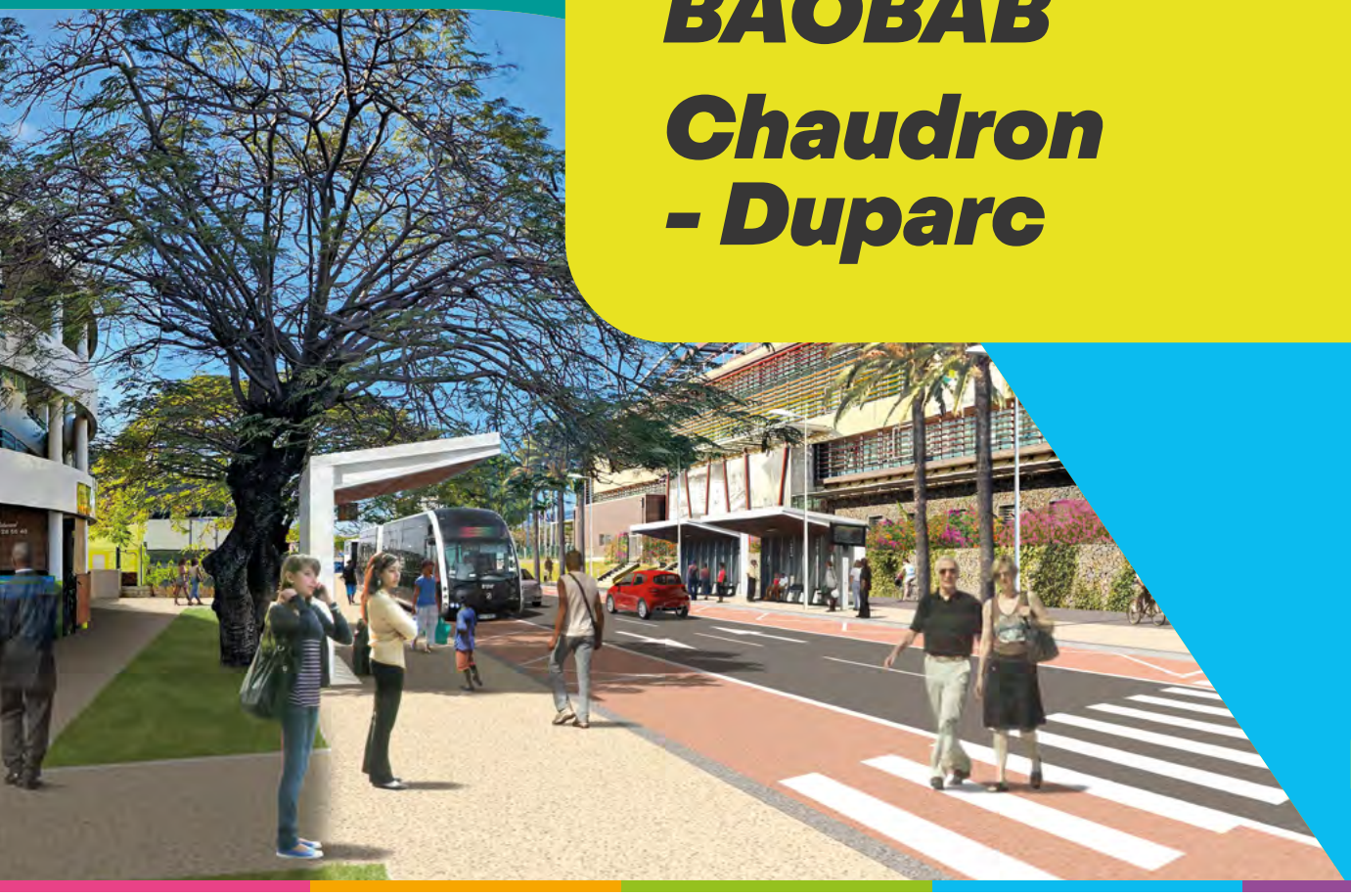
Cinor
Terre de Mobilités

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE
PORTANT SUR LE PROJET
BAOBAB N°4

BAOBAB
Chaudron - Duparc



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 Chaudron et Duparc.

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 CHAUDRON - DUPARC 12

Les objectifs du projet 14

L'itinéraire et les sections du projet Chaudron - Duparc 17

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

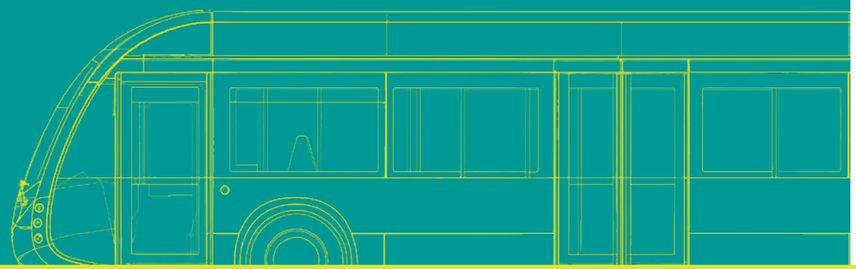
POUR S'INFORMER 26

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

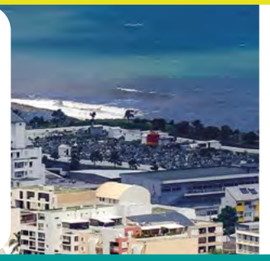
218 278
habitants sur la CINOR
dont 71 % à Saint-Denis, 17% à Sainte-Marie
et 12% à Sainte-Suzanne



90 000
emplois sur la CINOR
dont 86% à Saint-Denis



Près de
40%
des emplois de La Réunion
pour 25% de sa population



73%
des trajets domicile-travail
internes à la CINOR réalisés en voiture



Plus de
95%
des flux domicile-travail entrants
effectués en modes motorisés individuels



Jusqu'à
93 000
véhicules par jour
sur un axe routier littoral très chargé



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 ?

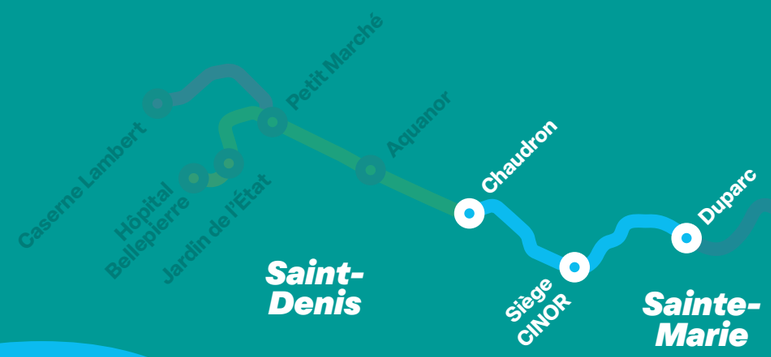
Un territoire qui attire beaucoup de déplacements
90 000 emplois, majoritairement concentrés à Saint-Denis.

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 Chaudron - Duparc



LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet Chaudron – Duparc poursuit une double ambition : améliorer l'efficacité des transports en commun et transformer des axes aujourd'hui largement dédiés à la circulation automobile en espaces mieux partagés entre l'ensemble des usagers.

Des transports en commun plus performants

Le premier objectif consiste à rendre les déplacements en bus plus rapides, plus réguliers et plus attractifs sur un itinéraire aujourd'hui fortement contraint par le trafic routier. Pour y parvenir, le projet prévoit la création de voies réservées aux bus sur la quasi-totalité du parcours ainsi que la mise en place de dispositifs de priorité aux feux tricolores, afin de limiter les temps d'attente aux carrefours et de fluidifier leurs trajets.

L'enjeu est de renforcer la liaison entre le Chaudron et Duparc sur un axe particulièrement fréquenté et de faire du bus une alternative plus compétitive à la voiture. Ces aménagements bénéficieront à plusieurs lignes du réseau CITALIS.

Un espace public réaménagé et mieux partagé

Le second objectif vise à mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacement. Aujourd'hui principalement dédiés à la circulation automobile, ces axes ont vocation à devenir des espaces plus sûrs, plus confortables et mieux adaptés aux besoins des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes.

Pour y parvenir, le projet prévoit la création de trottoirs et de pistes cyclables, une meilleure organisation des circulations ainsi que des aménagements paysagers visant à améliorer la qualité des espaces traversés. L'ambition est de faciliter la cohabitation entre les usagers, de renforcer la sécurité des déplacements et de faire de ces axes de véritables lieux de vie et de mobilité.







L'ITINÉRAIRE ET LES SECTIONS DU PROJET CHAUDRON - DUPARC

> *La rue Roger Payet*



Cette première section relie le mail du Chaudron, situé à proximité immédiate de la gare routière et la gare du téléphérique Papangue, au boulevard du Chaudron, en traversant un quartier à dominante résidentielle.

Le projet prévoit l'aménagement des voies réservées aux bus au centre de la chaussée, tandis que les autres véhicules circuleront de part et d'autre.

Sur le tronçon situé entre le mail du Chaudron et le croisement avec la rue Jacob de Cordemoy, la largeur disponible ne permet pas d'aménager une voie réservée aux bus dans les deux sens. Une voie bus sera donc créée dans le sens Est-Ouest pour l'entrée dans le PEM, tandis qu'en sortie du PEM, dans le sens Ouest-Est, les bus circuleront avec les autres véhicules.

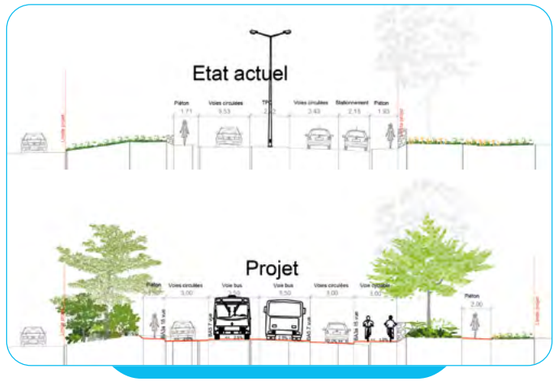
L'arrêt de bus actuel situé à proximité de l'intersection avec la rue de l'école sera conservé et réaménagé. Comme l'ensemble des stations du programme BAOBAB, il bénéficiera d'équipements plus confortables et d'un traitement qualitatif visant à améliorer l'accueil des voyageurs.

Sur toute la longueur de la rue, une **piste cyclable à double sens** sera créée côté Sud. Des trottoirs seront aménagés de part et d'autre de la chaussée.

Le trottoir côté Sud sera un peu plus large, séparé des vélos par une bande plantée. Celle-ci offrira davantage d'ombrage, rendant les déplacements à pied plus confortables.

Le rond-point situé au croisement des rues Roger Payet, Jules Hermann et du boulevard du Chaudron sera reconfiguré en carrefour doté de feux de signalisation pour faciliter la gestion des flux de circulation.

Sur cette section, le projet vise à améliorer l'efficacité des lignes de bus tout en renforçant la qualité des espaces publics et l'identité urbaine de la rue, afin qu'elle demeure un lieu de vie adapté aux usages quotidiens des habitants.



> Le boulevard du Chaudron



La deuxième section concerne le boulevard du Chaudron. Elle débute au rond-point situé au croisement des rues Roger Payet, Jules Hermann et du boulevard du Chaudron et s'étend jusqu'à la Ravine du Chaudron.

Cet axe structurant, fortement emprunté par les automobilistes, notamment pour accéder à la zone d'activités, fait aujourd'hui l'objet d'importantes contraintes de circulation. Dans la continuité des aménagements proposés sur la rue Roger Payet, le projet vise à améliorer la performance des transports en commun.

Afin de faciliter les échanges entre les différents axes, deux nouveaux giratoires seront aménagés : l'un à l'intersection du boulevard du Chaudron et de la rue Édouard Manès qui contribuera à améliorer l'accessibilité à la zone d'activités, l'autre au croisement de la rue Eudoxie Nonge et du boulevard du Chaudron.

Sur une courte section du boulevard du Chaudron, située au droit de l'immeuble Cadjee, la largeur disponible de la chaussée ne permet pas l'aménagement de voies réservées aux bus dans chaque sens de circulation.

Afin de maintenir la performance des transports en commun, le projet prévoit une gestion spécifique avec une voie bus unique à fonctionnement alterné. Selon le sens de circulation, cette voie servira soit de coupe-file à l'approche de la station de bus, soit de voie d'insertion vers le giratoire Eudoxie Nonge. Les voies de circulation générale sont quant à elles maintenues de part et d'autre de cette voie réservée. La transition entre les deux usages de la voie bus sera matérialisée par un marquage au sol de type zébra.

Tout en conservant sa localisation actuelle, la station Météo Chaudron sera entièrement modernisée grâce à des aménagements et des équipements renouvelés.

Des aménagements cyclables et des cheminements piétons seront prévus tout au long de cette section, afin d'assurer la continuité des déplacements à pied et à vélo.



Cette section s'achève au niveau de la ravine du Chaudron, où un nouveau carrefour à feux remplacera l'actuel giratoire Foucque.

Les coupes présentées ci-dessous illustrent la nouvelle répartition de l'espace entre les différents usagers.

Le fossé à ciel ouvert actuel sera remplacé par une canalisation enterrée remplissant les mêmes fonctions de collecte et d'évacuation des eaux pluviales.

Cette évolution permettra de libérer l'espace nécessaire à l'élargissement de la chaussée et la réalisation des aménagements prévus.

La plantation d'arbres tout le long du boulevard du Chaudron contribuera à améliorer significativement la qualité des espaces publics.



> Route de la Rivière des Pluies

La Route de la Rivière des Pluies se distingue par son caractère plus résidentiel que le boulevard du Chaudron. Bien que moins circulé que ce dernier, cet axe accueille tout de même un trafic important, notamment aux heures de pointe, et joue un rôle essentiel dans les déplacements du secteur.

Le projet comprend l'aménagement de **voies réservées aux bus de part et d'autre de la chaussée**, et la circulation des voitures dans les voies centrales.

Afin d'accueillir ces nouveaux aménagements, le pont franchissant la ravine du Chaudron sera remplacé par un nouvel ouvrage plus large. En effet, ses caractéristiques actuelles, tant en termes d'état que de largeur, ne permettent pas son maintien. Le pont de la Ravine Triolet fera également l'objet de travaux de réhabilitation pour permettre son élargissement. Les travaux seront réalisés par phases afin de préserver la circulation pendant toute la durée du chantier.

La piste cyclable à double sens est conservée mais décalée de quelques mètres côté montagne.

Enfin, l'arrêt situé devant le siège de la CINOR, à l'entrée du quartier de la commune Prima, serait maintenu. En revanche, l'arrêt Pont Triolet serait supprimé et remplacé par un nouvel arrêt à proximité du rond-point Eudoxie Nonge.

Au-delà de l'amélioration des transports, le projet participe à la requalification des espaces publics en assurant la continuité des parcours piétons et cyclables, en améliorant les abords des arrêts de bus et en portant une attention particulière à l'intégration paysagère des aménagements.



Zone d'Activités Aéroportuaire (ZAA) Lagourgue

Cette section concerne la zone d'activités aéroportuaire (ZAA) Pierre Lagourgue, à Sainte-Marie, ainsi qu'un tronçon de la RN102 compris entre l'échangeur de Gillot et le giratoire Paille-en-Queue, situé à l'entrée de la zone aéroportuaire. Au sein de la ZAA, les aménagements portent principalement sur les rues Hélène Boucher et Adolphe Pégoud, ainsi que sur l'allée Airbus.

Sur la RN102, le projet prévoit l'élargissement de la voirie afin d'aménager une voie réservée aux bus dans chaque sens de circulation. Les deux voies de circulation générale sont maintenues, tandis qu'une piste cyclable double sens est créée pour assurer la continuité des aménagements cyclables entre la VVR, au sud, et le secteur de l'aéroport, au nord. Les trottoirs sont adaptés à la nouvelle configuration de la voirie et le terre-plein central est conservé et revalorisé par un traitement paysager.

Les stations de bus Gillot et Mirage seraient regroupées au sein d'une nouvelle station implantée à l'est du giratoire Paille-en-Queue, au début de la rue Hélène Boucher. Ce repositionnement permettrait de rapprocher les voyageurs des principaux pôles d'activités du secteur, notamment l'aéroport et la zone d'activités.

À l'entrée ouest de la ZAA, des voies réservées aux bus seraient aménagées de part et d'autre de la chaussée, en lieu et place d'une des voies de circulation générale. La réorganisation du stationnement permettrait l'aménagement des quais bus ainsi que l'amélioration des cheminements piétons.

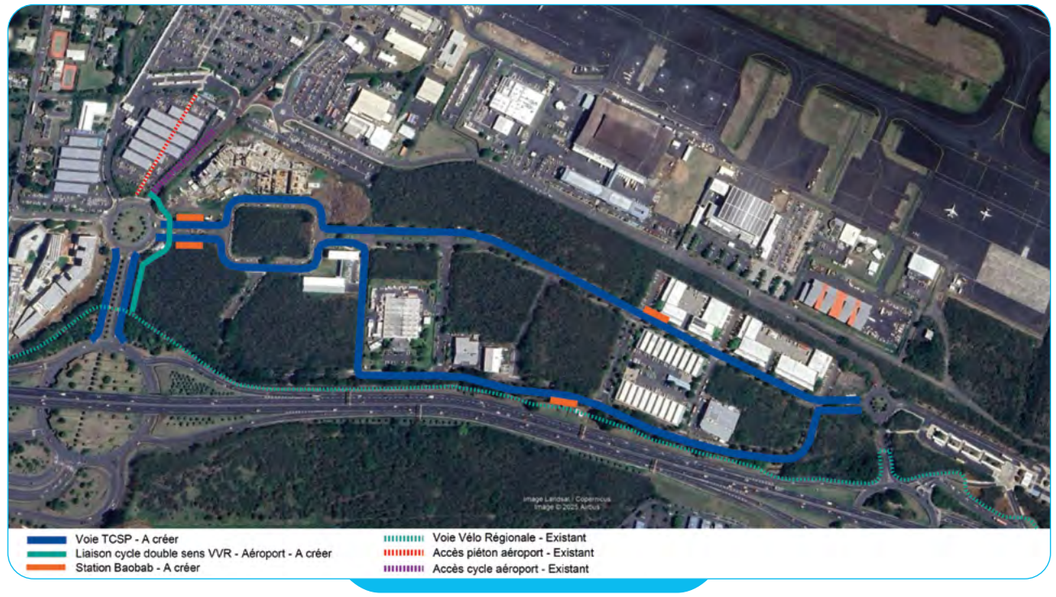
Au cœur de la zone d'activités, l'organisation de la circulation serait repensée autour d'un fonctionnement en sens unique. Les bus et les véhicules circuleraient ainsi dans le même sens sur une boucle formée par la rue Hélène Boucher, l'allée Airbus et la rue Adolphe Pégoud, facilitant l'insertion du transport en commun au sein du secteur.

La station Albatros situé à l'Est de la ZAA serait maintenue. L'arrêt situé dans le sens Est-Ouest serait légèrement déplacé tandis que celui du sens Ouest-Est serait repositionné sur la rue Adolphe-Pégoud afin de mieux s'intégrer à la nouvelle organisation des circulations.

À l'extrémité Est de la rue Hélène-Boucher, entre la rue Adolphe-Pégoud et le giratoire Duparc Nord, les aménagements prévoient la création, dans chaque sens de circulation, d'une voie réservée aux bus ainsi que le maintien des voies de circulation générale. Un nouveau trottoir serait aménagé côté Sud, tandis que le trottoir existant serait conservé côté Nord.

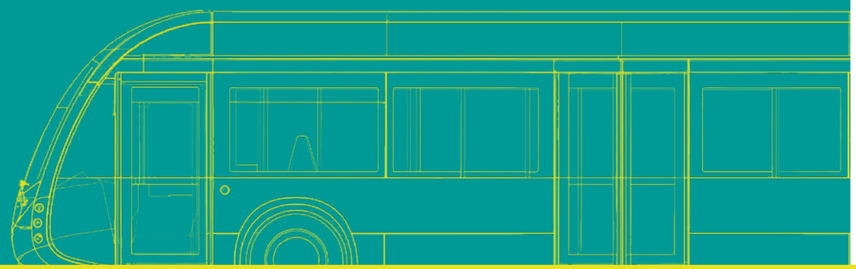
L'ensemble de ces aménagements contribue aux objectifs du programme BAOBAB en améliorant la desserte du secteur et les correspondances entre les différents modes de déplacement. Ils visent également à renforcer le confort des usagers des transports en commun et à optimiser les temps de parcours grâce à la mise en place de voies réservées aux bus.







S'informer & participer à la concertation



Le projet Chaudron - Duparc 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. L'échange de points de vue, l'expression d'avis et de propositions permettent d'enrichir la réflexion autour 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 versés 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.

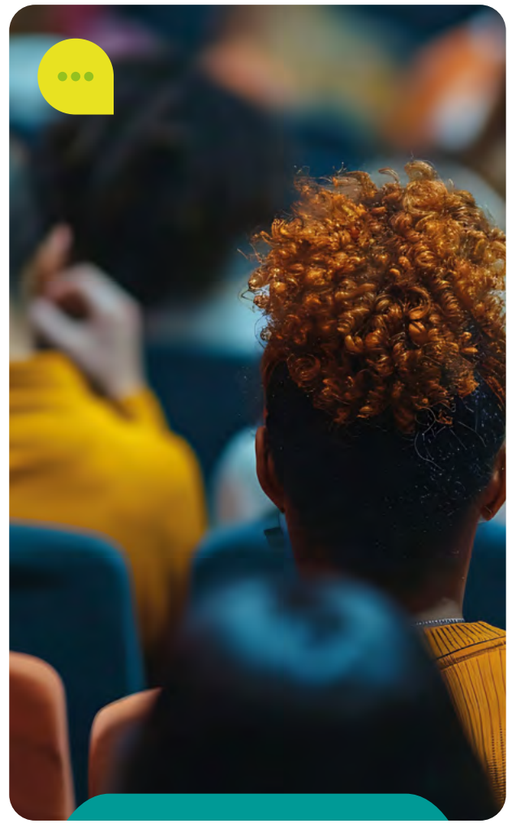
Ce projet est aujourd'hui en phase d'études avant-projet. Ces études ont pour objectifs de dessiner les grands contours et les premières solutions afin que le public concerté puisse se faire une opinion des intentions d'aménagement.

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 Chaudron - Duparc 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 Chaudron - Duparc*

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 Chaudron - Duparc et ses caractéristiques
- Pour contribuer, exprimer son avis ou ses remarques sur le programme BAOBAB et le projet

QUAND ?
Rendez-vous au siège CINOR,
le 29 octobre 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 au marché du Chaudron
le mercredi 4 novembre 2026
de 8h à 10h

> *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
à la Médiathèque Princesse Niama
le mardi 17 novembre
de 17h30 à 19h30

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

À l'issue des 6 semaines 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 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

Cinor Terre de Mobilités

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION RÉUNION
www.regionreunion.com

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

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