Cinor
Terre de Mobilités

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE PORTANT SUR LE PROJET BAOBAB N°5

BAOBAB

Duparc - Quartier Français

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 Duparc et Quartier Français.

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.

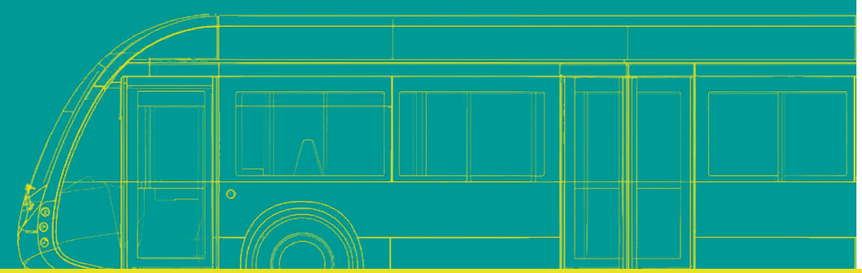
2- LE PROJET DUPARC - QUARTIER FRANÇAIS 12

Les objectifs du projet 14
Les différentes composantes du projet 15
L'itinéraire et les sections du projet Duparc - Quartier français 17

3- S'INFORMER ET PARTICIPER À LA CONCERTATION 28

Les objectifs de la concertation 29
S'informer et s'exprimer : le dispositif en détails 30
POUR S'INFORMER 30
POUR CONTRIBUER 30
Après la concertation, que se passe-t-il ? 31

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.

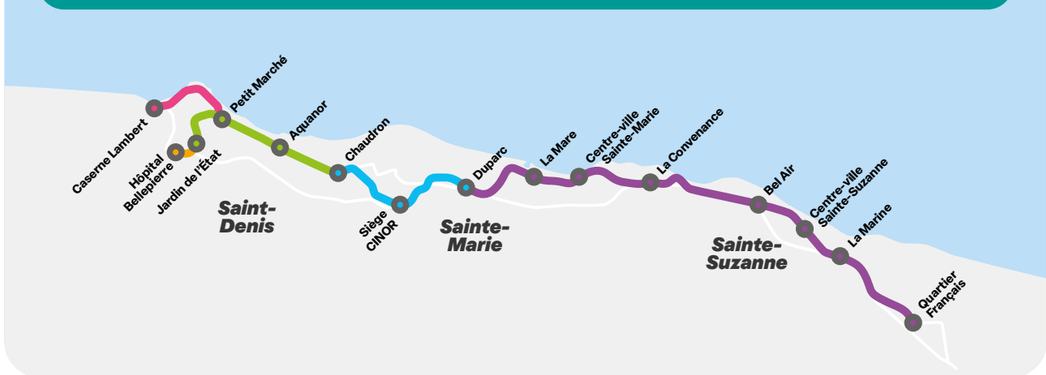
L'objectif est simple : que le bus devienne une vraie alternative à la voiture, aussi rapide et aussi fiable - voire plus.

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 | 39,9 M€ | 2029 > 2032

Hôpital Bellepierre - Jardin de l'État
< 1 km | 15,9 M€ | 2028 > 2032

Jardin de l'État - Chaudron
≈ 5,8 km | 18,9 M€ | 2027 > 2032

Chaudron - Duparc
≈ 4,2 km | 22,3 M€ | 2027 > 2032

Duparc - Quartier Français
6 secteurs | 16,8 M€ | 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.

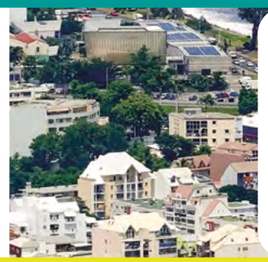
Des sections pourront être en **site propre intégral**, où le bus est totalement séparé de la circulation automobile. Certaines sections seront réalisées avec des **voies réservées** plus ponctuelles, par exemple à l'approche de certains carrefours, afin d'accorder une priorité aux bus. Enfin, dans les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

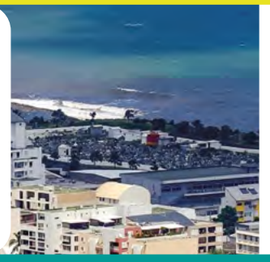
SAINT-DENIS, UNE VILLE QUI CONCENTRE L'ESSENTIEL DES EMPLOIS

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 Duparc - Quartier français

La concertation porte sur la section du programme BAOBAB allant du pôle d'échanges Duparc à Sainte-Marie jusqu'à Quartier-Français à Sainte-Suzanne. Ce projet comprend des aménagements ciblés sur plusieurs secteurs stratégiques distincts géographiquement, dans des contextes urbains différents : zones d'activités, centres-villes, sections littorales, grands axes routiers.

Pour autant ces aménagements répondent à des enjeux communs : **améliorer la performance des bus, faciliter les correspondances entre les réseaux de transport et transformer les espaces traversés au bénéfice de tous les usagers.**

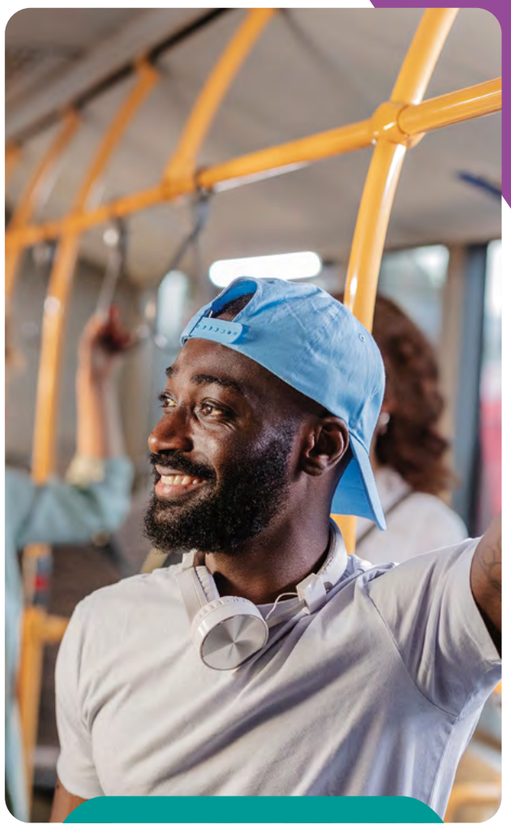
LES OBJECTIFS DU PROJET

Des bus plus rapides et plus réguliers

Le projet vise en premier lieu à améliorer la performance de la ligne 31, qui relie aujourd'hui le pôle d'échanges du Chaudron à Quartier-Français. Plusieurs sections de son itinéraire sont aujourd'hui entravées par les embouteillages, par des détours, ou simplement par des ralentisseurs qui allongent les temps de trajet et nuisent à la régularité du service.

Pour répondre à ces difficultés, le projet prévoit, selon les secteurs, la création de voies réservées aux bus dites « en site propre », la simplification de certains itinéraires, la suppression de dos d'âne pénalisants pour les bus au profit de coussins berlinois, ainsi qu'un travail sur les carrefours et la priorité aux feux. L'objectif est de rendre la ligne 31 moins dépendante des conditions de circulation générale, pour offrir un service plus rapide et plus fiable pour les usagers.

À ce stade des études, les aménagements envisagés permettent d'estimer un gain de temps de l'ordre de 4 minutes entre le pôle d'échanges Duparc et Quartier-Français, dans les deux sens de circulation. Toutes les lignes circulant sur l'itinéraire pourront bénéficier de ces gains de temps et de régularité.



Des correspondances plus simples entre les réseaux

Au-delà de la performance de la ligne de bus 31 ce projet vise à faciliter les correspondances entre les différentes lignes de bus Citalis sur ce secteur et les lignes de bus interurbaines.

À Quartier-Français par exemple, la création d'un pôle d'échanges multimodal permettra de regrouper les arrêts en un même lieu, de simplifier les changements de ligne et d'anticiper les connexions futures du territoire. Sur tous les secteurs concernés par ce projet, de nouveaux abris bus seront mis en œuvre pour améliorer le confort d'attente des usagers.

En apportant plus de confort sur les lieux d'attente et en optimisant les correspondances, les usagers pourront se déplacer plus facilement et plus sereinement au quotidien, y compris sur de longues distances.

La transformation des ralentisseurs sur tout le long du linéaire

Sur plusieurs sections du projet, les lignes de bus sont aujourd'hui pénalisées par des ralentisseurs de type dos d'âne, qui allongent les temps de parcours et dégradent le confort à bord. Pour améliorer la régularité et la performance des lignes de bus, la CINOR prévoit de remplacer ces dispositifs par des coussins berlinois.

Ce type de ralentisseur permet de réduire la vitesse des véhicules légers tout en étant mieux adapté au passage des bus, dont les roues peuvent passer de part et d'autre du dispositif. Cette évolution permet de réduire les pertes de temps sur l'ensemble de l'itinéraire, tout en maintenant un objectif de ralentissement de la circulation automobile.

Des espaces publics au service de tous les usagers

Au-delà de la performance des transports collectifs, le projet contribue à transformer les espaces traversés en lieux plus accessibles pour tous, et plus agréables à vivre. Il vise à favoriser un partage plus équilibré de l'espace public entre les différents usagers et à améliorer la sécurité des déplacements.

Selon les secteurs concernés, cette ambition se traduit par la création ou l'élargissement de trottoirs, la mise en œuvre de pistes cyclables, l'amélioration des abords des arrêts de bus, l'aménagement d'espaces publics plus qualitatifs… tout en tenant compte de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En accompagnant le développement des transports collectifs, ces aménagements participent à l'amélioration du cadre de vie quotidien, favorisent les mobilités actives (marche, vélo, etc.) et renforcent la qualité urbaine et paysagère des lieux traversés.

LES DIFFÉRENTS SECTEURS DU PROJET

Le projet Duparc – Quartier-Français s'articule autour de six secteurs, chacun bénéficiant d'aménagements adaptés à ses propres enjeux, en lien avec l'amélioration du temps de parcours des bus et la qualité urbaine des espaces publics.

L'ITINÉRAIRE ET LES SECTIONS DU PROJET DUPARC – QUARTIER FRANÇAIS

> *Rue de la Pépinière - La Mare*

À Sainte-Marie, entre le pôle d'échanges de Duparc et la zone d'activités de la Mare, la rue de la Pépinière ainsi qu'un tronçon de l'ancienne Route Nationale (sans dénomination à date) qui se situe entre le rond-point du bateau et rond-point de la Mare, sont régulièrement embouteillés. Pour éviter ces difficultés de circulation, le projet prévoit la création d'une voie réservée aux bus d'environ 1,2 km en direction de Saint-Denis, sur le tronçon de l'ancienne RN, depuis l'intersection avec la rue Melvil Commins jusqu'au pôle d'échanges de Duparc.

Une modification de l'itinéraire de la ligne 31 est proposée pour éviter son passage à l'intérieur de la zone d'activités de La Mare. En effet la traversée de cette zone génère aujourd'hui des pertes de temps importantes pour les bus, notamment au moment de la pause méridienne. La ligne 31 contournerait donc la zone d'activités en restant sur l'ancienne RN, le long du sentier littoral, depuis l'arrêt Lastic La Mare jusqu'au pôle d'échanges de Duparc. Pour accompagner cette évolution, un nouvel arrêt serait créé sur l'ancienne RN, au niveau de l'intersection avec la rue Melvin Commins. Afin de sécuriser la circulation piétonne, l'aménagement d'un trottoir est projeté sur la rue Melvin Commins qui relierait le cœur de la ZA La Mare à la nouvelle station de bus.

La ligne 31 conserverait l'arrêt Altea, situé au sud du rond-point du bateau.

Le sentier littoral, emprunté par les piétons et les vélos, est conservé tout le long de la voie réservée aux bus.

Les aménagements projetés sur ce secteur permettront d'améliorer la régularité de la ligne 31, de fluidifier sa desserte tout en sécurisant les déplacements à pied et à vélo.

> Sainte-Marie Centre-ville

Dans le centre-ville de Sainte-Marie, le projet s'étend le long du littoral, du boulevard de la Fraternité jusqu'à la gare routière. Sur cette section, deux options sont étudiées. La première consisterait à faire passer les bus par la rue Montée des Veuves. La seconde reposerait sur un maintien du passage actuel par le boulevard de la Fraternité.

Ces deux options traduisent la nécessité de trouver le meilleur équilibre entre la performance des bus, l'espace disponible dans une rue en approche du centre-ville et les effets sur le stationnement ou la circulation générale.

Faire passer les bus par la rue Montée des Veuves nécessiterait d'élargir la voirie, avec des conséquences sur le nombre de places de stationnement. Maintenir le tracé actuel implique d'élargir le boulevard de la Fraternité ce qui permettrait d'améliorer le croisement des véhicules.

Quelle que soit l'option retenue, l'élargissement du boulevard de la Fraternité sur le tronçon situé entre le rond-point du Verger et le sentier du littoral est indispensable pour améliorer le croisement des véhicules dans les virages ainsi que la sécurité routière en générale.

Sur ce secteur, le projet vise avant tout à fluidifier et sécuriser l'axe routier utilisé par les bus et les véhicules légers.

> La Convenance

Dans le quartier de La Convenance à Sainte-Marie, le projet prévoit de simplifier l'itinéraire de la ligne 31 en la faisant passer par la rue du Général de Gaulle, afin d'éviter le détour actuellement réalisé par la rue de la Convenance.

Cette évolution s'accompagne de la création d'un nouvel arrêt au niveau de la venelle Mozart, dans les deux sens de circulation, ainsi que de la suppression des arrêts Domaine Azur, Roulette et Convenance. Les venelles piétonnes « Mozart » et « Domaine Pourpre » sont réaménagées pour améliorer les trajets à pied dans le quartier et faciliter l'accès aux arrêts de bus.

L'objectif est ici de rendre le parcours de la ligne plus direct, de réduire les temps de trajet et de proposer une desserte plus lisible, tout en améliorant les trajets à pied vers les arrêts.

> Centre-ville de Sainte-Suzanne

Au pied de l'église, la gare routière existante sera réhabilitée et réorganisée pour mieux distinguer les lieux de dépose, des lieux d'attente et de reprise des voyageurs, tout en améliorant les espaces publics environnants.

Afin d'élargir et de sécuriser les abords des arrêts de bus, la contre-allée actuelle située sur la rue de la Cayenne, qui sert de terminus aux lignes 50 et 53 du réseau Citalis, serait supprimée au profit d'une nouvelle voie débouchant directement sur l'avenue Pierre Mendès France. Cette voie longerait le guichet de la billetterie ainsi que les sanitaires existants et serait délimitée par le terre-plein central réaménagé Sur la rue de la Cayenne le stationnement pour les bus est conservé mais déplacé le long du trottoir opposé, quelques mètres après la banque qui fait l'angle. Ce stationnement bus est dédié aux lignes qui terminent leur service à l'hôtel de ville de Sainte-Suzanne et permet aux chauffeurs de faire une pause avant la reprise de nouveaux passagers. Ainsi les zones de dépose et de reprise des voyageurs seraient distinctes, ce qui faciliterait l'orientation et les déplacements des usagers au sein de la gare routière . L'arrêt situé sur l'avenue Pierre Mendès France, emprunté par de nombreuses lignes du réseau Citalis, serait maintenu mais déplacé de quelques mètres afin de permettre le débouché de la nouvelle voie sur l'avenue.

Pour permettre ce nouvel aménagement, la circulation sur la rue de la Cayenne passerait en sens unique en direction de la mer.

Une réhabilitation des bâtiments du pôle d'échanges (sanitaires, snack, billetterie du réseau Citalis) est projetée. Les principaux arbres sont conservés, et la végétalisation est renforcée pour créer un espace ombragé, ventilé, où l'attente du bus sera plus agréable pour les usagers. Ces aménagements paysagers permettraient aussi de mieux mettre en valeur l'église de Sainte-Suzanne, un lieu historique aujourd'hui peu visible à cause de certains équipements de la gare routière.

Ces évolutions visent à conforter le rôle central du site : améliorer la lisibilité de la gare routière, fluidifier les circulations, renforcer le confort des usagers, et mieux intégrer le projet dans un centre-ville marqué par des éléments patrimoniaux forts, notamment l'église et le monument aux morts.

> La Marine

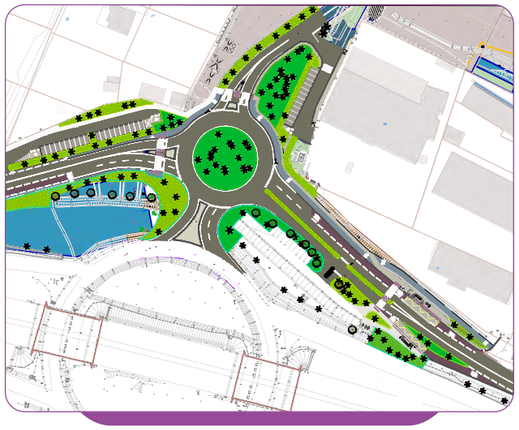
Au niveau de l'échangeur de la Marine à Sainte-Suzanne, les transformations projetées prennent en compte l'évolution du secteur avec l'implantation dans quelques années de la future zone d'activités située au nord. Ainsi il est prévu la création d'un deuxième rond-point destiné à faciliter les échanges entre la RN2002, l'échangeur et la future ZA.

À l'Ouest de ce futur rond-point, le projet prévoit la création d'une voie réservée aux bus qui débuterait à la hauteur de la station-service jusqu'au futur rond-point, en direction de l'est. Dans le sens Est-Ouest, aucune voie réservée aux bus n'est prévue afin de limiter l'emprise sur les terrains riverains et de conserver les accès à la rue des Pêcheurs, à la station-service et au fast-food. L'arrêt Rond-point de la Marine serait légèrement déplacé vers l'est, sans impact pour les lignes qui le desservent aujourd'hui.

Des bandes cyclables de 1,50 mètre seraient créées de part et d'autre de la chaussée à l'est du rond-point, et uniquement sur un côté de la chaussée à l'ouest du rond-point.

L'accès au parking de covoiturage de la Marine serait légèrement modifié, sans impact sur le nombre de places de stationnement. Une quinzaine de nouvelles places seraient créées au nord du rond-point, à proximité du magasin Gamm'Vert.

Les aménagements décrits contribueront à préserver la performance des bus malgré une hausse attendue du trafic et à améliorer les pistes cyclables



> Quartier Français

À Quartier Français, le projet vise une réorganisation plus large du secteur, avec la création d'un pôle d'échanges multimodal (PEM). Ce nouvel équipement permettra de regrouper les arrêts de bus, de simplifier la dépose des voyageurs et de faciliter les correspondances entre les réseaux Citalis, Car Jaune et Estival.

Le pôle d'échanges prendrait place entre l'avenue Mahatma Gandhi (RN2002) et le rond-point des Métiers, derrière le centre commercial Leader Price, et plus précisément à l'emplacement de l'actuelle boutique-supérette. Une grande place végétalisée constituerait le cœur du pôle d'échanges, autour de laquelle s'organiseraient les circulations, les quais et les zones où les bus stationnent entre deux services. Le PEM serait équipé d'arceaux vélos, d'un espace de vente des titres de transport, de sanitaires et d'un snack. Au-delà de son rôle d'interconnexion des transports, il contribuerait à créer un espace public attractif et convivial.

Le PEM accueille deux types de lignes de bus, dont le fonctionnement diffère :

- les lignes en terminus, qui achèvent leur service ici et font demi-tour dans le PEM avant de repartir (c'est notamment le cas de la ligne 31) ;
- les lignes en passage, qui ne font que traverser le secteur.

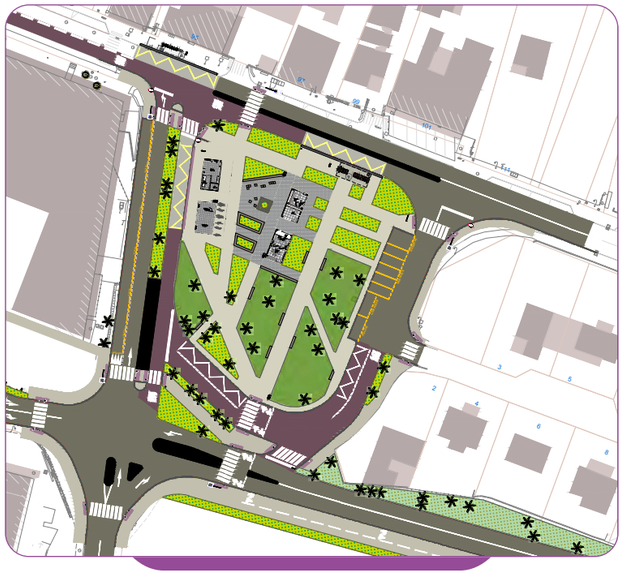
Dans le sens Ouest-Est, toutes les lignes empruntent l'avenue Mahatma Gandhi, sur laquelle une voie réservée aux bus serait créée à l'approche du PEM. Les lignes en terminus font leur demi-tour au sein du PEM, où deux emplacements leur seraient réservés pour faire une pause entre deux services. Les lignes en passage, elles, marquent leur arrêt sur l'avenue Mahatma Gandhi puis tournent dans le PEM pour rejoindre la RD46 en direction des hauts. Dans l'autre sens de circulation, les lignes en passage entrent dans le PEM directement depuis la RD46.

Le projet prend aussi en compte l'éventualité d'un futur téléphérique, qui pourrait s'implanter à terme dans la partie Est du site. Les échanges entre ces deux modes de transport seraient alors particulièrement simples et confortables.

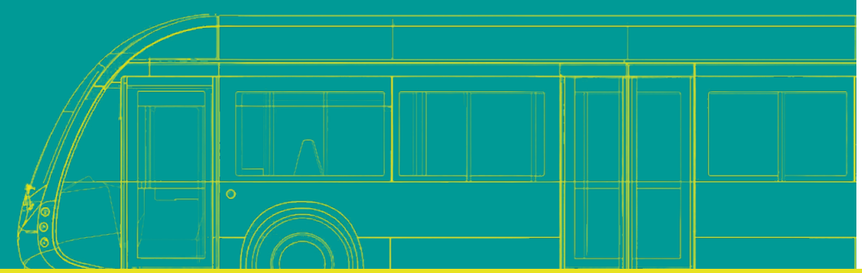
Plusieurs évolutions sont aussi projetées au niveau du plan de circulation. En effet le projet prévoit la création d'une nouvelle voie à double sens, orientée Est-Ouest, parallèle à la RN2002, dans la continuité du carrefour entre la RD46 et le rond-point des Métiers, jusqu'à rejoindre la RN2002 en passant devant la rue de la Sucrerie. Cette nouvelle voie desservirait notamment le futur centre culturel porté par la CINOR, la cité administrative de la ville de Sainte-Suzanne et l'opération commerciale du groupe « Quartier-Français Aménagement » sur le terrain de l'ancienne usine. Elle permettrait également une meilleure connexion entre la RN2002 et la RD46Le projet prévoit aussi un nouveau carrefour à feux à la sortie du croisement entre la RD46 et le rond-point des Métiers.

D'autres évolutions sont prévues, notamment l'accès en double-sens à l'impasse Mortina depuis la RN2002, et la création d'une voie d'accès pour les livraisons du centre commercial, le long du PEM.

Ce secteur joue un rôle central dans le projet, en assurant les fonctions de pôle d'échanges multimodal, d'espace public et de liaison avec les opérations à venir sur le territoire.



S'informer & participer à la concertation



Le projet Duparc – Quartier-Français 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.

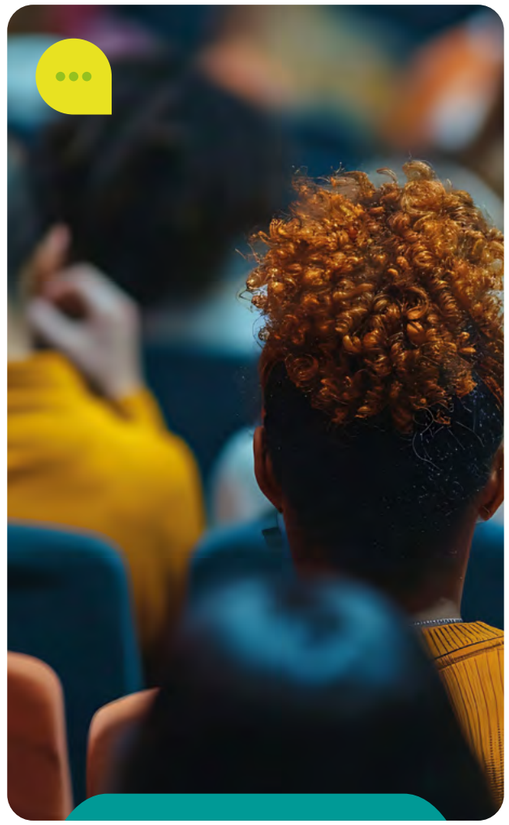
Ce projet est aujourd'hui en phase d'études avant-projet. Ces études ont pour objectifs de dessiner les grands contours et les premières solutions afin que le public concerté puisse se faire une opinion des intentions d'aménagement.

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 vise à susciter une participation la plus active possible. La concertation préalable sur le projet Duparc – Quartier français s'adresse à l'ensemble des habitants et des personnes qui fréquentent le territoire de la CINOR. Toute personne concernée peut 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 Duparc - Quartier français

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

POUR QUOI ?

- Découvrir le programme dans son ensemble, puis le projet Duparc – Quartier-français et ses caractéristiques en détail
- Pour contribuer, exprimer son avis ou ses remarques sur le programme BAOBAB et le projet

QUAND ?
Rendez-vous à la Médiathèque de Sainte-Marie, le 22 octobre 2026 de 17h30 à 19h30

Rendez-vous à la Salle Lo Rwa Kaf à Sainte-Suzanne, le 27 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 sur la place du marché.

QUAND ?
Rendez-vous au Marché de Sainte-Suzanne le mardi 3 novembre 2026

Rendez-vous au Marché de Sainte-Marie le samedi 7 novembre 2026

> Un atelier de travail thématique

POUR QUI ?
Pour les habitants et les acteurs locaux de Sainte-Marie et Sainte-Suzanne

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

COMMENT ?
Sous forme d'atelier en salle : les participants contribuent d'abord sur le projet global en séance commune, puis en petits groupes sur chaque sujet spécifique. Priorité aux personnes inscrites, pour respecter la capacité de la salle.

QUAND ?
Rendez-vous le mercredi 19 novembre 2026 à la Médiathèque Anne Mousse de Sainte-Marie de 17h30 à 19h30

Rendez-vous le 24 novembre au SEVI de Sainte-Suzanne 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

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

Cinor
Terre de Mobilités

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

RÉGION RÉUNION
www.regionreunion.com

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