Cinor
Terre de Mobilités

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE
PORTANT SUR LE PROJET
BAOBAB N°3

BAOBAB
Jardin de l'État - Chaudron



baobab
VOS DÉPLACEMENTS, TOUT SIMPLEMENT

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

Region Reunion
www.regionreunion.com

l'Europe s'engage à La Réunion
avec le FEDER

Mot du Président



En 2000, notre territoire a vu la création de la première voie réservée aux bus sur l'île. Cela a été le point de départ du développement des transports en commun d'abord sur Saint-Denis et qui s'étend aujourd'hui sur l'ensemble du territoire. Vingt-cinq ans plus tard, CITALIS réseau de la CINOR, transporte près de 21 millions de voyageurs par an, plus de la moitié des déplacements en bus de l'île.

Le programme BAOBAB est la suite logique de cette histoire en lien avec les téléphériques que nous prévoyons de construire. BAOBAB, dont on retient facilement le nom.

BAOBAB c'est un sigle : Bus de l'Aéroport vers l'Ouest et Bus de l'Aéroport vers le Bocage.

BAOBAB ce sont des lignes de bus plus rapides, plus réguliers, plus modernes grâce aux aménagements que nous prévoyons sur 27 km, du Barachois à Quartier Français.

BAOBAB c'est concret. Ce sont déjà des aménagements et des services en place et c'est un engagement de 2014, avec les téléphériques Papang et Payanke, qui se réalise.

BAOBAB c'est la preuve que nous faisons ce que nous disons !

BAOBAB c'est une CINOR 100% mobile.

Je vous invite à participer nombreux à la concertation qui concerne la section entre le Jardin de l'État et Le Chaudron.

Votre avis compte...
et c'est maintenant !

Jacques Lowinsky
Président de la CINOR

Sommaire

1- LE PROGRAMME BAOBAB 4

Cette première partie, commune aux cinq dossiers de concertation, présente le programme BAOBAB dans son ensemble.



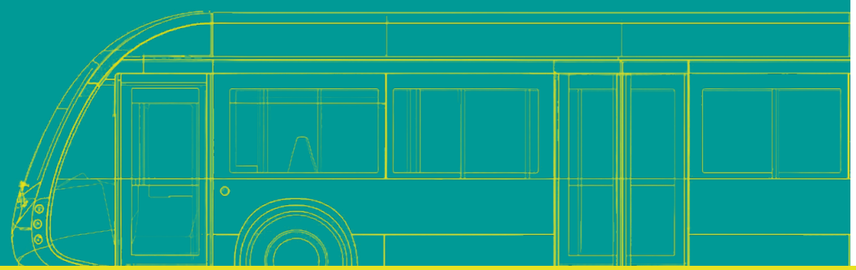
2- LE PROJET JARDIN DE L'ÉTAT - CHAUDRON 12

Les objectifs du projet 14
Marcher et faire du vélo sans interruption 15
Une articulation vec les projets du territoire 15
L'itinéraire et les sections du projet Jardin de l'État - Chaudron 16

3- S'INFORMER ET PARTICIPER À LA CONCERTATION 24

Les objectifs de la concertation 25
S'informer et s'exprimer : le dispositif en détails 26
POUR S'INFORMER 26
POUR CONTRIBUER 26
Après la concertation, que se passe-t-il ? 27

1 Le programme BAOBAB





POURQUOI LE PROGRAMME BAOBAB ?

La CINOR porte le programme BAOBAB pour améliorer les déplacements entre Saint-Denis, Sainte-Marie et Sainte-Suzanne. Concrètement, cela veut dire créer des voies réservées aux bus sur les grands axes du Nord de l'île, pour que les bus ne soient plus pris dans les embouteillages.

L'objectif est simple : que le bus devienne une vraie alternative à la voiture, aussi rapide et aussi fiable - voire plus.

27 km
de tracé concernés par des aménagements

54 stations
modernisées, réaménagées ou créées sur le périmètre du programme

7 PEM
Pôles d'échanges multimodaux pour faciliter les correspondances entre les différents modes de déplacement

3 communes
Saint-Denis
Sainte-Marie
Sainte-Suzanne



VINGT-CINQ ANS D'EXPÉRIENCE AU SERVICE DE LA MOBILITÉ

Le programme BAOBAB ne part pas de rien. Il s'appuie sur une politique de mobilité que la CINOR construit depuis un quart de siècle :

- **Le premier TCSP de l'outre-mer**. Livré en 2000, ce couloir de bus de 4,5 km enregistre encore aujourd'hui 40 000 voyages par jour, soit près de 30 % de tout le trafic de transport en commun de l'île.
- **Un réseau CITALIS qui a fait ses preuves**. Avec près de 70 lignes, plus de 200 véhicules et 21 millions de voyageurs par an, CITALIS est le réseau de transport le plus fréquenté de La Réunion.
- **Une avance sur le transport par câble**. Depuis mars 2022, le téléphérique urbain Papang relie les hauts de Saint-Denis au centre-ville. Avec jusqu'à 7 000 voyageurs par jour, il est devenu la ligne la plus empruntée du réseau. Un second projet de téléphérique, Payanké, est aujourd'hui à l'étude pour relier le quartier de la Vigie à la Montagne au secteur de l'Hôpital Bellepierre.

C'est cette expérience que le programme BAOBAB vient prolonger et amplifier.

Une ambition tournée vers demain. La CINOR avait un temps envisagé un tramway (le projet TAO, étudié entre 2015 et 2020). Ce mode de transport, plus lourd et plus coûteux à mettre en œuvre rapidement, a été mis en pause au profit d'une solution plus immédiate : le bus à haut niveau de service.

Mais l'ambition de long terme n'a pas disparu. Les voies dédiées créées pour BAOBAB sont conçues pour pouvoir, un jour, accueillir un mode de transport guidé — comme un tramway — si les besoins du territoire le justifient. Autrement dit, **BAOBAB construit dès aujourd'hui les emprises qui permettront de faire évoluer le réseau demain**, sans attendre que les conditions d'un projet plus lourd soient réunies.

UN PROGRAMME DE TRANSPORT AU SERVICE DE LA TRANSFORMATION URBAINE



Le programme BAOBAB ne se limite pas à la création de voies pour les bus. Chaque aménagement est aussi l'occasion de repenser la rue dans son ensemble, pour mieux partager l'espace entre tous les usages : bus, piétons, vélos, commerces.

Concrètement, la création de voies réservées aux transports en commun s'accompagne de trottoirs et pistes cyclables continus, d'une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et d'espaces publics de meilleure qualité. Le programme facilite aussi les correspondances entre les différents modes de transport, grâce à la création ou à l'amélioration de pôles d'échanges. L'ambition est de construire un territoire plus accessible, plus sûr et plus agréable à vivre au quotidien.

UN PROGRAMME, CINQ PROJETS AUTONOMES

Le programme BAOBAB est composé de cinq projets, correspondant chacun à des secteurs fonctionnels ou géographiques. Ces cinq projets s'inscrivent dans une même vision d'ensemble : améliorer les mobilités à l'échelle du Territoire Nord. Ils sont conçus de manière cohérente et complémentaire à l'échelle du programme BAOBAB. Chacun peut être réalisé et fonctionner indépendamment des autres.

La concertation est organisée au plus près des territoires concernés, afin de permettre aux habitants et aux usagers de s'exprimer sur les aménagements qui concernent directement leur quotidien.

Lambert - Petit Marché
← ≈ 3,3 km → | 2029 > 2032

Hôpital Bellepierre - Jardin de l'État
← < 1 km → | 2028 > 2032

Jardin de l'État - Chaudron
← ≈ 5,8 km → | 2027 > 2032

Chaudron - Duparc
← ≈ 4,2 km → | 2027 > 2032

Duparc - Quartier Français
← 6 secteurs → | 2027 > 2032

UN PROGRAMME DE BHNS POUR UNE MOBILITÉ PLUS EFFICACE ET DURABLE

BAOBAB s'inscrit dans le concept de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), dont la performance repose avant tout sur la qualité du service proposé aux voyageurs. Pour les usagers, cette qualité se traduit par **trois critères** essentiels : **la régularité, la fréquence et la rapidité des déplacements**.

Pour atteindre ce niveau d'exigence, le programme prévoit des aménagements permettant d'améliorer les conditions de circulation des bus grâce à la mise en œuvre de **sites propres**, tout en garantissant la sécurité de l'ensemble des usagers de la voirie.

Le site propre désigne l'infrastructure réservée prioritairement ou exclusivement aux transports collectifs permettant au BHNS de circuler sur une voie dédiée, indépendante ou séparée du trafic automobile **lorsque les conditions d'insertion le permettent**.

Cet aménagement offre plusieurs avantages majeurs. Tout d'abord, il offre **une meilleure régularité du service** car les bus sont moins impactés par les embouteillages. De plus, **les temps de parcours sont plus rapides et plus fiables**, grâce à la réduction des conflits avec la circulation générale.

Enfin, il permet **une meilleure lisibilité du réseau** puisque le BHNS dispose d'un espace identifié et prioritaire.

Le site propre ne se traduit pas systématiquement par une voie réservée sur l'ensemble du tracé. Son niveau d'aménagement varie selon les contraintes urbaines, foncières (liées à la disponibilité des terrains) ou environnementales. Un projet de BHNS peut donc combiner plusieurs configurations.

Des sections pourront être en **site propre intégral**, où le bus est totalement séparé de la circulation automobile. Certaines sections seront réalisées avec des **voies réservées** plus ponctuelles, par exemple à l'approche de certains carrefours, afin d'accorder une priorité aux bus. Enfin, dans les sections les plus contraintes par la densité du bâti, le bus circulera avec les voitures.

Le choix d'une configuration ou d'une autre dépend des difficultés de circulation observées pour les bus, ainsi que de la place disponible dans les rues traversées. Le programme BAOBAB vise ainsi à améliorer les performances du réseau tout en s'adaptant aux contraintes de chaque secteur.

SAINT-DENIS, UNE VILLE QUI CONCENTRE L'ESSENTIEL DES EMPLOIS



La CINOR constitue le principal pôle d'emplois de la Réunion, avec près de 40 % des emplois de l'île pour seulement un quart de sa population. En 2023, l'INSEE recense ainsi près de **22 200 actifs qui travaillent sur le territoire de la CINOR sans y habiter**.

Cette attractivité est renforcée par la présence de grands équipements : Centre Hospitalier Universitaire Bellepierre, Université, Aéroport, etc. La CINOR attire ainsi un grand nombre de déplacements depuis l'ensemble de l'île, comme cela a été souligné dans le Plan de Mobilité de la CINOR.

Au sein de la CINOR, Saint-Denis regroupe 86 % des emplois du territoire de la CINOR, pour 71 % de sa population. Chaque jour, des milliers d'habitants de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne viennent y travailler — 8 300 d'entre eux font ce trajet quotidiennement.

LA PRÉDOMINANCE ACTUELLE DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE

Aujourd'hui, la voiture reste le moyen de transport le plus utilisé sur le territoire de la CINOR : elle représente 73 % des trajets domicile-travail entre les communes, et plus de 95 % des trajets de ceux qui viennent de l'extérieur.

Cette dépendance à la voiture crée des bouchons importants aux heures de pointe sur les grands axes — jusqu'à 93 000 véhicules par jour au niveau de l'aéroport. Ce sont des dizaines de milliers de Réunionnais qui perdent du temps chaque matin et chaque soir pour entrer ou sortir de Saint-Denis.

UN PROJET QUI S'INSCRIT DANS LA STRATÉGIE DU TERRITOIRE

Le programme BAOBAB n'est pas un projet isolé : il met en œuvre les orientations déjà fixées par les grands documents de planification de La Réunion et de la CINOR, qui identifient depuis plusieurs années le développement des transports en commun comme une priorité pour désengorger le territoire.

Il s'agit notamment de développer des transports collectifs plus performants, de mieux partager l'espace public entre la voiture, les piétons et les vélos, et de rapprocher les habitants de leurs besoins du quotidien.

Ces orientations sont notamment traduites dans le Plan de Mobilité (PDM) 2024-2034 de la CINOR, qui identifie BAOBAB parmi les actions à mettre en œuvre pour améliorer les déplacements et proposer des alternatives à la voiture individuelle.

BAOBAB contribue ainsi à faire évoluer les mobilités du Nord, en facilitant les transports collectifs, les connexions entre les différents modes de déplacement et en aménageant des espaces publics plus agréables et plus sûrs pour tous.





Pour résumer

Le programme BAOBAB cherche à rendre les **alternatives à la voiture plus attractives**, non seulement par la qualité du service de bus proposé aux usagers, mais aussi par **l'amélioration des correspondances** avec les réseaux de bus et des trottoirs et pistes cyclables continus, sans interruption.

Concrètement, BAOBAB développe un réseau de transports publics à l'échelle de la CINOR, tout en réaménageant la ville. La réduction de la place de la voiture sur certains axes, notamment en centre-ville de Saint-Denis, constitue un enjeu majeur, associée à des espaces publics de qualité.

Les projets du programme BAOBAB s'inscrivent dans une **logique de transition environnementale**. Cela se traduit en partie par des revêtements perméables, qui laissent l'eau s'infiltrer dans le sol plutôt que de ruisseler, ou encore par la végétalisation de certaines sections du tracé, pour lutter plus efficacement contre les îlots de chaleur (ces zones urbaines où le bitume et le béton accumulent la chaleur et rendent l'air plus difficile à respirer en période de forte chaleur). De manière plus large, un meilleur fonctionnement des transports en commun participe à la qualité de vie au sein du territoire de la CINOR. **En ce sens, les cinq projets du programme BAOBAB s'inscrivent dans les politiques publiques de santé et de qualité de vie, avec la volonté de tendre vers un territoire apaisé.**

POURQUOI BAOBAB ?

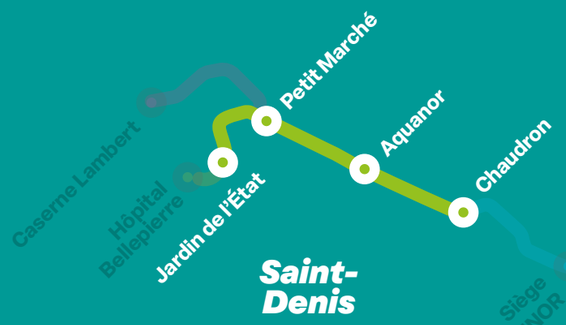
Un territoire qui attire beaucoup de déplacements
90 000 emplois, majoritairement concentrés à Saint-Denis.

Une mobilité encore très dépendante de la voiture
73 % des déplacements domicile-travail internes sont réalisés en voiture.

Des axes routiers fortement sollicités
Jusqu'à 93 000 véhicules par jour sur certains secteurs.

Une ambition : proposer de vraies alternatives
Des transports collectifs plus performants, mieux connectés à la marche et au vélo, et des espaces publics requalifiés.







2 Le projet Jardin de l'État - Chaudron

La concertation porte sur la section du programme BAOBAB allant **du Jardin de l'État jusqu'au Chaudron, sur une longueur d'environ 5,8 km**.

Ce tronçon traverse notamment la rue de la Source, la rue Félix Guyon et la rue du Maréchal Leclerc. C'est ici que se concentrent les principaux aménagements du projet pour requalifier le cœur de Saint-Denis.



LES OBJECTIFS DU PROJET

Un des enjeux majeurs sur cette section est de **proposer un axe efficace** pour les lignes de transport collectif qui emprunteront ce parcours.

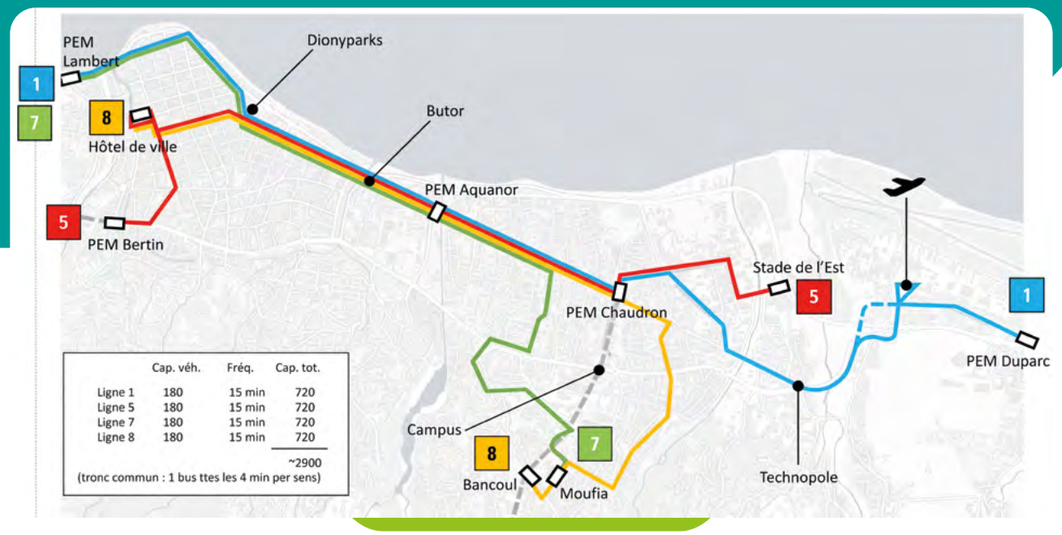
Il s'agit **d'améliorer le fonctionnement des lignes les plus fréquentées du réseau**, en traitant une section centrale aujourd'hui pénalisée par les embouteillages.

Pour cela, le projet prévoit de :

- Mettre à niveau le site propre existant sur la rue du Maréchal Leclerc, en l'élargissant pour le rendre plus confortable et renforcer sa lisibilité ;
- Optimiser la desserte des bus ;
- Améliorer les conditions d'arrêt en station ;
- Améliorer et étendre le système de priorité aux feux pour les bus, un élément essentiel pour réduire les temps d'attente aux carrefours et garantir la régularité des trajets.

Ces aménagements profiteront à plusieurs lignes du réseau CITALIS :

- **La ligne 1** qui relie le PEM du Chaudron à la station Océan située à proximité du futur Dionypark ;
- **La ligne 5** qui reliera le Stade de l'Est et le futur PEM du projet Hôpital Bellepierre, où elle permettra une connexion avec le téléphérique de la Montagne « Payanké » ;
- **La ligne 7** qui empruntera l'axe desservi par le BHNS sur la rue du Maréchal Leclerc et celle du Maréchal de Lattre de Tassigny
- **La ligne 8** qui conserve son tracé actuel entre Bancoul (gare téléphérique Papang) et Saint-Denis centre ;
- **La ligne 14**, qui empruntera les aménagements place de Metz et qui sera en terminus à Hôtel de Ville (et non plus à « Océan »).

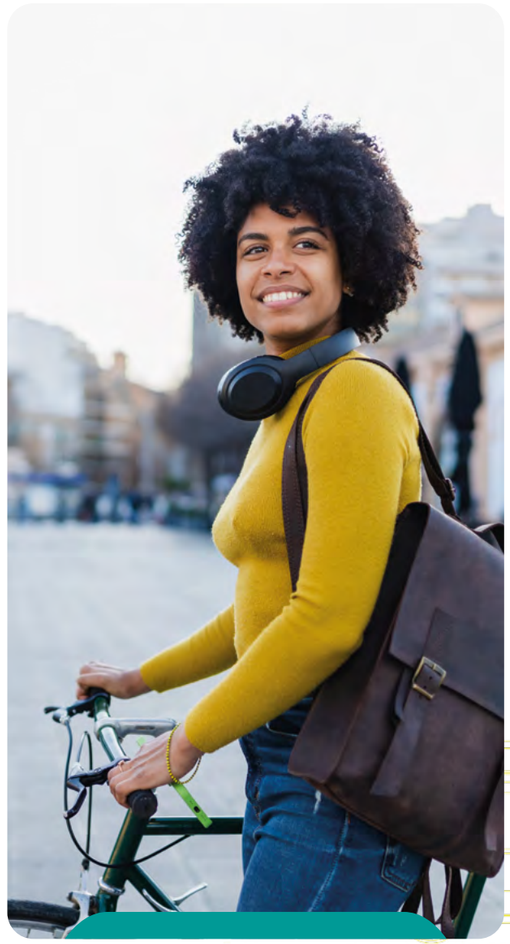


	Cap. véh.	Fréq.	Cap. tot.
Ligne 1	180	15 min	720
Ligne 5	180	15 min	720
Ligne 7	180	15 min	720
Ligne 8	180	15 min	720
			~2900

(tronc commun : 1 bus ttes les 4 min per sens)

Au-delà du volet sur la performance des transports collectifs, ce projet comprend la requalification des espaces publics pour améliorer le cadre de vie des usagers et des riverains.
Cela se traduit par des trottoirs élargis, des matériaux qualitatifs, une végétalisation renforcée, des stations modernisées et, selon les secteurs, des espaces rendus plus favorables aux piétons.

Dans certaines sections, la priorité est donnée à l'apaisement, à la piétonisation partielle, à l'élargissement des espaces d'usage et à la plantation. Dans d'autres, il s'agit davantage de restaurer une plateforme existante, de moderniser des stations ou de renforcer la lisibilité des parcours. L'ensemble poursuit toutefois une même logique : faire du tracé un support d'amélioration du cadre de vie.



UNE ARTICULATION AVEC LES PROJETS DU TERRITOIRE

À l'interface entre le projet BAOBAB et le projet de renouvellement urbain du Nord-Est littoral (PRUNEL), le secteur du Bas de la rue du Maréchal Leclerc occupe une position stratégique dans la transformation de Saint-Denis.

Porté par la Ville de Saint-Denis et la CINOR, PRUNEL accompagne le renouvellement des quartiers de Butor, Vauban et Bas de la rue du Maréchal Leclerc. L'objectif est d'améliorer durablement le cadre de vie de ces quartiers, en agissant sur l'habitat, les espaces publics et les mobilités.

Le réaménagement du Bas Maréchal Leclerc va ainsi désenclaver les quartiers du Nord-Est et mieux les relier au littoral et au reste de la ville, grâce à de nouveaux cheminements piétons et pistes cyclables, en complément de la voie de bus.

MARCHER ET FAIRE DU VÉLO SANS INTERRUPTION

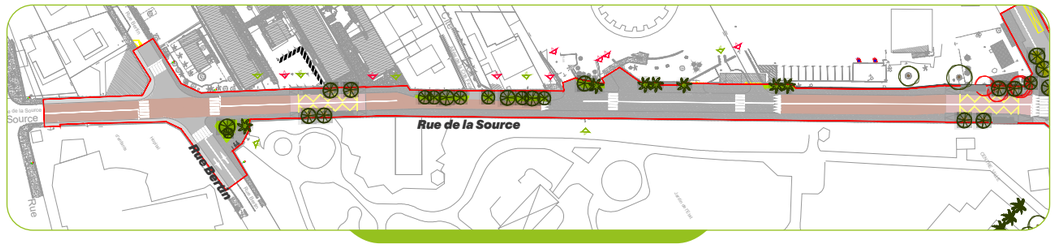
Le projet accompagne aussi le développement de la marche et du vélo. Concrètement, cela veut dire des trottoirs continus tout au long du parcours, et une piste cyclable dès que la place le permet.

Un nouvel itinéraire à vélo est notamment prévu depuis la ravine du Butor jusqu'à la piscine municipale du Butor, en passant devant le lycée Leconte de Lisle.



L'ITINÉRAIRE ET LES SECTIONS DU PROJET JARDIN DE L'ÉTAT – CHAUDRON

> Rue de la Source : davantage de place pour les bus, les piétons et les vélos



La rue de la Source sera réservée aux bus et aux ayants-droits (riverains et personnes allant à l'Hôtel du Département). Les ayants-droits pourront emprunter la rue dans le sens nord-sud uniquement. Le TCSP aura deux voies de circulation.

Sur une portion de la rue, sa largeur ne suffit pas pour aménager deux voies. À cet endroit, une voie à sens unique sera mise en place, avec une priorité donnée au sens nord-sud. Les trottoirs seront aménagés de part et d'autre des voies. Le trottoir longeant le Jardin de l'État aura une largeur de 2,5m sur presque toute la longueur de la rue avec un rétrécissement entre la rue Bertin et le quai de bus au sud. Sa largeur sera de 1,6m sur cette portion.

Le trottoir longeant le Palais de la Source aura une largeur variable, jamais inférieure à 1,5 m.

Pour permettre ces aménagements, le stationnement existant situé le long de l'aile Ouest du Jardin de l'État sera supprimé. La voie sera aménagée en plateau qualitatif piétons / bus face à l'entrée principale du Palais de la Source.

Deux nouvelles stations seront créées sur cette rue.





> Place de Metz : d'une place circulée à une place apaisée

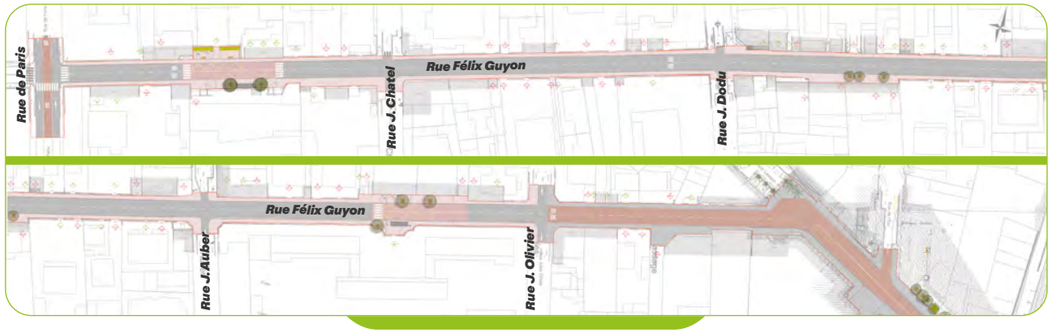
La place de Metz est conçue comme un espace plus apaisé et agréable. Elle ne sera plus seulement un lieu de passage, mais un véritable espace public où l'on pourra circuler, attendre et rejoindre les différents modes de transport.

Le bus y circulera sans couper la place en deux : les piétons pourront continuer à la traverser librement. Les places de stationnement actuelles seront supprimées pour favoriser les cheminements piétons et l'entrée dans le Jardin de l'État. L'objectif est de rendre piétonne une grande partie de la place de Metz, tout en conservant sa capacité à accueillir des événements et des usages temporaires, notamment en lien avec les commerces environnants.

Le réaménagement de la place de Metz facilitera ainsi les déplacements et les correspondances avec les transports collectifs, dans un cadre plus agréable pour tous.



> Rue Félix Guyon : faire circuler les bus dans une rue étroite



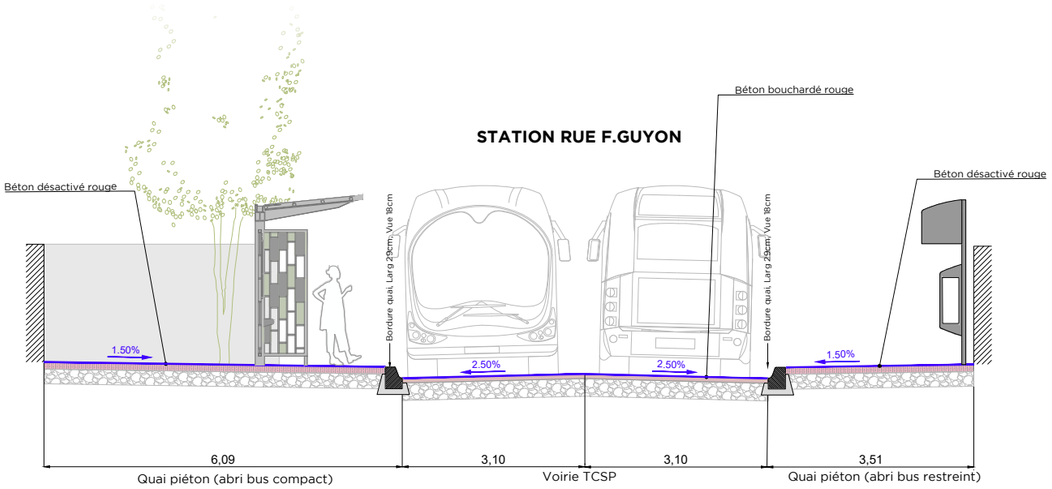
La rue Félix Guyon est étroite et très fréquentée : commerces, immeubles, nombreux piétons... Il n'y a pas la place d'y créer une voie réservée aux bus sur toute sa longueur.

Les bus continueront donc à circuler dans les deux sens, comme aujourd'hui, en partageant la rue avec les voitures. Les trottoirs feront 1,5 m de large de chaque côté ; il n'y aura pas de piste cyclable, faute de place.

Pour que les bus circulent malgré tout plus facilement, une partie de la circulation automobile sera détournée : au croisement avec la rue Jules Olivier, les voitures qui ne sont pas riveraines devront tourner à droite pour rejoindre le boulevard Nord par la rue Roland Garros. Cela videra la rue Félix Guyon d'une partie du trafic qui ne fait qu'y passer, et laissera plus de place aux bus.

Le choix des matériaux et un mobilier urbain sobre permettront de réduire le bruit et de garder une rue facile à comprendre pour tous ses usagers.

Cette rue illustre bien l'esprit du projet : composer avec un espace contraint sans sacrifier la qualité de vie des habitants et des commerçants.





> Bas de la rue du Maréchal Leclerc : vers une grande promenade urbaine



Le bas de la rue du Maréchal Leclerc constitue l'une des séquences les plus importantes du projet. En continuité avec le secteur du Petit Marché, ce tronçon réunit plusieurs enjeux : des commerces, un fort passage piéton, la desserte des habitants du quartier et l'intégration du TCSP.

Sur la rue du Maréchal Leclerc, **les voies seront réservées aux bus et aux ayants droits (livraison, riverains, accès aux commerces et bâtiments publics)**. La largeur entre bâtis est importante ce qui permet d'aménager des trottoirs de 3 à 5 mètres de part et d'autre de la voie comme sur la coupe ci-dessous. La rue offre un espace suffisant pour **aménager de nombreux espaces verts** depuis le Dionypark jusqu'à la ravine du Butor. Le bas de la rue du Maréchal Leclerc deviendra un espace aéré et agréable pour les usagers.



Ici, le projet transforme la rue en un axe apaisé, requalifié, où la circulation générale est réorganisée. Le transport collectif y trouve sa place dans un axe central repensé, tandis que les trottoirs sont élargis, les plantations renforcées et les ambiances urbaines améliorées tout en limitant les conflits d'usages.

Cette séquence a vocation à devenir un lieu de promenade, de traversée avec une forte végétalisation. Le projet prendra en compte les différents usages de la rue : livraisons, accès, déchets, secours, mobilités réduites, fonctionnement des commerces.

Un plan de circulation spécifique, coordonné avec le projet PRUNEL sera mis en place pour les accès riverains, commerces et bâtiments publics.

Des aires de stationnement seront aménagées pour les livraisons.

Le bas de la rue du Maréchal Leclerc est traité comme un axe structurant du centre-ville, en continuité directe avec la place du Petit Marché, le Dionypark et à proximité immédiate d'équipements majeurs (caserne des pompiers, commerces, services).

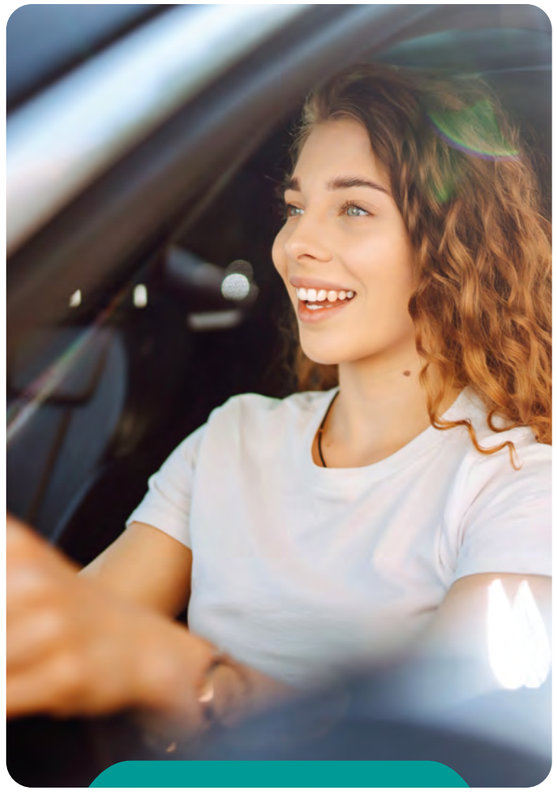
> Butor : un carrefour qui change de visage



Au niveau de la rue Marcadet, les voitures pourront circuler dans le sens Ouest-Est jusqu'à la ravine du Butor, pour que les commerces du quartier restent accessibles. Après la ravine, la circulation redeviendra possible dans les deux sens, avec toujours une voie réservée au bus au milieu de la rue, marquée au sol en rouge.

Le parking du Butor sera rénové et rapproché de l'arrêt de bus pour faciliter les correspondances.

Le Butor devient ainsi un point clé du projet : c'est là que se rejoignent l'élargissement du centre-ville, la rénovation du quartier et l'amélioration des connexions entre les bus, les vélos et les piétons.



> Au croisement de la route digue et de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny : faire du futur pôle d'échanges un espace public majeur



Le futur pôle d'échanges qui se situera à proximité du centre aquatique Aquanor deviendra un véritable espace public de correspondance, de lisibilité et de confort. Le projet y affirme plusieurs ambitions :

- Rendre les échanges plus simples entre les lignes de bus Citalis (lignes 1, 5, 6, 7, 8, 10, 15 et 19), avec les autres modes (piétons, cycles) ;
- Donner davantage de place aux piétons ;
- Clarifier les circulations ;
- Sécuriser les traversées ;
- Organiser les quais et les correspondances ;
- Améliorer les liens avec les équipements voisins.

Le projet permet de relier facilement les arrêts classiques du TCSP, situés le long du tracé, et le pôle d'échanges, où plusieurs lignes se croisent. Des quais de régulation seront aménagés, pour permettre aux bus de patienter un instant et respecter les horaires. Ce pôle d'échanges doit être pensé comme un lieu de mobilité, mais aussi comme un lieu urbain à part entière, capable d'offrir de bonnes conditions d'attente et d'orientation.

L'aménagement de l'avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, entre la rue du Dancing et ce futur pôle d'échanges, comprend les voies et les stations du TCSP au centre et les voies pour les véhicules légers de part et d'autre. Une nouvelle piste cyclable sera créé entre Aquanor et le secteur du Butor.

Le futur pôle d'échanges multimodal « Aquanor » constitue un pôle majeur du tracé TCSP, situé dans un secteur à forte fréquentation et jouant un rôle clé de connexion entre plusieurs modes de déplacement.



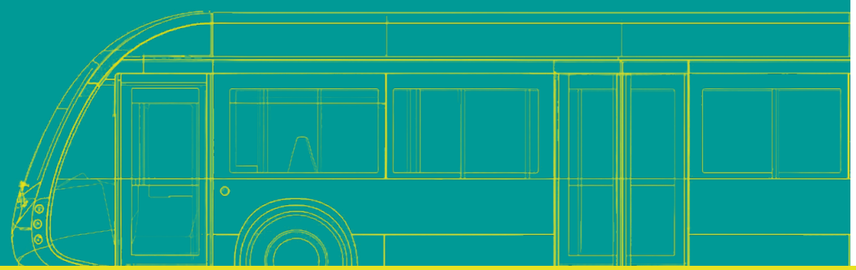
> Du futur pôle d'échanges « Aquanor » au pôle d'échanges du Chaudron : continuité, lisibilité et multimodalité

Sur cette section plus large, le projet prévoit la réhabilitation de l'axe du TCSP existant.

La desserte des lignes de bus devrait être légèrement modifiée : deux stations existantes seraient conservées et deux autres supprimées pour en créer une troisième à mi-distance entre ces deux dernières.

Aucun autre changement n'est prévu par rapport au fonctionnement actuel avec le maintien des circulations locales sur des emprises dédiées. Le TCSP y sera plus régulier, les profils plus lisibles. Le projet prévoit principalement des aménagements urbains des surfaces et un repositionnement des stations de bus. Sur ce tronçon le projet a pour objectifs de renforcer le caractère structurant du TCSP à l'échelle du programme

S'informer & participer à la concertation



Le projet Jardin de l'État – Chaudron est aujourd'hui présenté en concertation au titre du code de l'urbanisme, elle se déroulera

du 20 octobre au 30 novembre 2026.

Temps d'information et d'échange avec le public, la concertation permet d'éclairer le porteur du projet dans sa décision sur les principales caractéristiques du projet.

Durant tout le temps de la concertation, de nombreux rendez-vous sont prévus pour vous informer sur le projet, contribuer et donner votre avis. Le dispositif de concertation a été imaginé pour permettre à chaque public et dans chaque lieu de vie de venir à la rencontre des équipes du projet et des élus, de s'exprimer sur l'opportunité du projet et les thèmes proposés au débat. Ces échanges et contributions viendront nourrir les études et les choix du maître d'ouvrage.

Chacun est donc invité à déposer un avis sur le projet et à participer aux rendez-vous prévus dans le cadre de la concertation. Les avis exprimés seront intégrés au bilan de la concertation, rédigé et rendu public par les porteurs de projet à l'issue de la concertation. Ce bilan viendra nourrir les décisions du maître d'ouvrage pour la suite du projet.

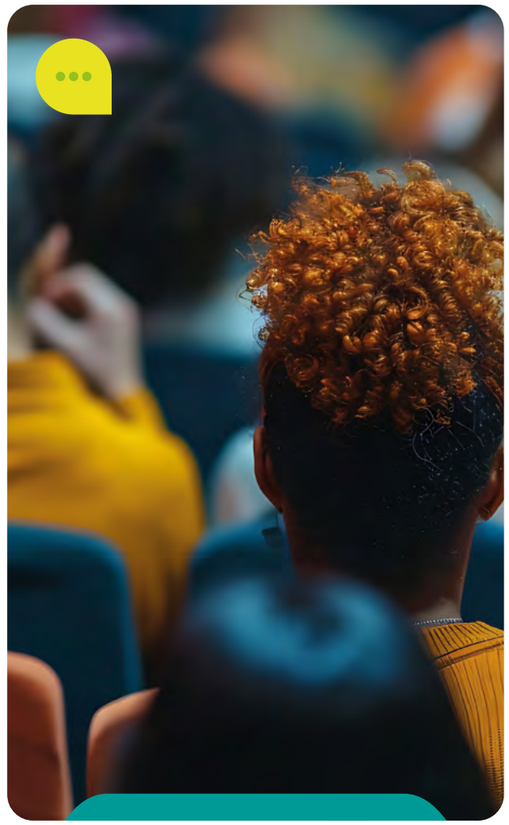
Ce projet est aujourd'hui en phase d'études avant-projet. Ces études ont pour objectifs de dessiner les grands contours et les premières solutions afin que le public concerté puisse se faire une opinion des intentions d'aménagement.

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

La CINOR ouvre ce temps de concertation préalable avec pour objectifs de :

- **Présenter globalement le projet au grand public** pour l'ensemble des sections traversées et dans toutes ses caractéristiques, au regard de l'avancement des études, des choix et répondre à toutes les interrogations pour l'éclairer et recueillir ses avis, ses contributions et ses attentes ;
- **Débattre** de l'opportunité et des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques (plan d'ensemble, niveau de service attendu, coût du projet, etc...), des alternatives étudiées, de ses effets environnementaux, socioéconomiques et sur l'aménagement du territoire, etc...
- **Enrichir le projet** avec les habitants et les usagers, en interrogeant leurs besoins et leurs attentes sur chacune des sections du projet : aménagement urbain et paysager, accessibilité, positionnement de certaines stations, intermodalités et interfaces à imaginer avec les projets connexes, etc...
- **Affiner** son projet pour poursuivre sa définition et sa mise en œuvre.

Cette démarche de concertation est menée de façon à susciter une participation la plus active possible. À ce titre, la concertation préalable sur le projet Jardin de l'État - Chaudron s'adresse à l'ensemble des habitants et des personnes qui fréquentent le territoire de la CINOR. Toute personne se sentant concernée peut donc y participer.



S'INFORMER ET S'EXPRIMER : LE DISPOSITIF EN DÉTAILS

La concertation se déroule sur 6 semaines, **du 20 octobre au 30 novembre 2026**, afin de favoriser une expression large au travers des différentes modalités de participation et d'information proposées.

POUR S'INFORMER



Le présent dossier de concertation qui détaille l'intégralité du projet et des modalités de dialogue : il retrace l'intégralité du projet soumis à concertation

La plateforme participative de la CINOR où retrouver l'ensemble des documents et l'agenda des rencontres :

www.concertation.baobab.re

POUR CONTRIBUER

- La plateforme participative de la CINOR, **via un onglet « Je participe ! »**
- Les temps de rencontres détaillés ci-après

> *Une réunion publique de lancement, sur le programme BAOBAB et le projet Jardin de l'État - Chaudron*

POUR QUI ?
Pour les habitants et acteurs des communes traversées par les projets BAOBAB.

POUR QUOI ?

- Pour découvrir le programme dans son ensemble, puis en « zoomant » sur le projet Jardin de l'État – Chaudron et ses caractéristiques
- Pour contribuer, exprimer son avis ou ses remarques sur le programme BAOBAB et le projet

QUAND ?
Rendez-vous à la Cité des Arts,
le 3 novembre 2026, de 17h30 à 19h30

> *Un stand de proximité*

POUR QUI ?
Pour tous ! Le stand de proximité du projet va à la rencontre des habitants et des usagers du territoire pour échanger au plus proche de vous et de vos attentes. Ces temps de proximité conviviaux s'adressent à tous les publics.

POUR QUOI ?
Pour se rencontrer, découvrir le projet et donner votre avis.

COMMENT ?
Le stand de proximité du projet s'installe le temps d'une matinée dans un lieu de Saint-Denis, soit dans une rue passante, soit sur la place du marché ou de la mairie (vérifiez le lieu de rendez-vous sur la plateforme participative de la CINOR).

QUAND ?
Rendez-vous en bas de la rue du Maréchal Leclerc, sur la place Paul Vergès, devant le futur Dionypark, le mercredi 18 novembre 2026

> *Un atelier de travail thématique*

POUR QUI ?
Pour les habitants et les acteurs locaux de Saint-Denis et du secteur du projet

POUR QUOI ?
Pour recueillir votre expertise sur des sujets spécifiques à interroger localement.

COMMENT ?
Sous forme d'atelier en salle. Les participants contribueront en séance participative sur le projet global et en groupe pour chaque sujet spécifique. Priorité aux inscrits, afin de respecter les jauges de la salle.

QUAND ?
Rendez-vous le jeudi 26 novembre 2026, de 17h30 à 19h30, à la Cité des Arts

APRÈS LA CONCERTATION, QUE SE PASSE-T-IL ?

À l'issue de la période de concertation, la CINOR produira un bilan de toutes les contributions, avis et questionnements exprimés pendant la concertation, et en tirera des enseignements pour la suite du projet. Ce bilan sera disponible sur la plateforme participative du projet. Si vous vous êtes inscrits à l'un des évènements du projet, un mail vous sera envoyé afin de vous tenir informé de la disponibilité du bilan.



baobab

VOS DÉPLACEMENTS, TOUT SIMPLEMENT

Informez-vous et participez aux échanges

baobab.cinor.re

baobab@cinor.re

Crédit photo UVD - Illustration 3D – représentation indicative des intentions d'aménagement, non contractuelle.

Cinor Terre de Mobilités

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

REGION REUNION
www.regionreunion.com

l'Europe s'engage à La Réunion
avec le FEDER