

# ANNEXE 1

## RESUME NON TECHNIQUE

CINOR

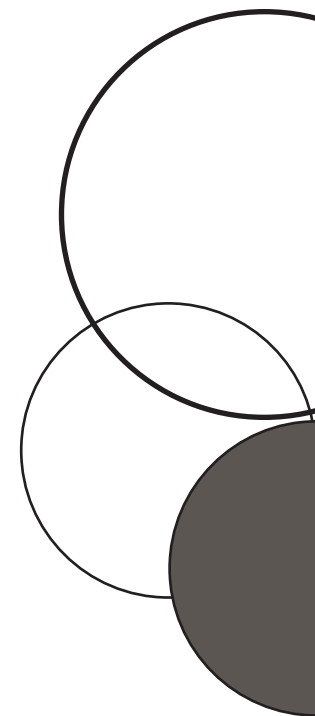
2013

---

2023



I- QU'EST CE QU'UN PDU ? .....	P.3
II- LA CINOR, PORTAIT D'UN TERRITOIRE EN MUTATION .....	P.4
III- LES AMBITIONS DU PDU .....	P.5
IV- UN PLAN D'ACTIONS : 5 AXES, 19 ACTIONS .....	P.6
V- FINANCEMENT DU PLAN D'ACTIONS .....	P.9
IV- SYNTHESE DES INCIDENCES DU PROJET .....	P.10
VI- LE DISPOSITIF DE MISE EN OEUVRE .....	P.11



# I – QU'EST CE QU'UN PDU ?

## DEFINITION DU PDU

Le Plan de Déplacements Urbains vise à « planifier », c'est-à-dire prévoir sur un territoire – ici la CINOR – et ce, durant une période donnée, généralement 10 ans, l'action politique en matière de mobilité en définissant les principes généraux de l'organisation des transports des personnes et des marchandises, de la circulation et du stationnement afin de promouvoir un usage plus rationnel des transports individuels et collectifs.

Il s'agit également d'un document de programmation dans le sens où le plan d'actions doit être d'un niveau suffisamment précis pour pouvoir, de façon macroscopique, être chiffré financièrement et pour prévoir un calendrier de réalisation.

Il est élaboré sous la responsabilité de la CINOR –qui est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), c'est-à-dire la collectivité compétente pour organiser les services de mobilité sur un territoire urbain, mais il implique toutes les autorités compétentes en matière d'infrastructures de transports et d'organisation de la mobilité (l'Etat, la Région, les communes...).

## POURQUOI REVISER LE PDU DE LA CINOR ?

Tous les 5 ans, l'agglomération peut décider de réviser son PDU pour une mise en cohérence avec les ambitions de son territoire. Que ce soit à cause d'un périmètre de transport urbain élargi, un contexte législatif modifié ou une évaluation à mi-parcours insatisfaisante, l'agglomération peut choisir de réviser son PDU à mi-parcours.

la CINOR, avant de réviser son Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2013-2023, a engagé la réalisation de son schéma des mobilités, pour définir les grandes orientations et un plan d'actions d'ici 2030, de sorte à fonder par un document stratégique et opérationnel, les bases du PDU. Celui-ci présente l'état de l'art de la mobilité sur le territoire de la CINOR, les enjeux de mobilité identifiés, et un plan d'actions visant à répondre aux différentes problématiques soulevées.

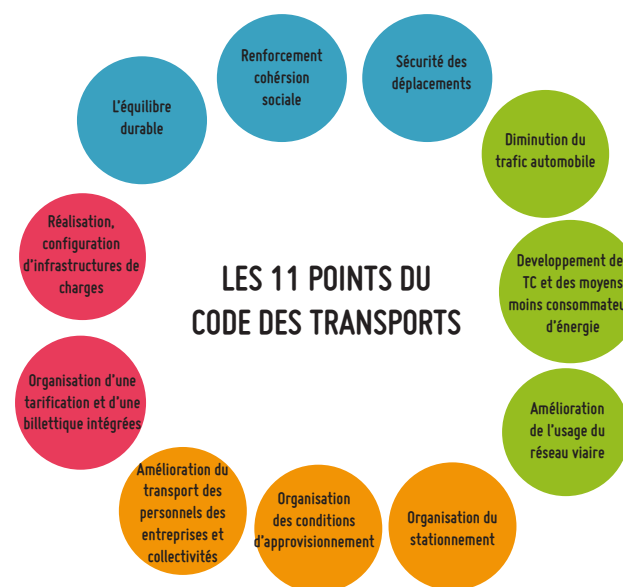
Parmi les actions, se trouvent le tramway TAO, les téléphériques, la restructuration du réseau de bus Citalis, le RRTG, les transports maritimes... Le PDU intègre l'ensemble des modes de déplacement ainsi que le stationnement, le transport et les livraisons de marchandises....

Le 21 février 2019, le conseil communautaire de la CINOR a ainsi acté la révision du PDU de la CINOR, intégrant les actions définies au schéma des mobilités, associées à une évaluation environnementale ad hoc. car l'évaluation à mi-parcours a fait ressortir des résultats en dessous des objectifs.

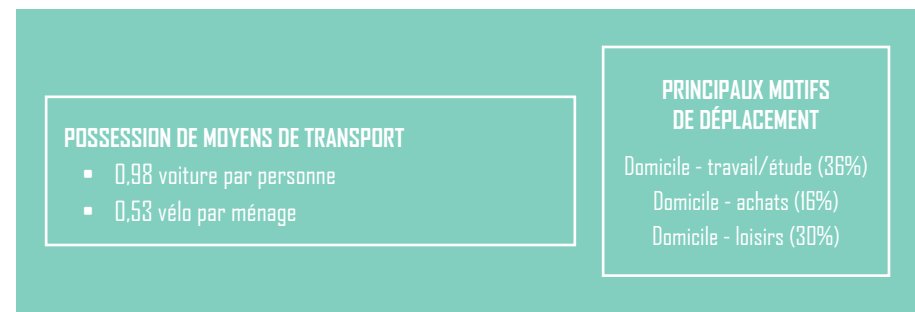
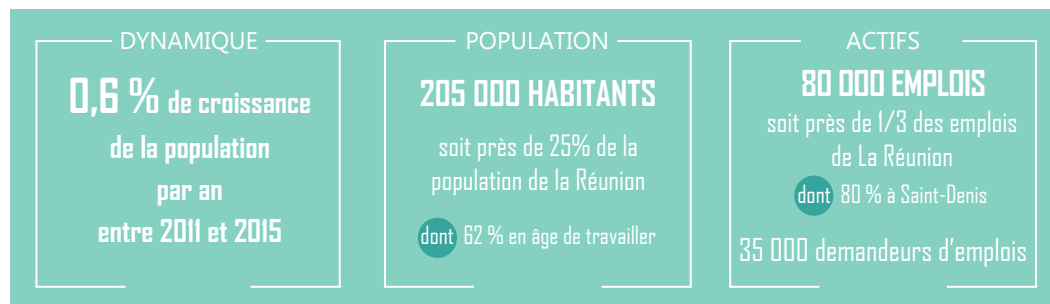
## LE CADRE LEGISLATIF

Il concerne l'ensemble de la mobilité des personnes (déplacements internes au périmètre, déplacements d'échanges avec l'extérieur) et des marchandises et touche tous les modes de déplacements : individuels et collectifs, motorisés et non-motorisés.

Au final, le Code des Transports précise dans son article L1214-2 que le plan de déplacements urbains vise à assurer :



## II – LA CINOR, PORTRAIT D'UN TERRITOIRE EN MUTATION



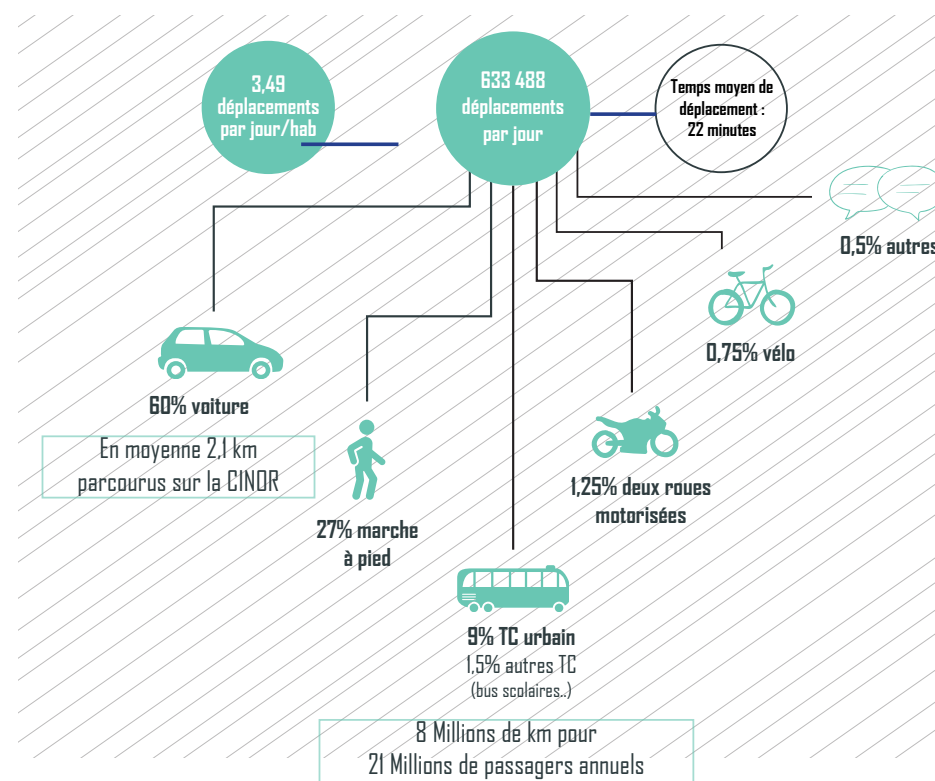
Source : Enquête SMTR, 2016

### UN TERRITOIRE ATTRACTIF QUI GENERE DES FLUX D'ÉCHANGES

- ✘ Saint Denis représente 3/4 des habitants du territoire de la CINOR (73%).
- ✘ La CINOR dénombre 100 000 les déplacements en provenance de l'Est contre 85 000 les déplacements en provenance de l'Ouest (*comptages Région, 2018*).
- ✘ Saint Denis, bassin de vie économique de la CINOR avec 82 % des flux de l'Ouest s'arrêtent à Saint-Denis et 35% en provenance de l'Est et s'arrêtent aussi dans Saint Denis.
- ✘ Les mobilités quotidiennes soulignent l'organisation multipolaire de l'agglomération à travers les échanges quotidiens liées à l'emploi et aux études, et de plus en plus pour les déplacements non obligés de type loisirs, achats, etc.
- ✘ Les taux d'occupation des véhicules sont de l'ordre d'un voyageur avion par véhicule.

### L'ÉTAT DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE DE LA CINOR


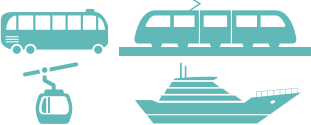


- ✘ Une forte prépondérance et dépendance à la voiture (60%)
- ✘ 2,5 millions de passagers en 2018 et 3 millions estimés en 2030
- ✘ Un TCSP bus (lignes 5,6,7 et 8) saturé avec 42 000 voyageurs jours (fréquentation d'un tramway)
- ✘ Une intermodalité insatisfaisante voire absente
- ✘ Une amplitude horaire des TC jugée insuffisante en soirée



Source : Enquête SMTR, 2016



### III – LES AMBITIONS DU PDU

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

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.

L'enquête SMTR a mis en évidence les 700 000 déplacements intra CINOR. Les 12% induiront donc **85 000 déplacements voitures en moins chaque jour**.

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**.

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

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

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

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

Car Jaune ..... 15 à 20 000 déplacements

**140 000 – 150 000 déplacements en moins**





## IV – UN PLAN D’ACTIONS : 5 AXES, 19 ACTIONS

### AXE 3 Favoriser l’usage des modes actifs et des personnes à mobilité réduite (PMR)

Les bienfaits de l’exercice physique pour la santé, la forte proportion de déplacements de courte distance ainsi que la météo clémente du territoire font des modes actifs (marche à pieds, vélo...) une alternative à l’automobile avec un réel potentiel de développement.

Le PDU prévoit de développer le réseau d’itinéraires cyclables vers les destinations du quotidien (zones d’emplois, commerces...) et de renforcer la sécurité des cyclistes avec des aménagements spécifiques et des vélos avec le développement de stationnement cyclables.

Les aides financières destinées à l’acquisition de vélo à assistance électrique seront également poursuivies.

Pour diminuer les nuisances de la circulation automobile, les zones de circulation apaisée (zones 30, zones de rencontre...) dans lesquelles les automobilistes « cèdent le pas » aux autres usagers et la qualité des aménagements piétons et cyclable seront privilégiés dans les centralités urbaines.

Le PDU prévoit également de renforcer la cohésion sociale et urbaine en améliorant l’accès des personnes à mobilité réduite aux réseaux de transports publics et aux espaces publics de manière générale.

### AXE 5 Repenser la mobilité en période de forte affluence vers l’aéroport Roland Garros et le port GPMR

L’importance du tourisme sur le territoire se traduit également par des flux de déplacements supplémentaires avec une organisation spécifique. Le PDU prévoit ainsi d’améliorer la desserte de l’aéroport Roland Garros. À l’échelle de la CINOR, le PDU prévoit de proposer une offre de transport en commun mieux adaptée à la mobilité touristique et des alternatives de transports qui permettent de diminuer l’usage de la voiture et ainsi préserver la qualité du patrimoine paysager du territoire.

### AXE 4 Initier une culture de la mobilité durable et un autre usage de la voiture à construire

La mobilité durable, c’est-à-dire celle qui prend en considération l’impact environnemental pour les générations futures, c’est une mobilité qui économise l’énergie et qui s’adapte à la transition énergétique rendue possible par les avancées techniques.

Afin d’encourager un partage citoyen de la mobilité, le PDU prévoit de promouvoir le covoiturage. L’usage des véhicules électriques propre sera aussi facilité avec le déploiement des stations de recharge et le renouvellement des matériels roulants et navigants et des véhicules des collectivités sera poursuivi afin de diminuer leurs nuisances aussi bien sonores qu’en termes d’émission de polluants.

Le PDU met également l’accent sur « la pédagogie » à développer auprès du public afin de partager une culture commune de la mobilité durable et de changer les habitudes, à travers de nouveaux lieux dédiés à la mobilité, un outil de diffusion de l’information « multimodale » et le soutien aux démarches incitatives pour les salariés et le public scolaire.

Enfin, le développement de la ville en intégrant dans « ses gènes » les grands enjeux de mobilité pourra réunir les conditions urbaines favorables aux déplacements courts, et donc à pieds ou à vélo, ou en transports publics.



## IV – UN PLAN D’ACTIONS : 5 AXES, 19 ACTIONS

### AXE 1

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

Action n°1 – Développer un Transport Haut Niveau de Services (THNS) reliant Barchois à Quartier Français

- Développer la première ligne de tramway Barchois Duparc, constituante d'une dorsale interne à haute capacité
- Développer l'interconnexion du tramway sur l'EST avec un TCSP combiné au tracé de la RN2

Action n°2 : Développer un réseau de Transports par câble en arrête sur le THNS avec redéploiement de l'offre de bus

Action n°3 – Développer un réseau de TCSP maritime entre les 3 communes de la CINOR

Action n°4 – Optimiser l'offre de transport en commun CITALIS en réponse aux besoins réels existants et en écho au THNS et aux TPC

Action n°5 – Améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable complète pour une tarification combinée et faciliter les modalités de paiement

Action n°6 – Développer et aménager les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Action n°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

### AXE 4

NITIER UNE CULTURE DE LA MOBILITE DURABLE ET UN AUTRE USAGE DE LA VOITURE A CONSTRUIRE

Action n°15 : Encourager les nouvelles formes de mobilité et les pratiques de mutualisation

Action n°16 : Accompagner la transition énergétique pour une circulation propre

Action n°17 : Communiquer auprès du public pour changer les habitudes

### AXE 2

REDEFINIR UN NOUVEAU PARTAGE DE LA VOIRIE ET ASSURER UNE CIRCULATION MAITRISEE

Action n°8 – Hiérarchiser le réseau routier et y associer des principes d'aménagements cycle

Action n°9 – Mettre en place de nouveaux plans de circulation et de réaménagement des grands axes urbains

Action n°10 – Faire du stationnement un levier pour la maîtrise de l'automobile, le report modal et le partage de l'espace public

Action n°11 – Améliorer la gestion des flux de marchandises

### AXE 3

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

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

Action n°13 : Déployer une politique d'aide au déplacement à vélo et de services cyclables

Action n°14 : Améliorer les conditions de déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

### AXE 5

REPENSER LA MOBILITE EN PERIODE DE FORTE AFFLUENCE VERS L'AEROPORT ROLAND GARROS ET LE PORT GPMR

Action n°18 : Assurer une meilleure desserte de l'aéroport ROLAND GARROS et les liaisons avec le port Grand Port Maritime Réunionnais (GMPR)

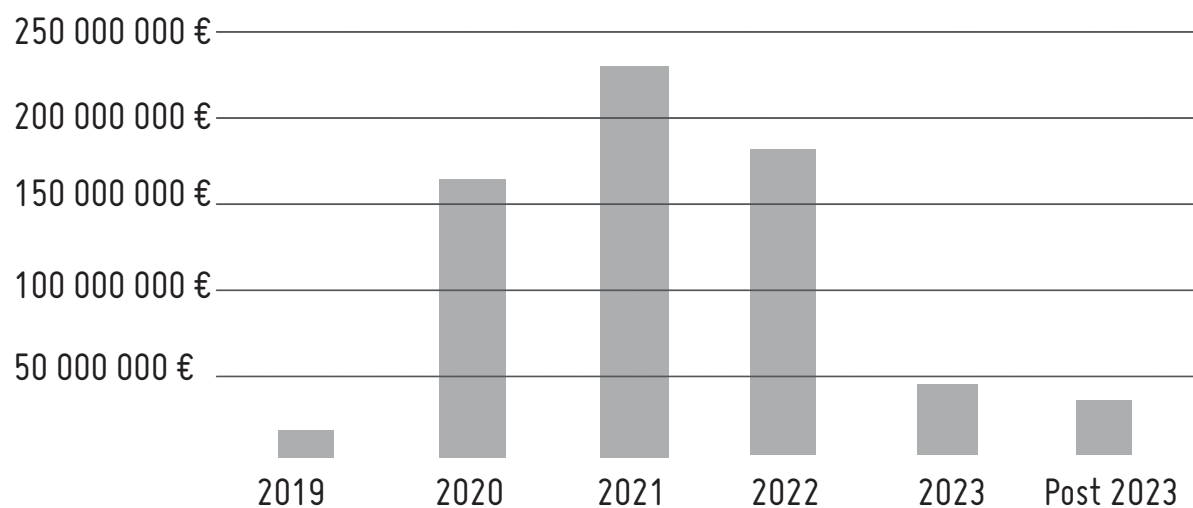
Action n°19 : Proposer une offre de transport adaptée à l'activité touristique du territoire





## V – FINANCEMENT DU PLAN D’ACTIONS

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 €	647 060 000 €
AXE 2	717 500 €	1 980 000 €	1 571 667 €	4 331 667 €	7 059 167 €	3 720 000 €	29 380 000 €
AXE 3	1 970 000 €	4 797 500 €	4 163 500 €	2 987 500 €	2 847 500 €	-	24 266 000 €
AXE 4	-	1 874 167 €	1 494 167 €	1 544 167 €	337 500 €	-	12 750 000 €
AXE 5	-	20 000 €	20 000 €	20 000 €	-	-	5 060 000 €
Dispositifs de mise en oeuvre suppl.	-	500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	500 000 €	2 500 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>15 147 500 €</b>	<b>163 966 667 €</b>	<b>229 544 333 €</b>	<b>180 563 333 €</b>	<b>48 764 167 €</b>	<b>30 220 000 €</b>	<b>668 206 000 €</b>



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 €



# VI – SYNTHÈSE DES INCIDENCES DU PROJET

L'analyse des impacts des actions du PDU sur les thématiques environnementales 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 billetterie interopérable 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 déplacement 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 environnemental 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.



Positif



Point de vigilance



Neutre



## VII – LE DISPOSITIF DE MISE EN OEUVRE

Au-delà du contenu du projet exposé dans le plan d'actions et des ambitions qu'il vise à atteindre, la plus-value de ce document résidera dans sa capacité à organiser les bonnes conditions qui garantiront sa mise œuvre. Les outils de mise en œuvre constituent en ce sens les bases du « dispositif PDU » en tant que processus durable de réflexion et d'action. Ils permettront de territorialiser et programmer de manière plus précise les choix affichés dans le projet du PDU. Les documents à réaliser et les instances à mettre en place après l'approbation du PDU sont de 4 types :

1. **Les documents de programmation** : ce sont les schémas directeurs qui devront préciser et programmer la mise en œuvre des actions liées à l'aménagement des infrastructures et à l'organisation de l'intermodalité
2. **Les guides d'aménagement** : ce sont les documents-guides qui devront encadrer la mise en œuvre des actions d'aménagement. Ils seront des référentiels communs pour tous les acteurs qui seront amenés à intervenir sur le territoire communautaire. La liste n'est pas figée et pourra être enrichie au fil du temps.
3. **Les outils de suivis et d'aide à la décision** : il s'agit des observatoires qui permettront le suivi et l'évaluation du projet, des outils de productions de données qui viendront en partie alimenter les observatoires et des supports de communications qui apporteront des éclairages synthétiques ciblés sur certaines thématiques. Ces outils viendront alimenter les travaux et réflexions des différentes instances de suivi.
4. **Les instances de mise en œuvre** : pour son exécution la gouvernance du PDU sera quant à elle assurée par des instances de suivi et de décision qui réuniront les acteurs de la mobilité et des thématiques associées.

