et l'exploitation sont moins coûteuses que pour l'automobile et les transports en commun. De plus, les incidences de l'automobile (bruit, polluants, accidents, stress...) génèrent pour la collectivité comme pour l'utilisateur des dépenses de santé alors que les bénéfices des modes actifs (diminution du risque cardiovasculaire, évacuation du stress) permettent d'importantes économies de dépenses de santé.

Pour encourager la marche à pied et le vélo, une réflexion centrée sur le développement des infrastructures doit désormais être complétée par la diversification des services tels que l'accompagnement renforcé des plans de déplacements, et une communication dynamique pour la promotion des mobilités actives.

Pour autant, un fort report modal vers les pratiques actives ne sera possible qu'au prix d'investissements emblématiques tels le développement de réseaux visibles, confortables et sécurisés pour les piétons comme pour les vélos et la création d'un réseau de stationnement vélo adapté aux diverses situations (résidentiel, de rabattement, pour les pendulaires, pour les achats et les loisirs).



VI- Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR

Une histoire qui a marqué l'occupation spatiale du territoire

Les réunionnais se déplacent pour leurs loisirs, pour les courses et de nombreux autres motifs, mais ils le font principalement en voiture, car les transports collectifs sont trop souvent peu performants.... Cette situation est préoccupante sur une île où les déplacements de personnes sont contraints par le relief. Celui-ci concentre en effet les déplacements sur le littoral et limite le nombre d'infrastructures routières.

Sur Le Territoire de La CINOR, cet état de fait a d'ailleurs été renforcé par une géographie qui a fortement contraint l'Aménagement du Territoire. En effet et à titre d'exemple la Ville de Saint Denis s'est construite en premier lieu à proximité de La Rivière de Saint Denis où l'eau était abondante, puis a gagné rapidement le plateau qui la surplombait pour s'étendre de manière héliocentrique vers l'Est et les terres franches du « Beau Pays ».

Progressivement le plateau de la Rivière Saint Denis a constitué le second centre historique de la Ville de Saint Denis avec la formation de la ville coloniale et son quartier devenu maintenant le centre historique de Saint Denis.

Suite à l'émancipation des esclaves obtenue en 1848, les forces vives libérées par les propriétés sucrières sont venus vendre leur force de travail à la périphérie du centre-ville, constituant ainsi les nouveaux quartiers appelés alors les Camps :

- Camp Ozoux sur les premières rampes de Belle pierre en limite ouest de la Source
- Le camp Giron à l'est de la source
- Le Ruisseau des noirs à la périphérie sud est de la ville au sud de la Source.
- Camp Calixte sur les limites sud de la ville
- Camp du Butor en limite est du centre-ville

Le quartier de La Providence, d'origine plus récente, prend son essor à partir de 1860, à la suite de l'aménagement des rues Doret, de la Providence et de La Source, pour embellir le quartier aristocratique.

Puis ensuite les nouvelles communes de Ste Clotilde et du chaudron. La ville de Saint Denis arrêtera son extension vers l'Est avec l'installation des nouveaux arrivants à la Commune PRIMA aux limites de la Rivière des pluies qui constitue la frontière entre la Ville de Saint Denis et de Sainte Marie.

Une partie des extensions de la ville est due au "rush" d'anciens esclaves libérés qui se refusèrent à travailler dans les cannes et s'établirent aux portes de l'agglomération. C'est de cette époque que datent les premiers bidonvilles de Saint-Denis. [...], qui deviendront rapidement ces quartiers de Saint Denis en inscrivant alors ces quartiers et les populations les habitant comme banlieue de la ville.

En 1914, le gouverneur Cor adresse au Directeur de la Santé une lettre peu réconfortante sur l'avenir de Saint-Denis: "La périphérie est en ruines, si bien que l'on peut présager que, dans quelques années, la superficie de la cité sera réduite de moitié. Mais la périphérie se prolétarise. [...] Les habitants aisés se plaignent "d'être exposés à des risques d'incendie tels que les compagnies d'assurance refusent d'assurer leurs maisons" (séance du Conseil Municipal du 2 septembre 1903).»

Il y a 50 ans, les 65 000 Dionysiens se concentraient dans un espace encore restreint, bordé par la rivière St Denis à l'ouest, la ravine du Chaudron à l'est, les premières pentes du Brûlé au sud.

Le centre-ville se distinguait par le plan en damier (élaboré en 1777) et la couleur blanche, caractéristiques des villes issues de la colonisation. Ce centre ne pouvait cependant seul absorber les 24 000 habitants supplémentaires depuis 1954.

Pour les accueillir, des petites cases en bois sous tôle, voire des paillotes, se sont disséminées dans l'immédiate périphérie, formant des bidonvilles occupant parfois d'anciens camps d'esclaves ou d'engagés. La division spatiale s'opère alors rapidement et est déjà réalisée de façon diffuse dans le quartier en 1950.

Ainsi, l'habitat pauvre augmente à mesure que l'on s'éloigne du centre de Saint-Denis. Dans les années 60, afin de lutter contre l'habitat insalubre, Saint Denis et ses quartiers périphériques verront comme en France des opérations de construction de logements collectifs :

- A la Source ;
- Aux Camélias ;
- Aux deux canons ;
- A Ste Clotilde ;
- Au chaudron ;
- A la commune PRIMAT



VI- Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR (suite)

Installant définitivement les habitants les plus fragiles loin de la ville et de son centre. Forces centrifuges qui se sont renforcées depuis les années 60 jusqu'aux années 1980 car les populations les plus fragiles ont sans cesse été reléguées vers l'est de la Ville gagnant ainsi les territoires de Sainte Marie et Sainte Suzanne, là où le foncier était disponible et moins cher, renforçant ainsi une ségrégation spatiale et sociale dont l'origine remonte à 1848.

Vers un nouveau modèle d'aménagement et de pratiques des mobilités

Un des objectifs de ce PDU est marquer un virage vers un nouveau modèle d'aménagement et de mobilités / accessibilité des usagers de la CINOR (habitants, travailleurs, touristes...) aux services et lieux ciblés par chacun d'eux, tout en renforçant la cohésion sociale : Les projets de transport collectifs et les ambitions de modes doux, qui constituent ce PDU révisé, doivent permettre de mieux aménager le territoire, desservir les équipements collectifs, les pôles culturels, requalifier l'espace public, le rendre plus attractif, faire que tout un chacun puisse se rendre dans des lieux d'activités à sa convenance et selon ses rythmes de vie en toute harmonie.

Organiser et concevoir des systèmes de transport collectif performants et sûrs tout en étant respectueux de leur environnement et des autres usages de l'espace public contribue à la cohésion sociale, au développement harmonieux et durable des territoires urbains et périurbain de la CINOR.

Aujourd'hui plus qu'hier, la responsabilité du choix des politiques de mobilité est de placer au premier rang des préoccupations les personnes les plus faibles et les plus vulnérables :

Il ne s'agit pas seulement « de ne pas les oublier ».

Il ne s'agit pas non plus uniquement de compensations, de simples mesures « sociales ».

Il s'agit au contraire de les mettre au premier rang des préoccupations, afin de donner à chacun, les mêmes possibilités, de s'inscrire et de se projeter dans l'espace public :

- Rendre la ville accessible à toutes les personnes, et d'abord aux Personnes à Mobilité Réduite et aux usagers les plus vulnérables, mais aussi aux livraisons de marchandises, est un enjeu

majeur de la qualité des villes réunionnaises et d'un « territoire pour tous ».

- En matière de déplacements, les trajets les plus courts et les plus sûrs sont à garantir aux modes non motorisés (Personnes à Mobilité Réduite, piétons, cyclistes) et non aux modes motorisés.
- Plus généralement, le PDU doit s'efforcer d'offrir aux personnes captives des transports collectifs des conditions de déplacement de qualité en favorisant, y compris et d'abord par des mesures peu ou pas coûteuses, les « modes doux » et les transports collectifs.

Ces conditions doivent atteindre un seuil (de sécurité, de confort, de disponibilité, de rapidité...) qui rendra attractif le mode considéré : C'est notamment ce que propose la CINOR avec le projet TAO, car il est bien sur question autour du fondement de son tracé, de la fréquentation de l'espace public et de son aménagement ; de même pour la refonte du réseau de bus ou les lignes de TPC ou encore les aménagements prévus pour les cycles et les modes doux;

Paradoxalement, c'est bien la fréquentation plus importante des espaces publics qui les rendront plus sûrs et qui feront que les réunionnais utilisent les transports collectifs comme le tramway, le bus ou les autres modes doux.

Ce raisonnement et cet arbitrage par rapport à la voiture s'appliquent aux transports publics et en commun (bus, taxis, tramways, etc.) mais aussi aux modes non motorisés. Le défi que pose le PDU est donc bien qu'il soit à la fois un outil d'aménagement, de mobilité et de cohésion sociale.

Plus les projets de transports participeront à l'aménagement du Territoire, plus ils seront performants et fréquentés et plus l'espace public sera mis en valeur, plus il sera fréquenté et sur et plus il sera ouvert à tous...



VI- Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR (suite)

Le PDU, un outil de programmation garant de la fréquentation équilibrée des espaces publics : permettre à tous de travailler, de se divertir, de cheminer, de se rencontrer et d'améliorer la qualité de vie et la sécurité

L'amélioration de la mobilité à La Réunion et sur le territoire CINOR ne pourra se faire que dans les respects de ces principes

Le PDU ne doit donc pas considérer uniquement les projets de mobilité comme la mise en place de « tuyaux uniques » dans lesquels on circulerait plus vite, de manière performante et bien cadencée, (TCSP Bus, RUN Rail, Tramway TAO), mais il va prendre en compte la réorganisation de l'espace public au profit de plus de cohésion sociale.

Le PDU révisé prend en compte l'ensemble du système de transport et créer ainsi une vraie intermodalité : Voitures, Bus, tramway, modes doux : vélos, trottinettes, « stegway », et autres engins électriques, mais aussi les modes doux comme la marche à pied, encore importante à La Réunion.

La cohésion sociale est bien ainsi au cœur des politiques de mobilité

La mobilité est un droit et il convient d'assurer à chacun la possibilité de se déplacer, quelle que soit sa condition physique ou sociale.

En ce sens, l'effort d'intégration urbaine des quartiers d'habitat social et la mise en accessibilité de la voirie et des transports publics doivent être poursuivis : les progrès qui en résulteront profiteront au plus grand nombre.

Du point de vue social, il conviendra également de mieux prendre en compte les évolutions sociodémographiques et les modifications des modes de vie, de travail et de consommation.

L'évolution des rythmes de vie liés au travail et aux loisirs doit également être suivie de près car elle conditionne le dimensionnement des infrastructures de transport, notamment pour le transport public : la tendance à l'effacement des heures de pointe et le développement de la journée continue, la banalisation du temps partiel contraint ou choisi, le fractionnement des congés, le développement des pratiques sportives et culturelles... génèrent de nouveaux besoins de déplacements et modifient la temporalité des autres.

Le PDU est un document programmatique qui doit déboucher sur une politique d'investissement durable, et qui apportera une nouvelle « qualité de Ville », Permettra l'aménagement des espaces publics et redynamisera l'activité économique dans tous les quartiers concernés par l'amélioration des conditions de déplacement.

Pourquoi insister sur cette démarche ? Parce que les responsables (élus, techniciens,...), et les médias avec eux, sous-estiment considérablement le nombre et les attentes des personnes qui ne peuvent pas disposer d'une voiture ou qui souhaiteraient vivement pouvoir s'en passer.

En réalité, **il est important d'analyser et de comprendre ce que vivent les personnes et les ménages**, et surtout ce qu'ils vivront demain (les adultes, les enfants quand ils seront plus grands, les couples vieillissants...). Le plus souvent les choix faits en matière d'aménagement et de politiques de déplacement sont souvent loin de leurs attentes et de leurs rêves en termes de possibilités de choix, d'autonomie, de rapports (autres qu'automobiles) à l'espace public, de convivialité. Il est important d'en tirer les enseignements pour la gestion des voies et de l'espace public, pour l'urbanisme. **Développer la mobilité c'est non seulement « Aménager » c'est aussi pacifier l'usage de la voirie par tous. La voiture ne peut pas dominer la ville ni les autres modes de déplacement, car elle engendre l'exclusion.**

En effet beaucoup de gens ne disposent pas et ne disposeront pas d'une voiture, en particulier les personnes très âgées, les jeunes, les personnes handicapées, une grande partie des femmes. Et même si le taux d'équipement moyen est en augmentation, ce sont plutôt en fait certains ménages déjà motorisés qui se motorisent un peu plus. Il est bon de rappeler que si un quart des ménages ne dispose pas de voiture, c'est plus d'une personne sur deux qui se trouve en fait exclue par le tout automobile.



VI- Assurer la cohésion sociale des pratiques de mobilités sur le territoire de la CINOR (suite)

Le PDU, pour contribuer à un système de transport donnant une vraie liberté de choix par un service « déplacements » de qualité.

Les pouvoirs publics doivent offrir à tous et surtout à ceux qui n'ont pas de voiture une réelle possibilité d'utiliser des modes de déplacement doux et de pouvoir compter sur divers types de transport.

En France, la crise des banlieues a mis en lumière les problèmes causés notamment par la périurbanisation qui s'est développée en dehors d'axes de transport, créant parfois des ghettos mal ou pas reliés aux activités économiques et culturelles de la cité.

Bien souvent les technostructures craignent les violences urbaines, les incivilités et autre agressions contre les chauffeurs. A Mulhouse en 1989 quand, confronté à une flambée de violences dans le quartier nord de la ville, le réseau de transport a engagé le dialogue avec les associations de quartier, les écoles, et créé des postes d'accompagnateurs bénévoles assurés par des habitants du quartier, le calme est revenu sur les lignes.

Certains réseaux dépassent largement leur vocation de transporteur pour devenir des acteurs de la vie des quartiers. Depuis l'ouverture du VAL de Lille il y a plus de dix ans, le réseau a développé divers outils de prévention et nommé des agents d'ambiance. Issus des quartiers difficiles, ils sont chargés d'établir le contact avec les associations du quartier et de résoudre par le dialogue tous les aspects de sécurité. Lille et Marseille explorent les voies de la réinsertion professionnelle en proposant à des jeunes des quartiers défavorisés d'intégrer leurs équipes.

Le PDU de la CINOR doit donc être également ce vecteur de cohésion sociale par la justesse de sa programmation, comme l'outil de requalification urbanistique du centre et de structuration des nouvelles formes -d'urbanisation dans les quartiers en voie de régénération et dans les espaces qui s'urbanisent.

Il est donc impératif que ce PDU prévoit la desserte des zones les plus peuplées de Saint Denis et qu'il permette que les moyens de transports collectifs mis en œuvre et les aménagements qui les accompagnent touchent au cœur des quartiers les plus populaires et les plus en difficulté sociale, car sinon ce serait exclure encore un peu plus, ces populations. Cela aurait une signification symboliquement forte et lourde de conséquences :

« Tout ce qui est beau et neuf dans la ville, tout ce qui est moderne et améliore la qualité de vie, ce n'est pas pour les quartiers les plus en difficulté ». De la naissent les frustrations et exacerbations de toute sortes, lors des crises paroxystiques que connaissent tous les quartiers difficiles, et des villes qui constituent le territoire de La CINOR.

La réorganisation des transports dans le cadre de ce nouveau PDU pose la question primordiale de la cohésion sociale en reliant les quartiers périphériques à leur ville centre..... Les politiques de la Ville ont constaté depuis les années 80, cette ségrégation et elles ont tentés de « re-liaison » la ville à ces quartiers en redonnant l'accès au centre-ville grâce à une politique des transports publics ambitieuse, avec le premier TCSP bus réalisé à la fin des années 80, dont le but principal était d'ouvrir la ville à tous ses habitants des périphéries comme du centre.

Cette politique a été couronnée de succès, preuve en est la fréquentation actuelle du TCSP bus à saturation avec près de 42 000 voyageurs jours.

Ce TCSP reliant l'est de Saint Denis et ses quartiers les plus populaires au Centre-ville de Saint Denis, desservant également les zones d'activités et les sites administratifs de l'agglomération et au-delà vers les territoires de l'Est avec une offre complète de bus alimentant le premier TCSP Bus des outre mers.

Le TCSP Bus est ainsi inscrit dans l'histoire urbaine de l'Agglomération dionysienne et le PDU doit prendre aujourd'hui le relais de cette longue histoire qui s'inscrit dans une géographie prioritaire réparatrice des erreurs du passé mais fondée également sur une plus grande égalité d'accès à l'ensemble des territoires de l'agglomération.



VII- Assurer la complémentarité pour les usagers l'ensemble des infrastructures et moyens de transport

Un enjeu fondamental de la révision du PDU est pour l'utilisateur de rendre complémentaire l'ensemble des modes de transport en déploiement et projet sur le territoire Cinorien, quel que soit leur périmètre et cibles, de sorte à assurer une lisibilité claire des réseaux de transport en commun pour l'utilisateur et en optimiser son attractivité et son usage effectif.

L'enjeu de construire une arête dorsale Est/Ouest constituée d'un THNS entre Quartier Français et Barachois, sur laquelle l'ensemble des réseaux de transport en commun viendrait se connecter est l'orientation majeure du PDU révisé; cette orientation doit justement permettre d'assurer la complémentarité pour les usagers, de l'ensemble des infrastructures et moyens de transport intra urbains : connexion des 2 lignes de TPC en projet, restructuration du réseau de bus, parking multimodal pour assurer pour l'utilisateur l'interopérabilité à moindre coût.

Au-delà de la complémentarité des transports intra urbains, les projets suivants doivent, quelles qu'elles soient leurs échéances, garantir une complémentarité avec le réseau de transport urbain qui sera déployé sur le territoire de la CINOR

1- NEO (Nouvelle Entrée Ouest en lien avec la NRL) et le NPRSD, deux projets en co construction avec la Ville et la Région, doivent intégrer la réalité du THNS- Tram TAO et des équipements de parking associés pour assurer le report modal, dans ses différentes composantes de programmation.

2- Le RRTG doit pouvoir se connecter au réseau de TCSP tram et bus que la CINOR déploiera, comme le préconise le SAR:

- pour la partie est, mutualisation avec le THNS - dit TCSP Bus, de l'infrastructure RRTG.
- pour la partie ouest, mutualisation de la solution qui sera proposée pour assurer connexion
- pour le tronçon urbain dit Run Rail, une interopérabilité des billets entre le réseau urbain et la partie urbaine du tracé, afin d'optimiser les tarifs pour l'utilisateur et ne pas l'obliger à acquérir des billets indifféremment pour chaque réseau.



Aéroport Roland Garros



Nouvelle Route du Littoral (NRL)



Nouvelle Entrée Ouest (NEO)



Transport par câble (TPC)

Ainsi, l'analyse des déplacements du Nord-Est de La Réunion fait apparaître 3 grands bassins de mobilité, se décomposant, qui correspondent assez fidèlement aux périmètres des franges Ouest et Est des EPCI. On identifie ainsi :

- Une aire littorale, d'où provient la majorité des flux entrants et sortants de la CINOR et spécifiquement de l'Est au-delà de Sainte-Marie et de Sainte-Suzanne ;
- Une aire métropolitaine centrale, constituée du centre-ville de Saint-Denis et des mi-pentes
- Un grand bassin à l'Ouest de Saint-Denis, faisant graviter le Quartier de La Montagne et l'arrivée de la Nouvelle Route du Littoral.

Le PDU reprend également en compte les principales contraintes qui se font jour autour de l'aéroport Roland Garros, véritable porte d'entrée de La Réunion et celles posées par une circulation automobile en constante augmentation sur le périmètre de la CINOR, avec la volonté affichée d'améliorer la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité.



VII- Assurer la complémentarité pour les usagers l'ensemble des infrastructures et moyens de transport (suite)

Par ailleurs, le PDU a été très impacté par la nécessité de revoir l'ensemble des logiques de mobilité sur le territoire, compte-tenu de la part modale importante du Véhicule Particulier (VP) qui n'a cessé d'augmenter tout au long de cette dernière décennie (2009-2019), et notamment du fait d'un manque d'attractivité des transports en commun :

- saturation du TCSP bus centre ville, réseau de bus en bout de lignes insuffisamment connecté sur le TCSP,
- fiabilité du réseau CITALIS en manque de solution en site propre,
- abandon du projet Tram- Train en 2011, ayant généré des accroissements d'entrée d'automobiles à l'est et l'ouest de l'Agglomération.

Or à ce jour, la volonté de la collectivité régionale est de réactiver le projet de tram train par le lancement du RRTG, en relançant les études sur un nouveau tracé de 150 km entre Saint Pierre et Saint Benoit (Le Réseau Régional de Transport Guidé ; le RRTG) et dont la section dionysienne constituera un linéaire de 10 Km (le RUN RAIL) passant par le Boulevard Sud (RN6) et débutant son trajet au droit du CHU de Belle-Pierre pour terminer sa course à l'aéroport Roland Garros.

La temporalité du RUN RAIL, serait la même que celle du projet TAO de la CINOR qui cherche à résoudre la question de la saturation de son TCSP Bus (avec 42 000 voyageurs jour, alors que la demande voyageur est déjà de 60 000 Voyageurs).

Le RUN RAIL est dimensionné pour 30 000 Voyageurs/jour, alors que le réseau Bus cars Jaunes actuellement de la compétence de la collectivité Régionale est de 16-18 000 voyageurs/jour sur la totalité du tracé - une estimation à sa mise en service à 10 000 voyageurs est à ce stade évaluée.

La politique de l'offre prônée par la Région mérite qu'une recherche de complémentarité soit réalisée, car sans cette complémentarité, le risque est important de plaider pour le financement de deux infrastructures distinctes, alors qu'une seule permettrait de résoudre la question de la saturation de la demande sans obérer la possibilité de mettre en place dans une temporalité plus longue une réelle complémentarité.

Celle-ci est de trois ordres :

1. Utilisation commune de l'infrastructure rail par les deux systèmes de transport (TAO et RUN RAIL) répondant à la situation actuelle, en conservant la position des départs et terminus des cars jaunes interurbains, dont la gestion est de la compétence régionale.
2. Satisfaction et amélioration de la capacité de transport collectif sur le périmètre du PTU de la CINOR.

3. Individualisation d'une partie du réseau ferré de Saint Denis en créant un embranchement dès lors que la demande de transport collectif aura augmentée sur l'axe Saint Pierre Saint Benoit, ou des lors que les conditions matérielles seront réunies pour permettre une rupture de charge satisfaisante pour les automobilistes arrivant de l'Ouest de l'île (80 000/ 90000 véhicules/jour) au P+R ou PEM de bellepierre.

Dans l'attente que ces conditions soient satisfaites, il est important de signaler que la Collectivité Régionale dont c'est la compétence, continue de faciliter les flux automobile entrants à Saint Denis, non pas au droit du pont VINH SAN (véritable entrée du Boulevard Sud sur Saint Denis) mais au droit de la préfecture, dans le prolongement de la NRL et du NPRSD actuellement en cours de réalisation.

En effet trois infrastructures importantes sont actuellement en cours d'études ou de réalisation, sur l'entrée Ouest de Saint Denis avant Le Barchois :

1. La NRL qui débouchera sur Saint Denis via un nouvel ouvrage sur le Rivière de Saint Denis
2. Le Nouveau Pont de la Rivière Saint Denis (NPRSD), comportant les voies en site propres pour le transport collectif en provenance de l'ouest ou allant vers l'Ouest de l'île
3. Le projet NEO (Nouvelle Entrée Ouest) de Saint Denis qui continuera à acheminer le flux des véhicules vers le Boulevard Nord(RN2), et qui supporte actuellement près de 100 000 véhicules par jour.

Dans ces conditions les éléments de complémentarité, semblent à l'évidence de constituer la rupture de charge (VP vers TC) à l'entrée Ouest de Saint Denis, en sortie du NPRSD de façon à ne pas surinvestir dans l'infrastructure routière entre la Nouvelle entrée Ouest et la piscine du Barchois et au-delà vers les centre villes de Saint Denis, de Saint Clotilde, du Chaudron et la zone Aéroportuaire de Gillot Roland Garros.

Dès la sortie du NPRSD, il convient que le projet TAO permette un premier report modal de la Voiture Particulière vers le transport collectif. Le pari à tenir étant que ce report modal se fasse de manière satisfaisante, et ce considérant qu'une bonne partie des flux VP provenant de l'ouest se répartissent, dans les zones d'activité desservies par le tramway de la CINOR (D'ouest en est et réciproquement d'Est en Ouest), lorsqu'ils empruntent le Boulevard Nord



VII- Assurer la complémentarité pour les usagers l'ensemble des infrastructures et moyens de transport (suite)

La complémentarité entre les transports urbains et le RRTG peut alors se construire dès lors que le report modal des VP se fera plus tôt à La Possession ou à Saint Paul et lorsque le RRTG permettra de diminuer les flux automobiles provenant de l'Ouest de l'île.

La question de la présence du RUN RAIL sur le boulevard Sud avec une offre alternative de transport urbain (10 stations) se posera alors différemment, car il ne se justifiera alors que dans le cadre d'une augmentation forte de la demande ne pouvant plus être satisfaite sur le territoire du PTU de la CINOR, par le seul réseau de transport urbain dont le Tramway TAO de la cinor.

Cette recherche de complémentarité dans l'offre de transport est totalement légitime de la part de la Région Réunion d'autant que le SAR prévoit une progressivité de la mise en place des réseaux ferrés ou TCSP conformes à ce raisonnement.

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 assurer sa connexion au TCSP Tramway TAO. La connexion future entre le réseau RRTG qui passerait par le boulevard sud et le TCSP Tram est projetée dans la révision du PDU, par la remontée de l'Avenue Gasparin, considérée comme la variante la moins impactante selon les études d'impact.

Le respect des orientations du SAR, document de planification permet de profiler l'un des objectifs du SAR de favoriser les transports en commun.

En effet, le SAR indique notamment dans son orientation A5, la confirmation de la mise en œuvre d'un réseau régional de transport guidé et l'articulation à des réseaux locaux plus efficaces.

- L'organisation de pôles multimodaux à partir des stations des TCSP et du réseau régional de transport guidé devra être au cœur de la réflexion sur la politique des transports.
- La mise en œuvre des TCSP doit apporter une réponse rapide et efficace aux besoins actuellement constatés sur les routes réunionnaises, aux entrées d'agglomérations saturées et au cœur des centres villes.

Ils ont pour objectif de relier l'ensemble des pôles urbains. Ils seront d'autant plus attractifs et performants que les réseaux locaux de rabattement seront efficaces : l'amélioration des services de transport en commun entre les mi-pentes vers les Bas doit être particulièrement favorisée.

Un réseau régional de transport guidé s'inscrivant dans un projet d'aménagement à plus long terme devra être complémentaire au développement des TCSP locaux. Il ne sera efficace pour le transport de personnes que si les pôles sont suffisamment opérationnels. Le réseau régional de transport guidé sera dimensionné pour assurer une fonction de transport de marchandises. Il paraît utile également d'étudier les conditions de desserte des zones d'activités, du Port et de l'aéroport.

Si l'amélioration de la desserte routière a été un des succès du SAR 1995, le présent SAR doit planifier le grand chantier des transports collectifs innovants puis, à long terme, un réseau régional de transport guidé connecté à des TCSP et des réseaux locaux.



VIII- Objectifs chiffrés du PDU pour assurer un report modal durable

1- L'un des objectifs majeurs du PDU révisé est d'abaisser la part modale de la voiture en deça de 50%, passant de 60 à 48%, soit 12% de report modal.

A échéance 2023, la projection des déplacements jour intra urbains CINOR sera de 700 000 déplacement, selon les données de l'enquête SMTR de 2016.

2- Un second objectif important souhaité par la CINOR est de désaturer de 30% les axes routiers très engorgés ce jour.

On dénombre actuellement 205 000 déplacements inter CINOR (donc 95 000 venant de l'Est). L'objectif de 30% permettrait de réduire de 61 000 déplacements voitures.

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

➔ **C'est donc un objectif d'environ 150 000 déplacements voitures que le PDU révisé se donne.**

Les 150 000 déplacements voitures seront possibles grâce au report modal possible vers des modes de transports en communs améliorés et performants selon les hypothèses suivantes.

Passage TCSP Bus en tramway **63 000** passagers

Optimisation de la charge de TC **42 000** passagers (restructuration du réseau en bout de lignes)

*8 millions de kms pour 21 millions de passagers actuellement
alors que capacité de 50% de passagers supplémentaires*

Report modal entrée Est **20 à 25 000** déplacements

Car Jaune **15 à 20 000** déplacements

140 000 – 150 000 déplacements voiture en moins





PLAN D' ACTIONS

**5 AXES
STRATEGIQUES**

1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation maîtrisée

3

Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

5

Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le port GPMR

AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 1

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

- Développer la première ligne de tramway Barchois – Duparc, constituante d'une dorsale interne à haute capacité pour répondre à la saturation du TCSP bus, aux objectifs de report modal à horizon 2022 et d'interconnexion avec les TPC en cours
- Développer l'interconnexion du tramway sur l'Est avec la mise en place d'un TCSP bus connectant Quartier Français à Duparc combiné au tracé de la RN2 et desservant les centre-villes de Sainte Suzanne et Sainte Marie.

OBSERVATIONS

Le TCSP (ligne 5, 6, 7, et 8) Citalis représente, avec 42 000 voyages journaliers en 2017, l'offre de transport en commun qui génère le plus de fréquentation sur le territoire réunionnais. Or, 40 000 voyageurs est le seuil de fréquentation minimum pour un tramway.

De plus, seulement 14% du trafic du réseau de transport urbain Citalis est réalisé sur les communes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne alors que ces communes concentrent 28% de la population et que les résidents de ces communes se déplacent davantage, notamment pour les motifs « travail » ou « étude ».

La ligne 31 qui traverse les trois communes de la CINOR, de Quartier Français à Mairie du Chaudron, transporte près de 2 800 voyageurs par jour, soit 2% de l'ensemble du réseau Citalis, et représente la 3e ligne la plus fréquentée du réseau (hors ligne TCSP). La fréquentation de cette ligne a bondi de +71,6% depuis 2011. Il s'agit de la seule ligne Citalis qui permet de voyager entre les trois communes, au rythme de un bus toutes les demi-heures environ (source : Enquêtes OD CINOR 2017).

OBJECTIFS

Répondre à la saturation des 42 000 voyageurs jours en offrant une capacité de relier Duparc à Barchois avec 60 000 voyageurs jours à court terme et 80 000 – 100 000 voyageurs à moyen terme.

Assurer la connexion de Duparc à Quartier Français avec une réponse à 5000 voyageurs jour par un TCSP bus desservant les centres-villes de Sainte Marie et Sainte Suzanne.

Proposer une offre de transport efficient et rapide sur le territoire de la CINOR dissuasive de la voiture individuelle

Assurer la desserte aéroportuaire avec un transport en commun à Haut Niveau de Service

COÛTS

Coûts : 410 M€
(dont 395 M€ tramway et 12 M€ TCSP Est et incluant schéma directeur de la première ligne du tramway et du TCSP Est)

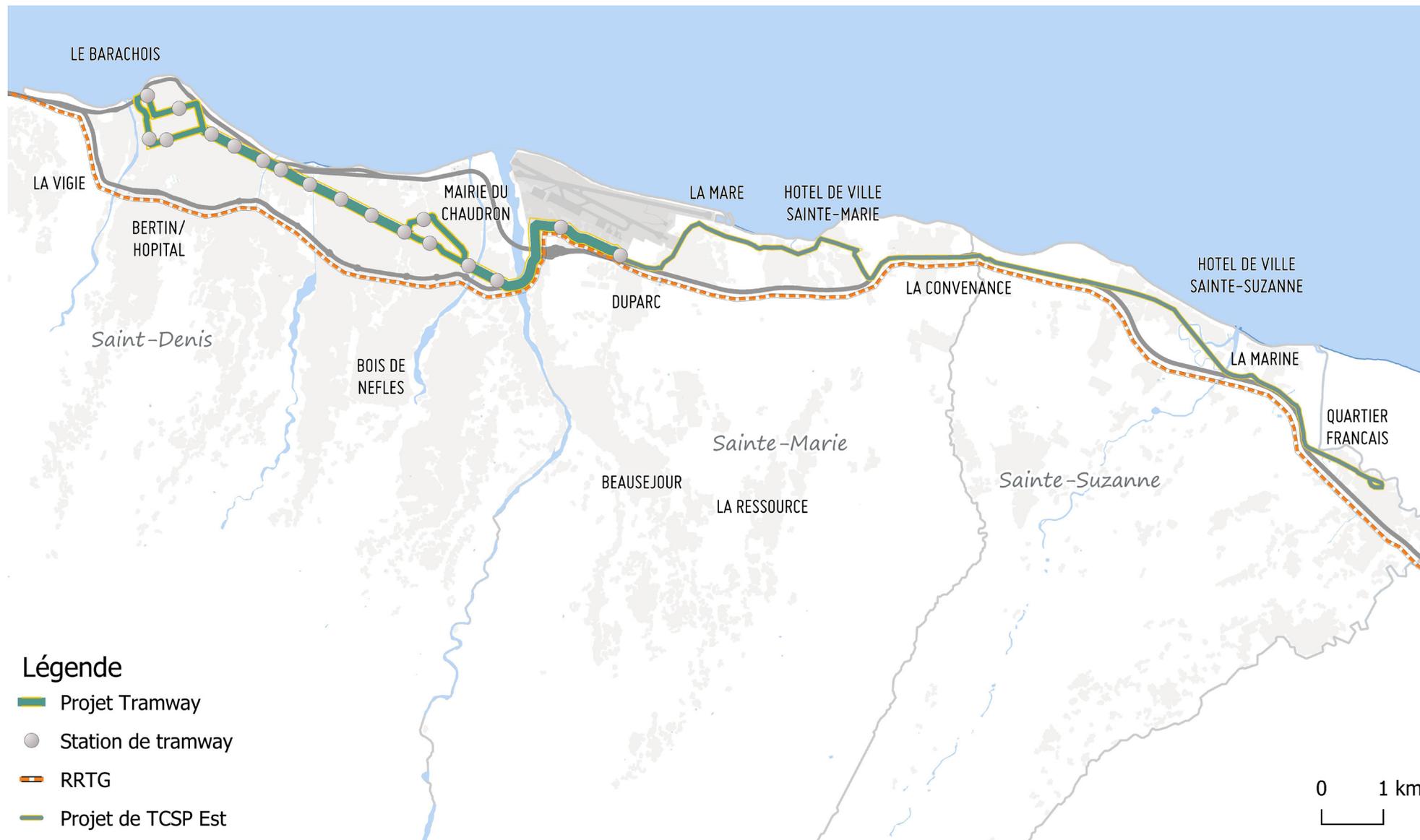
Pilotes : CINOR

Partenaires : Europe, Etat, Région, Département, TENOR



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



Légende

- Projet Tramway
- Station de tramway
- RRTG
- Projet de TCSP Est



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 2

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

- Développer un TPC connectant Bois de Nêfles à Chaudron (6 000 voyageurs/jour)
- Développer un TPC connectant La Vigie à Bertin (3 000 voyageurs/jour)
- Démarrer des études de faisabilité pour une connexion TPC Beauséjour – Duparc (12 000 voyageurs/jour)
- Favoriser l'intermodalité et les offres de services (VLS, ALS) autour des stations TPC

OBSERVATIONS

A l'heure actuelle on dénombre près de 22 000 déplacements jour des plus de 6400 habitants des quartiers des mi-pentes. Les flux mi-pentes centre ville se font essentiellement en voitures. Pour palier au problème, il s'agit de redynamiser l'offre de transport en commun afin de réduire la part modale véhicules.

Au niveau de Beauséjour, la livraison des travaux en logements étant prévu pour 2022, une hausse de la taille des ménages (4200 en 2018 contre 8400 en 2022) est à prévoir et donc une augmentation des déplacements (15 000 déplacements depuis Beauséjour en 2018 contre 30 000 déplacements en 2023).

La mise en place d'un nouveau mode de déplacement permettant d'assurer la connexion entre Duparc et Beauséjour doit être pensée, d'autant que le projet d'aménagement de la Plaine de Gillot pourrait accueillir près de 2500 habitants. Une anticipation des 8 725 déplacements futurs potentiels sont donc à prévoir.

OBJECTIFS

Proposer une alternative efficace à l'utilisation des véhicules particuliers qui font face à des conditions de circulation particulièrement difficiles

Améliorer les interfaces et liaisons entre les zones d'emplois/habitat et les pôles d'échanges de transport en commun

Améliorer le maillage du réseau Transport en Commun (TC) de l'agglomération, en particulier pour les liaisons transversales Nord/Sud insuffisantes et inefficaces en raison des obstacles physiques constitués par un environnement escarpé

COÛTS

Coûts : 185 M €

32M€ TPC Bertin La Vigie

53,4 M€ TPC Chaudron – Bois de Nêfles

63 M€ TPC Beauséjour – Duparc

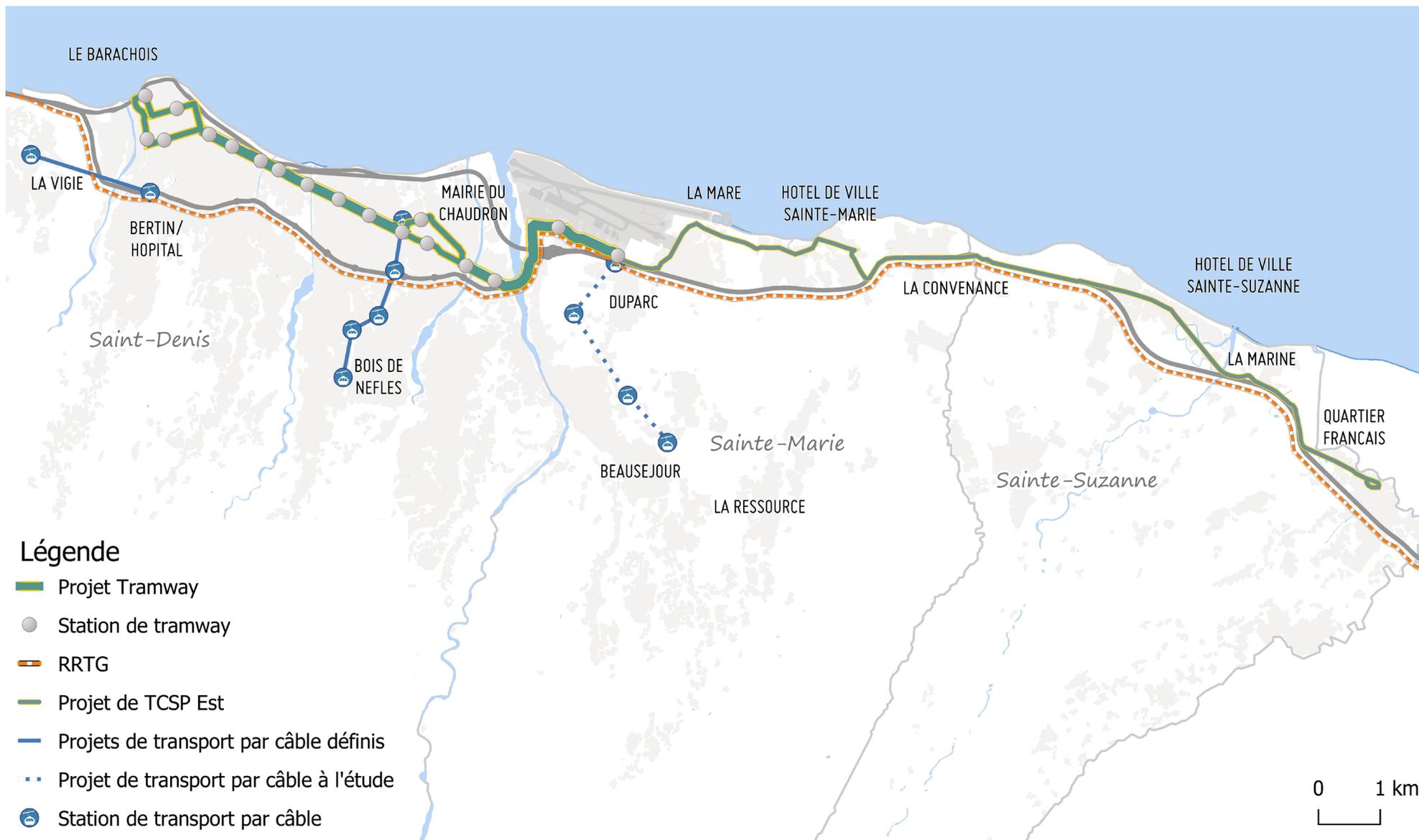
Pilotes : CINOR – Région

Partenaires : Etat



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 3

Développer un réseau de TCSP maritime reliant les 3 communes de la CINOR et ses liaisons avec le TCO

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

OBSERVATIONS

Intercommunalité avec une importante interface maritime (environ 30km), la CINOR ne comporte qu'une capacité de mise à l'eau avec le port de plaisance de Sainte-Marie. Alors que le réseau viaire est saturé et que les temps de trajet s'allongent, les voies maritimes ne sont pas exploitées.

De plus, les flux pendulaires entre le TCO et la CINOR sont importants, et sont presque exclusivement effectués en voiture individuelle, au point que les réseaux viaires soient en état de saturation. La route du littoral est ainsi traversée par près de 66 000 véhicules par jour, entraînant des ralentissements ne permettant pas de relier les deux agglomérations dans des temps de parcours raisonnables par rapport au temps de trajet théorique dans des conditions normales. Cette situation pénalise la vitalité de la CINOR et du TCO, agglomérations les plus peuplées et concentrant l'activité de l'île.

OBJECTIFS

Elaborer une offre de bateau-bus avec des itinéraires directs ayant des temps de parcours compétitifs par rapport aux modes routiers entre les trois communes.

Proposer une offre de transport maritime avec près de 2 400 déplacements journaliers en TCSP maritime.

Déployer une offre de transport en site propre touristique pour l'agglomération.

Porter une réflexion sur l'aménagement d'un embarcadère/débarcadère dans le cadre du projet de rénovation du port de Sainte-Marie, et, de manière générale, les embarcadères de Saint Denis et Sainte Suzanne.

Proposer un mode de déplacement alternatif à la voiture et vers les ports du TCO.

COÛTS

Coûts : 11 M€

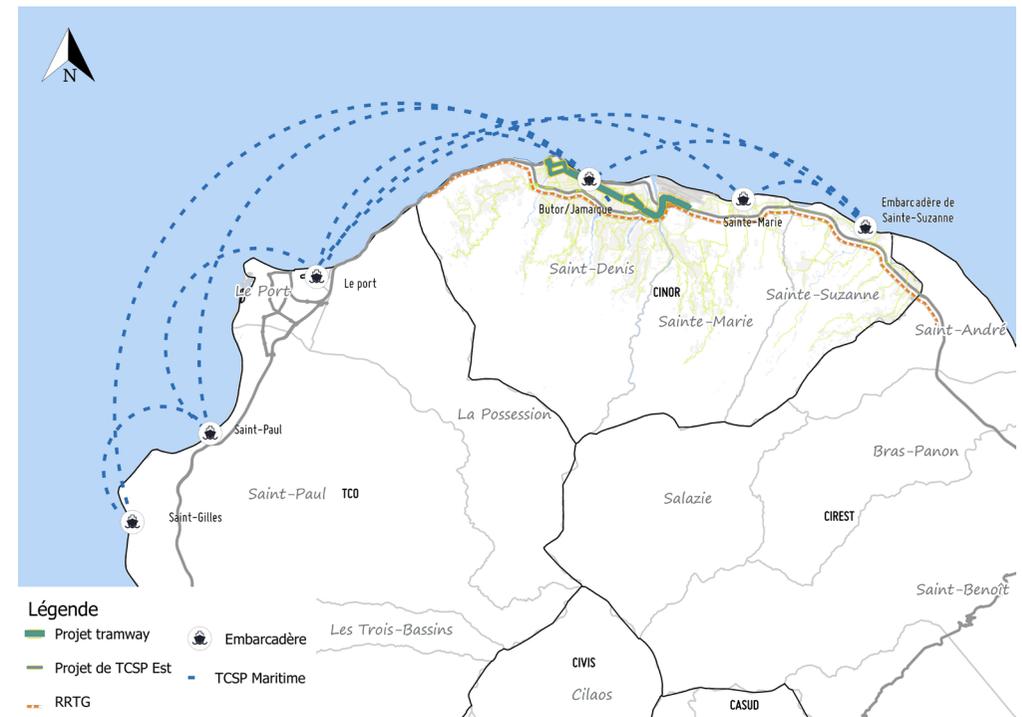
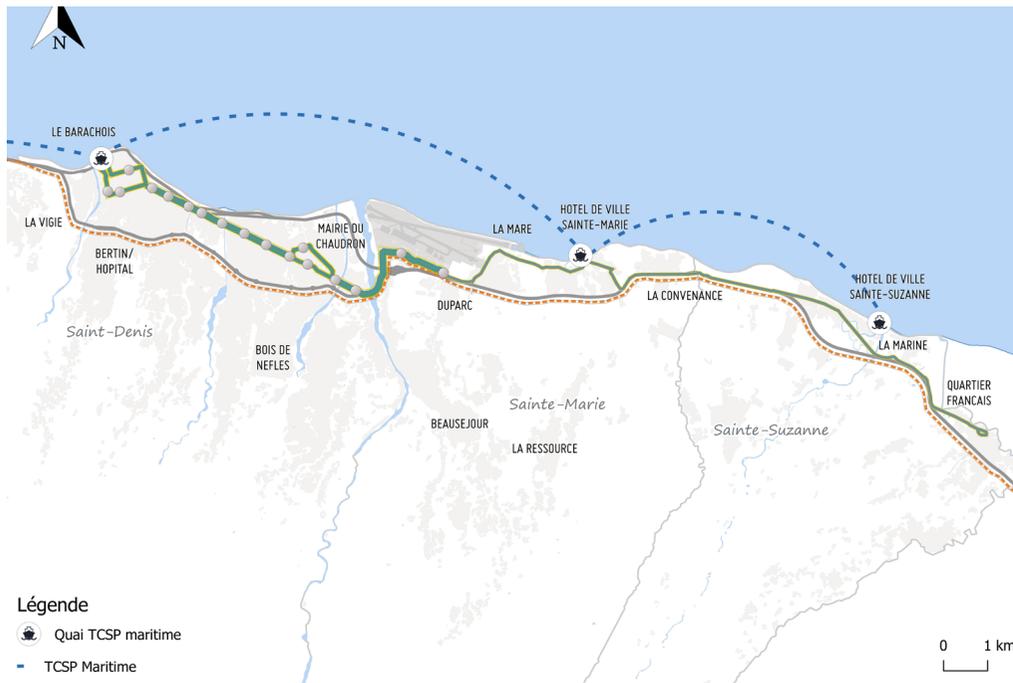
Pilotes : CINOR

Partenaires : Etat - Région - Département - Villes



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 4

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

- 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

OBSERVATIONS

Le réseau de TC de la CINOR « Citalis » compte 69 lignes donc 4 lignes de TCSP fonctionnant généralement de 5h15 à 20h30. L'augmentation de la population sur le territoire de la CINOR et la progression de la population étudiante qui est généralement le cœur de cible d'une offre de transport nocturne ne nécessitera pas forcément le maintien de l'ensemble des lignes en soirée.

De même, l'offre urbaine présente également des variations saisonnières qui peuvent complexifier et pénaliser les usagers réguliers. La diminution du service en période de petites vacances scolaires peut aussi nuire à la lisibilité et l'attractivité du réseau car vacances ou pas, les besoins de déplacements des adultes et des enfants sont quasiment similaires.

Par ailleurs, les bus à Beauséjour et Quartier Français ont des taux de remplissage généralement inférieur à 60 % témoignant de leur faible attractivité. Même sur le tronçon du TCSP existant au niveau de Beauséjour, les lignes 33 et 34 ne sont pas très fréquentées : taux de remplissage inférieur à 30%. De plus, et surtout, plusieurs lignes ont un tracé commun. Par exemple, les lignes 34,41 et 48a ont un parcours commun de 5,6 km entre Caf Beauséjour et Hôtel de Ville de Sainte Marie et ont des taux de remplissage très faibles.

En outre, les arrêts dits communs entre le réseau urbain et le réseau interurbain ne sont pas forcément un seul et même arrêt et peuvent être distants de quelques centaines de mètres (l'arrêt Butor du réseau Citalis qui se situe sur l'avenue Maréchal Leclerc et l'arrêt Car Jaune sur la rue Léopold Rambaud). Aussi, le réseau Citalis n'a-t-il pas d'interconnexion avec le réseau Kar'ouest du TCO (interruption par la route du littoral), et comporte Quartier Français comme arrêt commun avec le réseau Estival de la CIREST.



AXE 1 Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 4

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

- 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

OBJECTIFS

Doter le territoire d'une offre nocturne avec une amplitude de service importante dans la soirée et dans la semaine en fonction des pôles d'attractivité.

Prolonger la continuité du TCSP bus de Beauséjour entre la Ressource et la Mare

De simplifier et rendre plus lisible les horaires de TC pour les usagers en supprimant la périodicité « vacance scolaire » en priorité sur les lignes structurantes.

Offrir une meilleure offre de transport en commun en période estivale et le week-end vers les principaux sites touristiques et le littoral.

Mutualiser ou à adapter les arrêts communs entre les réseaux de transports pour constituer des pôles de correspondance permettant de gérer les flux entre les réseaux et de développer les interconnexions entre ces réseaux.

Supprimer les arrêts les moins fréquentés desservis par le réseau Car jaune est un levier pour augmenter la vitesse commerciale du réseau et le rendre plus attractif.

Optimiser les capacités et les horaires de passages des bus à Beauséjour et Quartier Français

COÛTS

Coûts : Financement par optimisation du réseau

Pilotes : CINOR – Région

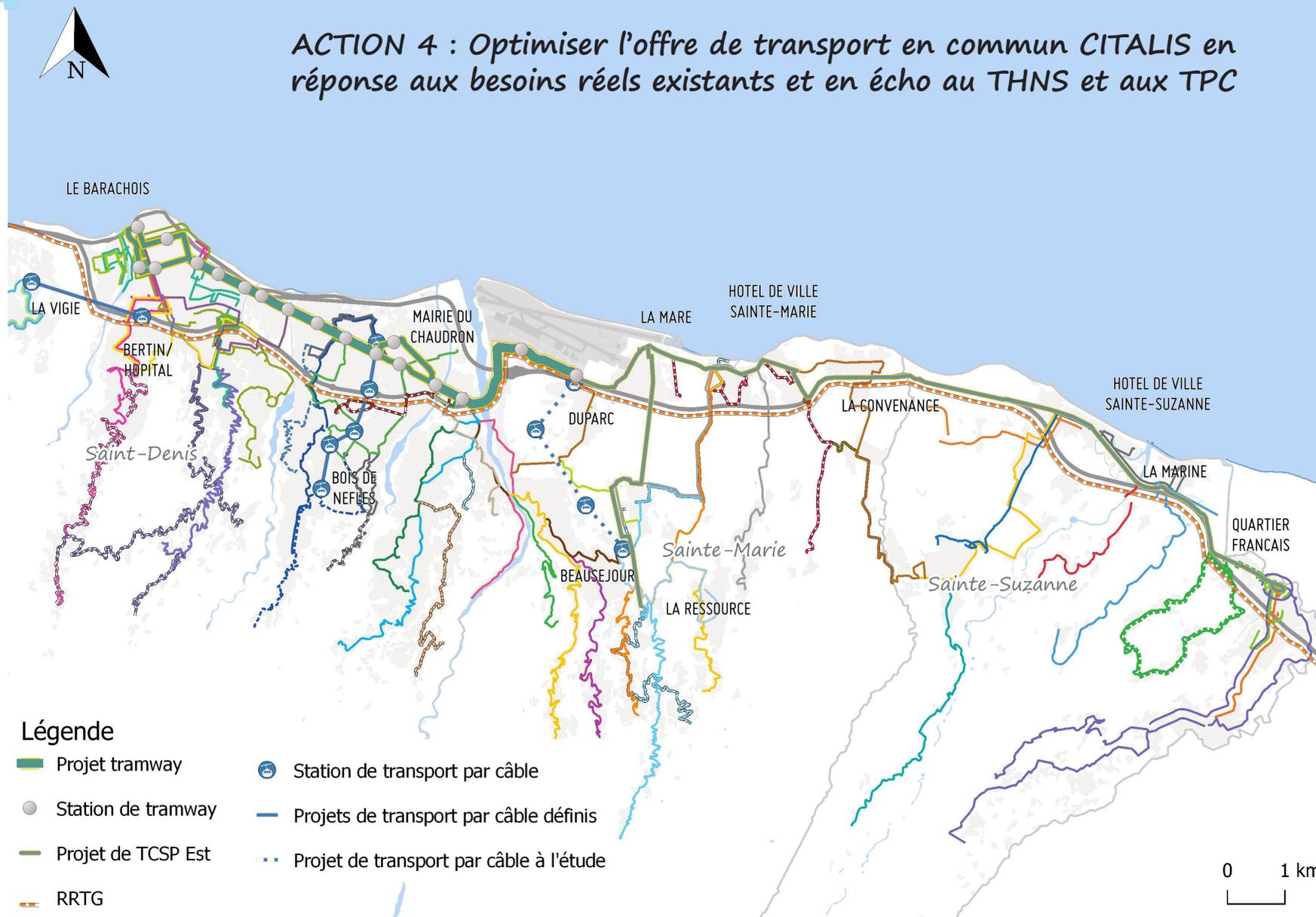
Partenaires : Villes, Tenor



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 4 : Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC



Légende

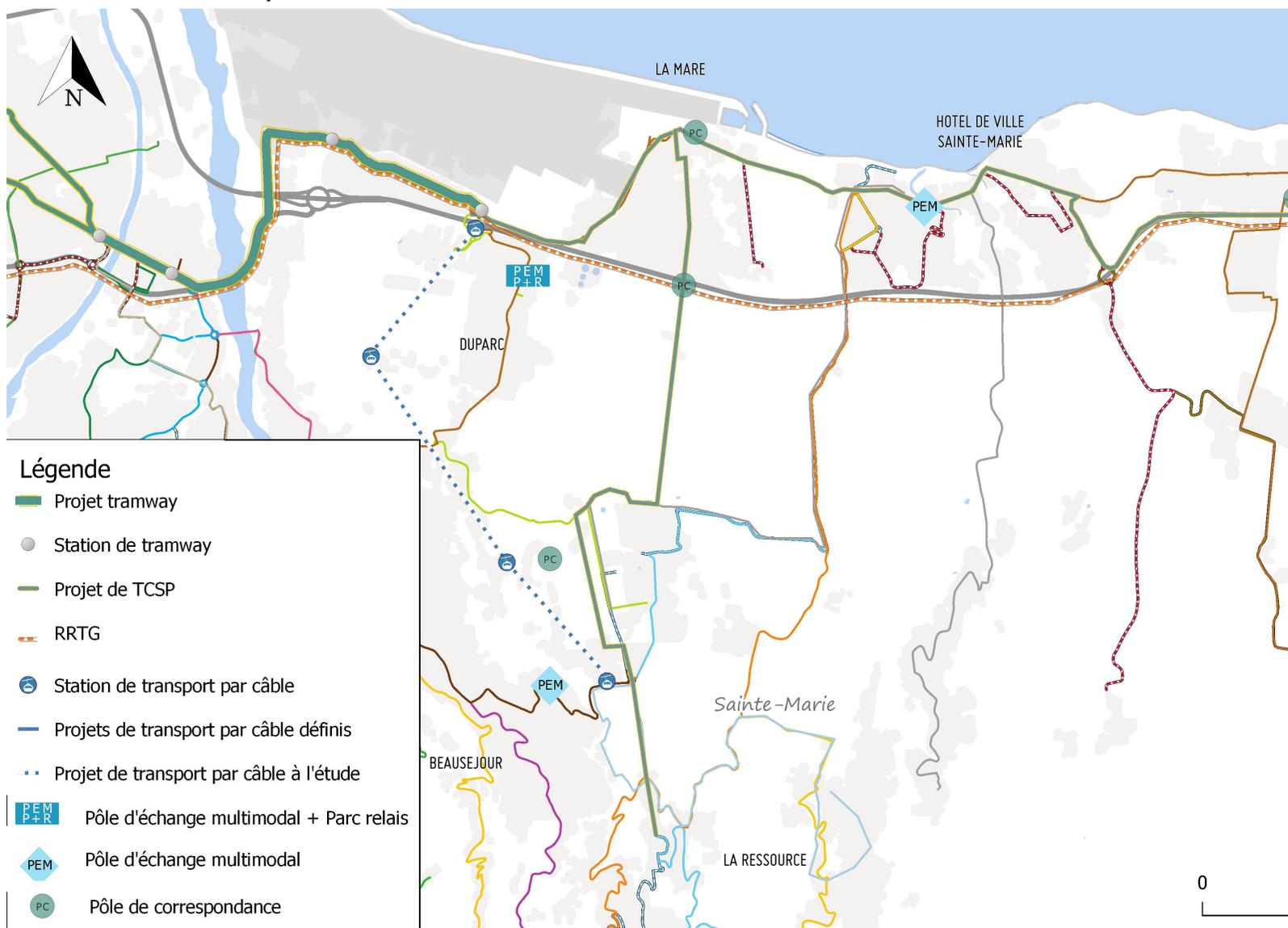
- Projet tramway
- Station de tramway
- Projet de TCSP Est
- RRTG
- Station de transport par câble
- Projets de transport par câble définis
- Projet de transport par câble à l'étude



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 4 : Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 5

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

- 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 automatique d'achats de titres aux principaux pôles de correspondance

OBSERVATIONS

Les échanges se multipliant avec les territoires voisins et la volonté d'accroître les possibilités d'utiliser alternativement plusieurs offres de transport en commun, la billettique, la tarification et les modalités de paiement constituent des outils majeurs pour favoriser les déplacements intermodaux et augmenter la performance et l'attractivité globale des transports en commun.

La SMTR porte actuellement une offre dans ce sens avec la carte Réuni'Pass permettant d'accéder au réseau de transport urbain des cinq EPCI (Citalis, Estival, Kar'Ouest, Alternéo et Car Sud) et le réseau de transport interurbain Car jaune.

OBJECTIFS

Favoriser l'intermodalité en facilitant l'interopérabilité entre les différents moyens de transport régis par la CINOR.

Développer une offre d'interopérabilité à l'échelle CINOR afin de faciliter et encourager les déplacements en transport en commun.

COÛTS

Coûts : 500 000 € (Optimisation du réseau de bus finance l'action et comprend la mise en place du schéma local de l'intermodalité)

Pilotes : CINOR

Partenaires : Tenor/SMTR



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 6

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

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

OBSERVATIONS

Intercommunalité avec une importante interface maritime (environ 30km), la CINOR ne comporte qu'une capacité de mise à l'eau avec le port de plaisance de Sainte-Marie. Alors que le réseau viaire est saturé et que les temps de trajet s'allongent, les voies maritimes ne sont pas exploitées.

De plus, les flux pendulaires entre le TCO et la CINOR sont importants, et sont presque exclusivement effectués en voiture individuelle, au point que les réseaux viaires soient en état de saturation. La route du littoral est ainsi traversée par près de 66 000 véhicules par jour, entraînant des ralentissements ne permettant pas de relier les deux agglomérations dans des temps de parcours raisonnables par rapport au temps de trajet théorique dans des conditions normales. Cette situation pénalise la vitalité de la CINOR et du TCO, agglomérations les plus peuplées et concentrant l'activité de l'île.

COÛTS

Coûts : 17 900 000 €

(comprenant le schéma directeur des PEM, PC et la charte de stations)

Pilotes : CINOR

Partenaires : Europe - Etat - Région - Département - Villes - Tenor

OBJECTIFS

Etablir une signalétique renforcée et visible et d'information sur l'ensemble des offres de transport desservant le point d'arrêt (horaires, tracés, plans...).

Aménager les pôles d'échanges et les pôles de correspondance de mobiliers urbains adéquats offrant des espaces d'attente abrités et confortables (Gare routière de Saint Denis, Mairie du Chaudron, Duparc, Quartier Français...).

Développer à proximité des PEM des services de billetterie avec la mise en place de bornes automatiques d'achats des titres de transport.

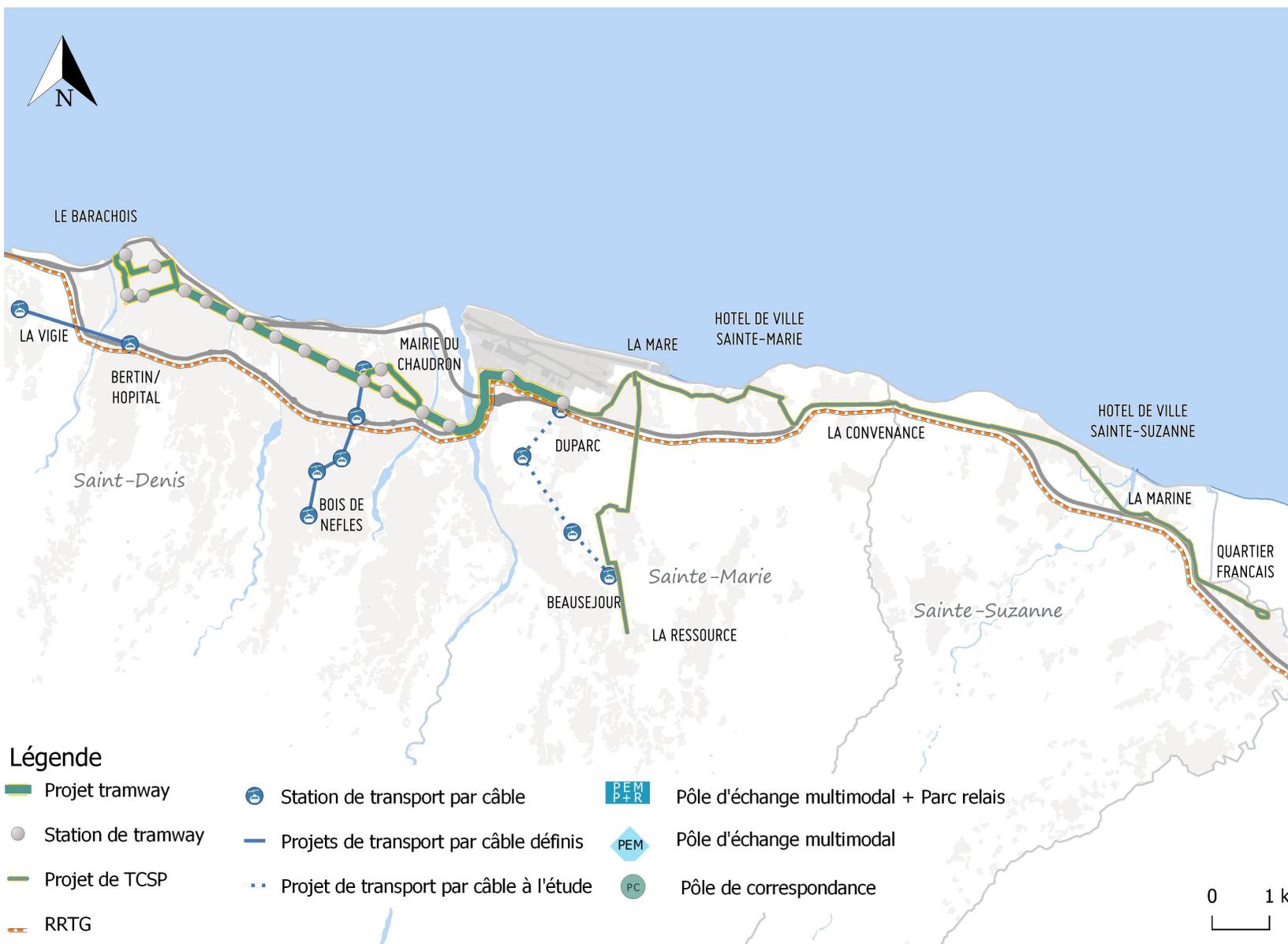
Déployer des offres de mobilités en libres services (VLS : Vélo en Libre Service à disposition des usagers, ALS : Auto en Libre Service avec places de stationnement dédiées, P+R : Parking Relais pour favoriser le report modal.

Faciliter l'interconnexion entre les modes de transport intercommunal (tramway, TCSP, bus, TPC, etc.) et le réseau Car jaune, adaptant les horaires des différents services et en proposant des informations aux usagers (temps d'attente, correspondance, information trafic, etc.).



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable



AXE 1 Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 7

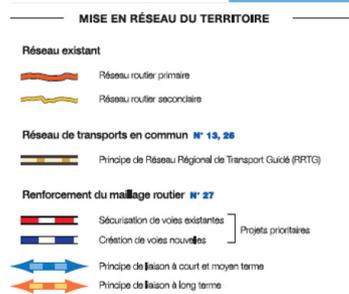
Garantir les principes de complémentarité des futures infrastructures de transport pour privilégier l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux

- Assurer la mise en cohérence du RRTG tronçon Run Rail par rapport au tramway CINOR TAO
- Assurer la mise en cohérence du projet NEO par rapport au tramway CINOR

OBSERVATIONS – COMPLEMENTAIRE RUN RAIL

La Région a lancé des études préliminaires sur le Run Rail, axe reliant Saint Denis (Bertin) à Sainte Marie (Duparc) par le Boulevard Sud. Run Rail constitue une portion du projet du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) connectant Saint Benoit à Saint Pierre sur un linéaire de 150 km, au même titre que le Tram'Ouest sur le TCO.

En parallèle du tramway TAO, tramway urbain de la CINOR, le RRTG a donc pour vocation de relier les agglomérations entre elles. Or, le SAR, document de planification, préconise (prescription 26) de la mise en place d'un TCSP à court terme et RRTG à plus long terme avec un tracé du RRTG sur Saint-Denis empruntant le tracé du TCSP de la Cinor via Le Barachois. Le PDU, en sa qualité de document de programmation devra s'assurer de la cohérence entre ces deux projets.



Prescription 26 du SAR à l'échelle de la Réunion sur 150 Km de la création d'un TCSP à court terme et RRTG à plus long terme.

A noter sur le RRTG sur cette carte emprunte le tracé du TCSP de la CINOR

Le RRTG doit être complémentaire avec les TCSP locaux qu'ils soient bus ou ferrés, pour être conforme au SAR

Un réseau régional de transport guidé s'inscrivant dans un projet d'aménagement à plus long terme devra être complémentaire au développement des TCSP. Il ne sera efficace pour le transport de personnes que si les pôles sont suffisamment opérationnels.

Le réseau régional de transport guidé sera dimensionné pour assurer une fonction de transport de marchandises, il paraît utile également d'étudier les conditions de desserte des zones d'activités et du port et des aéroports. Si l'amélioration de la desserte routière a été un succès du SAR de 1995, le SAR doit mettre en route le grand chantier des transports collectifs innovants, puis à long terme un réseau régional de transport guidé connecté à des TCSP et des réseaux locaux.



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTION 7

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

- Assurer la mise en cohérence du RRTG tronçon Run Rail par rapport au tramway CINOR TAO
- Assurer la mise en cohérence du projet NEO par rapport au tramway CINOR

ACTIONS

Assurer la cohérence de la connexion du RRTG avec le TCSP Tramway comme le préconise le SAR en rendant possible :

- L'inter-connexion directe entre le RunRail et le TCSP TRAM TAO semble pertinente sur le plan du tracé le moins impactant sur le point de vue environnemental par l'avenue Gasparin > mais cette connexion est à étudier avec la Région entre l'arrivée à Bertin du Run Rail et l'arrivée Barchois du TAO
- Les facilités d'accès et de stationnement sur des parking relais permettant le stationnement en sécurité au contact d'une station de transport en TC ou d'Un Pole d'échange multimodale
- Les objectifs fixés en terme de programmation sont de pouvoir garantir
- Des modes de transports en commune interconnectés
- Des ruptures de charges optimisées pour rendre attractifs les transports communs
- Des services d'interopérabilité

Le Tramway TAO : Démonstrateur du changement de paradigme nécessaire dans les comportements des usagers : au-delà des publics à insérer, et pour lesquels la mobilité est le frein principal à l'emploi, il doit séduire également, par un changement radical d'image, les populations dont la voiture reste encore et toujours la référence

Le tramway Nord urbain TAO et le RRTG sont indéfectiblement liés dans la réponse aux mobilités intra-urbaines et interurbaines :

le tramway Nord TAO en proposant un nouveau modèle de déplacement, fondé sur une stratégie de l'Offre, va déclencher une demande supplémentaire à celle existante sur la zone de chalandise du TCSP, qu'elle ne pourra pas à terme satisfaire, aux vues de la croissance démographique, de l'évolution des mobilités au sein de l'agglomération et de l'élargissement de son aire urbaine.

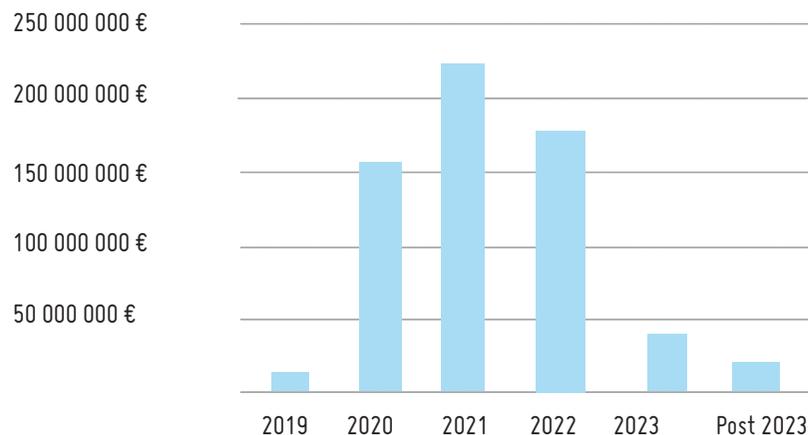
Le RRTG viendra, par son offre qui pourra se concrétiser entre 2025/2028 sur l'agglomération Nord, répondre à cette demande supplémentaire non satisfaite à terme par TAeO qui sera alors en limite de capacité.



AXE 1

Développer une offre de transport collectif cohérente et attractive pour l'utilisateur, et performante pour un report modal durable

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
ACTION 1 : Développer un Transport à Haut Niveau de Service reliant le Barchois à Quartier Français	2 000 000 €	101 500 000 €	168 500 000 €	110 000 000 €	3 000 000 €	25 000 000 €	410 000 000 €
ACTION 2 : Développer un réseau de TPC en arrête de poisson sur le THNS avec redéploiement de réseau de bus	10 000 000 €	50 000 000 €	50 000 000 €	50 000 000 €	24 470 000 €	-	184 470 000 €
ACTION 3 : Développer un réseau de TCSP maritime reliant les 3 communes de la CINOR	-	2 845 000 €	2 845 000 €	2 930 000 €	2 300 000 €	-	10 920 000 €
ACTION 4 : Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 5 : Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement	-	250 000 €	250 000 €	-	-	-	500 000 €
ACTION 6 : Développer et aménager les PEM et les pôles de correspondance	-	200 000 €	200 000 €	8 250 000 €	8 250 000 €	1 000 000 €	17 900 000 €
ACTION 7 : Garantir les principes de complémentarité des futures infrastructures de transport pour privilégier l'usage des transports en commun et des modes de déplacements doux	460 000 €	-	-	-	-	-	460 000 €
TOTAL	12 460 000 €	154 795 000 €	221 795 000 €	171 180 000 €	38 020 000 €	26 000 000 €	624 250 000 €





AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 8

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

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

OBSERVATIONS

La configuration du réseau viaire a montré la nécessité d'une réflexion d'ensemble et coordonnée sur le système routier de l'agglomération et sur les évolutions qu'il connaîtra ces prochaines années pour un meilleur partage de la voirie entre tous les modes et pour une meilleure cohérence d'aménagement à l'échelle d'un même axe.

OBJECTIFS

Favoriser et sécuriser la pratique du cycle sur le territoire communautaire.

Privilégier le confort des modes doux (piétons, cyclable) et la desserte en TC en hiérarchisant le réseau viaire actuel

Etablir des principes d'aménagement seront établis au regard de ces enjeux et devront guider les opérations de requalification ainsi que le plan de modération des vitesses. Ces principes devront être précisés dans le guide d'aménagement des voiries qui devra constituer le document de référence à destination des gestionnaires de voirie.

Hiérarchiser le schéma des infrastructures routières ainsi que dans le PLU des communes afin de couvrir l'ensemble du réseau viaire de la CINOR. Ce schéma sera articulé avec le schéma directeur des aménagements cyclables et le schéma directeur des sites propres.

Coûts : 690 000 €

COÛTS

Pilotes : CINOR – Département – Villes

Partenaires : Europe – Région



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 8

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

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

		Fonctions et intensité du trafic	Enjeux	Principe d'aménagement	Exemple	Vitesses limites maximales applicables
Voie rapide	Route nationale structurante	Trafics élevés VL et PL Trafics de transit et d'échanges Desserte locale	Saturation chronique Vitesse et sécurité Nuisances et qualité de l'air	BAU et équipements de sécurité Aménagements multimodaux Vitesse limitée à 90 et 70 km/h	Route nationale 2	90 70
	Voies intercommunales	Trafics importants Flux d'échanges entre les communes	Saturation chronique Sécurité Desserte urbaine	Traitement des bas cotés à usage cyclable Vitesse limitée à 70 km/h	N102 (St-Denis et Ste-Marie) N2002 (Ste-Suzanne)	70 50
Réseau primaire	Boulevards urbains	Trafic modéré Liaisons des polarités moyennes Desserte locale	Place des TC Desserte urbaine Place des modes actifs	Traitement paysager Aménagement cyclable (pistes et stationnement) Vitesse limitée à 50 et 70 km/h	Boulevard sud	70 50
Réseau secondaire	Voies interquartier	Trafics modérés Tissu résidentiel	Place des TC et des modes actifs Sécurité	Aménagements de sécurité (intersections et carrefour) Aménagements modes actifs - Emprise de voie réservée aux TC- Vitesse limité à 50km/h et certains tronçons à 30km/h	Av. Mal Leclerc et Mal Lattre de Tassigny (St-Denis)	50 30
	Desserte locale	Trafics faibles Desserte fine des quartiers et centre villes	Place des modes actifs Continuité et perméabilité des voiries	Aménagements de certains secteurs en zone apaisée (zone 30, zone de rencontre et piétonne) Traitement paysager, qualité des espaces publics Place réservée au stationnement vélo Voie étroite pour modérer les vitesses	Rues des cœurs de ville Voie de desserte des quartiers résidentiels Route touristique	20



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 9

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

- Mener les études d'interfaces au projet de la Route des Hauts de l'Est (RHE) avec le réseau d'intérêt communautaire
- Mettre en place un plan de modération de vitesses de circulation dans les coeurs 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.

OBSERVATIONS

Quelques séquences du réseau viaire ont fait l'objet d'aménagements de sécurité et de confort en diminuant notamment les vitesses de circulation sur certains tronçons, en facilitant les traversées piétonnes, les circulations cyclables. Toutefois, il reste à poursuivre de nouveaux aménagements sur certains secteurs où la vitesse de circulation apparaît trop élevée par rapport au tissu urbain traversé. Cette situation peut poser des problèmes de lisibilité du réseau (alternance entre portions limitées à 30 km/h, 50 km/h et 70 km/h ou 90 km/h), de sécurité des autres usagers (piétons, cyclistes notamment pour accéder au littoral à Saint-Denis), de fluidité de la circulation et peut impacter plus ou moins fortement la population en matière de qualité de l'air et de nuisances sonores.

Saint-Denis constitue un grand pôle urbain de l'agglomération concentrant une densité de population et d'emploi importante, une offre commerciale et de services également notable ainsi que de grands équipements structurants (administration, enseignement, culture, etc.).

Les centres de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne bien que plus modestes concentrent aussi une fonction habitat, de commerces et de services. Ils sont traversés par des boulevards au profil routier laissant peu de place aux autres modes de transport.

Au niveau de Quartier Français, la RN 2 présente des taux de véhicules de l'ordre de 50 000 VL/jour dans les 2 sens de circulation).

De plus, depuis Saint Denis, il est nécessaire de pénétrer au sein de Quartier Français pour accéder à la partie « Sud de Quartier Français ». D'ici à 2030, les projections montrent que le réseau routier sera congestionné avec près de 70 000 VL/jour dans les deux sens de circulation.



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 9

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

- Mener les études d'interfaces au projet de la Route des Hauts de l'Est (RHE) avec le réseau d'intérêt communautaire
- Mettre en place un plan de modération de vitesses de circulation dans les coeurs 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.

OBJECTIFS

Développer la pratique des modes actifs et leur faciliter l'accès aux centres villes
Permettre une circulation plus aisée sur la RN2
Réduire le trafic routier au sein de Quartier Français

COÛTS

Coûts : 14 M€ (comprenant la charte communautaire et le guide d'aménagement)

Pilotes : Région

Partenaires : CINOR – Etat – Villes – Département



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée



Le Comité de Pilotage de ce projet a établi un planning devant aboutir à la proposition de 3 tracés pour la fin du 1er semestre 2018, et à un tracé concerté et validé d'ici fin 2018. Le montant des études préalables est de 320 000 € HT. Le tracé de 40 km reliera la Rivière des Pluies à Saint-Benoît par les Hauts de l'Est, à l'image de la route des Tamarins. Elle permettra un maillage du réseau routier à mi-pente avec les RD 61, 51, 63, 46, 53 et 54. L'itinéraire des Hauts du Nord et de l'Est correspond côté Saint-Denis à la voie de Piemont portée par la CINOR, puis de Sainte-Marie à Saint-Benoît il devient la Route des Hauts de l'Est.

Le projet propose aujourd'hui 3 variantes :

- Une variante basse, au plus proche du littoral urbanisé et réutilisant au mieux les infrastructures existante
- Une variante médiane, reliant les quartiers des mi-pentes et permettant un accès aux espaces agricoles et touristiques des hauts
- Une variante haute, au plus près des espaces agricoles enclavés et permettant une mise en scène forte des paysages

ACTION 9 : Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains



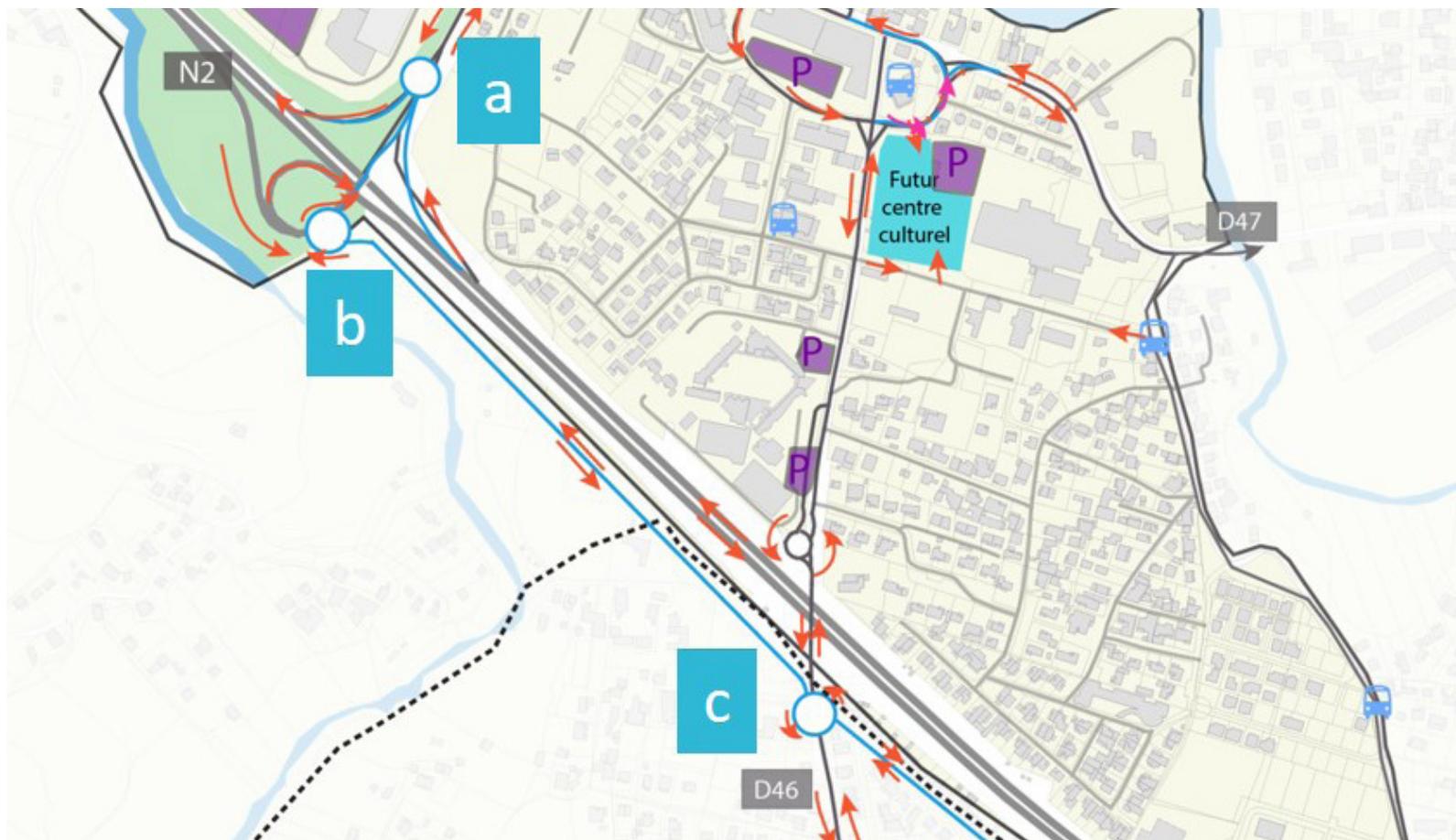
AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

Le PDU préconise notamment la mise en place d'un rond point au niveau de Décathlon (a), permettant de séparer les entrées et sorties vers/depuis Quartier Français.

Puis, nous proposons la mise en place de deux voies de circulation au Sud de Quartier Français parallèle à la N2, visant à réduire le trafic de celui-ci.

En effet, cette nouvelle voie permettra
Un accès direct vers les habitations au Sud de Quartier Français (b)
Un accès plus direct au centre culturel de Quartier Français (c)
et donc diminuera le trafic sur la N2



ACTION 9 : Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains

AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 10

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

- Poursuivre et améliorer le maillage du territoire CINOR en parking-relais connecté au pôle d'échange multimodal ;
- 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.

OBSERVATIONS

Le diagnostic du PDU a fait émerger les caractéristiques de l'offre de stationnement suivantes : l'importance de l'offre en parking sur voirie (3047 places) et en ouvrage (821 places), mais aussi le développement de nouveaux services (*nouveau système de paiement à Saint-Denis : PIAF*) et des réflexions sur l'organisation et la tarification à l'échelle communale.

D'autre part, la réforme de décentralisation et de dépénalisation du stationnement payant sur voirie — entrée en vigueur initialement prévue au 1er janvier 2018 — est un bouleversement juridique considérable et demande aux collectivités de définir leur stratégie en la matière.

Par ailleurs, l'usage des deux-roues motorisés représente sur le territoire de la CINOR une part peu significative des déplacements quotidiens avec 1% seulement en 2016.

Les deux-roues motorisés (2RM) présentent les avantages des moyens de transport individuel (facilité d'utilisation et disponibilité) mais offrent en plus une facilité de stationnement et une relative fiabilité sur la durée des trajets.

C'est par ailleurs un moyen de déplacement moins onéreux que l'automobile pour l'utilisateur : prix d'achat et d'entretien plus faibles, consommation de carburant moins importante, stationnement gratuit, etc.

Pour autant, un afflux non anticipé de deux-roues motorisés dans le trafic urbain s'accompagne généralement d'effets négatifs, en termes de sécurité routière et de pollution locale, mais aussi du fait d'une compétition non maîtrisée avec les autres modes de déplacements alternatifs à l'automobile, en particulier pour le stationnement.

COÛTS

Coûts : 1 780 000 €

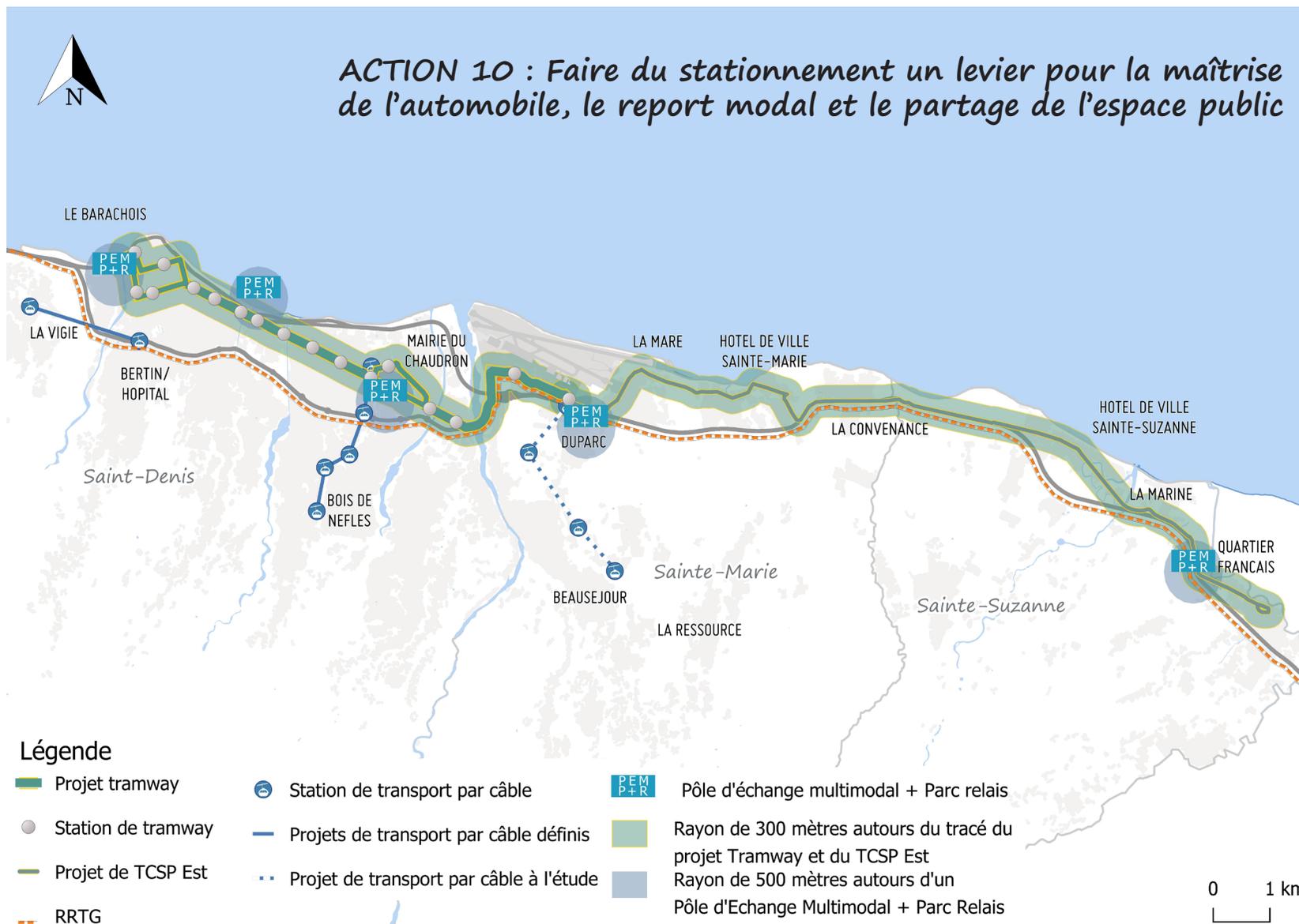
Pilotes : CINOR – Département – Villes

Partenaires : Europe – Région



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée





AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 11

Améliorer la gestion des flux de marchandises

- 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.

OBSERVATIONS

L'organisation des transports de marchandises sur l'agglomération se réalise à travers des réglementations communales qui affectent des autorisations de livraisons selon des plages horaires et des gabarits de véhicules, par l'aménagement d'aires de livraisons et par des plans de circulation définissant des itinéraires prioritaires pour certains gabarits de véhicules et les transports de matières dangereuses.

A cette intervention publique, viennent s'ajouter les investissements privés réalisés par les transporteurs (flotte de véhicules, plateforme de distribution, espace de stockage...).

L'hétérogénéité de la réglementation, l'absence de solution de gestion du «dernier kilomètre» et les difficultés de livraisons rencontrées dans certains secteurs (congestion, absence et/ou non-respect des aires de livraisons...) génèrent des conflits d'usages sur les principaux axes des centralités urbaines et économiques, notamment en heure de pointe, ainsi que dans les zones apaisées avec la cohabitation difficile des poids-lourds et des modes actifs.

Par ailleurs, la gestion des flux de marchandises s'accompagne de deux problématiques majeures :

1. Des conditions d'accueil pour les poids-lourds insatisfaisantes : capacités de stationnement non prévues ou sous-dimensionnées entraînant un stationnement anarchique les jours d'embarquement et de débarquement ainsi que des services insuffisants et de faible qualité.
2. Des conditions d'accès et des conditions de circulation difficiles : le trafic poids-lourds important et le stationnement anarchique notamment les jours d'embarquement et débarquement posent, du fait d'une unique entrée et sortie, des difficultés d'accès à la zone pour les salariés.

Aussi, les zones d'activités de l'agglomération accueillant des activités industrielles et artisanales et des activités de logistiques, ne disposent pas d'offre de stationnement à destination des poids-lourds générant du stationnement anarchique le long des voies.



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTION 11

Améliorer la gestion des flux de marchandises

- 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.

OBJECTIFS

Harmoniser les règles d'accès aux différentes centralités à l'échelle de l'agglomération en travaillant notamment sur des horaires plus adaptés évitant autant que faire se peut les heures de pointe dans certains secteurs.

Repenser les livraisons dans les hyper-centres des trois communes par une desserte en véhicule propre (livraison du dernier kilomètre)

Déployer des aires de livraison dans les centralités urbaines et économiques. Ces aires devront répondre à des spécificités techniques (longueur, dimension, signalétique...) et à des impératifs de localisation (proximité, densité...)

Renforcer le respect de la réglementation et de l'utilisation des aires de livraison.

Etudier les opportunités de créations d'espaces logistiques urbains en entrée d'agglomération et/ou en proximité des centres urbains en considérant chacun des principaux types

de solutions existants et d'en évaluer la pertinence en concertation avec les acteurs économiques : les zones de logistiques urbaines (ZLU), les centres de distributions urbains (CDU), les points d'accueil de véhicules (PAV), les points d'accueil de marchandises (PAM), et les boîtes de logistiques urbaines (BLU). La mutualisation et la collaboration entre les entreprises seront recherchées.

Favoriser le retour de la fonction logistique en ville en préservant des sites à vocation logistique encore localisés en centre-ville, et en réservant des espaces stratégiques pour l'implantation de nouvelles activités logistiques.

Proposer une offre de stationnement à destination des poids-lourds, en créant sur le territoire une aire de stationnement ou de service pour cette filière logistique en collaboration avec les chambres consulaires, sur les nouvelles ZAE en création des places dédiées au PL ou d'aire de services dédiées à leur accueil

Coûts : 3 090 000 €

Pilotes : CINOR – Villes

Partenaires : Europe – Etat – Région – Département – Acteurs économiques – CCI

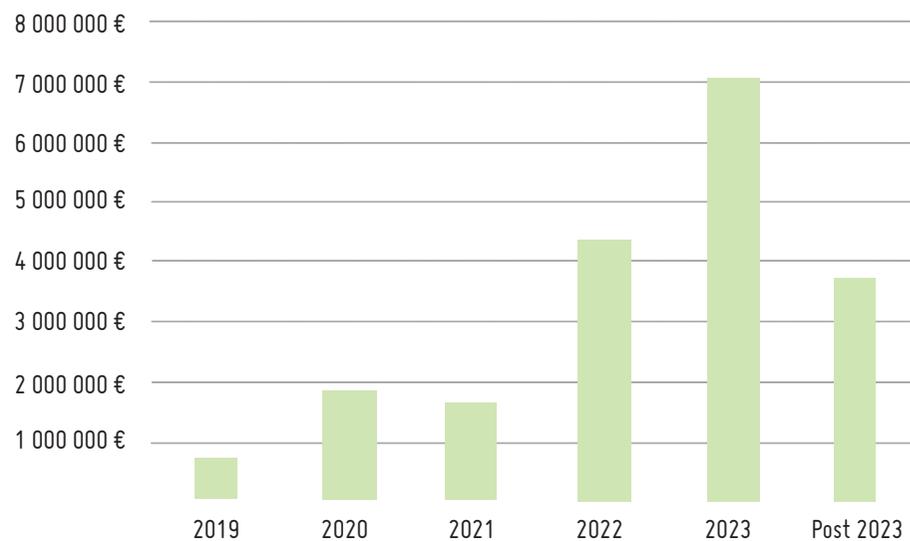
COÛTS



AXE 2

Redéfinir un nouveau partage de la voirie et assurer une circulation apaisée

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
ACTION 8 : Hiérarchiser le réseau routier et y associer des principes d'aménagements cycle	-	690 000 €	-	-	-	-	690 000 €
ACTION 9: Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement de grands axes urbains	610 000 €	1 010 000 €	1 000 000 €	3 760 000 €	3 720 000 €	3 720 000 €	13 820 000 €
ACTION 10: Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public	107 500 €	280 000 €	571 667 €	571 667 €	249 167 €	-	1 780 000 €
ACTION 11: Améliorer la gestion des flux de marchandises	-	-	-	-	3 090 000 €	-	3 090 000 €
TOTAL	717 500 €	1 980 000 €	1 571 667 €	4 331 667 €	7 059 167 €	3 720 000 €	19 380 000 €





AXE 3

Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

ACTION 12

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

- 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

COÛTS

Coûts : 12,3 M€
(comprenant le schéma directeur directeur des aménagements cyclables)

Pilotes : CINOR

Partenaires : Europe - Etat - Région - Département

OBJECTIFS

Encourager la pratique des modes actifs en informant mieux les usagers

Améliorer le sentier du littoral par des aménagements qualitatifs (mobilier urbain, séparateurs de mode de déplacements, arceaux de stationnements, revêtement spécifique) et de sécurité (sécurisation des traversées, signalisation, etc.).

Réaliser une carte des temps piétons et cyclable permettant d'estimer le temps de parcours à pied et à vélo entre deux points de la ville.

Aménager les itinéraires : présence d'obstacle, traitement paysager, confort de cheminement, discontinuités... Un programme d'interventions définira les points noirs et les solutions à apporter pourra alors être élaboré.

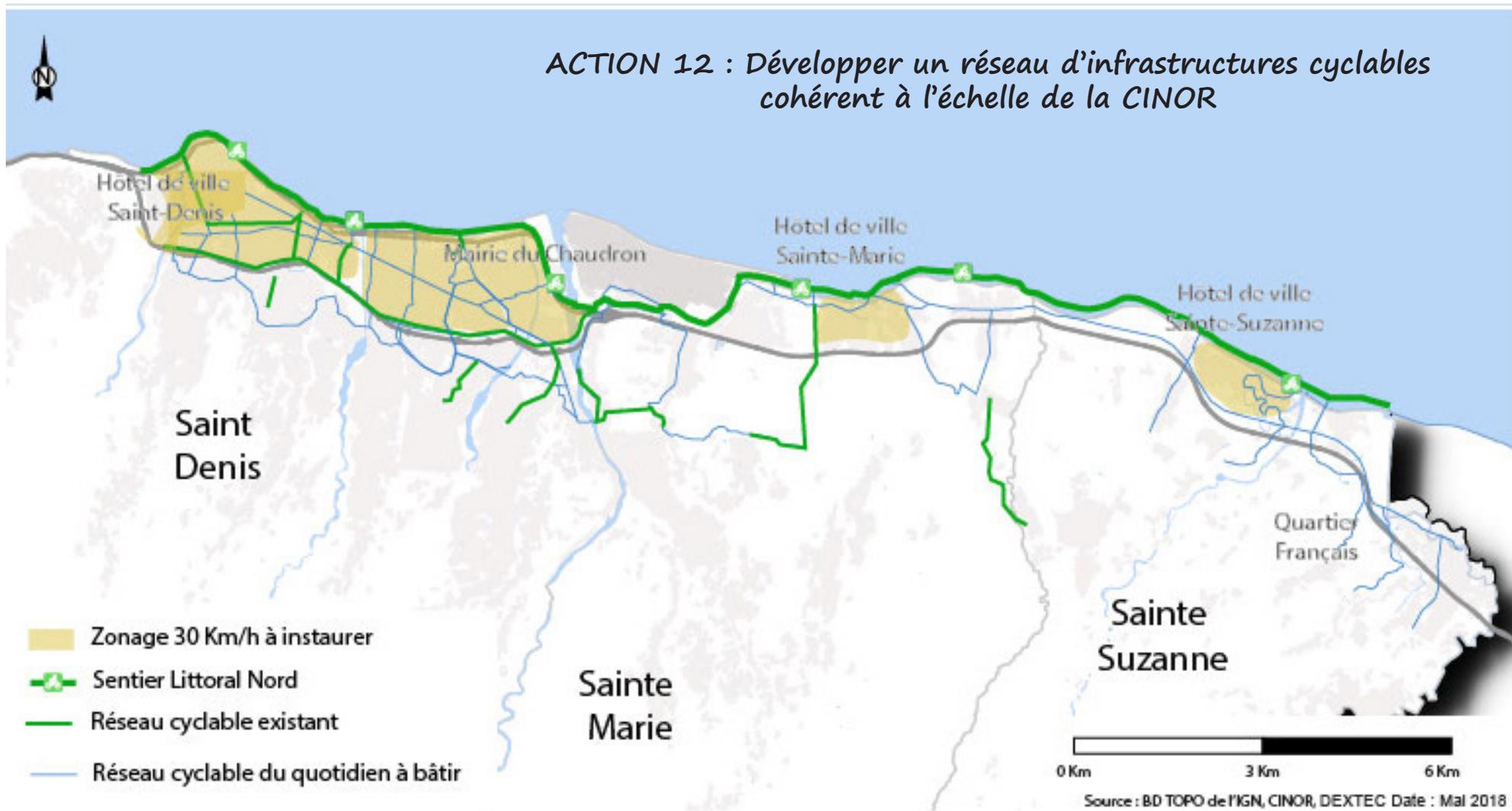
Communiquer autour des modes actifs (supports de communication, campagne d'affichage dans la ville qui mettra en avant les enjeux et bénéfices que procurent la pratique des modes actifs, bornes dans des lieux stratégiques : gares, pôles de correspondances, parkings...de manière permanente ou temporaire (événements)).



AXE 3

Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

ACTION 12 : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR





AXE 3

Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

ACTION 13

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

- 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.

OBJECTIFS

Encourager l'achat de modes de déplacements actifs et écologiques en favorisant l'accès au vélo (mise en place d'aides à l'acquisition VAE).

Mettre en place d'une octroi pour la subvention à l'acquisition de VAE avec une aide fixée à 25% du prix d'achat TTC du vélo à assistance électrique neuf ou d'un kit électrique vélo dans la limite d'une aide de 250 euros pour un VAE et de 150 euros pour un kit électrique vélo.

Le soutien aux initiatives locales : le PDU préconise de mettre en place un soutien aux initiatives favorisant le développement et la promotion des modes actifs (réparation de vélos, locations de vélos, évènements...) qui peuvent émerger des associations.

Augmenter l'usage des modes actifs dans les villes, et pas uniquement dans les hypercentres.

COUTS

Coûts : 4 240 000 €

Pilotes : CINOR – Département – Villes

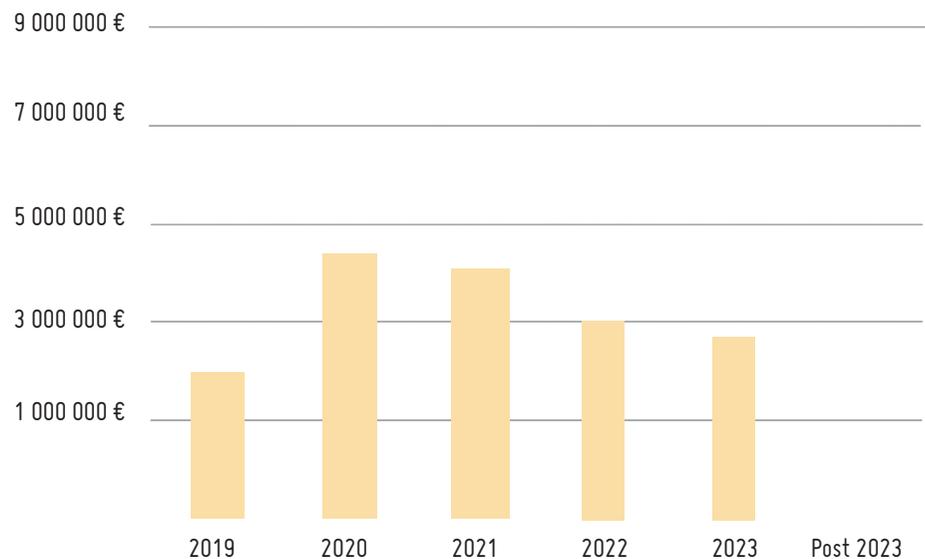
Partenaires : Europe – Région



AXE 3

Favoriser l'usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
ACTION 12 : Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR	485 000 €	3 022 500 €	3 022 500 €	2 872 500 €	2 847 500 €	-	12 250 000 €
ACTION 13: Déployer une politique d'aide au déplacement à vélo et de services cyclables	1 485 000 €	1 775 000 €	980 000 €	-	-	-	4 240 000 €
ACTION 14: Améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilités réduites (PMR)	-	-	161 000 €	115 000 €	-	-	276 000 €
TOTAL	1 970 000 €	4 797 500 €	4 163 500 €	2 987 500 €	2 847 500 €	0 €	16 766 000 €



AXE 4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

ACTION 15

Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation

- Promouvoir créer les conditions de développement du co voiturage
- Soutenir et étudier les dispositifs innovants
- Implanter des stations vélos et des autos libres services

OBSERVATIONS

L'usage de la voiture individuelle est prédominant sur l'agglomération et engendre d'importants phénomènes de congestion aux heures de pointe. Il n'existe actuellement pas de logique de mutualisation ou de covoiturage entre les usagers.

La pratique des mobilités alternatives est actuellement anecdotique, et ne constitue pas un mode de déplacement utilisé pour un usage quotidien. Le taux d'équipement de vélo des familles de la CINOR est d'ailleurs inférieur à la moyenne régionale.

COÛTS

Coûts : 3 750 000€

Pilotes : CINOR

Partenaires : Europe – Etat – Région – Département – Villes

OBJECTIFS

Développer le schéma de covoiturage à l'échelle de la CINOR

Mener des réflexions pour la création de nouvelles aires de covoiturage aux entrées Ouest et Est de Saint-Denis, au niveau du pôle d'échange de Duparc, autour du futur pôle d'échanges du Barachois, à l'aéroport, à proximité des centres villes de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne, à Beauséjour et à Quartier Français.

Mutualiser l'offre de stationnement en réservant des places aux covoitureurs sur des parkings privés et/ou publics présentant des capacités de stationnement importantes et disponibles. Cette mutualisation pourra se réaliser dans les grands centres commerciaux, les grands équipements situés à proximité d'échangeurs de l'agglomération.

Réserver des emplacements sur voirie et dans les parcs en ouvrage aux covoitureurs. Une tarification avantageuse pour ces véhicules pourra être proposée.

Proposer en centre-ville des zones d'arrêt permettant la dépose et l'embarquement du passager limitant les contraintes pour le conducteur

Mettre en place des vélos en libre services mixtes (vélos classiques et vélos à assistance électrique) sur le territoire de la CINOR. 32 stations (288 vélos) pourraient être déployées sur la CINOR afin de mailler le territoire finement. Les stations seront localisées :

- Au sein des centres-villes,
- A proximité des parcs de stationnements en ouvrage, parking-relais ou pôle d'échanges multimodal,
- Au niveau des principales zones d'activités économiques et administratives,
- Au niveau des principaux sites touristiques.



AXE 4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

ACTION 16

Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre

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

OBSERVATIONS

Bien qu'en progression constante le marché des véhicules électriques est encore à ses prémices. On comptait ainsi, en 2014, environ 60 véhicules électriques et hybrides parmi les 20 612 véhicules particuliers neufs immatriculés à La Réunion. Sur le territoire de la CINOR, les infrastructures de recharges sont encore peu présentes et peuvent décourager les acquéreurs potentiels, compte tenu des contraintes liées à l'autonomie de parcours de ce type de motorisation. Il existe ainsi au total 7 stations de recharge électrique sur le territoire de la CINOR : 7 stations aménagées par des entreprises privées : 3 dans des commerces (supermarchés, hypermarchés, ameublement), 1 dans des concessions automobiles et 3 dans des stations services

Depuis 2004, la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR), propriétaire de la flotte du matériel roulant et naviguant du Citalis, a investi sur plus de 130 matériels roulants.

Ces investissements se sont inscrits dans une politique volontariste en faveur du développement durable. La qualité environnementale des autobus peut être évaluée par les règles applicables aux moteurs, mises en place à l'échelle européenne et basées sur des seuils limites d'émissions de polluants. Il s'agit de la normalisation « Euro » obligatoire notamment Euro 6 pour tous les véhicules commercialisés.

OBJECTIFS

Augmenter le nombre de station de recharge.

Faciliter leur stationnement et leur recharge en développement les stations de charge publique. Elles devront être installées sur des sites stratégiques afin d'augmenter leur visibilité, de faciliter les recharges pour les usagers, et de diminuer les nuisances atmosphériques et sonores de la circulation automobile :

- les zones de stationnement sur voiries dans les centres-villes,
- les parcs de stationnements en ouvrage, parking-relais ou pôle d'échanges multimodal,
- les zones d'activités économiques.

Multiplier les bornes de recharge électrique sur voirie avec à minima le déploiement de 50 bornes (100 prises) à l'horizon 2023 en privilégiant l'installation de bornes de recharge dite accélérées et/ou rapides.

Renouveler la flotte est réalisé suivant les différents critères suivants : besoins d'exploitation, âge maximum à ne pas dépasser.

COÛTS

Coûts : 1 150 000 €

Pilotes : CINOR

Partenaires : Europe - Etat - Région - Département - Villes



AXE 4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

ACTION 17

Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

- 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.

OBSERVATIONS

L'information et l'achat de titre sur l'offre de transport de l'agglomération s'organisent essentiellement par internet et autour de lieux physiques (Espace bus, Points de vente Citalis et L'agence Citalis). Concernant l'offre cyclable et le stationnement voiture, seuls les offices de tourisme, les mairies et l'hôtel d'agglomération apportent des renseignements parfois partiels. Ainsi, il n'existe pas, sur l'agglomération, de lieu physique qui reflète et matérialise l'offre globale de mobilités et puisse informer l'utilisateur de manière complète.

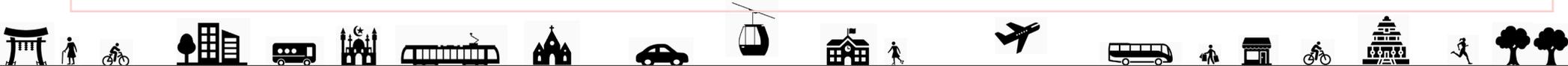
Le cloisonnement de l'information liée aux offres en transport de l'agglomération (réseau Citalis, réseau Car Jaune, covoiturage...) rend difficile la lecture et l'appropriation des alternatives à la voiture individuelle et les pratiques intermodales/multimodales. Pour rappel : l'intermodalité est l'enchaînement de plusieurs moyens de transport pour un déplacement entre deux points, une origine et une destination.

La multimodalité est au contraire l'offre de plusieurs moyens de transport pour un déplacement entre une origine et une destination. Elle se place donc en amont, et couvre une proposition faite au client dans laquelle chaque possibilité de choix peut être monomodale (un seul moyen à utiliser) ou intermodale (plusieurs moyens successifs à utiliser).

Il existe une plateforme d'information multimodale avec un calculateur d'itinéraire à l'échelle régionale, mais il ne concerne que les transports en commun et il n'intègre pas l'information en temps réel. Plusieurs plateformes avec calculateur d'itinéraire ont été développées par

les autorités organisatrices qu'il conviendrait de mutualiser à l'échelle d'un bassin de vie et développer en intégrant l'ensemble des modes de déplacement.

Si les politiques de déplacement ont longtemps été considérées comme un champ autonome vis-à-vis de la planification urbaine, la mise en cohérence entre l'aménagement urbain du territoire et le développement des transports en commun apparaît aujourd'hui comme un enjeu incontournable. Les préconisations des documents supérieurs en matière de densification urbaine incitent à davantage de cohérence en la mise en œuvre des politiques de planification urbaine et celles concernant les mobilités. À ce titre le SCoT CINOR fixe notamment pour objectif le recentrage de la production de logements sur l'agglomération afin de rapprocher l'habitat des emplois et des services en privilégiant les sites « bien desservis » par les transports en commun. Afin d'atteindre ces objectifs, la répartition des compétences nécessite une coopération forte entre les acteurs de l'urbanisme et des transports, adaptée aux enjeux auxquels sont confrontés les transports collectifs.



AXE 4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

ACTION 17

Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

- 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.

OBJECTIFS

Mettre en place une « maison de la mobilité » regroupera les services liées à l'offre. Ce nouveau lieu abritera du personnel formé et contribuera à améliorer la qualité de relation entre les usagers et les réseaux de TC, et les acteurs de la mobilité du territoire (association, acteurs privés...). Il pourra également participer à améliorer la connaissance des besoins en étant au plus proche du terrain, et construire les alternatives en termes d'offre ou de tarification. Cette « maison de la mobilité » prendra place au sein des maisons des services de la CINOR.

Il s'agira avant tout d'un lieu de services pour faciliter l'appropriation d'une offre globale par les usagers :

- Informer : rassembler et tout mettre en œuvre pour que chaque usager puisse trouver toutes les informations dont il a besoin concernant la mobilité (marche à pied, vélo, bus, car, LHNS, TCSP Maritime, VLS, ALS, stationnement, trafics) en un point d'accueil unique et dédié.
- Vendre des titres : l'utilisateur pourra acquérir les titres de transports et abonnements des

différents réseaux et obtenir des conseils sur la formule tarifaire à la plus adaptée à sa situation.

- Promouvoir l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle par des actions de sensibilisation à l'éco-mobilité,
- Favoriser les échanges et transferts d'expérience : missions de conseil et d'accompagnement des entreprises et des particuliers

Développer un système d'information multimodale regroupant des données en temps réel des offres de transport en commun (bus, cars), des parcs de stationnement, du trafic routier, de l'offre cyclable et des itinéraires piétons permettant de disposer à tout moment d'une information tout mode permettant d'optimiser son trajet (calculs d'itinéraires multimodaux).

COÛTS

Coûts : 350 000 €

Pilotes : CINOR

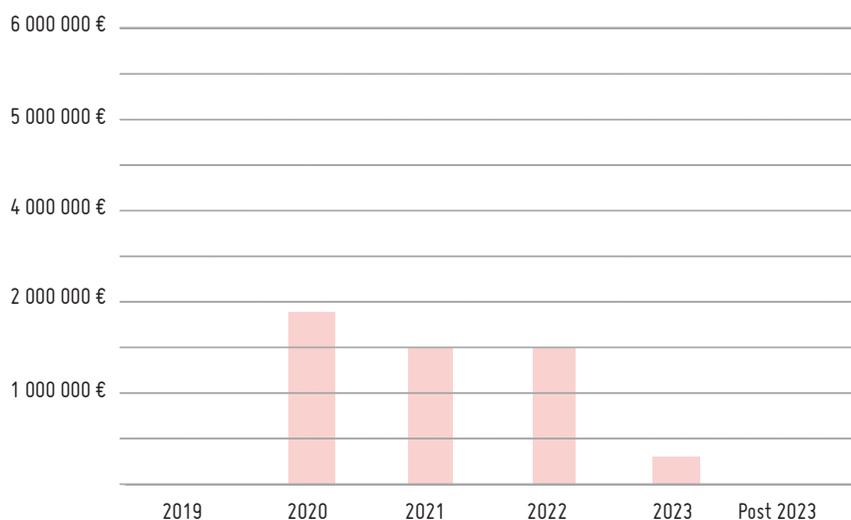
Partenaires : Europe - Etat - Région - Département - Villes



AXE 4

Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
ACTION 15 : Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation		1 486 667 €	1 106 667 €	1 106 667 €	50 000 €	-	3 750 000 €
ACTION 16: Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre	-	287 500 €	287 500 €	287 500 €	287 500 €	-	1 150 000 €
ACTION 17: Communiquer auprès du public pour changer les habitudes	-	100 000 €	100 000 €	150 000 €		-	350 000 €
TOTAL	0 €	1 874 167 €	1 494 167 €	1 544 167 €	337 500 €	0 €	5 250 000 €





AXE 5

Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le port GPMR

ACTION 18

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

- Améliorer la desserte de l'aéroport international de ROLAND GARROS
- Améliorer les conditions d'accès au port GPMR pour les passagers des croisières.

OBSERVATIONS

L'aéroport international ROLAND GARROS constitue la principale porte d'entrée aérienne de l'aire réunionnaise, avec 2 300 000 passagers en 2017. Une hausse du nombre de passagers est prévue pour les prochaines années grâce à une croissance du marché métropole et à une croissance sur la zone océan Indien et internationale (Chine, Inde, Thaïlande...). Pour pouvoir faire face à cet accroissement de passagers une extension de l'aérogare sera livrée en 2022. Situé à 20 minutes du centre-ville de Saint-Denis (et 45 minutes en cas de circulation), la desserte de l'aéroport est assurée par la RN2 et le boulevard sud (RN6). L'aéroport est également accessible par des lignes du réseau Car jaune, qui sont marginales par rapport à l'afflux de voiture individuelle.

Par ailleurs, avec environ 68 000 croisiéristes, dont 52 000 touristes, sur la saison 2017/2018 (Fédération Régionale de Tourisme), le flux de passagers en provenance de la mer devient considérable. Le marché de la croisière est d'ailleurs dans une dynamique en croissance (100 000 croisiéristes attendus en 2020). La croisière trouve sur le littoral de l'aire réunionnaise des conditions d'accueil exceptionnelles qui expliquent une forte croissance de ses activités : 3% de progression par an depuis 1999 et ce chiffre est en augmentation avec 16% sur les 5 dernières années (IRT, 2016).

PILOTES

Pilotes : CINOR – SAARG

Partenaires : Europe – Etat – Région – Département – Villes

OBJECTIFS

Proposer un service spécifique de transport en commun performant avec la desserte de l'aéroport par la ligne de tramway de la CINOR

Maintenir et améliorer la desserte en transport interurbain Carjaune

Améliorer l'information et la communication autour des réseaux de transports en commun au sein et aux abords du terminal (bornes digitales, informations en temps réel,...)

Assurer des liaisons douces de qualité entre l'aérogare et le gare Tramway, ou étendre l'aérogare vers la gare pour en faciliter son accessibilité.

Capter et faciliter le transfert des croisiéristes arrivant au port GPMR vers le territoire de la CINOR. Adapter les fréquences de transports en assurant un calendrier annuel des croisières.

Améliorer l'accessibilité en voiture et en poids-lourds du port GPMR du Port par un nouveau plan de gestion de la circulation en entrée et sortie (requalification rond-point, gestion des feux,...) et par l'aménagement d'un dépose-minute et proposer des services aux croisiéristes

Renforcer la desserte en transport en commun du site portuaire depuis les parkings dédiés aux croisiéristes et vers la gare routière de Saint-Denis.



AXE 5

Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le port GPMR

ACTION 19

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

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

OBSERVATIONS

La forte attractivité touristique du territoire se traduit par une hausse du nombre de déplacements. Les impacts de cette attractivité sont importants en particulier sur le trafic automobile du réseau viaire local et le stationnement déjà fortement mobilisé. Pour rappel, L'aéroport Gillot Roland Garros enregistre un trafic record chaque année. Il a atteint les 2,3M de passagers en 2017 et devrait poursuivre sa croissance dans les années à venir.

Le report modal de la mobilité des touristes est un enjeu qui concerne non seulement le cadre de vie des résidents mais aussi à plus long terme l'attractivité touristique du territoire.

COÛTS

Coûts : 60 000 €

Pilotes : CINOR – SAARG

Partenaires : Europe – Etat – Région – Département – Villes

OBJECTIFS

Proposer une alternative à la voiture individuelle pour accéder aux principaux sites touristiques.

Proposer une politique de stationnement raisonnée, qui ne vise pas à une augmentation de l'offre, en cohérence avec les parkings-relais et la desserte en transports collectifs de l'agglomération.

Des réflexions sur la tarification du stationnement aux abords des sites touristiques seront abordées et notamment sur la tarification combinée avec les transports en commun.

Proposer une offre de stationnement cyclable sur l'ensemble du littoral et des sites touristiques.

Proposer des offres tarifaires dédiées aux touristes et visiteurs (offre combinée transports et accès à des équipements et/ou des services payants)

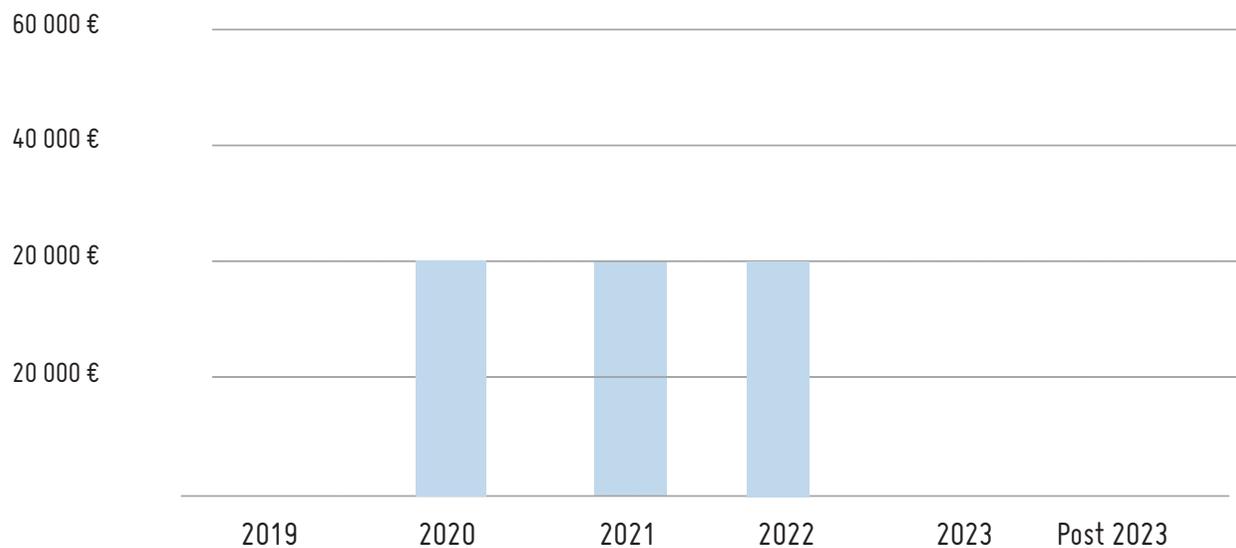
Proposer de nouvelles conditions d'accès aux espaces naturels et aux sites à fort enjeux touristiques.



AXE 5

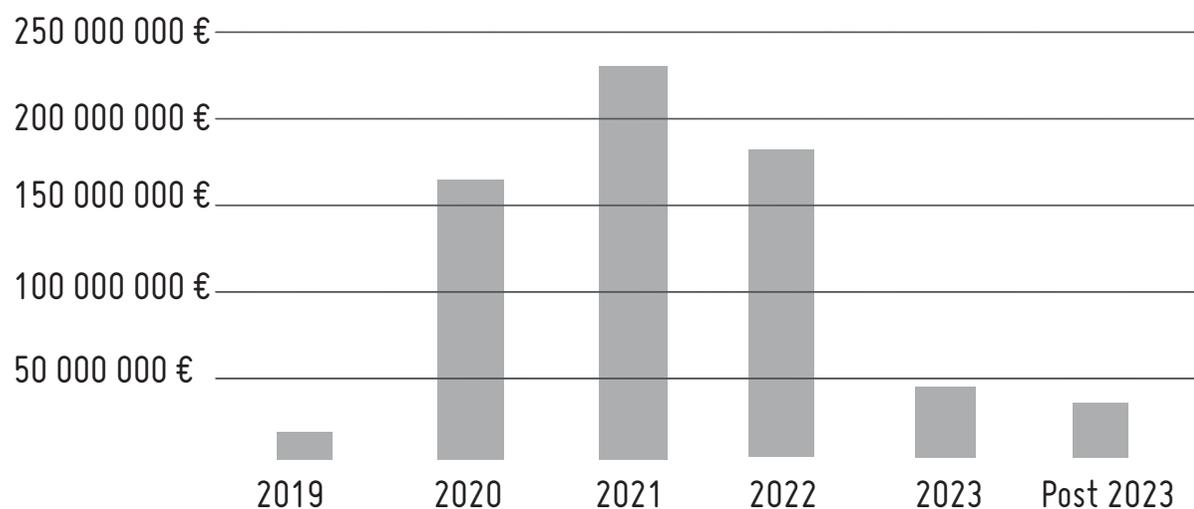
Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l'aéroport Roland Garros et le port GPMR

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
ACTION 18 : Assurer une meilleur desserte de l'aéroport Roland Garros et les liaisons avec le port GPMR	-	-	-	-	-	-	-
ACTION 19: Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire	-	20 000 €	20 000 €	20 000 €	-	-	60 000 €
TOTAL	-	20 000 €	20 000 €	20 000 €	-	-	60 000 €



SYNTHESE FINANCIERE

ACTIONS	2019	2020	2021	2022	2023	POST 2023	TOTAL
AXE 1	12 460 000 €	154 795 000 €	221 795 000 €	171 180 000 €	38 020 000 €	26 000 000 €	624 250 000 €
AXE 2	717 500 €	1 980 000 €	1 571 667 €	4 331 667 €	7 059 167 €	3 720 000 €	19 380 000 €
AXE 3	1 970 000 €	4 797 500 €	4 163 500 €	2 987 500 €	2 847 500 €	0 €	16 766 000 €
AXE 4	0 €	1 874 167 €	1 494 167 €	1 544 167 €	337 500 €	0 €	5 250 000 €
AXE 5	0 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	0 €	0 €	60 000 €
Dispositifs de mise en oeuvre suppl.	-	500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	2 500 000 €
TOTAL	15 147 500 €	163 966 667 €	229 544 333 €	180 563 333 €	48 764 167 €	30 220 000 €	668 206 000 €



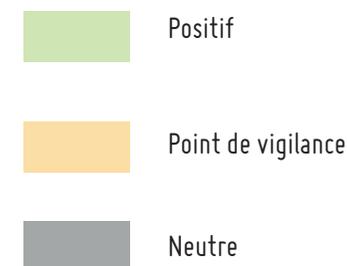
Rappel :
 Sans les actions tramway, TPC,
 TCSP Est le plan d'action (hors modalités
 de suivi de mise en oeuvre)
 est estimé à environ 85 M €

SYNTHESE ENVIRONNEMENTALE

L'analyse des impacts des actions du PDU sur les thématiques environnementale est de nature à améliorer globalement l'état des lieux, pour ce qui concerne :

ACTIONS	Pollution atmosphérique globale	Consommation d'énergie	Rejet de gaz à effet de serre	Nuisances sonores, occupation du sol, étalement urbain	Biodiversité, milieux naturels	Paysage, cadre de vie	Ressources naturelles, déchets	Gestion des risques
1) Développer un Transport Haut Niveau de Services (THNS) reliant Barachois à Quartier Français								
2) Développer un réseau de Transports par câble en arrête sur le THNS avec redéploiement de l'offre de bus								
3) Développer un réseau de TCSP maritime entre les 3 communes de la CINOR								
4) Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC								
5) Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interoperable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement								
6) Développer et aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM)								
7) Garantir les principes de complémentarité des futures infrastructures de transport pour privilégier l'usage des transports en commun et des modes de déplacements doux								
8) Hiérarchiser le réseau routier et y associer des principes d'aménagements cycle								
9) Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains								
10) Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public								
11) Améliorer la gestion des flux de marchandises								
12) Développer un réseau d'infrastructures cyclables cohérent à l'échelle de la CINOR								
13) Déployer une politique d'aide au déplacement à vélo et de services cyclables								
14) Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)								
15) Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation								
16) Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre								
17) Communiquer auprès du public pour changer les habitudes								
18) Assurer une meilleure desserte de l'aéroport ROLAND GARROS et les liaisons avec le port Grand Port Maritime Réunionnais (GMPR)								
19) Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire								

L'impact des actions du PDU sur l'environnement est essentiellement positif et neutre. Cependant, certains points de vigilance ont été identifiés et nécessitent une attention particulière lors de la mise en œuvre des actions. Un certain nombre d'actions ont été qualifiées comme neutres du point de vue environnemental. Cela ne signifie pas que leur incidence est systématiquement sans effet sur l'environnement. Le report modal, qui est un des principaux objectifs du PDU, agit favorablement sur la plupart des thèmes environnementaux. Le bilan environnement du PDU sera plus ou moins bon en fonction du niveau de report modal atteint. L'évaluation quantitative permet de quantifier l'impact des objectifs de report modal du PDU sur le bruit et les émissions de polluants.





LES MODALITES DE MISE EN OEUVRE

II- Les documents de programmation détaillés et territorialisés

A) Le schéma directeur la 1ere ligne de tramway et du TCSP Est

Le réseau urbain du PDU s'appuie sur une hiérarchisation des lignes avec une ligne de tramway et des TCSP. Le schéma directeur définira précisément les besoins d'aménagement (linéaires de sites propres, dispositifs de priorités...) pour guider le déploiement des sites propres qui viendront fiabiliser les temps de parcours des TC, et guider la mise en œuvre des actions n°1 &3. Il sera élaboré en cohérence avec le schéma des infrastructures routières et le guide d'aménagement des voiries. Ce schéma aura principalement deux vocations :

1. Il viendra décliner à une échelle fine les grands principes des déploiements affichés dans le plan d'actions en localisant et en programmant les aménagements de sites propres TC sur le territoire de l'agglomération. Il viendra également préciser les impacts et les actions à mettre en place sur le réseau viaire pour accompagner le déploiement de ces infrastructures (plans de circulation, stationnement sur voirie...).
2. Il contiendra une boîte à outil présentant les mesures complémentaires qui viendront soit en renfort, soit en alternative sur les portions où la réalisation de voies en sites propres s'avèrera trop complexe.

B) Le schéma directeur des PEM ou de correspondances

Le schéma directeur des parcs relais permettra la mise en œuvre une politique ambitieuse de « stationnement intermodal » avec la réalisation de places spécifiquement dédiées au rabattement. Les actions du document et notamment celles concernant les transports en commun (hiérarchisation du réseau urbain, optimisation de la desserte du réseau Citalis, etc.), les PEM, les aires de covoiturage, l'aménagement du réseau viaire sont à prendre en compte lors de la réalisation de ce schéma.

C) Le schéma local de l'intermodalité

Le Code des Transports prévoit que le schéma régional de l'intermodalité coordonne à l'échelle régionale, en l'absence d'une autorité organisatrice de transport unique et dans le respect de l'article L. 1221-1, les politiques conduites en matière de mobilité par les collectivités publiques mentionnées à ce même article, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique.

Les acteurs de la mobilité travailleront à décliner ces objectifs sur le territoire dans le Schéma local de l'intermodalité qui viendra définir les conditions de mises en œuvre :

D'un système billettique interopérable (action n°10) qui permettra la navigation entre les différents réseaux avec un titre de transport unique, qui pourra être compatible avec les parkings-relais de l'agglomération, les parkings-vélos sécurisés ou tout autre service lié à la mobilité.

D'un système d'information multimodale performant (actions n°1 et 12) qui pourra regrouper des données en temps réel des offres de transport en commun, des parcs de stationnement (P+R), du trafic routier, de l'offre cyclable afin de disposer à tout moment d'une information sur l'ensemble de l'offre en mobilité pour optimiser son trajet (calculs d'itinéraires multimodaux). Ce système pourra notamment s'appuyer sur les outils déjà existants.

D'une tarification combinée (action n°10) qui devra favoriser l'usage de plusieurs réseaux de transports en diminuant le coût pour l'usager en lien également avec les parkings-relais. La recherche de la mise en œuvre d'une tarification zonale dont le périmètre reste à définir sera menée.

De pôles d'échanges et de correspondances (actions n°11-12-13-14) présentant une forte visibilité avec un mobilier urbain spécifique (totem, espace d'attente), une accessibilité accrue avec des espaces publics aménagés de qualité, une offre de stationnement vélos, des services de billettique, une information sur l'ensemble des offres de TC et une articulation des horaires de passage.



II- Les documents de programmation détaillés et territorialisés

D) Le schéma directeur des aménagements cyclables

Il guidera l'intervention en matière d'aménagement cyclable et fixera les objectifs de réalisation des aménagements en respectant les principes définis dans le plan d'action. Il sera constitué des volets suivants, déclinés plus précisément à l'échelle des communes :

1. Le plan d'aménagement des itinéraires cyclables

Le réseau cyclable devra être développé pour répondre à plusieurs fonctions :

- Le maillage urbain pensé pour les déplacements du quotidien / déplacements « utilitaire » (domicile-travail et domicile-études, achats, services). Dans cette optique ce maillage s'attache à desservir les principaux pôles générateurs : zones d'emploi, équipements scolaires, universitaires et administratif, en considérant que le cycliste recherche pour ces déplacements là les liaisons les plus rapides.
- Les connexions intermodales qui relient le maillage urbain aux nœuds intermodaux (grands pôles de correspondances TC, PEM...) et facilitent le rabattement des vélos pour une « intermodalité active » qui limite le recours à la voiture.
- Les liaisons touristiques et de loisirs à destination des résidents, visiteurs et touristes. Elles desservent les sites à fortes fréquentation touristiques, principalement localisés sur le littoral.
- Les grandes liaisons régionales qui assurent la connexion avec les EPCI voisins et inscrivent la CINOR dans un réseau de plus grande échelle.

2. Le plan de traitement des « points noirs ».

Il viendra assurer la continuité des itinéraires cyclables en identifiant les points sensibles et les solutions à mettre en œuvre pour les traiter. Il s'agit de coupures circulatoires où la cohabitation des modes représente un danger, des discontinuités physiques et

psychologiques. À l'inverse, les sites où le cycliste peut constituer un danger pour les piétons et usagers vulnérables devront aussi être traités pour permettre une cohabitation harmonieuse et garantir la continuité des itinéraires cyclables.

3. Le plan de déploiement du stationnement cyclable.

Il permettra, après la constitution d'un état des lieux, de localiser le développement et les modalités du stationnement vélo sur l'ensemble de l'agglomération.

4. Le guide des aménagements cyclables.

À destination des concepteurs, ce document technique aura pour vocation d'harmoniser les pratiques et les principes d'aménagements sur le territoire de l'agglomération et de donner des outils permettant aux services techniques des maîtres d'ouvrages, mais aussi maîtres d'œuvre, assistants à maîtrise d'ouvrage, de réaliser des aménagements cyclables homogènes, cohérents et sécurisés sur tout le territoire.

5. La charte signalétique.

Elle pourra constituer un volet du guide des aménagements cyclables et visera à assurer la lisibilité et la commodité des itinéraires grâce à une homogénéité du jalonnement.

E) Le schéma des infrastructures routières

Afin de garantir une meilleure cohérence dans la mise en œuvre des actions liées à l'aménagement du système routier de l'agglomération et des évolutions qu'il connaîtra ces prochaines années, le schéma des infrastructures routières viendra préciser et formaliser le contenu du plan d'actions dans un ensemble de documents de référence et s'articulera autour de :

La hiérarchisation du réseau routier : Elle viendra qualifier le réseau et définir le rôle de chaque voirie à partir d'une classification

multicritère, en prenant notamment en compte les usages (type de flux, intensité du trafic, circulation des TC ...) et leur environnement (contexte urbain).

Le plan de modération des vitesses. Sur la base de la hiérarchisation du réseau, une modération des vitesses par type de voie sera proposée afin de répondre aux enjeux de sécurité, de qualité de l'air, de nuisances sonores et afin de fluidifier la circulation dans certains secteurs.

La liste des opérations de création et de requalification des voiries. Elle visera à identifier les opérations d'aménagements prévues sur le réseau routier et autoroutier du territoire à court, moyen et long terme.

La programmation des investissements. Il s'agira de phaser dans le temps les opérations à réaliser dans la période de mise en œuvre du PDU et d'organiser l'action de tous les gestionnaires de voiries en conséquence.

La définition des conditions de coordination. La coordination entre les gestionnaires de voiries et l'association des gestionnaires de transports en communs permettra de mieux intégrer les besoins et usages lors de la définition des projets d'aménagements de voirie.

Le guide d'aménagement des voiries. Il constituera la boîte à outils technique à destination des gestionnaires de voiries et proposera des principes d'aménagements pour chaque type de voie. Il devra permettre la mise en cohérence des aménagements avec la hiérarchisation du réseau viaire et le plan de modération des vitesses.



II- Le guide d'aménagement

A) La charte communautaire d'aménagement « zéro obstacle ! »

L'espace public doit pouvoir permettre à tout un chacun de s'orienter, de se repérer, de se déplacer vers un lieu pour accéder à un service, rencontrer d'autres personnes, se reposer... le tout dans une ambiance sécurisante et sécurisée. De nombreux équipements et mobiliers urbains sont là pour assumer ces fonctions : bancs, corbeilles, boîtes aux lettres, barrières, panneaux de signalisation, luminaires...

Pour autant, la multiplication de ces équipements est souvent la cause d'un encombrement excessif de l'espace public et peuvent entraver les déplacements des piétons, altérant ainsi la qualité de service et le niveau de confort vers lesquels les aménageurs souhaitent pourtant tendre. Pour exemple, des potelets implantés pour empêcher le stationnement anarchique et rendre le trottoir au piéton peuvent rapidement devenir un obstacle aux déplacements de ces derniers, et notamment des PMR.

Enfin, certains mobiliers urbains, même correctement implantés peuvent se révéler être des obstacles dangereux s'ils ne sont pas facilement détectables en particulier par les personnes déficientes visuelles, soit par manque de contraste visuel, soit à cause de leurs dimensions.

La charte communautaire d'aménagement « zéro obstacle » marquera l'engagement commun des acteurs de la mobilité dans leur constante prise en compte des personnes à mobilité réduite, mais plus généralement de l'ensemble des usagers pouvant être considérés comme vulnérables (piétons, cyclistes, personnes âgées, enfants...) par rapport aux véhicules motorisés. Elle définira l'ensemble des règles et principes fondamentaux à systématiquement prendre en compte pour veiller à ne pas créer — dans le cas de nouvelles opérations — ou à supprimer les obstacles physiques et psychologiques, et en particulier les « micro-obstacles urbains » qui peuvent passer inaperçu lors des phases pré-opérationnelles mais pénalisent au final l'utilisateur en diminuant le confort, en dégradant le matériel ou en réduisant les vitesses de déplacement des modes actifs sur l'espace public.

B) Le guide d'aménagement des voiries

Il permettra de concrétiser les objectifs de partage modal et d'une meilleure lisibilité de la route et de l'espace public en mettant notamment en cohérence l'aménagement de la voirie avec la hiérarchisation du réseau viaire et le plan de réduction des vitesses. Sa vocation est de synthétiser en un document unique les différents guides déjà mis en place par les gestionnaires de voiries et d'être un référentiel commun. Il fixera les principes d'aménagement pour chacune des classes définies dans la hiérarchie du réseau et proposera des solutions qui tiennent compte des contraintes urbaines que l'on peut rencontrer sur le réseau. Il devra permettre de créer les conditions d'accueil sécurisé et confortable pour l'ensemble des modes, et en particulier des modes actifs et des PMR. Il contribuera également à une bonne mise en œuvre du schéma directeur cyclable et du déploiement du réseau de sites propres, et à améliorer l'aménagement des zones de circulation apaisée.

C) La charte d'aménagement des stations

Les points d'arrêts sont les « portes d'entrées » des réseaux de transports en commun et doivent à ce titre faire l'objet d'une attention particulièrement soignée de sorte que l'offre en transports du territoire soit accessible et praticable par tous, dans des conditions de sécurité et de confort qui ne pénalisent pas les usagers les plus vulnérables. La charte des stations sera le référentiel en la matière et fournira aux gestionnaires et intervenants les éléments techniques permettant d'évaluer la qualité des points d'arrêts existants ainsi que les préconisations à appliquer et normes à respecter en ce qui concerne :

L'aménagement des zones d'arrêt : localisation, espace de stationnement, hauteur de quais, type et déploiement de la signalisation ...

L'aménagement des zones d'attente : revêtement, dimensions des quais, signalisation...

Les équipements : la qualité et la disposition du mobilier urbain, les abris-voyageurs, les poteaux d'arrêts, l'éclairage public, la diffusion de l'information voyageurs, équipements complémentaires...

Les cheminements d'accès : continuité des cheminements, largeur, pentes et paliers de repos, nature du revêtement, signalétique, conditions de traversée de chaussée... La charte pourra également définir les conditions d'interventions et les modalités de financement (investissement, fonctionnement) des acteurs en fonction du type d'aménagement et de leur localisation.



III- Les outils de suivi et d'aide à la décision

A) L'observatoire du PDU

Afin d'assurer un suivi de la mise en œuvre du projet et de ses effets, l'observatoire du PDU sera l'outil essentiel qui viendra alimenter les différentes instances de travail et compilera l'ensemble des indicateurs de ce projet. Il sera mis à jour de manière continue et fera l'objet d'un rapport (tous les ans ou tous les deux ans) à destination des partenaires. Il sera composé de 2 volets :

1. le tableau de bord, qui reprendra l'ensemble des actions, avec leur descriptif et leur état d'avancement
2. l'observatoire de la mobilité, qui comprendra quatre branches:
 - une branche sur les indicateurs liés à l'ensemble des offres de transports (transports en commun, modes actifs, voiture, covoiturage, parc de véhicules, aérien, maritime, marchandises...),
 - une branche sur les indicateurs liés à la mobilité sur le territoire (nombre de déplacements, modes de déplacements, motifs de déplacements, parts modales,...)
 - une branche sur l'accidentologie et la sécurité routière (nombre d'accidents, localisation des accidents, conflits entre les modes, types de routes,...) afin de prendre en compte la dangerosité de certains secteurs dans la programmation des travaux routiers,
 - une branche sur les indicateurs environnementaux (qualité de l'air, émissions de GES, nuisances sonores, consommation d'espace,...).

L'observatoire aura pour vocation de suivre les effets de la mise en œuvre du plan d'actions, de dresser un bilan de leur efficacité et de préconiser une politique volontariste en faveur des transports alternatifs à la voiture individuelle. L'évaluation obligatoire à mi-parcours (au bout des 5 ans de mise en œuvre) du PDU s'appuiera en grande partie sur l'observatoire du PDU et visera à mesurer le degré de réalisation du projet et d'atteinte des objectifs fixés.

B) L'observatoire du stationnement

Le PDU identifie le stationnement comme un levier majeur de report modal et de valorisation du cadre de vie urbain. Afin de définir plus précisément et de mettre en œuvre la stratégie communautaire dont les grands principes sont énoncés dans les actions n°18 à 21, l'observatoire du stationnement aura pour vocation de produire la connaissance nécessaire à l'organisation des politiques de stationnement à l'échelle de l'agglomération, en cohérence entre elles et avec la desserte en TC, et en tenant compte des nouvelles opportunités que constitue la réforme sur la décentralisation et la dépénalisation du stationnement sur voirie.

Dans cette perspective la réalisation du diagnostic complet de l'organisation de l'offre (volumes, localisation, tarification...) sera un préalable à une réflexion approfondie et au suivi des politiques de stationnement. L'observatoire sera également un outil de suivi actualisé et fournira un support aux réflexions qui seront engagées. Afin de prendre en compte l'ensemble des problématiques concernées par le stationnement, l'observatoire ne se limitera pas au stationnement automobile, mais portera aussi sur le stationnement des deux roues motorisés et des vélos. Il pourra aussi concerner le stationnement dédié aux livraisons de marchandises en ville.

Les données compilées dans l'observatoire du stationnement devront permettre d'alimenter les réflexions pour mettre en œuvre les actions liées.

Ces mesures font chacune l'objet d'une fiche action qui précise les objectifs et les moyens à mettre en œuvre pour les atteindre.

C) Les dispositifs de capitalisation de données

La production de données devra enrichir l'observatoire du PDU et améliorer la connaissance de la mobilité sur le territoire de la CINOR. À cet effet, des dispositifs de comptage routiers seront régulièrement déployés sur l'ensemble du territoire, mais en particulier dans les centres urbains qui représentent des secteurs à forts enjeux notamment concernant l'offre de transports prévue dans le PDU, mais également à travers les opportunités envisageables avec la mise en place de nouveaux plans de circulation.

Les enquêtes et sondages de terrain pourront venir compléter la connaissance sur des thématiques ou des secteurs spécifiques (plans de mobilités, mobilité dans les grands sites touristiques, pratiques d'intermodalité dans les PEM...) et seront élaborés pour répondre aux problématiques identifiées dans le cadres des études et réflexions en cours, ou pour évaluer le niveau de satisfaction, les priorités exprimées par les usagers, etc.

Les études spécifiques menées par les territoires sur les secteurs ou thématiques à enjeux forts viendront aussi alimenter la connaissance globale de la mobilité sur le territoire de l'agglomération.

Une nouvelle enquête ménages déplacements pourra également être envisagée afin de disposer de données actualisées et de mesurer l'évolution des comportements depuis 2016 (date de la précédente EMD) avec une méthodologie standardisée intégrant la mesure de la pratique de mobilité touristique.



IV- Les instances de suivi et de mise en œuvre

A) Les comités techniques et comités de pilotage

Dans la continuité de l'élaboration du PDU, les comités techniques et les comités de pilotage réuniront les acteurs techniques et politiques du territoire de la CINOR et des partenaires impliqués, et permettront de partager le suivi de la mise en œuvre du schéma de manière générale, et de synthétiser l'avancement des travaux et réflexion menées dans les instances de travail thématiques.

B) Coordination de travail organisée par le SMTR

Afin d'améliorer l'offre globale de transport du territoire, le PDU met notamment l'accent sur une meilleure articulation entre les réseaux. Le schéma local de l'intermodalité (outil de mise en œuvre) sera le document qui formalisera cette articulation et qui aura pour vocation de travailler efficacement à la construction d'une offre de transport multimodale performante.

Fidéliser les jeunes dans leur pratique de la multimodalité, attirer de nouveaux usagers dans les transports publics, encourager la pratique des altermobilités, tels sont les enjeux auxquels doivent répondre les politiques publiques de la mobilité sur l'île.

Dans ce contexte, l'attractivité et la performance des réseaux de transports constituent un objectif majeur à atteindre si l'on souhaite favoriser le report modal, notamment des jeunes et des actifs dans les déplacements contraints du matin et du soir.

Le SMTR (Syndicat Mixte de Transports de La Réunion) est un outil de coopération des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) de la Réunion (Région, CINOR, CIREST, CASUD, CIVIS, TCO) et de concertation sur les politiques publiques des AOMD en matière de mobilité.

L'objectif du SMTR étant de coordonner les services que les adhérents organisent, de mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et de mettre en place un système de tarification coordonné permettant la délivrance de titres de transport uniques ou unifiés, elle sera force de propositions pour animer les ateliers et ainsi coordonner les instances de travail en synergie avec les différents acteurs :

- Les acteurs techniques des communes, de la Région, de l'Etat en charge de l'aménagement et de l'organisation de la mobilité

- Les partenaires pour la mobilisation du foncier

Cette liste n'est pas fermée et pourra s'étoffer ponctuellement ou de manière plus régulière en fonction de l'avancement des travaux.

Ce groupe de travail permettra notamment :

- Accompagner les communes et la CINOR dans la mise en œuvre des prescriptions du SAR et dans la définition de leur stratégie de développement urbain à travers leur PLU autour des secteurs bien desservis par les TC actuels et à venir. Des réflexions sur la densification de l'urbanisation autour des stations et autour des lignes à haut niveau de service et des lignes structurantes pourront être abordées dans ce cadre. Un suivi de l'évolution urbaine autour des axes bien desservis pourrait être engagé.
- Accompagner les territoires dans la définition des normes de stationnement voiture et vélos à travers les PLU.
- Accompagner les acteurs de la mobilité dans la hiérarchisation de leur réseau viaire, dans leurs projets de création de voiries et dans la réalisation d'infrastructure pour les piétons et cyclistes afin d'améliorer les perméabilités pour les modes actifs.
- D'identifier les problématiques rencontrées par les acteurs économiques, les transporteurs, les livreurs dans les différents secteurs de l'agglomération.
- De mesurer et d'évaluer les besoins des différents acteurs économiques (fréquences de livraisons, type de produit, volumes, espaces de stockage,...).
- De partager les différentes solutions qui existent pour recomposer les flux d'approvisionnement des différents secteurs et d'identifier comment elles peuvent s'adapter à la réalité de l'agglomération (opportunité de création d'espaces logistiques, modalités de ruptures de charges,...).
- D'évaluer l'opportunité économique de la mutualisation des flux logistiques grâce notamment à l'apport de nouveaux acteurs qui ont émergé sur le marché et à l'usage des nouvelles technologies (traçabilité en temps réel des flux...).



IV- Calendrier prévisionnel du dispositif de mise en œuvre

LES OUTILS	DATE DE LANCEMENT	ACTEURS CONCERNES	BUDGET ALLOUÉ
Outil 1 : Les documents de programmation			
Le schéma directeur de la 1 ^{ère} ligne de tramway et du TCSP Est	2020-2021	CINOR, Département, Etat, Villes, TENOR, Europe	3 M€ sur l'action 1
Le schéma directeur des PEM et pôles de correspondance	2020-2021	CINOR, Département, Région, Etat, Villes, Europe	0,3 M€ sur l'action 6
Le schéma directeur des aménagements cyclables	2020-2021	CINOR, Département, Région, Etat, Villes, Europe	0,3 M€ sur l'action 12
Le schéma des infrastructures routières	2020-2021	CINOR, Europe, Etat, Région, Département, villes	0,5 M€ sur l'action 9
Le schéma local de l'intermodalité	2020-2021	CINOR, Département, Région, Etat, Villes, Europe, TENOR	0,5 M€ sur l'action 5
Outil 2 : Les guides d'aménagement			
La charte communautaire d'aménagement « zéro obstacle »	2020	CINOR, Europe, Etat, Région, Département, Villes	0,2 M€ sur l'action 9
Le guide d'aménagement des voiries	2020		
La charte des stations	2020		0,1 M€ sur l'action 6



IV- Calendrier prévisionnel du dispositif de mise en œuvre

	DATE DE LANCEMENT	FREQUENCES	ACTEURS CONCERNES	BUDGET ALLOUE
Outil 3 : Les outils de suivis et d'aide à la décision				
L'observatoire du PDU	2020-2021	Suivi annuel	CINOR, Département, Etat, Villes, TENOR, Europe, SAARRG, acteurs économiques, acteurs touristiques, SODIPARC	0.3 M€ sur l'ensemble des actions
L'observatoire du stationnement	2020-2021	Suivi annuel		0.2 M€ sur l'ensemble des actions
Les dispositifs de capitalisation des données	2020-2021			2 M€ sur l'ensemble des actions
Outil 4 : Les instances de mise en œuvre				
COFIL	2021	Suivi annuel	CINOR, Département, Etat, Région, Villes, Chambres consulaires	Sans objet
COTECH	2020	Suivi bi-annuel	CINOR, Département, Etat	Sans objet
La charte des stations	2020	Suivi annuel	CINOR, Europe, Etat, Région, Département, Villes, TENOR, SAARRG, acteurs économiques, acteurs touristiques	Sans objet
Groupe de travail urbanisme / déplacements / logistique urbaine	2020	Suivi annuel	CINOR, Villes, Région, Département, TENOR, acteurs économiques, SMTR	Sans objet

