

PLAN DE
MOBILITÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Dossier administratif

Table des matières

1. Délibérations
2. Mentions réglementaires
3. Note juridique
4. Saisine des PPA
5. Saisine et décision du tribunal administratif
6. Avis des PPA
7. Mémoire en réponse aux PPA (sur un document à part)



PLAN DE
MOBiLiTÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Délibérations

EXTRAIT DU PROCES VERBAL
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 25 mars 2024

Nombre de membres en exercice : 64
Nombre de présents : 41
Nombre de représentés : 8
Nombre d'absents : 15

L'AN DEUX MILLE VINGT QUATRE, LE VINGT CINQ MARS à 14 h 00, le Conseil Communautaire s'est réuni au siège du TCO à Le Port, en salle du Conseil Communautaire, après convocation légale, sous la présidence de **M. Emmanuel SERAPHIN, Président.**

Secrétaire de séance : M. Irchad OMARJEE

OBJET

AFFAIRE N°2024_029_CC_14
Déclaration d'Intention du Plan De
Mobilité (PDM)

Nombre de votants : 49

NOTA :

Le Président certifie que :

- la convocation a été faite le :
19 mars 2024

- date d'affichage et de publication de la liste
des délibérations au plus tard le
01/04/2024

ÉTAIENT PRÉSENT(E)S :

M. Emmanuel SERAPHIN - Mme Mélissa COUSIN - Mme Denise DELAVANNE - M. Salim NANA-IBRAHIM - Mme Pascaline CHEREAU-NEMAZINE - M. Jean-Philippe MARIE-LOUISE - Mme Virginie SALLE - M. Irchad OMARJEE - Mme Melissa PALAMA-CENTON - Mme Marie-Bernadette MOUNIAMA-CUVELIER - M. Jean-Noel JEAN-BAPTISTE - Mme Laetitia LEBRETON - Mme Mireille MOREL-COLANIZ - M. Dominique VIRAMA-COUTAYE - Mme Marie-Anick FLORIAN - M. Michel CLEMENTE - Mme Roxanne PAUSE-DAMOUR - Mme Helene ROUGEAU - M. Yann CRIGHTON - Mme Lucie PAULA - Mme Vanessa MIRANVILLE - M. Gilles HUBERT - Mme Jocelyne CAVANE-DALELE - Mme Marie-Josée MUSSARD-POLEYA - M. Maxime FROMENTIN - M. Philippe ROBERT - Mme Florence HOAREAU - M. Olivier HOARAU - Mme Annick LE TOULLEC - M. Jean-Claude ADOIS - Mme Jasmine BETON - M. Armand MOUNIATA - Mme Danila BEGUE - Mme Brigitte DALLY - M. Philippe LUCAS - Mme Armande PERMALNAICK - Mme Marie-Annick HAMILCARO - M. Daniel PAUSE - M. Jean-Bernard MONIER - M. Josian ACADINE - Mme Audrey FONTAINE

ÉTAIENT ABSENT(E)S :

M. Tristan FLORIAN - M. Alexis POININ-COULIN - Mme Suzelle BOUCHER - M. Guylain MOUTAMA-CHEDIAPIN - M. Alain BENARD - Mme Eglantine VICTORINE - M. Karl BELLON - Mme Catherine GOSSARD - Mme Marie ALEXANDRE - M. Pierre Henri GUINET - Mme Jacqueline SILOTIA - M. Rahfick BADAT - M. Jacky CODARBOX - Mme Jocelyne JANNIN - M. Jean François NATIVEL

ÉTAIENT REPRÉSENTÉ(E)S :

Mme Huguette BELLO procuration à M. Emmanuel SERAPHIN - M. Julius METANIRE procuration à M. Michel CLEMENTE - M. Perceval GAILLARD procuration à Mme Denise DELAVANNE - Mme Amandine TAVEL procuration à M. Gilles HUBERT - M. Henry HIPPOLYTE procuration à Mme Jasmine BETON - Mme Brigitte LAURESTANT procuration à Mme Danila BEGUE - M. Fayzal AHMED-VALI procuration à Mme Annick LE TOULLEC - M. Bruno DOMEN procuration à M. Philippe LUCAS

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 25 MARS 2024

AFFAIRE N°2024 029 CC 14 : DÉCLARATION D'INTENTION DU PLAN DE MOBILITÉ (PDM)

Le Président de séance expose :

Contexte :

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (CA TCO) a la charge de l'élaboration d'un Plan de Mobilité (PDM) qui succède au Plan de Déplacements Urbains (PDU) dont le dernier a été approuvé lors du conseil communautaire du 7 avril 2017 (nouvelle dénomination découlant de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et du décret n° 2020-801 du 29 juin 2020 dispositions de l'article 3 I.- 2° b).

Le PDM vise à définir, dans les périmètres de transports urbains (PTU), les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de circulation et de stationnement, avec un objectif d'usage équilibré des différents modes et de promotion des modes de transports moins polluants, économies en énergie,

Ce Plan de Mobilité fait l'objet d'une évaluation tous les 5 ans pour prendre en compte les besoins du territoire en matière de politique de transports.

Pour accompagner l'évaluation quinquennale de son PDU et l'élaboration de son PDM, la Communauté d'agglomération recourt à une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

Objectif :

Le PDM est soumis au droit d'initiative du public prévu aux articles L. 121-18 et suivants du Code de l'Environnement, permettant au public (citoyens, collectivités territoriales ou associations) de demander l'organisation d'une concertation préalable.

Pour permettre l'exercice de ce droit d'initiative, le Plan de mobilité doit faire l'objet d'une déclaration d'intention contenant les informations suivantes :

- Les motivations et raisons d'être du projet ;
- Le contexte législatif et réglementaire ainsi que les schémas ou plans de niveau supérieur qu'il doit prendre en compte ;
- La liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet ;
- Les objectifs de préservation de l'environnement, les principaux enjeux environnementaux du territoire et les potentiels impacts du Plan de Mobilité sur l'environnement ;
- Les modalités de concertation du public, prévues par la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest.

Ainsi, il est proposé de formaliser l'engagement de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest dans la procédure d'élaboration de son PDM, via les éléments suivants :

1. Les motivations et raisons d'être du projet :

Le Territoire de l'Ouest est en cours d'évaluation quinquennale du PDU et d'élaboration depuis octobre 2023 de son Plan De Mobilité (PDM) 2025 – 2035.

Cet outil de planification de l'organisation de la mobilité est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le Plan de Déplacements Urbains(PDU) est un document de planification introduit par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982 et modifié en Plan de Mobilité (PDM) par la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) le 24 décembre 2019). Il fait l'objet d'une évaluation tous les 5 ans et le cas échéant est révisé.

Le déroulé de l'élaboration du plan de mobilité est le suivant :

- Diagnostic ;
- Rapport scénarios / orientations et objectifs chiffrés ;
- Plan d'actions ;
- Synthèse du PDM.

En annexes du PDM seront définis :

- Rapport d'évaluation environnemental et son résumé non technique ;
- Annexe accessibilité ;
- Annexe stationnement ;
- Annexe Schéma directeur intercommunal vélo (SDIV).

2. *Le PDM de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest couvrira les 5 communes qui la composent, à savoir : Saint-Paul, La Possession, Le Port, Trois-Bassins, Saint-Leu.*

3. *Les objectifs de préservation de l'environnement, les principaux enjeux environnementaux du territoire et les potentiels impacts du Plan de Mobilité sur l'environnement :*

Le PDM doit répondre à 11 objectifs réglementaires précisés dans le code des transports (art L. 1214-2).

Les actions inscrites au PDM visent à :

- Développer les transports collectifs et les moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- Améliorer l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération ;
- Organiser le stationnement sur voirie et dans les parcs publics ;
- Diminuer le trafic automobile ;
- Garantir l'équilibre durable entre besoins en matière de mobilité et facilité d'accès ;
- Renforcer la cohésion sociale et urbaine ;
- Améliorer la sécurité de tous les déplacements à travers un partage de la voirie équilibré ;
- Organiser une tarification et une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- Améliorer le transport des personnes, des entreprises et des collectivités publiques ;
- Organiser les conditions d'approvisionnement de l'agglomération et des livraisons ;
- Réaliser, configurer et localiser les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques et hybrides.

Le PDM visera ainsi à améliorer l'environnement et le cadre de vie des habitants en réduisant la pression liée au trafic automobile au profit de pratiques de déplacements plus durables et respectueuses de l'environnement (marche, vélo, transports en commun, covoiturage ...).

Le PDM fait partie des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale stratégique (articles L.122-4 du code de l'environnement).

Cette évaluation environnementale vise à assurer la prise en compte de l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires.

Elle doit permettre de préserver le meilleur compromis entre les objectifs du PDM en matière de transports avec les enjeux environnementaux identifiés sur le territoire.

4. *Les modalités de concertation :*

La publication de la présente déclaration d'intention sur le site internet de la Communauté d'agglomération et celui de la Préfecture de la Réunion, permettra l'exercice possible du droit d'initiative aux conditions définies par l'article L. 121-19 du Code de l'Environnement.

Cela étant, la Communauté d'agglomération souhaite mener, tout au long de l'élaboration de son Plan de Mobilité, une concertation afin de répondre aux objectifs suivants :

- Sensibiliser la population et les acteurs du territoire aux principes et aux thématiques de la mobilité et des transports ;
- Fournir une information claire et continue sur le processus d'élaboration du PDM, ses obligations et son contexte ;
- Offrir la possibilité aux publics d'exprimer leurs attentes sur le PDM, de faire part de leurs observations et remarques, dans une perspective de partage, de co-construction et d'appropriation.

A reçu un avis favorable en Conférence Des Maires du 14/03/2024.

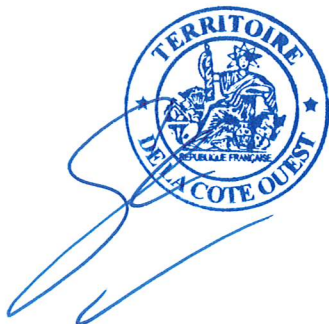
A reçu un avis favorable en Commission Mobilités du 06/03/2024.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
Où l'exposé du Président de séance,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ ET À LA MAJORITÉ (PAR 3 ABSTENTION(S), 0 SANS PARTICIPATION, 0 CONTRE) DÉCIDE DE :

- APPROUVER la déclaration d'intention relative au Plan de Mobilité en vue de sa publication.

Pour extrait conforme au registre des délibérations de la Communauté d'Agglomération TCO



Fait à Le Port, le **05 AVR. 2024**
Le Président de séance
Emmanuel SERAPHIN
Président

Bordereau d'acquittement de transaction

Collectivité : CA TERRITOIRE COTE OUEST - TCO (97)

Utilisateur : Applications Métiers

Paramètres de la transaction :

Numéro de l'acte :	2024_029_CC_14
Objet :	Déclaration d'Intention du Plan De Mobilité (PDM)
Type de transaction :	Transmission d'actes
Date de la décision :	2024-04-05 00:00:00+02
Nature de l'acte :	Délibérations
Documents papiers complémentaires :	NON
Classification matières/sous-matières :	8.7 - Transports
Identifiant unique :	974-249740101-20240405-2024_029_CC_14-DE
URL d'archivage :	Non définie
Notification :	Non notifiée

Fichiers contenus dans l'archive :

Fichier	Type	Taille
Enveloppe métier Nom métier : 974-249740101-20240405-2024_029_CC_14-DE-1-1_0.xml	text/xml	879 o
Document principal (Délibération) Nom original : acte.pdf Nom métier : 99_DE-974-249740101-20240405-2024_029_CC_14-DE-1-1_1.pdf	application/pdf	145.2 Ko

Cycle de vie de la transaction :

Etat	Date	Message
Posté	5 avril 2024 à 07h38min31s	Dépôt initial
En attente de transmission	5 avril 2024 à 07h38min32s	Accepté par le TdT : validation OK
Transmis	5 avril 2024 à 07h38min32s	Transmis au MI
Acquittement reçu	5 avril 2024 à 07h48min35s	Reçu par le MI le 2024-04-05

**EXTRAIT DU PROCES VERBAL
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

Séance du 27 octobre 2025

Nombre de membres en exercice : **64**
Nombre de présents : 39
Nombre de représentés : 13
Nombre d'absents : 12

L'AN DEUX MILLE VINGT CINQ, LE VINGT SEPT OCTOBRE à 14 h 00, le Conseil Communautaire s'est réuni au siège, 1 rue Eliard Laude, à Le Port, en salle du Conseil Communautaire, après convocation légale, sous la présidence de **M. Emmanuel SERAPHIN, Président.**

Secrétaire de séance : Mme Laetitia LEBRETON

OBJET

AFFAIRE N°2025_131_CC_9
Arrêt du Plan De Mobilité du Territoire de l'Ouest

ÉTAIENT PRÉSENT(E)S :

M. Emmanuel SERAPHIN - Mme Mélissa COUSIN - M. Alexis POININ-COULIN - Mme Suzelle BOUCHER - M. Salim NANA-IBRAHIM - Mme Pascaline CHEREAU-NEMAZINE - M. Jean-Philippe MARIE-LOUISE - M. Irchad OMARJEE - Mme Marie-Bernadette MOUNIAMA-CUVELIER - M. Jean-Noel JEAN-BAPTISTE - Mme Laetitia LEBRETON - M. Dominique VIRAMA-COUTAYE - Mme Marie-Anick FLORIAN - M. Michel CLEMENTE - Mme Roxanne PAUSE-DAMOUR - Madame Martine GAZE - M. Yann CRIGHTON - M. Alain BENARD - M. Karl BELLON - Mme Vanessa MIRANVILLE - M. Gilles HUBERT - Mme Jocelyne CAVANE-DALELE - Mme Marie-Josée MUSSARD-POLEYA - M. Armand VIENNE - M. Philippe ROBERT - Mme Florence HOAREAU - M. Olivier HOAREAU - Mme Annick LE TOULLEC - Mme Catherine GOSSARD - M. Jean-Claude ADOIS - M. Fayzal AHMED-VALI - Mme Danila BEGUE - M. Pierre Henri GUINET - M. Jacky CODARBOX - M. Daniel PAUSE - M. Jean François NATIVEL - Mme Audrey FONTAINE - M. Christophe DAMBREVILLE - M. Jean MARCEAU

Nombre de votants : 52

NOTA :

Le Président certifie que :

- la convocation a été faite le :
21 octobre 2025

- date d'affichage et de publication de la liste des délibérations au plus tard le
03/11/2025

ÉTAIENT ABSENT(E)S :

M. Tristan FLORIAN - Mme Melissa PALAMA-CENTON - M. Guylain MOUTAMA-CHEDIAPIN - Mme Lucie PAULA - Mme Eglantine VICTORINE - Mme Amandine TAVEL - M. Armand MOUNIATA - Mme Marie ALEXANDRE - Mme Brigitte DALLY - Mme Jacqueline SILOTIA - M. Rahfick BADAT - Mme Jocelyne JANNIN

ÉTAIENT REPRÉSENTÉ(E)S :

Mme Huguette BELLO procuration à M. Emmanuel SERAPHIN - Mme Denise DELAVANNE procuration à Mme Mélissa COUSIN - Mme Virginie SALLE procuration à Mme Marie-Bernadette MOUNIAMA-CUVELIER - M. Julius METANIRE procuration à M. Jean-Noel JEAN-BAPTISTE - Mme Mireille MOREL-COIANIZ procuration à M. Michel CLEMENTE - M. Henry HIPPOLYTE procuration à Mme Annick LE TOULLEC - Mme Jasmine BETON procuration à Mme Catherine GOSSARD - Mme Brigitte LAURESTANT procuration à Mme Danila BEGUE - M. Bruno DOMEN procuration à M. Salim NANA-IBRAHIM - M. Philippe LUCAS procuration à M. Irchad OMARJEE - Mme Armande PERMALNAICK procuration à Mme Pascaline CHEREAU-NEMAZINE - Mme Marie-Annick HAMILCARO procuration à M. Pierre Henri GUINET - M. Houssamoudine AHMED procuration à M. Gilles HUBERT

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 27 OCTOBRE 2025

AFFAIRE N°2025_131_CC_9 : ARRÊT DU PLAN DE MOBILITÉ DU TERRITOIRE DE L'OUEST

Le Président de séance expose :

Le Conseil,

Vu l'arrêté préfectoral n°4061 du 31 décembre 2001 portant autorisation de la création de la communauté d'agglomération dénommée Territoire de la Côte Ouest (TCO),

Vu les articles L.5711-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code des Transports, notamment les articles L.1214-1, L.1214-2, L.1214-14, L.1214-15 et L.1214-16,

Vu le Code de l'Environnement, notamment les articles L.122-4 et R.122-17,

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu la loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,

Vu la loi n°2023-630 du 20 juillet 2023 visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation des sols et à renforcer l'accompagnement des élus locaux,

Vu la délibération n° 2024_029_CC_14 du 25 mars 2024 du Conseil communautaire du Territoire de la Côte Ouest ayant approuvé la révision du Plan de mobilités du Territoire de la Côte Ouest (2026-2036) ;

Vu le bilan de la concertation publique organisée sur la période allant du 2 juillet au 4 octobre 2024,

Après en avoir délibéré,

Considérant que :

La communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest constitue l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son territoire et dispose ainsi, conformément aux dispositions des articles L.1214-1 et suivants du Code des Transports, de la compétence pour élaborer le Plan de Mobilité (PDM). Ce document de planification a pour objet de déterminer les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'AOM sur 10 ans.

Dans ce cadre, par délibération en date du 25 mars 2024, le Conseil Communautaire du Territoire de la Côte Ouest a décidé de prescrire la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU) du Territoire de la Côte Ouest en vue d'élaborer un PDM. En effet, des évolutions majeures sont intervenues depuis dans le domaine des mobilités, particulièrement à la suite de la promulgation de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (dite loi « LOM », qui a notamment fait évoluer les PDU en PDM).

Le PDM doit ainsi fixer, au travers de onze objectifs listés à Transports, les orientations en matière de déplacements pour la avec les différents acteurs du territoire.

Ainsi, afin de répondre aux objectifs susmentionnés, un défi transversal et six grands défis ont été définis au travers du projet de PDM du Territoire de l'Ouest repris en annexe de la présente délibération.

Ces défis sont les suivants :

- **Défi transversal** : Assurer une gouvernance partagée pour une mobilité pour tous ;
- **Défi 1** : Doter le territoire d'une armature de transport efficiente et de confiance pour les habitants et les usagers - Permettre des déplacements plus vertueux et plus rapides ;
- **Défi 2** : Multiplier les solutions de mobilités actives pour les déplacements courtes distances - Développer les pratiques de mobilités douces sur des trajets de moins de 5km ;
- **Défi 3** : Garantir la mobilité de tous - Proposer une mobilité adaptée à tout public dont PMR ;
- **Défi 4** : Faire du covoiturage un levier pour réduire le nombre de véhicules - Rationaliser l'usage de la voiture par une multi-occupation du véhicule ;
- **Défi 5** : Connecter les polarités au gré d'une intermodalité fonctionnelle - Réduire les distances sur le territoire par la construction d'un maillage organisé autour d'une intermodalité renforcée et d'un report modal optimisé ;
- **Défi 6** : Développer les pratiques de mobilité raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat & ZA - Garantir un partage équilibré des zones d'activités et des nouveaux espaces d'habitats afin d'encourager et de sécuriser les déplacements à pied et à vélo.

Ces défis ont été déclinés en 26 actions et détaillés en nombreuses sous-actions pour définir un plan d'action concret.

Par ailleurs, conformément aux dispositions des articles L.122-4 et R.122-17 du Code de l'Environnement, une procédure de concertation préalable du public a été organisée sur la période allant du 2 juillet au 4 octobre 2024.

La synthèse des contributions établies par le public concernant le projet de PDM du Territoire de l'Ouest et les modalités de prise en compte de ces dernières figurent en annexe de la présente délibération.

L'ensemble de ces éléments ayant été exposé et en application de l'article L.1214-15 du Code des Transports, l'Assemblée délibérante doit arrêter le projet de PDM préalablement à sa soumission :

- Pour avis aux personnes publiques associées visées par les dispositions susmentionnées, à savoir les communes incluses dans le ressort territorial du Territoire de l'Ouest, le Département, la Région Réunion et les AOM limitrophes ;
- Pour avis à l'Autorité environnementale aux fins d'analyse des incidences du futur document sur l'environnement ;
- À enquête publique conformément à l'article L.1214-16 du Code des Transports.

A reçu un avis favorable au Comité des Partenaires du 05/09/2025.

A reçu un avis favorable en Conférence Des Maires du 16/10/2025.

A reçu un avis favorable en Commission Mobilités du 10/10/2025.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
Ouï l'exposé du Président de séance,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ ET À LA MAJORITÉ (PAR 5 ABSTENTION(S), 0 SANS PARTICIPATION, 0 CONTRE) DÉCIDE DE :

- ARRÊTER le projet de PDM du Territoire de l'Ouest, tel que repris en annexe de la présente délibération ;

- AUTORISER le Président :

- **À solliciter l'avis des personnes publiques reprises à l'article L.1214-15 du Code des Transports et de toute autre personne ou organisme intéressés ;**
- **À organiser l'enquête publique prévue par les dispositions de l'article L.1214-16 du Code des Transports ;**
- **À engager toutes les démarches et signer tous les actes nécessaires à l'exécution de la présente délibération.**

Pour extrait conforme au registre des délibérations de la Communauté d'Agglomération TCO

Fait à Le Port, le
Le Président de séance
Emmanuel SERAPHIN
Président

Défi Transversal	
1	Assurer le suivi et la coordination des actions du PDM sur les 10 ans ; Sous-action : Définir une feuille de route opérationnelle par acteur et par fiche action ; Sous-action : Mettre en œuvre un observatoire de la mobilité ; Sous-action : Développer un outil de contrôle et de surveillance dans les établissements recevant du public (dont établissements scolaires).
2	Assurer le suivi financier, le montage de dossier de financement et la veille sur les aides et subventions.
Défi 1	Doter le territoire d'une armature de transport efficiente, durable et de confiance pour les habitants et les usagers
Défi 1	Doter le territoire d'une armature de transport efficiente, durable et de confiance pour les habitants et les usagers (option 2)
3	Développer une offre de transport en commun fiabilisée et alternative à la voiture individuelle partout sur le territoire pour des déplacements quotidiens ; Sous-action : Développer l'offre TC site propre (Bus à Haut Niveau de Service, Itinéraires Privilégiés...); Sous-action : Développer l'offre TC desservant les hauts, les mi-pentes et le littoral (restructuration et optimisation de l'offre, du niveau de desserte) ; Sous-action : Développer l'offre TC dans les centres-villes (navette) ; Sous-action : Poursuivre la dynamique de l'extension de l'amplitude horaire (yc Kar' la Nuit et le week-end) ; Sous-action : Expérimenter des solutions de TC à énergie verte (verdissement de la flotte TC).
4	Développer une offre de transport en commun attractive pour les touristes ;
5	Conforter l'optimisation et l'efficacité du réseau de transport scolaire ; Sous-action : Optimiser le réseau transport scolaire ; Sous-action : Poursuivre la tarification solidaire proposée ;
6	Poursuivre l'offre TC à destination des personnes porteuses de handicap ; Sous-action : Etudier l'offre Kar'Ouest Mouv' pour des usagers porteurs d'handicap ; Sous-action : Réaliser un schéma directeur d'accessibilité (porté par IDR) ; Sous-action : Poursuivre la dynamique de mise en accessibilité du matériel roulant et des arrêts TC ;
7	Faciliter le confort voyageur à bord et à l'arrêt ; Sous-action : Assurer un confort aux arrêts TC prioritaires (stations BHNS, ...); Sous-action : Assurer un confort à bord du BHNS ; Sous-action : Opter pour une billettique interopérable à l'échelle régionale et avec les EPCI voisins ; Sous-action : Poursuivre le développement SAEIV et BIV ; Sous-action : Suivi par le Territoire de l'Ouest de la dynamique intermodale dans le TU ; Sous-action : Mener une étude de tarification solidaire du TU.
8	Poursuivre la réflexion de développement des transports par câble à l'échelle du territoire. Sous-action : Elaborer un schéma Directeur TPC à l'échelle du Territoire de l'Ouest; Sous-action : Réaliser les études de conception du transport par câble préférentiel retenu.
Défi 2	Multiplier les solutions de mobilités actives (cycles, EDPM) pour les déplacements courtes distances.
9	Développer et entretenir une armature cyclable sécurisée à l'échelle du Territoire de l'Ouest, continue et au contact des pôles générateurs de flux ; Sous-action : Consolider le SDIV par des études cyclables sectorisées et hiérarchisées ; Sous-action : Développer des espaces apaisés dans les secteurs densifiés (zone 30,...); Sous-action : Assurer un suivi qualitatif des aménagements cyclables (entretien via des contrats ACI, ...); Sous-action : Construire un jalonnement et une signalétique homogène sur le territoire (cartographie, panneau d'information, ...).
10	Multiplier l'offre en stationnement sécurisé au contact des pôles générateurs de flux ; Sous-action : Préconiser des règles de stationnement cycle/EDPM dans les PLU (règle d'opposabilité au PC) ; Sous-action : Développer du stationnement cycle/EDPM visibles au contact les pôles générateurs de flux et sécuriser les parkings vélos sur certains secteurs.
11	Encourager les pratiques de mobilités actives en offrant les moyens aux usagers ; Sous-action : Assurer la pérennité de l'offre vls existante à court terme et déployer une offre VLS interopérable sur l'ensemble territoire à moyen terme ; Sous-action : Poursuivre la dynamique de services de locations vélos (longue durée), trotinettes, vélo-cargo, et inclusive (vélos PMR) ; Sous-action : Participer financièrement à l'achat de vélo par les usagers ; Sous-action : Assurer le renouvellement de la flotte de véhicule et de son entretien.
12	Communiquer et cultiver l'intérêt vers les mobilités actives (communication, événements, maison de la mobilité, ...) ; Sous-action : Construire une stratégie marketing autour du vélo ; Sous-action : Poursuivre la dynamique d'animations événementielles ; Sous-action : Renforcer la stratégie d'écomobilité scolaire ;
13	Accompagner, former et fédérer les groupes d'usagers autour d'un écosystème cycle/EDPM et garantir une sécurité routière. Sous-action : Structurer un écosystème cycle/EDPM autour d'une maison dédiée (maison de la mobilité) et des points relais sur le territoire (réparateur, association...); Sous-action : Faciliter l'entretien des vélos et « recyclage » des vélos ; Sous-action : Poursuivre la démarche de formation "savoir rouler à vélo" ou "remise en selle" ; Sous-action : Stratégie de sensibilisation des cycle/EDPM sur les bonnes pratiques.
Défi 3	Garantir la mobilité de tous (piéton, PMR...) dans un objectif d'accessibilité universelle
14	Consolider et conforter une stratégie piétonne à l'échelle des collectivités pour un maillage urbain et interurbain Sous-action : Accompagner les collectivités dans leur plan de mobilité piétons (appui technique, redirection vers les aides de subvention etc.) ; Sous-action : Continuer la mise en place du Sd'ap ; Sous-action : Impulser une dynamique autour de la rédaction des PAVE des communes.
15	Sécuriser et jalonner le territoire pour assurer une meilleure visibilité des opportunités de marchabilité. Sous-action : Rendre la place aux piétons autour des centralités (centre-ville, quartier, commerces...); Sous-action : Favoriser les liaisons piétonnes inter quartier entre les Hauts et les Bas ; Sous-action : Préserver les sentiers de randonnées (y.c. jalonnement).
Défi 4	Faire du covoiturage un levier pour réduire le nombre de véhicules
16	Poursuivre la stratégie marketing et financière covoiturage Région / Territoire de l'Ouest ;
17	Assurer une intermodalité autour des aires de covoiturage pour faciliter le rabattement vers les autres modes de transport ; Sous-action : Assurer une desserte de transport urbain aux aires de covoiturage ; Sous-action : Intégrer du stationnement vélos sécurisés au sein des aires de covoiturage.
18	Entretien et renforcer la sécurité autour des aires de covoiturage ; Sous-action : Doter les aires de covoitages d'outils de surveillance, de contrôle (lumière, vidéosurveillance,...) et d'aménités (toilettes etc.) ; Sous-action : Etablir une convention pour faciliter l'entretien et la signalétique des aires de covoiturage.
19	Étudier la possibilité de mettre en place des lignes de covoitages, garantie de retour.
Défi 5	Connecter les polarités au gré d'une intermodalité fonctionnelle
20	Organiser l'accessibilité du territoire au gré de pôles d'échanges multimodaux sur le territoire ; Sous-action : Développer des PEM sur les pôles majeurs de flux du territoire ; Sous-action : Mener une étude stratégique P+R en lien avec les PEM.
21	Développer et pérenniser le Maas (IdRM).
Défi 6	Développer les pratiques de mobilité raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat & ZA
22	Repenser la mobilité de demain dans les documents d'urbanisme et feuille de route ; Sous-action : Rédiger une feuille de route pour cadrer les aménageurs dans le choix du stationnement cycle/EDPM, les cheminements modes doux ; Sous-action : Instaurer des ratios stationnement VL dans les futurs quartiers d'habitat en lien avec les communes et les bailleurs ; Sous-action : Favoriser la transversalité entre le SCOT et le PDM.
23	Appréhender et optimiser les flux logistiques ; Sous-action : Assurer une desserte des flux logistiques avec la Zone Industriale-Portuaire (ex-ZAP) ; Sous-action : Interdire la circulation Poids-Lourds sur certains axes et certains horaires ; Sous-action : Etudier la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités du Territoire de l'Ouest ; Sous-action : Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine ; Sous-action : Assurer une stratégie de logistique urbaine et de dernier km à énergie verte (triporteur, vélo électrique...).
24	Définir une stratégie de développement de stationnement au regard du foncier contraint et coordonner la politique de stationnement en fonction des besoins de chacun ; Sous-action : Déployer une stratégie de stationnement autour des centralités ; Sous-action : Redéfinir le positionnement des aires de livraison et les réglementer ; Sous-action : Poursuivre le développement de bornes de recharges électriques.
25	Construire une stratégie de mobilité à l'échelle des bassins d'emplois et des établissements scolaires pour favoriser les mobilités raisonnées (PDMIE, PDMS, ...) ; Sous-action : Construire une stratégie de PDMA et PDMIE ; Sous-action : Favoriser le déploiement des PDMES.
26	Expérimenter l'autopartage à l'échelle intercommunale.

Envoyé en préfecture le 31/10/2025

Reçu en préfecture le 31/10/2025



Publié le

ID : 974-249740101-20251031-2025_131_CC_9-DE

	Sous-action : Instaurer des ratios stationnement VL dans les futurs quartiers d'habitat en lien avec les communes et les bailleurs ;	
	Sous-action : Favoriser la transversalité entre le SCOT et le PDM.	
23	Appréhender et optimiser les flux logistiques ;	
	Sous-action : Assurer une desserte des flux logistiques avec la Zone Industriale-Portuaire (ex-ZAP) ;	
	Sous-action : Interdire la circulation Poids-Lourds sur certains axes et certains horaires ;	
	Sous-action : Etudier la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités du Territoire de l'Ouest ;	
	Sous-action : Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine ;	
	Sous-action : Assurer une stratégie de logistique urbaine et de dernier km à énergie verte (triporteur, vélo électrique...) ;	
24	Définir une stratégie de développement de stationnement au regard du foncier contraint et coordonner la politique de stationnement en fonction des besoins de chacun ;	
	Sous-action : Déployer une stratégie de stationnement autour des centralités ;	
	Sous-action : Redéfinir le positionnement des aires de livraison et les réglementer ;	
	Sous-action : Poursuivre le développement de bornes de recharges électriques.	
25	Construire une stratégie de mobilité à l'échelle des bassins d'emplois et des établissements scolaires pour favoriser les mobilités raisonnées (PDM/E, PDMS, ...) ;	
	Sous-action : Construire une stratégie de PDMA et PDM/E ;	
	Sous-action : Favoriser le déploiement des PDMS.	
26	Expérimenter l'autopartage à l'échelle intercommunale.	

Envoyé en préfecture le 31/10/2025

Reçu en préfecture le 31/10/2025

Publié le



ID : 974-249740101-20251031-2025_131_CC_9-DE

17	Assurer une intermodalité autour des aires de covoiturage pour faciliter le rabattement vers les autres modes de transport ; Sous-action : Assurer une desserte de transport urbain aux aires de covoiturage ; Sous-action : Intégrer du stationnement vélos sécurisés au sein des aires de covoiturage.	35 000,00 €	7 000,00 €	14 000,00 €	14 000,00 €										
18	Entretien et renforcer la sécurité autour des aires de covoiturage ; Sous-action : Doter les aires de covoiturages d'outils de surveillance, de contrôle (lumière, vidéosurveillance,...) et d'aménités (toilettes etc.) ; Sous-action : Etablir une convention pour faciliter l'entretien et la signalétique des aires de covoiturage.	350 000,00 €	70 000,00 €	140 000,00 €	140 000,00 €										
19	Étudier la possibilité de mettre en place des lignes de covoiturages, garantie de retour.	35 000,00 €													
Défi 5	Connecter les polarités au gré d'une intermodalité fonctionnelle	41 035 000,00 €	2 400 000,00 €	4 435 000,00 €	4 200 000,00 €	2 000 000,00 €	2 000 000,00 €	4 000 000,00 €	4 000 000,00 €	6 000 000,00 €	6 000 000,00 €	4 000 000,00 €	2 000 000,00 €		
20	Organiser l'entretien et le renouvellement des infrastructures multimodales sur le territoire ; Sous-action : Développer des PEM sur les pôles majeurs de flux du territoire ; Sous-action : Mener une étude stratégique P+R en lien avec les PEM.	40 000 000,00 €	2 000 000,00 €	4 000 000,00 €	4 000 000,00 €	2 000 000,00 €	2 000 000,00 €	4 000 000,00 €	4 000 000,00 €	6 000 000,00 €	6 000 000,00 €	4 000 000,00 €	2 000 000,00 €		
21	Développer et pérenniser le MaaS (MaaS)	35 000,00 €	35 000,00 €												
21	Développer et pérenniser le MaaS (MaaS)	1 000 000,00 €	400 000,00 €	400 000,00 €	200 000,00 €										
Défi 6	Développer les pratiques de mobilité raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat à ZA	5 270 000,00 €	835 500,00 €	766 000,00 €	681 000,00 €	591 000,00 €	581 000,00 €	241 000,00 €	321 000,00 €	561 000,00 €	461 000,00 €	181 000,00 €	50 500,00 €		
22	Repenser la mobilité de demain dans les documents d'urbanisme et feuille de route ; Sous-action : Rédiger une feuille de route pour cadrer les aménageurs dans le choix du stationnement cycle/EDPM, les cheminements modes doux ; Sous-action : Instaurer des ratios stationnement VL dans les futurs quartiers d'habitat en lien avec les communes et les bailleurs ; Sous-action : Favoriser la transversalité entre le SCOT et le PDM.	10 000,00 €	10 000,00 €												
23	Appréhender et optimiser les flux logistiques ; Sous-action : Assurer une desserte des flux logistiques avec la Zone Industriale-Portuaire (ex-ZAP) ; Sous-action : Interdire la circulation Poids-Lourds sur certains axes et certains horaires ; Sous-action : Étudier la gestion des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités du Territoire de l'Ouest ; Sous-action : Mettre en place une instance de la concertation permanente sur les problématiques de livraison urbaine ; Sous-action : Assurer une stratégie de logistique urbaine et de dernier km à énergie verte (triporteur, vélo électrique...).	200 000,00 €	200 000,00 €												
		200 000,00 €				40 000,00 €		40 000,00 €	40 000,00 €	40 000,00 €	40 000,00 €				
		50 000,00 €	25 000,00 €	25 000,00 €											
		1 000 000,00 €	50 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	50 000,00 €		
		1 100 000,00 €	220 000,00 €	220 000,00 €	220 000,00 €	220 000,00 €	220 000,00 €								
24	Définir une stratégie de développement de stationnement au regard du foncier contraint et coordonner la politique de stationnement en fonction des besoins de chacun ; Sous-action : Déployer une stratégie de stationnement autour des centralités ; Sous-action : Redéfinir le positionnement des aires de livraison et les réglementer ; Sous-action : Poursuivre le développement de bornes de recharges électriques.	600 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €	120 000,00 €								
		300 000,00 €	60 000,00 €	150 000,00 €	90 000,00 €										
		1 000 000,00 €	180 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	150 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €	100 000,00 €					
25	Construire une stratégie de mobilité à l'échelle des bassins d'emplois et des établissements scolaires pour favoriser les mobilités raisonnées (PDME, PDMS, ...) ; Sous-action : Construire une stratégie de PDMA et PDMIE ; Sous-action : Favoriser le déploiement des PDMES.	10 000,00 €	500,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	1 000,00 €	500,00 €		
		0,00 €													
26	Expérimenter l'autopartage à l'échelle intercommunale.	800 000,00 €								80 000,00 €	320 000,00 €	320 000,00 €	80 000,00 €		
	Investissement global du PDM	355 445 000,00 €	16 216 500,00 €	32 236 250,00 €	43 617 750,00 €	41 214 750,00 €	44 903 000,00 €	45 343 000,00 €	42 698 000,00 €	35 383 000,00 €	25 341 250,00 €	17 371 000,00 €	11 110 500,00 €		

PLAN DE MOBILITÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Mentions réglementaires

Table des matières

1	Avis rendus obligatoire par la réglementation	2
2	Autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet	2
3	Évaluation transfrontalière des incidences environnementales	2



1 AVIS RENDUS OBLIGATOIRE PAR LA RÉGLEMENTATION

Le tableau ci-après récapitule l'ensemble des PPA ayant donné leur avis.

Structure	Avis reçu	Nature de l'avis
DEAL / ETAT	Reçu	Avis favorable avec observations, remarques et réserves
MRAE	Reçu	
Conseil Régional	Reçu	Avis favorable avec réserves
Conseil Départemental		Avis réputé favorable en absence de retour
CINOR	Reçu	Avis favorable
CIVIS		Avis réputé favorable en absence de retour
CIREST		Avis réputé favorable en absence de retour
Le Port	Reçu	Avis favorable avec réserves
La Possession		Avis réputé favorable en absence de retour
Saint-Paul	Reçu	Avis favorable
Trois-Bassins	Reçu	Avis favorable avec observations
Saint-Leu	Reçu	Avis favorable avec réserves

Les avis détaillés sont présents dans le dossier administratif.

2 AUTRES AUTORISATIONS NÉCESSAIRES À LA RÉALISATION DU PROJET

Le PDM ne vaut pas autorisation de travaux. Les projets qui en découleront feront l'objet de procédures spécifiques. À ce stade, aucune autre autorisation n'est requise.

3 ÉVALUATION TRANSFRONTALIÈRE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Cet item est non applicable en ce qui nous concerne (pas d'incidence transfrontalière).



PLAN DE
MOBILITÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Note juridique

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

NOTE DE PRÉSENTATION DES TEXTES REGISSANT L'ENQUETE PUBLIQUE ET DE L'INSERTION DE L'ENQUETE DANS LA PROCEDURE ADMINISTRATIVE

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET

A. L'autorité organisatrice

La Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest (TCO), dont le siège est situé au 1, rue Eliard Laude – BP 50049 – 97822 Le Port, est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre regroupant cinq communes : Le Port, La Possession, Saint-Leu, Saint-Paul et Les Trois-Bassins.

En sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) au sens de l'article L. 1231-1 du code des transports, le TCO est compétent pour organiser la mobilité sur l'ensemble de son ressort territorial.

B. Le Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité (PDM) est le document de planification et de programmation qui, conformément à l'article L. 1214-1 du code des transports, détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur le périmètre de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le projet de PDM du TCO couvre la période 2026-2036 et porte sur l'ensemble du territoire des cinq communes membres.

II. TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

L'enquête publique relative au projet de Plan de Mobilité du TCO est régie par les textes suivants :

A. Code des transports

Les dispositions du code des transports applicables au Plan de Mobilité sont les articles L1214-1 à L1214-38 et R1214-1 à D1214-19, dont notamment :

- Articles L. 1214-1 et L. 1214-2 : objet, contenu et portée du Plan de Mobilité ;
- Article L. 1214-3 : obligation pour les AOM situées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants d'élaborer un Plan de Mobilité ;
- Articles L. 1214-14 et L. 1214-15 : consultation obligatoire des personnes publiques associées (PPA) préalablement à l'enquête publique ;

- Article L. 1214-16 : soumission du projet de Plan de Mobilité à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement ;
- Article R. 1214-4 : délai de trois mois imparti aux personnes publiques associées pour émettre leur avis, à l'expiration duquel l'avis est réputé favorable.

B. Code de l'environnement

a. Enquête publique

L'enquête publique est conduite conformément aux dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement :

- Articles L. 123-1 à L. 123-18 : dispositions législatives relatives à l'enquête publique ;
- Articles R. 123-1 à R. 123-27 : dispositions réglementaires relatives à l'enquête publique, notamment :
 - R. 123-8 : composition du dossier d'enquête publique ;
 - R. 123-9 : contenu de l'arrêté d'ouverture et organisation de l'enquête ;
 - R. 123-10 : jours et heures de l'enquête ;
 - R. 123-11 : publicité de l'enquête (presse, affichage, internet) ;
 - R. 123-13 : modalités de recueil des observations du public ;
 - R. 123-18 : clôture de l'enquête ;
 - R. 123-19 à R. 123-21 : rapport, conclusions et mise à disposition du public.

b. Évaluation environnementale

Le Plan de Mobilité est soumis à évaluation environnementale en application des dispositions suivantes :

- Articles L. 122-4 et suivants : évaluation environnementale des plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement ;
- Article R. 122-17 : liste des plans et programmes soumis à évaluation environnementale systématique (le Plan de Mobilité y figure expressément).

C. Code des relations entre le public et l'administration (CRPA)

- Articles L. 134-1 à L. 134-35 : dispositions relatives à la participation du public par voie d'enquête publique.

D. Code général des collectivités territoriales (CGCT)

- Article L. 5211-9 : pouvoirs du président de l'EPCI, notamment pour l'exécution des délibérations du conseil communautaire ;
- Article L. 5211-10 : délégations de compétences du conseil communautaire au président et au bureau.

III. INSERTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE

La procédure d'élaboration du Plan de Mobilité du TCO se décompose en huit étapes principales. L'enquête publique constitue la sixième étape de cette procédure.

Étape	Objet	Fondement juridique	Statut
1	Prescription de l'élaboration du PDM par délibération du Conseil communautaire	Art. L. 1214-3 C. transports	Réalisée (Délib. n° 2024 029 CC 14 du 25/03/2024)
2	Phase de concertation préalable avec le public	Art. L. 121-15-1 et s. C. environnement	Réalisée
3	Arrêt du projet de PDM et bilan de la concertation par délibération du Conseil communautaire	Art. L. 1214-15 C. transports	Réalisée (Délib. n° 2025 131 CC 9 du 27/10/2025)
4	Consultation des personnes publiques associées (PPA) – délai de 3 mois	Art. L. 1214-14, L. 1214-15 et R. 1214-4 C. transports	Réalisée
5	Saisine de l'autorité environnementale (MRAe) pour avis sur l'évaluation environnementale	Art. L. 122-7 et R. 122-17 C. environnement	Réalisée
6	ENQUÊTE PUBLIQUE Recueil des observations et propositions du public	Art. L. 1214-16 C. transports Art. L. 123-1 et s. C. environnement	ÉTAPE ACTUELLE Ouverture prévue le 18 mai 2025

7	Éventuelle modification du projet pour tenir compte des résultats de l'enquête publique	Art. L. 1214-16 C. transports	À venir
8	Approbation du PDM par délibération du Conseil communautaire	Art. L. 1214-16 C. transports	À venir

Étape 1 – Prescription de l'élaboration du PDM

Par délibération n° 2024 029 CC 14 en date du 25 mars 2024, le Conseil communautaire du TCO a prescrit l'élaboration du Plan de Mobilité couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément à l'article L. 1214-3 du code des transports.

Étape 2 – Concertation préalable

Conformément aux dispositions du code de l'environnement relatives à la participation du public, une phase de concertation préalable a été menée afin de permettre au public de s'exprimer sur les orientations du projet de PDM. Le bilan de cette concertation est joint au présent dossier d'enquête publique (cf. Annexe 2 – Scénarios).

Étape 3 – Arrêt du projet de PDM

Par délibération n° 2025 131 CC 9 en date du 27 octobre 2025, le Conseil communautaire du TCO a arrêté le projet de Plan de Mobilité et tiré le bilan de la concertation préalable.

Étape 4 – Consultation des personnes publiques associées (PPA)

Conformément aux articles L. 1214-14 et L. 1214-15 du code des transports, le projet de PDM arrêté a été soumis pour avis aux personnes publiques associées. Celles-ci disposent d'un délai de trois mois pour émettre leur avis (art. R. 1214-4 du code des transports). À défaut de réponse dans ce délai, l'avis est réputé favorable.

Les personnes publiques associées consultées sont notamment :

- L'État (Préfet de La Réunion / DEAL) ;
- La Région Réunion ;
- Le Département de La Réunion ;
- Les communes membres du TCO (Le Port, La Possession, Saint-Leu, Saint-Paul, Les Trois-Bassins) ;
- Les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes (CINOR, CIREST, CASUD, le cas échéant) ;
- Les gestionnaires d'infrastructures de transport concernés ;
- Les chambres consulaires (CCI, CMA, Chambre d'agriculture de La Réunion).

Les avis recueillis sont joints au présent dossier d'enquête publique (cf. Dossier administratif).

Étape 5 – Avis de l'autorité environnementale

Le projet de PDM étant soumis à évaluation environnementale systématique en application de l'article R. 122-17 du code de l'environnement, il a été transmis à la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAe) pour avis. L'avis de la MRAe, ainsi que la réponse écrite du TCO à cet avis, sont joints au dossier d'enquête publique (cf. Dossier administratif).

Étape 6 – Enquête publique (étape actuelle)

En application de l'article L. 1214-16 du code des transports, le projet de Plan de Mobilité est soumis à enquête publique réalisée conformément aux articles L. 123-1 et suivants et R. 123-1 et suivants du code de l'environnement. L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers. Elle permet au public de formuler ses observations et propositions sur le projet.

Étape 7 – Éventuelle modification du projet

À l'issue de l'enquête publique, le projet de PDM pourra être modifié pour tenir compte des avis des personnes publiques associées, des observations du public et des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

Étape 8 – Approbation du PDM

Le projet de Plan de Mobilité, éventuellement modifié, sera soumis à l'approbation du Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest par voie de délibération.

IV. DÉCISION POUVANT ÊTRE ADOPTÉE AU TERME DE L'ENQUÊTE ET AUTORITÉ COMPÉTENTE

A. Décision pouvant être adoptée

Au terme de l'enquête publique et au vu de ses résultats, la décision pouvant être adoptée est l'approbation du Plan de Mobilité du Territoire de la Côte Ouest par délibération du Conseil communautaire, conformément à l'article L. 1214-16 du code des transports.

Le projet de PDM pourra, le cas échéant, être modifié préalablement à son approbation pour tenir compte :

- des avis émis par les personnes publiques associées ;
- des observations et propositions formulées par le public pendant l'enquête ;
- du rapport et des conclusions motivées du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête.

B. Autorité compétente

L'autorité compétente pour prendre la décision d'approbation du Plan de Mobilité est le Conseil communautaire de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest, en application de l'article L. 1214-16 du code des transports et de l'article L. 5211-1 et suivants du code général des collectivités territoriales.

L'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête publique est le Président de la Communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest, Monsieur Emmanuel SÉRAPHIN, en application de l'article L. 5211-9 du code général des collectivités territoriales.

V. MENTIONS COMPLÉMENTAIRES

A. Autres autorisations nécessaires (R. 123-8, 6°)

Le Plan de Mobilité est un document de planification et de programmation au sens de l'article L. 1214-1 du code des transports. Son approbation ne vaut pas autorisation de réaliser des travaux ou des aménagements. Les projets d'infrastructure ou d'aménagement qui en découleront feront l'objet, le cas échéant, de procédures d'autorisation spécifiques (autorisations environnementales, permis d'aménager, déclarations d'utilité publique, etc.).

À la date de constitution du présent dossier, aucune autre autorisation n'est nécessaire à l'approbation du Plan de Mobilité.

Il est précisé que le PDM devra être compatible avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de La Réunion et, le cas échéant, avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) applicable sur le territoire.

B. Évaluation transfrontalière des incidences environnementales (R. 123-8, 7°)

Le projet de Plan de Mobilité du Territoire de la Côte Ouest n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre État au sens de l'article R. 122-10 du code de l'environnement et de la Convention sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, signée à Espoo le 25 février 1991.

La Réunion étant un territoire insulaire situé dans l'océan Indien, sans frontière terrestre avec un autre État, et le PDM ayant un périmètre strictement local (cinq communes de l'ouest de La Réunion), la procédure de consultation transfrontalière n'est pas applicable. Le dossier d'enquête publique n'a pas été transmis à un autre État.

PLAN DE
MOBiLiTÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Saisine des PPA

Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 02 decembre 2025

Monsieur le Président
CINOR
3 rue de la Solidarité
97490 SAINTE CLOTILDE



Nos réf. : 2025D/7328 _ MP/OR
Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

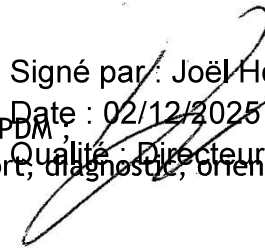
Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexes)

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Président
CIREST
28 rue des Tamarins
97470 SAINT BENOIT



Nos réf. : 2025D/7335 _ MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

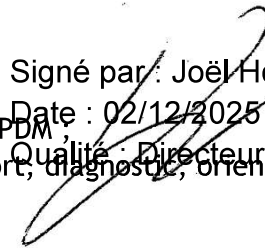
Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexes)

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Président
CIVIS
29 route de l'Entre-Deux 6
Pierrefonds - BP370
97410 SAINT PIERRE

Nos réf. : 2025D/7337 _MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexes)

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)

Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 04 décembre 2025

Monsieur le Président
Conseil Départemental
2 rue de la Source
97488 SAINT DENIS CEDEX



Nos réf. : 2025D/7358 _MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 04/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM ;
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Madame le Maire
Mairie de La Possession
10 rue Waldeck Rochet - BP92
97419 LA POSSESSION



Nos réf. : 2025D/7339 _ MP/OR
Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Madame le Maire,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Madame le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Maire
Mairie de Le Port
9 rue Renaudière de Vaux
B.P. 62004
97821 LE PORT CEDEX



Nos réf. : 2025D/7340 _ MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Maire,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Maire
Mairie de Saint-Leu
58 rue du Général Lambert
97436 SAINT LEU



Nos réf. : 2025D/7342 _ MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Maire,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

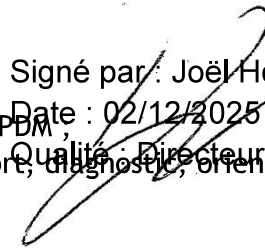
Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexes)

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Maire
Mairie de Saint-Paul
Place du Général de Gaulle
CS 51015
97864 SAINT PAUL CEDEX



Nos réf. : 2025D/7341 _ MP/OR
Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Maire,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, le 02 décembre 2025

Monsieur le Maire
Mairie de Trois-Bassins
2 rue du Général de Gaulle
97426 TROIS BASSINS



Nos réf. : 2025D/7343 _MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Maire,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet _ Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 02 decembre 2025

MRAE
6 rue Messageries BP 51079
97400 SAINT DENIS



Nos réf. : 2025D/7326 _ MP/OR
Objet : Saisine sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) ainsi que la saisine de la MRAE préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM, le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes) et les documents en format électronique sur clé USB.

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

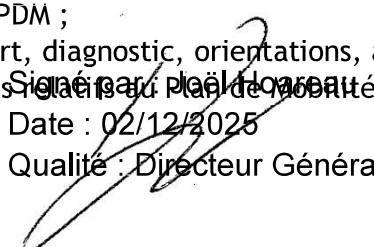
Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM ;
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexes) ;
- Clé USB comprenant les documents relatifs au Plan de Mobilité.

Date : 02/12/2025

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 02 décembre 2025

Monsieur le Préfet
Préfecture
6 rue Messageries - BP 51079
97400 SAINT DENIS



Nos réf. : 2025D/7325 _ MP/OR
Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Préfet,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

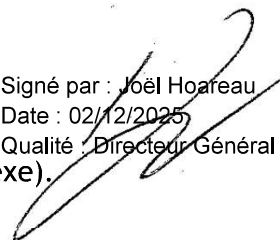
À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de notre considération distinguée.

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM ;
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Signé par : Joël Hoareau
Date : 02/12/2025
Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contacts : Mariyah PATEL
Cheffe de Projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 02 decembre 2025

Madame la Présidente
Région Réunion
Avenue René Cassin - Le Moufia
Boite postale 67190
97801 SAINT DENIS CEDEX 9



Nos réf. : 2025D/7327 _MP/OR

Objet : Saisine pour avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Madame la Présidente,

Par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM) couvrant l'ensemble de son territoire pour la période 2026-2036, conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

Conformément aux articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, nous engageons la consultation pour avis des personnes publiques associées (PPA) préalablement à la mise à l'enquête publique prévue à l'article L.1214-16.

À ce titre, vous êtes appelée à émettre un avis sur le projet de Plan de Mobilité, en qualité de personne publique associée.

Vous trouverez ci-joint la délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM et le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Nous vous saurions gré de bien vouloir nous transmettre votre avis motivé dans un délai de trois mois à compter de la réception du présent courrier.

À défaut de réponse dans ce délai, votre avis sera réputé favorable.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de notre considération distinguée.

Signé par : Joël Hoareau

Date : 02/12/2025

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe).

Qualité : Directeur Général des Services (DGS)



Direction de la Mobilité et des Transports
Contact : Mariyah PATEL
Cheffe de projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 23 janvier 2026

Tribunal Administratif de La Réunion
27, rue Félix Guyon
CS 61107
97404 Saint-Denis Cedex

Nos réf. : 2026D/473 - MP/OR
Objet : Demande de désignation d'un commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique concernant l'élaboration du Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest a prescrit l'élaboration de son Plan de Mobilité le 25 mars 2024. Ce document doit définir la stratégie de mobilité sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération pour la période 2026-2036.

Après plusieurs mois de travail et par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM), conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

En vertu des articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, le PDM est actuellement soumis à l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA).

Sur le fondement de l'article L.1214-16 du code des transports, je sollicite de votre part la désignation d'un commissaire enquêteur afin de conduire l'enquête publique relative au PDM.

L'enquête publique est envisagée pour une durée de 45 jours à compter du mois d'avril 2026 et se déroulera sur le territoire des communes suivantes : La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins, Saint-Leu.

Vous trouverez ci-joint les pièces nécessaires à l'instruction de la présente demande :

- La délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM ;
- Le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Je vous saurai gré de bien vouloir procéder à cette désignation et de nous notifier votre décision dans les meilleurs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Signé par : Emmanuel Seraphin

Date : 23/01/2026

Qualité : Président

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe)



PLAN DE
MOBiLiTÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

**Saisine et décision tribunal
administratif**

Direction de la Mobilité et des Transports
Contact : Mariyah PATEL
Cheffe de projet - Etudes
Service Stratégie, Prospective et Projets
Tél : 0262 32 12 12

Le Port, 23 janvier 2026

Tribunal Administratif de La Réunion
27, rue Félix Guyon
CS 61107
97404 Saint-Denis Cedex

Nos réf. : 2026D/473 - MP/OR
Objet : Demande de désignation d'un commissaire enquêteur dans le cadre de l'enquête publique concernant l'élaboration du Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous informer que la communauté d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest a prescrit l'élaboration de son Plan de Mobilité le 25 mars 2024. Ce document doit définir la stratégie de mobilité sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération pour la période 2026-2036.

Après plusieurs mois de travail et par délibération n°2025_131_CC_9 en date du 27 octobre 2025, le conseil communautaire de la communauté d'agglomération a arrêté le projet de Plan de Mobilité (PDM), conformément aux articles L.1214-1 et L.1214-2 du code des transports.

En vertu des articles L.1214-14 et L.1214-15 du même code, le PDM est actuellement soumis à l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA).

Sur le fondement de l'article L.1214-16 du code des transports, je sollicite de votre part la désignation d'un commissaire enquêteur afin de conduire l'enquête publique relative au PDM.

L'enquête publique est envisagée pour une durée de 45 jours à compter du mois d'avril 2026 et se déroulera sur le territoire des communes suivantes : La Possession, Le Port, Saint-Paul, Trois-Bassins, Saint-Leu.

Vous trouverez ci-joint les pièces nécessaires à l'instruction de la présente demande :

- La délibération du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM ;
- Le dossier complet y afférent (rapport, diagnostic, orientations, annexes).

Je vous saurai gré de bien vouloir procéder à cette désignation et de nous notifier votre décision dans les meilleurs délais.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Signé par : Emmanuel Seraphin

Date : 23/01/2026

Qualité : Président

Pièces jointes :

- Délibération d'arrêt du projet de PDM
- Dossier du Plan de Mobilité (rapport, diagnostic, orientations, annexe)

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

 1, rue Eliard Laude - BP 50049
97822 Le Port cedex

 Tél : 02 62 32 12 12

 courrier@tco.re

www.tco.re

LA POSSESSION | LE PORT | SAINT-PAUL | TROIS-BASSINS | SAINT-LEU



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saint-Denis, le 17/02/2026

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LA RÉUNION**

27 rue Félix Guyon

CS 61107

97404 Saint-Denis cedex

Téléphone : 02 62 92 43 60

Télécopie : 02 62 92 43 62

Ouverture du greffe : 8 h 00 à 12 h 30
13 h 30 à 16 h 00 (vendredi : 15 h 30)

E26000002 / 97

M. le Président
TERRITOIRE DE LA COTE OUEST
BP 49
97822 LE PORT CEDEX

<https://reunion.tribunal-administratif.fr>

Dossier n° : E26000002 / 97
(à rappeler dans toutes correspondances)

E-COMMUNICATION DECIS. DESIGNATION COMMISSAIRE OU COMMISSION

Objet : Elaboration du Plan de mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest

M. le Président,

J'ai l'honneur de vous adresser, ci-joint, une copie de la décision par laquelle est désigné Monsieur Noël PASSEGUE, demeurant 15 allée des Greviléas, La Ravine des Cabris (97432) (tel : 0262-30-66-37 ; portable : 0692-87-51-43) en qualité de commissaire enquêteur titulaire et Madame Marie-Claude MAYANDY (tel : 0262-22-35-27 ; portable : 0692-86-86-94) en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Je vous rappelle qu'en application de l'article R.123-13 du code de l'environnement, vous devez consulter le commissaire enquêteur avant de fixer les heures où celui-ci se tiendra à la disposition du public pour recevoir ses observations.

Enfin, vous voudrez bien me transmettre une copie de l'arrêté d'ouverture d'enquête dès que celui-ci aura été pris et, en application de l'article R.123-23 du code susmentionné, lorsqu'ils auront été déposés, un exemplaire du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur sous le présent timbre en ajoutant la mention " désignation des commissaires enquêteurs "

Je vous prie de bien vouloir recevoir, M. le Président, l'assurance de ma considération distinguée.

La greffière par délégation,



F. PACCA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LA RÉUNION

16/02/2026

Le Vice-président du tribunal administratif

N° E26000002 /97

E- Décision portant désignation d'un commissaire du 16/02/2026

CODE :

Vu enregistrée le 04/02/2026, la lettre par laquelle le TERRITOIRE DE LA COTE OUEST demande la désignation d'un commissaire enquêteur titulaire et de son suppléant en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Elaboration du Plan de mobilité (PDM) du Territoire de la Côte Ouest (TCO) ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la décision du président du Tribunal administratif en date du 1^{er} mars 2024 désignant M. Christian BAUZERAND, vice-président, en qualité de magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2026 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : M. Noël PASSEGUE est désigné en qualité de commissaire enquêteur titulaire pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : Mme Marie-Claude MAYANDY est désignée en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : La présente décision sera notifiée au TERRITOIRE DE LA COTE OUEST (TCO), à M. Noël PASSEGUE et à Mme Marie-Claude MAYANDY.

Fait à Saint-Denis, le 16/02/2026

Le vice-président,

Christian BAUZERAND

Pour expédition conforme,
La greffière par délégation,


F. PACCA

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE LA RÉUNION

24/02/2026

Le Vice-président du tribunal administratif

N° E26000002 /97

E- Décision de remplacement d'un commissaire-enquêteur du 24/02/2026

CODE :

Vu enregistrée le 04/02/2026, la lettre par laquelle la communauté d'agglomération TERRITOIRE DE LA COTE OUEST (TCO) demande la désignation d'un commissaire enquêteur titulaire et de son suppléant en vue de procéder à une enquête publique ayant pour objet :

Elaboration du Plan de mobilité (PDM) du Territoire de la Côte Ouest (TCO) ;

Vu le code de l'environnement ;

Vu la décision du président du Tribunal administratif en date du 1^{er} mars 2024 désignant M. Christian BAUZERAND, vice-président, en qualité de magistrat délégué en matière d'enquêtes publiques ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2026 ;

Vu la décision en date du 16/02/2026 portant désignation d'un commissaire enquêteur, notamment de Mme Marie-Claude MAYANDY en qualité de commissaire enquêteur suppléant ;

Vu l'empêchement de Mme Marie-Claude MAYANDY, il y a lieu de désigner un nouveau commissaire enquêteur suppléant ;

Par suite, il y a lieu de modifier l'article 2 de la décision susvisée du 16/02/2026 et de Mme Alexandra BISSON en remplacement de Mme Marie-Claude MAYANDY.

DECIDE

ARTICLE 1^{er} : Mme Alexandra BISSON est désignée en qualité de commissaire enquêteur suppléant, en remplacement de Mme Marie-Claude MAYANDY pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 2 : La présente décision sera notifiée au TERRITOIRE DE LA COTE OUEST (TCO), à M. Noël PASSEGUE, à Mme Marie-Claude MAYANDY et à Mme Alexandra BISSON.

Fait à Saint-Denis, le 24/02/2026

Le vice-président,

Christian BAUZERAND

Pour expédition conforme,
La greffière par délégation,



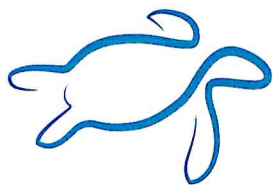
F. PACCA

PLAN DE
MOBiLiTÉ

TERRITOIRE DE L'OUEST

Se déplacer demain...

Avis PPA



Ville de Saint-Leu

Saint-Leu, le 2 MARS 2026

**DIRECTION AMENAGEMENT
ET DEVELOPPEMENT**
Service Aménagement
Affaire suivie par : S. TREMOULU
Tél. : 0262 34 80 03

LE MAIRE

A

Monsieur le Président du Territoire de l'Ouest
1, rue Eliard Laude
BP 50049
97822 LE PORT Cedex

N/Réf. : *A603*/DAD/SA/FD/ST

OBJET : **Avis de la Ville de SAINT-LEU en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du territoire de l'Ouest**

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 05 décembre 2025, vous avez sollicité l'avis de la ville de SAINT-LEU sur votre projet de Plan De Mobilité arrêté par délibération du conseil communautaire du 27 octobre 2025.

Le Plan De Mobilité du Territoire de l'Ouest a été construit autour de 6 défis traduisant une volonté de développer l'attractivité des transports en commun, de multiplier les solutions de mobilités actives, et de manière générale de proposer des alternatives à l'autosolisme.

Cette politique rejoint la vision de la ville en faveur de la modification des pratiques de déplacement, pour entre autres apaiser le centre-ville de Saint-Leu actuellement traversé par un flux de véhicules important qui génère des nuisances et conforter la place des piétons et cyclistes dans des rues partagées.

Parmi les scénarios proposés dans le PDM, le scénario 2 – « Responsable » semble en effet le plus en phase avec les attentes exprimées car il combine des solutions concrètes pour renforcer les modes alternatifs (covoiturage, transports collectifs, mobilités actives) et améliorer les infrastructures de manière cohérente et réaliste.

La ville partage ainsi l'orientation d'une gouvernance partagée et l'établissement d'une feuille de route définissant le rôle de chacun pour la mise en œuvre de toutes les actions du Plan De Mobilité. De la même manière, les enjeux visant à atteindre une plus grande sobriété énergétique dans nos déplacements, à réduire les émissions de GES et à améliorer la qualité de l'air ainsi qu'à garantir le droit à la mobilité pour tous en dotant le territoire d'une armature de transport efficiente et durable sont des objectifs vertueux.

La multiplication de solutions de mobilités actives (cycles, EDPM) pour les déplacements courtes distances et le développement et l'entretien d'une armature cyclable sécurisée, continue et au

Conformément au Règlement Européen sur la Protection des données, chaque usager bénéficie d'un droit d'accès, de rectification, de suppression ou d'opposition aux informations qui le concernent. Pour l'exercice de ces droits, merci de vous adresser au Délégué à la Protection des Données (dpo@mairie-saintleu.fr).

58, Avenue Général Lambert, BP 1004, 97898 Saint-Leu Cedex - 0262 34 80 03 – secretariat@mairie-saintleu.fr - www.saintleu.re



contact des pôles générateurs de flux, à l'échelle du territoire de l'Ouest, constitue un enjeu majeur. Cependant, le renforcement du maillage cyclable intercommunal devra permettre la pratique du vélo quelque soit le relief.

Les actions proposées se complètent selon les usages et les destinations, sans entrer en concurrence.

Les objectifs fixés permettent de donner de l'ambition au PDM et de stimuler les acteurs en leur montrant les effets bénéfiques des actions mises en place sur le cadre de vie.

Néanmoins, un accompagnement financier du Territoire de l'Ouest dans la mise en œuvre des actions que les communes doivent porter constitue un levier indispensable pour atteindre les objectifs du PDM.

Comme vous le savez, la commune de Saint Leu a engagé des études de modernisation de son centre-ville. Les résultats de ces études s'inscrivent totalement dans le Plan De Mobilité du territoire de l'Ouest. A terme, cela conduira à décongestionner le centre-ville par la mise en œuvre d'un plan de circulation, la création de parkings à l'extérieur avec la mise en place de navettes électriques, l'amélioration de l'accessibilité du centre-ville en transport en commun et mode doux, la création d'un pôle d'échange multimodal... La tâche est ardue, mais l'expérimentation de piétonnisation d'une partie du front de mer le week-end montre l'adhésion grandissante de la population au mode doux et encourage à la poursuite de ce projet.

Je m'interroge cependant sur l'intégration effective des navettes électriques gratuites à la nouvelle délégation de service public liée aux transports, élément charnière pour Saint-Leu quant à l'adhésion des usagers à l'utilisation des parkings extérieurs au centre-ville.

Enfin, le diagnostic du stationnement sur le territoire communal a été établi uniquement sur les périmètres du centre-ville et de Piton Saint-Leu. Il serait judicieux d'établir ce diagnostic sur l'ensemble du territoire.

En conclusion, j'ai le plaisir de vous annoncer que j'émetts un avis favorable au projet de Plan De Mobilité du Territoire de l'Ouest sous réserve de la prise en compte des observations ci-dessus dans le document définitif

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations respectueuses.

Le Maire

Le Maire,


Bruno DOMEN





**PRÉFET
DE LA RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de l'environnement
de l'aménagement et du logement**

Le Préfet

Saint-Denis, le **27 FEV. 2026**

Monsieur le Président,

Par courrier du 2 décembre 2025, réceptionné par mes services le 8 décembre 2025, vous avez sollicité l'avis de l'État sur le projet de Plan de Mobilité (PDM) 2026-2036 du Territoire de l'Ouest arrêté le 27 octobre 2025 par délibération n°2025-131-CC-9 de votre conseil communautaire.

En préambule, je me félicite que le Territoire de l'Ouest ait engagé cette démarche d'élaboration du PDM en application de la loi d'orientation des mobilités. Ce nouvel outil remplace les Plans de Déplacements Urbains (PDU), en constituant le socle de la stratégie de votre territoire en matière de mobilité.

Je vous remercie pour la collaboration instaurée avec mes services tout au long de la démarche à travers l'organisation des comités de pilotage, des comités techniques et des ateliers institutionnels.

Après analyse des éléments transmis, il convient de souligner le bon niveau d'ambition de votre stratégie concernant la réduction de la circulation des voitures sur le territoire, le développement des mobilités actives et le développement des transports collectifs. De façon générale, le projet de PDM répond aux objectifs de développement des mobilités durables et aux exigences des articles L. 1214-1 à L. 1214-38 et R. 1214-1 à D. 1214-19 du code des transports.

Néanmoins, il est constaté une insuffisance de l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité dans sa version transmise à mes services le 8 décembre 2025. Si un envoi complémentaire de la version finalisée et complète du document a été effectué par vos services le 11 février 2026, le présent avis est formalisé sur la version du PDM sur laquelle les services de l'État ont été saisis par le Territoire de l'Ouest par courrier du 2 décembre 2025.

Monsieur Emmanuel SERAPHIN
Président du Territoire de l'Ouest
1 rue Eliard Laude
BP 50049 - 97822 Le Port Cedex

J'émet donc un avis favorable avec réserves sur ce projet de PDM du Territoire de l'Ouest. Il est nécessaire d'apporter les modifications appelées par ces réserves à votre projet de PDM avant son approbation par le conseil communautaire.


L'avis est également assorti de 15 observations et de 10 recommandations, que je vous invite à prendre en compte afin d'améliorer la qualité et la solidité juridique du document.

Vous trouverez en annexe le détail de cet avis.

Le présent avis devra figurer parmi ceux portés à la connaissance du public durant l'enquête publique, en application de l'article L. 1214-16 du code des transports.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Bien cordialement

 Le préfet
Pour le Préfet et par délégation
Le secrétaire général

Richard SMITH

Copie à :

- Monsieur le Sous-Préfet de Saint-Paul



**PRÉFET
DE LA RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de l'environnement
de l'aménagement et du Logement**

Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest 2026-2036

**Avis de l'État sur le projet de Plan de Mobilité du
Territoire de l'Ouest arrêté le 27 octobre 2025**

Table des matières

Préambule.....	3
1. Présentation générale et respect de la procédure.....	4
a. Sur la forme et la méthodologie.....	4
b. Sur le respect de la procédure et la complétude du PDM.....	5
c. Sur la compatibilité avec les documents de planification, d'urbanisme et de programmation.....	6
2. Avis détaillé par enjeu :.....	7
a. Sur les enjeux de mobilité.....	7
b. Sur les enjeux eau et biodiversité.....	11
c. Sur les enjeux énergie et climat.....	13
d. Sur les enjeux de santé publique.....	14
e. Sur les enjeux de prévention des risques routiers.....	17
f. Sur les enjeux de développement économique.....	18
g. Sur les enjeux relatifs à l'habitat.....	18
h. Sur les enjeux d'accessibilité.....	20

Préambule

Par délibération n°2025-131-CC-9 du 27 octobre 2025, le Conseil Communautaire du Territoire de l'Ouest a arrêté son projet de Plan de Mobilité (PDM) 2026-2036, lequel a été réceptionné à la Préfecture de la Réunion le 8 décembre 2025.

En application du code des transports, ce projet de PDM du Territoire de l'Ouest est notamment soumis à l'avis de l'État, avant l'ouverture de l'enquête publique. Pour l'État, il s'agit d'exprimer son analyse et son avis sur le projet transmis, en veillant à sa compatibilité avec les objectifs d'intérêt général dont il détient la responsabilité.

Pour faciliter la lecture du présent avis et hiérarchiser les différentes remarques émises par les services de l'État, il est rappelé ci-dessous la nomenclature des remarques :

Réserve : L'État demande que la collectivité apporte une réponse favorable pour des aspects réglementaires. **Cette réserve est à lever avant l'approbation, car elle constitue une fragilité juridique et entraîne un fort risque de recours** au stade du contrôle de légalité.

Recommandation : L'État demande que la remarque soit suivie pour améliorer la prise en compte d'un enjeu ou d'une politique publique. Elle ne concerne que les sujets ne présentant pas une incompatibilité avec les documents supra ou une non-conformité réglementaire.

Observation : Pour aller vers un document plus lisible et plus opérationnel, l'État propose quelques corrections ou compléments pour améliorer la qualité du document.

1. Présentation générale et respect de la procédure

a. Sur la forme et la méthodologie

Sur la présentation générale du PDM et la méthodologie employée, il convient de souligner la clarté et la lisibilité du dossier transmis.

Le Plan de Mobilité transmis aux services de l'État se compose :

- d'un diagnostic ;
- d'une déclinaison en scénarios ;
- d'un plan d'actions ;
- d'une évaluation environnementale ;
- d'une synthèse ;
- d'un bilan de concertation ;
- d'une synthèse des entretiens menés avec divers acteurs du territoire, notamment institutionnels ;
- d'un glossaire ;
- de la délibération n°2025_131_CC_9 du conseil communautaire arrêtant le projet de PDM.

La démarche de coconstruction entamée par le Territoire de l'Ouest en octobre 2023 en organisant plusieurs comités techniques, comités de pilotage et une concertation auprès des acteurs institutionnels et du grand public a permis de prendre en compte les avis et recommandations du plus grand nombre : communes, institutions, habitants, entreprises, associations etc.

La stratégie du PDM se fonde notamment sur les conclusions du diagnostic, des apports de la concertation initiée en 2024, du contexte réglementaire local et national et de l'évaluation des impacts des solutions retenues. Cela contribue à renforcer la cohérence du projet.

Sur le plan méthodologique, 4 scénarios sont définis du moins ambitieux au plus volontariste en matière de développement des transports collectifs et de développement des modes actifs : le scénario 0 « Fil de l'eau », le scénario 1 « Econome », le scénario 2 « Responsable » et le scénario 3 « Audacieux ». Une analyse des impacts est ensuite proposée sur chacun des scénarios sur les volets mobilité (évolution des parts modales), financiers (budget du PDM) et impact environnemental. In fine, le scénario choisi par les élus, et sur la base duquel est construit le plan d'actions, est le scénario 2 « Responsable ».

Observation n°1 : L'analyse comparée des impacts des scénarios sur le plan environnemental est succincte, et pourrait utilement être complétée des conclusions de l'étude relative à la qualité de l'air annexée à l'évaluation environnementale, notamment sur la consommation d'énergie, les émissions de polluants et les émissions de gaz à effet de serre.

Sur la forme, la pièce du PDM relative à l'analyse des scénarios propose une comparaison des parts modales de chaque scénario projeté à l'horizon 2036 et d'un scénario 2016 considéré comme base de référence. L'évaluation environnementale présente plusieurs bilans (évolution des volumes de transport, des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de polluants atmosphériques etc.) de chaque scénario à l'horizon 2035, comparativement à un scénario actuel de 2025.

Recommandation n°1 : Pour améliorer la cohérence d'ensemble et la lisibilité du Plan de Mobilité, il conviendrait de présenter les bilans sur la base d'années de référence identiques : dans l'idéal, une comparaison entre la situation actuelle en 2025 et les 4 scénarios du PDM à l'horizon 2036.

Le plan d'actions du PDM décline, pour chaque sous-action, la temporalité de leur mise en œuvre et les acteurs concernés. Pour rendre le Plan de Mobilité davantage opérationnel, le plan d'actions mériterait d'affiner la temporalité de chaque sous-action (souvent « tout au long du PDM ») et d'identifier, non seulement les acteurs concernés, mais surtout les acteurs responsables de leur mise en œuvre.

Recommandation n°2 : Le plan d'actions mériterait d'être précisé en affinant la temporalité de mise en œuvre de chaque sous-action et en identifiant les acteurs responsables de leur mise en œuvre.

b. Sur le respect de la procédure et la complétude du PDM

Les Plans de Mobilité sont soumis aux dispositions des articles L. 1214-1 à L. 1214-38 et R. 1214-1 à D. 1214-19 du code des transports.

Les services de l'État, la Région, le Département et les gestionnaires d'infrastructures de transport (en particulier le Grand Port Maritime de la Réunion) localisés dans le périmètre du PDM arrêté par le Territoire de l'Ouest ont été associés à son élaboration, en application de l'article L. 1214-14 du code des transports.

Le projet de plan de mobilité a été arrêté par le conseil communautaire du Territoire de l'Ouest, autorité organisatrice des mobilités, par délibération n°2025-131-CC-9 du 27 octobre 2025.

Il convient de rappeler que le plan de mobilité est élaboré pour répondre notamment aux objectifs suivants :

- organiser la mobilité des personnes et le transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ;
- tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes ;
- contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le projet de plan arrêté par le Territoire de l'Ouest répond à l'ensemble de ces attentes. Il démontre la volonté de la collectivité de repenser le partage de la voirie publique, en affichant un bon niveau d'ambition en matière de réduction de la part modale de la voiture dans les déplacements du quotidien.

L'article R. 122-20 du code de l'environnement dispose que l'évaluation d'un plan comprend notamment :

- l'exposé des incidences notables probables de sa mise en œuvre sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages ;
- un résumé non technique ;

- une présentation des mesures Eviter-Réduire-Compenser à mettre en œuvre, découlant des impacts identifiés.

Le projet de Plan de Mobilité réceptionné en Préfecture de la Réunion le 8 décembre 2025 (courrier du Territoire de l'Ouest du 2 décembre 2025) comprend l'évaluation environnementale dans sa version non finalisée et donc incomplète sur les 3 volets précités. La version finalisée et complète de l'évaluation environnementale a été transmise par courriel en date du 11 février 2026 à la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. Le présent avis est formalisé sur la version du Plan de Mobilité sur laquelle les services de l'État ont été saisis par le Territoire de l'Ouest, par courrier du 2 décembre 2025.

Réserve n°1 : L'évaluation environnementale du PDM transmise aux services de l'État par courrier du Territoire de l'Ouest du 2 décembre 2025 est incomplète sur les volets relatifs à l'exposé des incidences notables de la mise en œuvre du PDM, au résumé non technique et à la présentation des mesures Eviter-Réduire-Compenser. Le Plan de Mobilité qui sera soumis à l'enquête publique prévue par l'article L. 1214-16 devra intégrer l'évaluation environnementale complète.

Enfin, l'article R. 1214-1 du code des transports dispose que le Plan de Mobilité est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Le coût de chacune des mesures qu'il prévoit est précisé dans le plan d'actions. Néanmoins, le Plan de Mobilité n'apporte pas d'éléments sur les modalités de financement du plan par les acteurs identifiés dans le plan d'actions. Par ailleurs, le PDM présente des incohérences entre ses pièces : le cadrage financier des scénarios prévoit pour le scénario 2 un coût d'investissement de 480 M€ pour la mise en œuvre de l'ensemble des actions du PDM, quand la synthèse du PDM mentionne un budget d'investissement compris entre 355 M€ et 430 M€ pour l'ensemble des partenaires, réparti sur 10 ans.

Recommandation n°3 : Si les coûts relatifs à la mise en œuvre de chacune des sous-actions du Plan de Mobilité sont explicités, le Plan de Mobilité mériterait d'être plus exhaustif sur les modalités de son financement et sur la couverture des coûts d'exploitation. Aussi, il est essentiel que le budget d'investissement lié à la mise en œuvre de l'ensemble du plan soit précisé de manière claire et cohérente dans l'ensemble des pièces qui le composent.

c. Sur la compatibilité avec les documents de planification, d'urbanisme et de programmation

En application de l'article L. 1214-7 du code des transports, le Plan de Mobilité doit être compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Territoire de l'Ouest en vigueur et avec le Schéma d'aménagement régional (SAR).

A ce titre, il est attendu dans l'évaluation environnementale une analyse de la compatibilité du projet de Plan de Mobilité, précisant notamment comment chaque orientation ou prescription est traduite concrètement dans le PDM. Si l'évaluation environnementale cite le SCoT et le SAR, elle ne précise pas comment le PDM les traduit concrètement. Ce point est à compléter.

Le PDM doit être compatible avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET), qui est bien mentionné dans l'évaluation environnementale du PDM mais dont le rapport de compatibilité n'est pas démontré.

Réserve n°2 : En application de l'article L.1214-7 du code des transports, il conviendrait de démontrer de manière explicite la compatibilité du projet de PDM avec le PCAET du TO, le SCoT du TO et le SAR.

L'article L. 131-4 du code de l'urbanisme dispose que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) doivent être compatibles avec les Plans de Mobilité. Le PDM s'impose donc aux documents locaux d'urbanisme. Si les communes sont bien identifiées parmi les acteurs responsables de la mise en œuvre de certaines sous-actions, le plan d'actions du PDM mériterait de préciser également les sous-actions qui relèvent concrètement de la compétence des communes à travers leur PLU.

Observation n°2 : Pour garantir l'opérationnalité et la bonne traduction du PDM dans les documents locaux d'urbanisme, il est conseillé de faire apparaître de façon lisible les dispositions du PDM avec lesquelles les PLU devront être rendus compatibles.

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) 2019-2028 pour La Réunion a été adoptée le 20 avril 2022. S'agissant des enjeux d'électromobilité, le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques, qui décline à l'échelle des intercommunalités et des communes le déploiement opérationnel des points de recharge, a été adopté le 10 décembre 2024. Ce schéma directeur est bien pris en compte dans le Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest.

Observation n°3 : Au vu de l'enjeu majeur relatif à la décarbonation du secteur des transports à la Réunion, il conviendra d'apporter une attention particulière au bon déploiement du Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques de la Réunion sur le Territoire de l'ouest, en lien avec le SIDELEC. L'aménagement de bornes de recharge pilotées devra être privilégié, conformément au SDIRVE.

2. Avis détaillé par enjeu :

a. Sur les enjeux de mobilité

Un objectif de diminution du trafic automobile

Le Plan de Mobilité arrêté s'inscrit dans une démarche cohérente de structuration des déplacements et de diversification des modes de transport. Le Plan de Mobilité traduit une volonté affirmée de réduire la dépendance à la voiture individuelle et de favoriser le développement des mobilités alternatives et des transports en commun, en cohérence avec les orientations nationales portées par l'État. En effet, le scénario 2 « Responsable » validé par les élus du territoire contribue à réduire le trafic routier (volume de transport exprimé en véhicules.kilomètres parcourus) de -17 % et à augmenter le volume de transport en commun (en bus.kilomètres) de +11,4 % en 2035 par rapport à la situation actuelle (année 2025).

In fine, le scénario du Plan de Mobilité permet d'atteindre la répartition modale suivante à l'horizon 2036, présentée dans la synthèse : 8 % pour les transports en commun, 23 % pour la

marche, 7 % pour les vélos et les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), 3 % pour les deux-roues motorisés et 58 % pour les véhicules particuliers. La synthèse du PDM ne précise pas à quel mode de transport correspond la part restante « Autre 1% ».

La lecture du bilan sur l'évolution du volume de transport, présenté dans l'évaluation environnementale, permet de prendre davantage conscience de l'ambition du Plan de Mobilité sur la diminution du trafic automobile et sur l'augmentation du volume de transport en commun dans les déplacements du quotidien. Les bilans prospectifs en matière d'évolution des parts modales peuvent sembler peu ambitieux s'agissant de l'évolution de la part modale des transports en commun, l'évolution démographique du territoire n'étant pas mise en perspective à travers ces chiffres.

Observation n°4 : Pour illustrer de manière plus exhaustive les bénéfices du Plan de Mobilité sur le développement des mobilités alternatives à la voiture particulière, la synthèse pourrait utilement mentionner les évolutions attendues à horizon 2036 en matière de volume de transport (trafic routier hors transport en commun d'une part et volume de transport en commun d'autre part).

En termes d'objectifs de part modale, il est à signaler que les chiffres présentés dans le document de synthèse, qui sera le document privilégié par le grand public pour prendre connaissance du PDM, sont différents de ceux présentés dans l'analyse des scénarios. La répartition modale est un indicateur central du suivi de la mise en œuvre du plan. L'État invite donc le Territoire de l'Ouest à corriger ces incohérences.

Recommandation n°4 : S'assurer de la parfaite cohérence entre les chiffres présentés dans les différentes pièces du PDM, en particulier les données de répartition modale projetée à horizon 2036.

La sous-action 9.2 du Plan de Mobilité prévoit de développer des espaces apaisés dans les secteurs densifiés. En particulier, quatre orientations sont préconisées :

- le développement du 30 km/h et des zones 30 ;
- l'extension des aires piétonnes en centres-villes et sur les centralités urbaines (cœurs de quartiers) ;
- La mise en place de vélorues avec priorité aux cyclistes par rapport aux automobilistes ;
- Le déploiement de zones de rencontre avec un aménagement à niveau des piétons.

Si ces orientations sont pertinentes pour contribuer à l'apaisement des centralités, le Plan de Mobilité n'apporte pas de précision sur les secteurs qui seront concernés.

Observation n°5 : Il sera essentiel de mener une analyse fine des déplacements sur les secteurs qui seront concernés par des mesures fortes de restriction de circulation.

Développement des transports collectifs et déploiement du maillage vers les mi-pentes et vers les hauts

En application de l'article L1214-2 du code des transports, le projet de plan de mobilité vise à améliorer l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses. Le déploiement du maillage vers les mi-pentes et vers les hauts, par l'amélioration de la desserte en bus et par la mise en œuvre d'infrastructures de transport par câble, permet notamment de répondre à ce besoin.

En particulier, le Plan de Mobilité prévoit la réalisation d'un schéma directeur de transport par câble qui doit permettre d'aboutir à un tracé préférentiel. Si le transport par câble peut s'avérer pertinent en milieu urbain ou pour desservir des territoires enclavés, de multiples enjeux relatifs à ce système de transport doivent être appréhendés sur les plans de l'environnement, de la sécurité ou encore de l'insertion paysagère. L'État portera notamment une attention particulière à l'évaluation socio-économique du projet préférentiel qui résultera du schéma directeur.

Mobilités actives et redistribution de l'espace public

En application de l'article L. 1214-2-1 du code des transports, le Plan de Mobilité comprend un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons : le Schéma Directeur Intercommunal Vélo (SDIV).

Le projet de SDIV du Territoire de l'Ouest comporte un volet « Diagnostic », un volet « Scénarios » et un volet « Plan d'actions ». Néanmoins, les pièces du PDM analysées dans le cadre de cet avis ne permettent pas d'identifier le scénario choisi s'agissant du volet cyclable du PDM. Par cohérence avec le PDM global, le lecteur devine que le scénario choisi est le scénario 2, dont le coût de mise en œuvre est évalué à 118 M€ sur le périmètre des actions en faveur du vélo (infrastructures, stationnements, aide à l'acquisition, location longue durée et jalonnement).

Recommandation n°5 : Le choix du scénario opéré s'agissant du Schéma Directeur Intercommunal Vélo mériterait d'être mieux identifié, pour améliorer la lisibilité et la compréhension du Plan de Mobilité.

La sous-action 11.1 du Plan de Mobilité prévoit d'assurer la pérennité de l'offre de vélos/trottinettes en libre service interopérable sur l'ensemble du territoire à moyen terme. Pour permettre une rationalisation et une cohérence dans la mise en place de l'offre de location en libre service, un portage par l'intercommunalité plutôt que par l'échelon communal peut s'avérer plus pertinent. Par ailleurs, l'analyse des coûts des scénarios du SDIV n'intègre pas le poste lié à la location en libre service.

Observation n°6 : L'analyse des coûts des scénarios du SDIV ne prend pas en compte pas le poste lié à la location des VAE en libre service pourtant envisagée en sous-action 11.1.

Enfin, l'action 4 du Plan de Mobilité prévoit de développer une offre de transport en commun en permettant notamment l'emport facilité des vélos dans les bus, avec la mise en place d'accroches-vélos. Cette action mérite d'être saluée et mériterait d'être étendue à l'emport d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPM).

Mobilités quotidiennes des personnels des entreprises, des collectivités publiques et des établissements scolaires

En application de l'article L1214-2 du code des transports, le projet de plan de mobilité vise à assurer l'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises, des collectivités publiques et des établissements scolaires. En effet, les actions 24 et 25 prévoient notamment d'encourager et d'accompagner les entreprises et les établissements scolaires dans la réalisation de leur Plan de Mobilité des Entreprises (PDME) et de leur Plan de Mobilité des Établissements Scolaires.

L'enjeu majeur des déplacements domicile-travail/enseignement sur l'ensemble du territoire implique une réflexion à mener tant sur l'aménagement du territoire que sur les modes de déplacement. Aussi, les mesures prévues à l'action 25, et consistant à promouvoir l'aménagement des horaires de travail et le télétravail, constituent de véritables leviers pour permettre la réduction de la demande de déplacement sur le territoire.

Organisation d'une tarification et billettique intégrées

En application de l'article L1214-2 du code des transports, le projet de plan de mobilité vise à assurer l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

Comme précisé dans le plan d'action, le Territoire de l'Ouest ambitionne de s'appuyer sur l'application de *Mobility As A Service (MAAS)* développée par Ile de la Réunion Mobilités, pour assurer le développement d'une tarification simplifiée (action 4).

Stationnement

Le Plan de Mobilité intègre plusieurs actions en faveur du stationnement sécurisé des vélos, au sein des aires de covoiturage, autour des centralités, à proximité des pôles générateurs de flux et au niveau des pôles d'échanges multimodaux.

L'action 24 du Plan de Mobilité prévoit aussi de définir une stratégie de développement du stationnement au regard du foncier contraint et de coordonner la politique de stationnement en fonction des besoins. La sous-action 24.1 précise en particulier que des réflexions seront menées sur la mise en place de zones de stationnement réglementé sans les localiser.

Le Plan de Mobilité apporte des éléments de diagnostic sur la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, et sur le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes, conformément à l'article L. 1214-1 du code des transports. Le Plan d'actions ne précise pas le nombre de places de stationnement qui seront aménagées dans les futurs parcs de stationnement, en particulier les Pôles d'Echanges Multimodaux, qui ne sont pas précisément localisés (PEM de Sainte-Thérèse, PEM de Saint-Leu et PEM des Trois-Bassins).

Recommandation n°6 : Pour garantir une meilleure lisibilité et opérationnalité du Plan de Mobilité, il conviendrait d'apporter davantage de précision sur la localisation des zones de stationnement réglementé envisagées, sur la localisation des parcs de stationnement – en particulier les PEM – projetés sur le territoire et sur leur capacité (nombre de places de stationnement créées).

Transport de marchandises, logistique et Grand Port Maritime de la Réunion

L'État se félicite de constater que les actions portant sur le transport routier de marchandises sont très volontaristes, notamment dans un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

L'aménagement de la zone arrière portuaire fait l'objet d'un Projet d'intérêt Général (PIG) porté par le Grand Port Maritime de la Réunion (GPMDLR), avec un aménagement concerté

avec les collectivités dans le cadre du projet Ecocité. Aussi, le projet d'intérêt général relatif à la Zone Arrière Portuaire du Grand Port Maritime de la Réunion n'apparaît pas dans le Plan de Mobilité arrêté.

Par ailleurs, le Schéma Directeur Intercommunal Vélo, annexé au PDM, prévoit la réalisation d'une voie verte au sein de la Zone Industrialo-Portuaire. La création d'une voie verte telle que représentée sur les plans devra être cohérente avec les activités prévues dans cette zone.

Enfin, l'action 23 « Appréhender et optimiser les flux logistiques » comporte des mesures qui concernent l'organisation de la logistique sur le Territoire de l'Ouest. Ces mesures visent notamment à améliorer la connaissance des flux de transit et de marchandises vers les zones d'activités du territoire, à mettre en place une instance de concertation dédiée avec les acteurs concernés et à assurer une stratégie de logistique urbaine et de dernier kilomètre à énergie verte. L'Etat encourage toute démarche visant à renforcer la connaissance des flux et la concertation avec les professionnels. Les études sur la logistique urbaine et les dispositifs de livraison du dernier kilomètre devront prendre en compte l'intégralité des flux, notamment le transport sous température dirigée.

b. Sur les enjeux eau et biodiversité

Le Plan de Mobilité revêt un caractère structurant à l'échelle intercommunale et est susceptible d'entraîner des incidences notables sur les milieux naturels, la biodiversité et le fonctionnement hydrologique des bassins versants concernés. Les aménagements projetés peuvent notamment générer une artificialisation accrue des sols, une modification des écoulements superficiels, une augmentation des ruissellements et des apports en polluants vers les milieux aquatiques, ainsi qu'une fragmentation des continuités écologiques.

Enjeux « eau »

L'évaluation environnementale ne comporte pas d'évaluation des incidences de la mise en œuvre du Plan de Mobilité sur la ressource en eau, prévue par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

Réserve n°3 : L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité doit comporter une évaluation des incidences de sa mise en œuvre sur la ressource en eau.

L'analyse de l'évaluation environnementale met en évidence des enjeux majeurs au regard du SDAGE 2022-2027 et de son programme de mesures.

Les orientations fondamentales du SDAGE visent à ne pas compromettre l'atteinte du bon état des masses d'eau, ni aggraver leur état actuel. Le territoire régi par le TO est particulièrement sensible à cet égard : forte pression d'urbanisation, déficit hydrique structurel et présence de masses d'eau superficielles et souterraines déjà vulnérables (lagons de Saint-Leu et Saint-Gilles, Etang de Saint-Paul), nappes littorales. Ces caractéristiques imposent une vigilance particulière quant aux incidences potentielles du PDM sur la ressource, les milieux aquatiques et les continuités écologiques.

L'orientation fondamentale 1 du SDAGE « Cohérence avec les milieux aquatiques et application du principe de non-dégradation » vise à intégrer pleinement la gestion équilibrée de l'eau dans les politiques d'aménagement. Elle rappelle notamment la nécessité de contenir

l'artificialisation, de maîtriser l'étalement urbain, de préserver les zones naturelles d'expansion des crues et de réduire les pollutions diffuses et les ruissellements.

Le PDM du TO s'inscrit dans cette logique en encourageant la réduction de l'autosolisme, le développement des mobilités actives et l'amélioration de l'offre de transports collectifs. Sur le principe, ces orientations vont dans le sens d'un aménagement du territoire plus sobre en termes d'emprise et d'impact environnemental.

La manière dont les actions du PDM seront mises en œuvre est essentielle sur ces enjeux. Les aménagements associés au développement des transports en commun, des pôles d'échanges multimodaux, des parkings relais ou des itinéraires cyclables doivent impérativement intégrer :

- la maîtrise des ruissellements et de l'érosion, en particulier sur les bassins versants directement connectés aux lagons et aux secteurs littoraux sensibles ;
- la réduction des apports terrigènes et polluants vers les récifs coralliens, dont certains présentent déjà un état moyen ou médiocre ;
- la limitation de l'imperméabilisation des sols, notamment lors de la création ou de l'extension d'infrastructures (stations, plateformes bus, parkings, voies dédiées) ;
- la préservation des capacités d'infiltration des sols naturels, indispensables au soutien d'étiage et à la recharge des nappes littorales ;
- une gestion des eaux pluviales adaptée aux différents types de transport projetés.

La prise en compte opérationnelle de ces éléments constitue un point de vigilance majeur.

Il apparaît également nécessaire d'assurer la cohérence de chaque projet inscrit au PDM avec le programme de mesures, notamment en matière de maîtrise des ruissellements et du maintien du bon fonctionnement des cours d'eau.

Observation n°7 : Une analyse approfondie des impacts cumulés et des mesures d'évitement, de réduction et, le cas échéant, de compensation devra être réalisée pour chaque projet afin de garantir la compatibilité des projets inscrits au Plan de Mobilité avec les objectifs de gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Le Plan de Mobilité 2026-2036 a pour objets principaux :

- la modernisation du réseau de transport en commun ;
- le développement du covoiturage ;
- le déploiement des mobilités douces, notamment la pratique du vélo ;
- le confortement de la stratégie piétonne ;
- la création d'aires de stationnement et de plateformes multimodales associées.

Toutes ces modifications impliquent, à l'échelle globale, une révision du système de gestion des eaux pluviales ainsi qu'une réflexion sur le système de traitement de pollution des eaux pluviales.

Ce nouveau système hydraulique devra notamment tenir compte du type de voirie envisagé (ex : un réseau enterré pour la création de piste cyclable) mais aussi de la topographie du site

concerné (ouvrages hydrauliques évitant la mise en charge du réseau dans le cas de fortes pentes).

Une gestion des eaux pluviales s'appuyant sur des solutions fondées sur la nature et l'infiltration (ex : noues, bassins végétalisés...) pourra également être envisagée notamment au niveau des aires de stationnement.

Observation n°8 : Le Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest constitue également l'occasion d'une impulsion pour une régularisation de l'ensemble du réseau de gestion des eaux pluviales à l'échelle du Territoire de l'Ouest au titre de l'article R. 214-53 du code de l'environnement.

Enjeux « biodiversité »

L'évaluation environnementale du PDM mériterait d'être plus explicite s'agissant des enjeux relatifs à la biodiversité. L'évaluation environnementale identifie bien les enjeux y compris naturalistes mais les objectifs environnementaux affichés sont limités à la prévention des invasions biologiques dans d'éventuels aménagements. Par ailleurs, le diagnostic du PDM ne traite pas le patrimoine naturel.

L'analyse des scénarios évoque le développement des offres de transport (y compris maillage et infrastructures) sans évoquer l'aspect environnemental de ce développement.

L'évaluation environnementale ne comporte pas d'évaluation des incidences de la mise en œuvre du Plan de Mobilité sur le patrimoine naturel, prévue par l'article R. 122-20 du code de l'environnement.

Réserve n°4 : L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité doit comporter une évaluation des incidences de sa mise en œuvre sur le patrimoine naturel.

Il conviendrait que le PDM porte également une attention à l'enjeu de mobilisation du foncier naturel et donc d'impact sur la biodiversité et les continuités écologiques, par la mise en œuvre des infrastructures de transport prévues dans le plan d'actions. En application de la démarche Eviter-Réduire-Compenser, les éventuels impacts résiduels après réduction et évitement devront faire l'objet de mesures de compensation dédiées à chaque projet qui sera mis en œuvre.

c. Sur les enjeux énergie et climat

L'article 1214-8-1 de la loi LOM précise que des évaluations et des calculs des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générés par les déplacements à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice compétente sont réalisés à l'occasion de l'élaboration d'un plan de mobilité.

Le PDM arrêté comporte, en annexe de l'évaluation environnementale, une étude relative à la qualité de l'air qui analyse et compare les scénarios étudiés par le Territoire – dont le scénario 2 « Responsable » choisi par les élus – sur les volets émissions de gaz à effet de serre, pollution de l'air et consommation d'énergie.

D'après le volet évaluation environnementale du PDM, la mise en œuvre du plan de mobilité induirait une baisse de 20.5% des émissions de CO₂ en 2035 par rapport à la situation actuelle, et le scénario 2 « Responsable » choisi par les élus permettrait une réduction complémentaire

en 2035 de -1,5 %. S'agissant de la consommation d'énergie, la mise en œuvre du plan de mobilité induirait une baisse de 20,2% de la consommation en 2035 par rapport à la situation actuelle, et le scénario 2 « Responsable » permettrait une réduction complémentaire en 2035 de -1,4 %.

En revanche, l'évaluation environnementale ne précise pas si les émissions de gaz à effet de serre ont été évaluées selon les méthodes prévues pour la réalisation des Plans Climat-Air-Energie Territoriaux.

Recommandation n°7 : l'évaluation environnementale doit être plus exhaustive sur la méthodologie employée pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements, en particulier en précisant la cohérence de la méthodologie avec celle ayant permis la réalisation du PCAET du Territoire de l'Ouest.

Enfin, dans son tableau de synthèse des enjeux, l'évaluation environnementale ne répertorie pas l'émission de gaz à effet de serre comme enjeu prioritaire et fort pour le PDM.

Recommandation n°8 : L'émission de gaz à effet de serre est à considérer comme un enjeu prioritaire.

d. Sur les enjeux de santé publique

L'ensemble des actions du projet de PDM arrêté sont favorables à la santé et au cadre de vie.

Le projet de PDM du Territoire de l'Ouest a un impact positif sur la santé par les objectifs de réduction de la circulation des véhicules, de développement des transports en commun et des mobilités actives, ainsi que par l'ensemble des actions de promotion et de communication qu'il prévoit.

Diagnostic du milieu humain

Dans le diagnostic du milieu humain, les données de santé sont souvent anciennes et régionales. Elles auraient mérité d'être actualisées pour le TO, en particulier au regard des données compilées par l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) dans le cadre de la démarche d'observation territoriale (OBSTER) menée par territoire.

Qualité de l'air

L'évaluation environnementale comporte une annexe relative à l'étude d'impact des scénarios du PDM sur la qualité de l'air.

L'état initial de qualité de l'air extérieur est basé d'autre part sur les concentrations mesurées par ATMO Réunion. D'après le dossier, le diagnostic se base sur les résultats de 2023 pour 6 stations réparties sur le territoire du TO. Ces stations surveillent les pollutions du trafic routier et d'origine industrielle (forte activité dans la zone portuaire) et enfin les pollutions des secteurs urbains et périurbains. Globalement pour le NO₂, les PM₁₀ et PM_{2.5} les valeurs respectent les objectifs de qualité et les valeurs seuils nationales mais dépassent les valeurs guides de l'OMS.

Le diagnostic conclut à :

- un manque de surveillance des particules notamment sur les sites trafic ;

- un inventaire qui mérite d'être actualisé pour identifier les sources d'émissions anthropiques récentes ;
- un besoin de préciser la qualité de l'air aux abords du grand port maritime de La Réunion ;
- la nécessité de réaliser des modélisations de concentrations sur le territoire.

Aucune campagne de mesures complémentaires de la qualité de l'air n'a eu lieu dans le cadre du PDM.

En résumé, la caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air tient compte des données existantes mais n'a pas été réalisée par des mesures spécifiques.

S'agissant de l'évaluation des incidences, le volet « air-santé » de l'évaluation environnementale du projet de PDM du TO s'inspire du cadre méthodologique de l'étude d'impact des infrastructures routières sur la pollution de l'air : niveau d'étude, zone d'étude, scénarios, polluants, indicateurs, exposition des populations générales. Mais il exclut une étude/repérage sur les populations sensibles ainsi que l'évaluation des risques sanitaires.

Une modélisation, incluant la dispersion des polluants, a été réalisée sur les scénarios retenus. Elle a été réalisée en considérant les polluants PM10, PM2.5 et NO2. Les résultats graphiques présentent néanmoins des incohérences : en effet, pour les PM10 et les PM2.5, ce sont les cartographies des concentrations modélisées en dioxyde d'azote qui sont présentées.

Les résultats des modélisations pour le NO2 restent en dessous des valeurs limites réglementaires mais présentent un dépassement par rapport aux recommandations OMS en situation actuelle uniquement (12,5 µg/m³ versus 10 µg/m³). Néanmoins les concentrations diminuent pour l'ensemble des scénarios, à tous les horizons modélisés. Les dépassements sont localisés le long de la RN1. Les résultats des modélisations restent en dessous des valeurs limites et des seuils de recommandation de l'OMS pour les PM10 et PM2.5.

Conformément au guide CEREMA et afin d'évaluer l'impact des infrastructures sur la population, la méthode de l'indice IPP (Indice d'exposition de la Population à la Pollution) a été appliquée. Elle consiste à croiser les concentrations calculées aux données de population sur le domaine étudié. Le marqueur de pollution qui a été choisi est le dioxyde d'azote. L'IPP a été calculé en prenant comme hypothèse une population constante au fil de l'eau. Le résultat montre une augmentation peu significative (de l'ordre de 1 %) d'après le bureau d'étude, qu'il justifie par une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par les bus. En effet, leur nombre est considérablement augmenté pour atteindre l'objectif d'accroissement des transports en commun.

Dans l'ensemble, l'évaluation environnementale du projet de PDM conclut que le scénario 2 est davantage favorable aux enjeux liés à la qualité de l'air. Ainsi elle révèle une réduction de l'IPP sur les zones les plus densément peuplées. L'étude d'impact évalue favorablement la qualité de l'air comme étant un enjeu fort du PDM. Cet enjeu est traduit par une action à part entière du PDM, l'action 1.3, qui prévoit de manière satisfaisante le développement d'un outil de contrôle et de surveillance de la qualité de l'air dans les établissements recevant du public (dont les établissements scolaires). Cette action à visée pédagogique consistera aussi à sensibiliser les écoliers sur la qualité de l'air extérieur dans l'environnement de leur établissement. Des campagnes de mesurage de la qualité de l'air directement au niveau des habitations les plus proches des axes routiers seraient aussi opportunes.

Environnement sonore

Le bruit est identifié en enjeu fort dans le diagnostic du PDM. A la Réunion, près de 25 % de la population vivant dans les bas serait exposée à un bruit routier supérieur au seuil sanitaire de l'OMS de 55 dbA selon l'INSEE et le CEREMA.

L'état initial du dossier reprend les informations concernant le classement sonore des infrastructures routières (défini par modélisation) ainsi que les éléments du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la région (PPBE) approuvé en août 2018. La RN1, en traversant des zones habitées, représente un enjeu particulier. Aucune mesure acoustique n'a été réalisée.

Recommandation n°9 : L'état initial de l'évaluation environnementale mériterait d'être complété par des mesures de bruit in situ pour caractériser l'ambiance sonore dans les zones exposées au bruit routier ou susceptibles de changement notable en lien avec les évolutions apportées par le projet de PDM.

L'évaluation environnementale n'examine pas les incidences du projet de PDM en matière de bruit. Il n'y a par exemple pas de modélisation acoustique pour caractériser les impacts (évolution des modes de transport, report de circulation, nouvelles voies, pôle d'échanges, accroissement d'aires de stationnement, ...) et par conséquent aucune mesure Eviter-Réduire-Compenser n'est envisagée.

Recommandation n°10 : Le PDM mériterait d'inclure au démarrage du plan et tout au long de son exercice des campagnes de mesures des niveaux sonores, en particulier au niveau des zones habitées à proximité immédiate du trafic routier, et en lien avec le PPBE de La Réunion. Avec le mesurage de la qualité de l'air, cela permettrait aussi d'alimenter l'observatoire de la mobilité prévu dans le cadre du PDM (action 1.2).

Enfin, la proportion particulièrement importante à La Réunion de véhicules transformés nettement plus polluants et bruyants impacte la santé et nuit à l'atteinte des objectifs de réduction de la pollution du PDM. Il aurait été intéressant que le Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest puisse contenir une action visant à prévenir (éducation, communication, sensibilisation, etc.) et/ou à lutter contre ce type de véhicule et de pratique, en particulier par des mesures de police appropriées.

Ressource en eau destinée à la consommation humaine

Les périmètres de protection de captage sont convenablement pris en compte dans les documents graphiques.

En revanche, l'évaluation environnementale n'aborde pas l'évaluation des incidences du Plan de Mobilité sur l'eau. Le respect des prescriptions des arrêtés de protection des captages mériterait de figurer plus clairement dans les mesures d'évitement/réduction des impacts sur la ressource en eau. En effet, le cas échéant, la réalisation des nouvelles infrastructures de déplacement, compte tenu notamment de l'imperméabilisation des sols, du risque accidentel et du ruissellement d'eaux souillées, devra se faire au regard de la présence de nombreux périmètres de protection de captage d'eau destinée à la consommation humaine.

Articulation du PDM avec le Projet Régional de Santé (PRS) de l'ARS de la Réunion 2023-2033

Le PRS de l'ARS La Réunion a été arrêté en octobre 2023. Il est assorti d'un document opérationnel, le schéma régional de santé (SRS) qui décline en objectifs opérationnels les thématiques du PRS.

Il serait opportun que le PDM puisse favoriser les 2 objectifs suivants :

- l'objectif opérationnel 5-2 vise à faciliter les déplacements vers les structures de soins. Il s'agit d'expérimenter des solutions de transports alternatifs solidaires pour se rendre dans les structures de santé pour les personnes isolées géographiquement, âgées ou vivant avec un handicap. Le TO pourrait utilement mener une réflexion avec la Région, et les communautés professionnelles territoriales de santé (CPTS) afin d'améliorer l'offre de transport et sa visibilité pour les patients devant se rendre dans les structures de soin.
- L'objectif opérationnel 8-2 vise à promouvoir la pratique d'activités physiques et la lutte contre la sédentarité, notamment en développant les modes de déplacement actif.

e. Sur les enjeux de prévention des risques routiers

Du point de vue de la sécurité routière, l'attention portée aux usagers vulnérables – piétons, cyclistes et usagers des transports collectifs – constitue un axe positif du document. La prise en compte de ces publics devra toutefois se traduire, dans la mise en œuvre opérationnelle du plan, par des aménagements sécurisés, lisibles et continus, intégrant pleinement les principes de partage apaisé de l'espace public et de sécurité intégrée dès la phase de conception des projets.

La question de la vitesse constitue à cet égard un levier majeur d'amélioration de la sécurité des déplacements. La cohérence entre les fonctions des voies, les usages attendus et les vitesses pratiquées devra être pleinement assurée, notamment dans les secteurs à forte présence d'usagers vulnérables et aux abords des pôles générateurs de déplacements. La maîtrise des vitesses apparaît comme un enjeu central pour réduire la gravité des accidents et améliorer le sentiment de sécurité, condition indispensable au report modal vers les mobilités actives.

Observation n°9 : En application de l'article R. 1214-3 du code des transports, il est essentiel que l'observatoire de la mobilité prévu dans la sous-action 1.2 permette de répertorier les accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel.

Par ailleurs, la prise en compte des transports exceptionnels constitue un enjeu spécifique pour le territoire. La planification des déplacements et des aménagements devra veiller à préserver les itinéraires stratégiques empruntés par ces convois, à garantir la compatibilité des infrastructures (gabarits, girations, ouvrages, signalisation) et à anticiper les interactions avec les autres usages de la voirie. Une articulation claire entre les objectifs de développement des mobilités du quotidien et les contraintes liées aux transports exceptionnels est nécessaire afin d'assurer la sécurité de l'ensemble des usagers et la continuité de l'activité économique.

Parmi les actions et sous-actions proposées, l'aspect sécuritaire des véhicules de transport routier et de transport public est peu évoqué, or il ne doit pas être négligé. Au-delà de l'incivilité à bord des transports collectifs, à prendre en considération dans le PDM, de trop

nombreuses infractions sont encore aujourd'hui constatées, entraînant parfois l'immobilisation des véhicules (pneus lisses, déplombage des éthylotests d'antidémarrage, mécanismes d'ouverture et de fermeture des portes défectueux etc.). Il aurait été souhaitable de traiter cette problématique à travers une sous-action spécifique afin de conforter l'attractivité de l'offre de transport en commun et le confort des passagers.

Observation n°10 : Le plan d'actions du PDM arrêté aurait mérité de dédier une sous-action à la sécurisation des véhicules de transport public routier, afin de conforter l'attractivité de l'offre de transport et le confort des passagers.

Observation n°11 : La nécessité de prévoir un espace permettant l'organisation de contrôles routiers en toute sécurité, prenant en compte les gabarits spécifiques des véhicules circulant dans ce secteur n'est pas prévue dans le PDM.

L'État restera attentif à la déclinaison concrète des orientations du plan, à leur hiérarchisation et à la mise en place d'indicateurs de suivi permettant d'évaluer les effets des actions engagées, notamment en matière de sécurité routière et d'accidentalité.

f. Sur les enjeux de développement économique

Si l'enjeu du transport de marchandises sur le Territoire de l'Ouest est clairement identifié sur l'action n°23 « Appréhender et optimiser les flux logistiques », les conséquences des actions du Plan de Mobilité en termes de développement économique pourraient être davantage mises en avant.

L'enjeu de préservation et de progression du principal outil économique qu'est le Grand Port Maritime de la Réunion est bien pris en compte. Il peut être noté que le développement des zones d'activités n'est abordé que sous le prisme des transports spéciaux / transports à prescriptions et sur les voies de grande circulation (RN1, RN1a et RN7). Une qualification ainsi qu'une adaptation des flux des bassins économiques actuels et futurs pour garantir la pérennité de l'activité économique aurait été un plus.

Observation n°12 : L'État rappelle la saturation de la zone portuaire et les conséquences en termes de développement économique (en lien avec les activités du Grand Port Maritime dans le transport de personnes et de marchandises). Les enjeux de desserte pour les étudiants et stagiaires ne doivent pas être négligés, le TO étant un territoire de formation important.

g. Sur les enjeux relatifs à l'habitat

Le Territoire de l'Ouest représente 27,5 % de la demande totale en logement social, qui s'élève au 30 novembre 2025, à 51 000 ménages (dont un quart est déjà logé dans le parc social). En outre, 75 % de ces demandes sont éligibles au Logement Locatif Très Social (LLTS) au regard de la faiblesse de leurs revenus. De plus, 16 Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV) sont présents sur le territoire intercommunal, dont une grande majorité (11) dans la commune de Saint-Paul.

Le diagnostic fait état d'une croissance démographique modeste à +0,5 %. Ces habitants supplémentaires vont engendrer des besoins nouveaux en logements, notamment sociaux. S'agissant spécifiquement des ménages logés dans le parc locatif social, la réponse à leurs

besoins de mobilité passe par le développement d'une offre de mobilité au plus près de leurs habitations pour permettre un accès plus facile aux différents services auxquels ils peuvent recourir. Le parc privé présentant, en outre, les loyers médians les plus élevés de la Réunion avec 11.80 €/m², le développement d'une offre nouvelle de logements sociaux devra prendre place dans des quartiers équipés afin de minimiser le recours à la voiture individuelle.

Si 40 % de la population intercommunale réside sur le littoral, 45 % habitent dans les pentes et 15 % dans les hauts. Ainsi, les ménages défavorisés vivant dans les hauts doivent pouvoir se déplacer facilement pour rejoindre les centralités dès lors qu'elles concentrent tous les services et équipements. Le transport par câble prévu à l'action 8 pourrait y contribuer.

Le défi n°6 visant à « développer les pratiques de mobilité raisonnée autour des futurs quartiers d'habitats et des zones d'activités » interpelle dans la mesure où le projet de PDM présente des omissions importantes en termes de description de ces « nouveaux quartiers ». S'ils sont mentionnés dans le diagnostic, les projets Ecocité ou Zac Renaissance III ne sont pas cités dans l'analyse des scénarios et dans le plan d'actions, alors qu'ils sont à même de répondre aux besoins en logement d'un grand nombre de ménages (dans des temporalités certes différentes). Par ailleurs, le PDM n'apporte pas de précision sur la localisation, au sein des communes, de ces « nouveaux quartiers », leur nombre, le potentiel d'habitants à accueillir, leur articulation avec l'habitat existant. Cette notion de « nouveaux quartiers » reste assez abstraite à ce stade.

Observation n°14 : Le Plan de Mobilité mériterait d'apporter des précisions complémentaires, de synthèse, sur les conséquences sur les demandes de déplacements engendrées par l'urbanisation de demain liée à la croissance démographique et aux « nouveaux quartiers » à identifier (nombre, localisation, nombre d'habitants potentiels attendus).

L'action 22 du PDM « Repenser la mobilité de demain dans les documents d'urbanisme et feuille de route » prévoit la mise en place d'un ratio de stationnement de 0,8 à 1 place par logement dans 80 % des nouveaux quartiers d'habitation avec une desserte en transports collectifs optimale. Cet objectif est conforme à l'article R. 111-25 du code de l'urbanisme qui dispose qu'il ne peut être exigé la réalisation de plus d'une aire de stationnement par logement lors de la construction de logements locatifs financés avec un prêt aidé par l'État. Cette nouvelle politique de stationnement semble toutefois ambitieuse. Il conviendra alors d'inciter les collectivités à réduire, dans les règlements de PLU, les besoins en stationnements exigés pour la réalisation de logements financés par des prêts aidés par l'État. Dans certains quartiers bien desservis, et après enquête auprès des bailleurs, le taux de stationnement peut être ramené à 1 place pour 3 logements.

Une diminution du ratio comme permis par l'article L. 123-1-13 du code de l'urbanisme peut permettre de favoriser la réalisation des opérations de logement aidé alors que la tension sur le parc locatif du Territoire de l'Ouest demeure élevée, avec seulement deux communes répondant à leurs obligations SRU (Le Port et La Possession). L'objectif n°3 de l'action 22 relatif à l'intégration d'une part de stationnement mutualisé dans les nouveaux projets de logements à horizon 2031 semble prometteur et de nature à favoriser les mobilités douces et les transports en commun. Il est à saluer.

Enfin, la mobilité des habitants du quartier NPNRU de la commune du Port aurait mérité de faire l'objet d'une attention particulière. Il est primordial d'assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le

développement urbain et d'accroître la prise en compte de la desserte de ces quartiers dans l'évolution du réseau de transport. Aussi, il conviendra de veiller dans la mise en œuvre du PDM et la restructuration du réseau urbain :

- à assurer un bon niveau de desserte notamment par des fréquences importantes vers les centres urbains du Port, de Saint-Paul ou de la Possession notamment ;
- à simplifier et adapter la signalétique, l'information et la tarification à ces populations.

h. Sur les enjeux d'accessibilité

L'État se félicite de constater que le projet de PDM arrêté comporte un volet accessibilité, en particulier des actions destinées à renforcer l'accessibilité du réseau de transport public. En effet, en application de l'article L1214-2 du code des transports, le plan de mobilité doit assurer le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité pour les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite.

Sur le volet accessibilité, le diagnostic est complet et recense bien la problématique d'accessibilité des transports. Il manque des informations complémentaires sur les lignes régulières empruntées par l'ensemble des usagers, avec en particulier :

- un retour d'expérience sous la forme d'une enquête de satisfaction des personnes à mobilité réduite (PMR) usagers des lignes régulières, en parallèle de l'enquête menée sur le service de transport à la demande ;
- un état des lieux des véhicules accessibles sur les lignes régulières et du taux d'utilisation des places dédiées aux personnes à mobilité réduite.

Ces éléments pourraient par exemple faire l'objet d'une sous-action du PDM. Les données collectées permettraient d'avoir des indicateurs de suivi de l'amélioration de la qualité de service et de fixer des objectifs en matière de mise en accessibilité du réseau. Si la mise en place d'un service de transport – notamment à la demande – dédié aux personnes à mobilité réduite est nécessaire, l'effort doit porter sur l'intégration des PMR dans le circuit classique de déplacement aux mêmes horaires et fréquences, afin d'éviter toute stigmatisation de cette catégorie d'utilisateur et ainsi parvenir à une accessibilité optimale. Aussi, les indicateurs doivent permettre de suivre l'utilisation des lignes régulières par les PMR.

Par ailleurs, les trois sous-actions de l'action 6 « Poursuivre l'offre TC à destination des personnes porteuses de handicap » pourraient être complétées par :

- la mise en place d'une information dématérialisée complète sur l'accessibilité des TC afin de permettre la programmation d'un déplacement sur le territoire avec la plus grande autonomie possible (arrêts et bus aux normes en matière d'accessibilité). Cette action complémentaire pourrait être pensée en lien avec l'application MAAS « Ile de la Réunion Mobilités », portée par le syndicat mixte ;
- la mise en place de formations et de sensibilisations des chauffeurs et personnels de gare à la problématique de l'accessibilité.

De manière générale, il est essentiel que, lors de la mise en œuvre des projets prévus par le PDM, la chaîne de déplacement entre le cadre bâti, la voirie et les espaces publics soit respectée. Pour les usagers piétons, la liaison avec les espaces accessibles extérieurs ou les équipements tels que les stations d'arrêt de transport en commun est importante, de même que la proximité et les modalités de raccordement à un passage protégé sur la voirie publique.

Observation n°15 : le projet de PDM arrêté ambitionne d'améliorer l'accès aux services de mobilité pour les personnes à mobilité réduite à l'intérieur du réseau du Territoire de l'Ouest. Une attention particulière mériterait également d'être portée sur la continuité entre le réseau de transport du Territoire de l'Ouest et les réseaux des autres AOM, en matière d'accessibilité, en lien avec ces AOM.

Concernant les gares et les pôles d'échange, la réglementation prévoit un examen systématique des projets de création, de rénovation et de réaménagement de ces établissements par les commissions d'accessibilité des établissements recevant du public (ERP). Il sera nécessaire d'élaborer les dossiers de demande d'autorisation de travaux, en lien avec cette réglementation, en amont du démarrage des travaux et avant toute ouverture au public.

Sainte-Clotilde, le

06 MARS 2026



**Monsieur le Président
TERRITOIRE DE L'OUEST
1 rue Eliard Laude
BP 50049
97 822 Le Port**

A l'attention de la Direction de la Mobilité et des transports

D2026/3326

Votre identifiant Région : 51256.3
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Isabelle MOREL
DGARD / DMD

Tél : 0262482884 - Mèl : isabelle.morel@cr-reunion.fr

N/REF : D2026/3326/DGARD/DMD/IM
OBJET : Plan de Mobilité

Monsieur le Président,

La Région Réunion en tant que personne publique associée et en application de l'article L.1214-15 du code des transports a été saisie par courrier réceptionné le 08 décembre 2025 pour émettre un avis sur le Plan De Mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest.

En substance, au regard du Schéma d'Aménagement Régional et du projet de déplacements de la Région, la Commission Permanente de la collectivité en date du 27 février 2026 a émis un avis favorable sur le PDM du TO pour la période 2026-2036.

Cet avis confirme la compatibilité du PDM avec ces documents sous réserve de la prise en compte des remarques suivantes :

1) Au regard du Schéma d'Aménagement Régional :

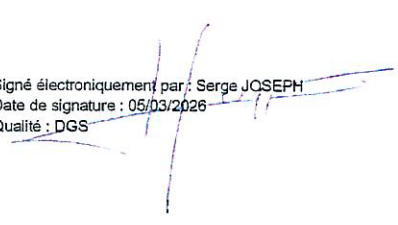
- Le projet de PDM identifie deux tracés potentiels pour le Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) sans préciser suffisamment leur articulation avec les transports collectifs en site propre (TCSP). Pour rappel, le SAR de 2011 fixe un tracé de principe du RRTG auquel les documents de planification doivent se référer. Toutefois, sur la façade Ouest, le tracé définitif n'étant pas arrêté, l'étude de variantes peut être justifiée. Dès lors, conformément à la prescription n°26 du SAR, le Territoire de l'Ouest ainsi que les collectivités du TO devront garantir l'inscription et la préservation des emplacements nécessaires à la réalisation du RRTG dans les documents d'urbanisme et de planification. Toute évolution du tracé devra être justifiée au regard des objectifs régionaux de structuration du réseau de transport collectif.
- Conformément à la prescription 9.2 du SAR, le PDM devra mieux expliciter l'articulation entre la densité urbaine du SAR fixée à « 50 logements/ha dans un rayon de 500 mètres autour des gares et stations du RRTG et des TCSP » et l'offre de transports structurants.
- Concernant les transports par câble (TPC), certains tracés envisagés semblent traverser des espaces naturels protégés ou des coupures d'urbanisation définies par le SAR. Ces tracés devront être précisés par des cartographies détaillées. Si ces traversées sont confirmées, elles devront être intégrées et justifiées dans le cadre de la révision du SAR afin d'assurer leur compatibilité réglementaire.

2) Au regard du projet de déplacements de la Région, l'appellation « Réunion Express » doit se substituer à la dénomination « RRTG » dans l'ensemble du document.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

La Présidente,

Signé électroniquement par : Serge JOSEPH
Date de signature : 05/03/2026
Qualité : DGS



**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de La Réunion
sur l'élaboration du plan de mobilité (PDM)
du Territoire de l'Ouest pour la période 2026-2036**

n°MRAe 2026AREU1

Préambule

Pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur le dossier présenté. En application du décret n° 2020-844 du 3 juillet 2020, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de La Réunion.

L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet de plan. L'avis de l'Ae n'est pas un avis conforme et n'est ni favorable, ni défavorable.

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet de plan de mobilité (PDM) dans la prise en compte des enjeux environnementaux, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concernent.

La MRAe Réunion s'est réunie le 23 février 2026.

Étaient présents et ont délibéré : M. Bertrand GALTIER, président ; MM. Yves MAJCHRZAK et Olivier ROBINET, membres permanents ; M^{me} Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN, membre associée.

En application du règlement intérieur de la MRAe de La Réunion adopté le 11 septembre 2020 et publié au bulletin officiel le 25 septembre 2020, chacun des membres délibérants cités ci-dessus, atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.

Synthèse de l'Avis

Face à de forts enjeux de mobilité durable et une congestion routière qui continue à s'accroître sur son territoire, le Territoire de l'Ouest a élaboré son projet de plan de mobilité (PDM) pour la période 2026-2036. Il se substituera à l'actuel plan de déplacements urbains (PDU).

L'ambition recherchée par le Territoire de l'Ouest est de réduire le nombre de voitures particulières circulant malgré l'augmentation de la population et du nombre total de déplacements quotidiens qui pourrait atteindre 800 000 d'ici 2036.

Après analyse de quatre scénarios d'aménagement, le PDM propose de retenir une solution répondant aux priorités identifiées pour le territoire à un niveau d'investissement réaliste.

Le PDM précise que des études préalables et de faisabilité sont nécessaires avant de définir précisément les infrastructures et les aménagements à réaliser. Ce document de planification affiche à ce stade l'ambition politique de la collectivité en matière de mobilité.

Si les orientations présentées dans le PDM vont incontestablement dans un sens favorable à l'environnement, la MRAe considère que des améliorations sont nécessaires pour mieux harmoniser la stratégie territoriale avec les projets structurants portés par le Conseil Régional (en particulier le projet de RRTG¹) et par les collectivités (en particulier l'Écocité de Cambaie).

Dans le contexte de changement climatique dont les effets se font ressentir à La Réunion, et alors que la réduction des émissions de gaz à effet de serre est une finalité des PDM définie par la loi, la MRAe recommande qu'un bilan des émissions de gaz à effet de serre soit présenté dans le PDM dans la situation actuelle comme dans les scénarios analysés.

Elle recommande également que l'analyse des effets de la mise en œuvre du PDM sur la santé humaine soit améliorée afin de parfaire la justification de la stratégie retenue par le PDM.

Enfin, pour apprécier l'atteinte des objectifs environnementaux et les résultats attendus du PDM, la MRAe recommande de cibler et de consolider les indicateurs les plus représentatifs du territoire et de proposer un véritable dispositif de suivi du plan.

L'ensemble des recommandations de l'Ae est présenté ci-après dans l'avis détaillé.

1 RRTG : projet de réseau régional de transport guidé

Sommaire

I. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE, PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX.....	5
A/ Contexte réglementaire.....	5
B/ Contexte du Plan de Mobilité du Territoire de l’Ouest.....	6
C/ Description du projet de PDM du Territoire de l’Ouest.....	8
D/ Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe.....	12
II. QUALITÉ DE LA DÉMARCHE D’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	13
A/ Organisation, qualité et contenu du rapport environnemental.....	13
B/ Articulation avec les autres plans, schémas et programmes.....	13
III. DISPOSITIF DE SUIVI DU PLAN ET DE L’ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE.....	20

Introduction

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, pose le principe que les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et qui fixent le cadre de décisions ultérieures d'aménagements et d'ouvrages, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) a été saisie officiellement par courrier du 2 décembre 2025 par la communauté d'agglomération du Territoire de l'Ouest (TO) pour avis sur son projet de plan de mobilité (PDM) pour la période 2026-2036. Il en a été accusé réception le 9 décembre 2025. Le service régional d'appui à la MRAe qui instruit la demande, est la DEAL de La Réunion (SCETE / Unité Évaluation Environnementale).

Conformément aux articles L.1214-1 et suivants du Code des transports, le PDM est un document de planification régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement sur son ressort territorial. Il comprend un diagnostic, une évaluation environnementale stratégique, le plan de mobilité (qui décline les scénarios étudiés et son plan d'actions) et une synthèse. Il concerne tous les secteurs d'activités et a vocation à mobiliser l'ensemble des usagers de la mobilité.

Dans ce contexte réglementaire, l'évaluation environnementale est l'occasion d'évaluer en quoi le contenu du plan est adapté pour atteindre les objectifs environnementaux affichés et de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre les ambitions environnementales.

Le présent avis répond aux articles L.122-4 à L.122-12, R.122-17 à R.122-24 du Code de l'environnement relatifs à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Il est transmis au maître d'ouvrage au plus tard trois mois après réception du projet de plan par la MRAe. Il est mis en ligne sur le portail national de publication des avis des Autorités environnementales et sera joint au dossier soumis à la procédure de participation du public.

Préalablement à la saisine de la MRAe, ce projet de PDM a été arrêté par le conseil communautaire du Territoire de l'Ouest en sa séance du 27 octobre 2025. La MRAe prend en compte l'avis émis le 30 décembre 2025 par l'Agence Régionale de Santé de La Réunion (ARS). Cet avis sanitaire est favorable au projet de PDM sous réserve de la prise en compte des observations émises.

Enfin, l'avis de la MRAe est élaboré sur la base du dossier établi pour le compte du Territoire de l'Ouest par le groupement de bureaux d'études (INGEROP, CYATHEA, Stratégies et Territoires et GB2A Avocats).

Avis détaillé

I. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE, PRÉSENTATION DU PROJET DE PLAN ET ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

A/ Contexte réglementaire

La loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a créé les plans de mobilité (PDM) qui remplacent les plans de déplacements urbains (PDU). Plus larges, ces PDM affichent des objectifs environnementaux plus ambitieux et prennent en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique.

Selon les articles L.1214-1 et suivants du Code des transports, les PDM visent à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

L'établissement d'un plan de mobilité (PDM) est obligatoire dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en application de l'article L.1214-3 du Code des transports. Le PDM est établi par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) concernée.

En tant que document de planification, le PDM définit pour dix années les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains. Il vise notamment un équilibre durable entre, d'une part, les besoins de mobilité et de facilité d'accès, et, d'autre part, la protection de l'environnement et de la santé. Il doit faire l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, être révisé.

L'article R.1214-1 du Code des transports précise que le PDM doit comporter une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements. Les émissions sont évaluées selon les méthodes prévues pour les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET). L'article L.1214-2-1 du Code des transports ajoute que le PDM doit comprendre un volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

L'évaluation environnementale du PDM² est diligentée au stade de la planification, en amont des projets opérationnels, puisqu'elle vise à repérer de façon préventive ses incidences potentielles sur l'environnement, à un stade où les mesures d'évitement et de réduction sont plus aisées à mettre en œuvre. Elle doit montrer en quoi les objectifs du PDM³ et ses dispositions sont adaptés et suffisants au regard des enjeux environnementaux

2 Les PDM, visés à l'article R.122-17 alinéa 36 du Code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale systématique et nécessitent l'établissement d'un rapport environnemental joint au dossier d'enquête publique du PDM.

3 Les PDM doivent répondre à 11 objectifs détaillés à l'article L.1214-2 du Code des transports.

identifiés et mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre ses ambitions en termes de protection de l'environnement et de la santé.

S'inscrivant dans une démarche obligatoire, le présent projet de PDM du Territoire de l'Ouest a été arrêté par délibération du conseil communautaire en séance du 27 octobre 2025 pour la période 2026-2036. Après enquête publique et approbation, ce PDM se substituera au PDU 2017-2027.

En application de l'article L.122-9 du Code de l'environnement, le Territoire de l'Ouest devra, lors de l'adoption du plan, mettre à la disposition de la MRAe et du public les informations suivantes :

- le plan approuvé ;
- une « déclaration environnementale » résumant :
 - la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental établi en application de l'article L.122-6 du CE et des avis émis suite aux consultations, dont le présent avis ;
 - les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan, compte tenu des diverses solutions envisagées ;
 - les mesures destinées à évaluer les incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du plan.

B/ Contexte du Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest

La communauté d'agglomération du Territoire de l'Ouest regroupe les communes suivantes : Le Port, La Possession, Saint-Leu, Saint-Paul et Les Trois-Bassins. Son territoire s'étend sur une superficie de 537,2 km². Comptabilisant 218 184 habitants en 2022 (24,8 % de la population réunionnaise), elle constitue le premier pôle urbain de La Réunion.

La densité est un peu supérieure à la densité régionale, avec 407,7 habitants/km² (source INSEE 2022). La commune de Saint-Paul est la plus grande en superficie et comptabilise près de 50 % de la population du Territoire de l'Ouest. Le bassin économique et de vie constitué par les communes de La Possession, du Port et de Saint-Paul rassemble 80 % des logements et polarise 86 % des emplois du Territoire de l'Ouest. Cette situation entraîne une concentration des enjeux de mobilité sur ce secteur du Territoire de l'Ouest.

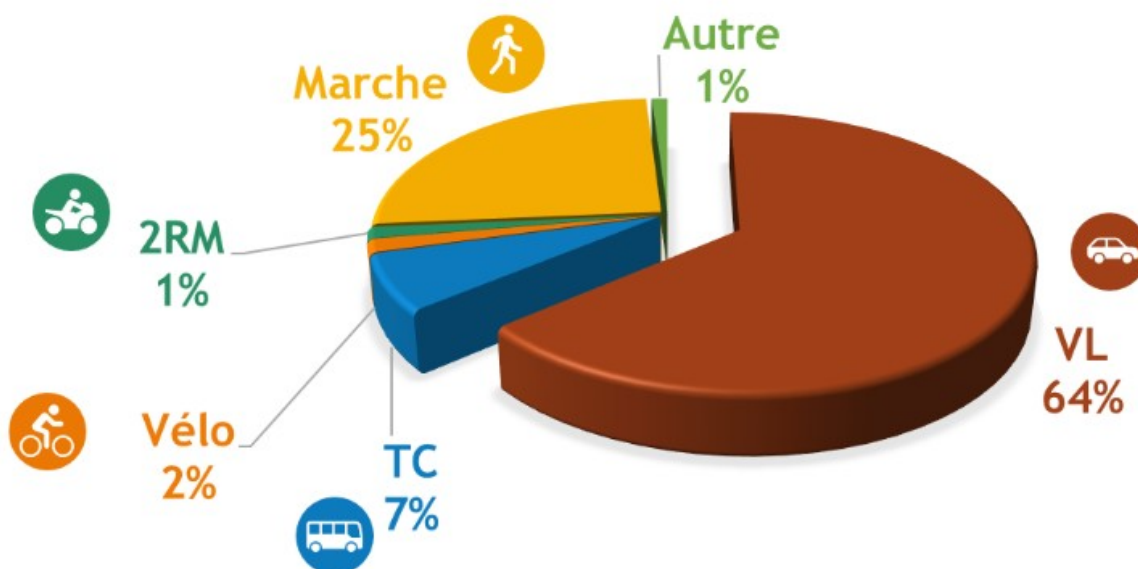
La croissance démographique de +0,5 % enregistrée entre 2020 et 2023, l'évolution constatée du profil des ménages et l'attractivité touristique induite par les stations balnéaires et les Hauts du Territoire de l'Ouest, ont aggravé les conditions de circulation, du fait de l'augmentation du nombre de véhicules et des difficultés de stationnement.

Le plan de déplacements urbains (PDU) actuellement en vigueur fixait sept priorités portant notamment sur un aménagement urbain visant à diminuer la part des déplacements en voiture, sur le développement des transports collectifs et des modes doux, ainsi que sur l'amélioration du fonctionnement de l'acheminement des marchandises en provenance des infrastructures portuaires.

La phase diagnostic du PDM a consisté à :

- présenter le bilan à mi-parcours de l'actuel PDU au travers d'un document d'une page, qui se limite à constater le faible avancement des 34 actions ayant conduit la collectivité à devoir faire évoluer les actions initialement projetées. Il ne met pas en exergue les points positifs et les points négatifs du PDU en vigueur, et ne permet pas que le futur PDM en tienne compte et apporte les mesures correctrices, notamment sur la dimension environnementale ;
 - réaliser des entretiens avec les acteurs locaux ;
 - procéder à des investigations pour rendre compte de la situation : relevés des états du trafic et enquête d'occupation du stationnement en décembre 2023.
- **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest d'établir un bilan à mi-parcours plus exhaustif et qualitatif du PDU actuellement en vigueur pour la période 2017-2027 afin de présenter les enseignements qui peuvent être utilement tirés pour le futur PDM et d'explicitier comment les conclusions de ce bilan ont été prises en compte dans la rédaction du futur PDM.**

Selon la dernière enquête relative aux déplacements sur le grand territoire (EDGT) datant de 2016, le Territoire de l'Ouest comptabilise plus de 730 000 déplacements journaliers (soit 29 % des flux journaliers à l'échelle de La Réunion), dont 64 % se font en voiture et 60 % sur une distance inférieure à 5 km.



Part modale de déplacement sur le Territoire de l'Ouest (EDGT – 2016)

La marche à pied représente 25 % des modes de déplacement au sein du Territoire de l'Ouest et est bien supérieure à l'utilisation des transports en commun et du vélo (part modale respective de 7 % et 2 %).

Le Port et Saint-Paul sont les communes qui polarisent le plus de déplacements domicile-travail entrants avec plus de 4 000 déplacements provenant des communes externes au TCO. Saint-Denis est la ville qui génère le plus de flux à destination du TCO avec près de 3 500 déplacements journaliers.

Les routes nationales qui traversent le territoire (RN n°1 comprenant la Route des Tamarins, RN n°4 et RN n°7 au Port) sont très empruntées pour les flux internes et les flux de transit. Elles sont quotidiennement congestionnées aux heures de pointe du matin et du soir principalement au niveau du Port, de La Possession, de Cambaie et du centre-ville de Saint-Paul. Cela peut s'expliquer par la répartition de la population sur les mi-pentes (45%) et les Hauts (15%) qui induit des déplacements pendulaires entre les zones résidentielles et les secteurs d'activités économiques principalement localisés au niveau du littoral.

Les transports collectifs sont organisés d'une part par le Territoire de l'Ouest via le réseau urbain Kar'Ouest, et d'autre part par la Région via le réseau interurbain des « Cars Jaunes ». La gare routière de Saint-Paul et le pôle d'échanges du Port constituent les équipements les plus importants en termes de fréquentation aussi bien pour le réseau urbain que pour le réseau interurbain qui connaît le taux de remplissage le plus important de l'ensemble du réseau « Cars Jaunes ». Toutefois, l'utilisation des transports en commun par les habitants du Territoire Ouest reste modeste, ce qui peut s'expliquer par l'absence de réseau en site propre qui pénalise les temps de parcours et la ponctualité des bus.

Le covoiturage s'est fortement développé depuis 2023 avec 15 750 trajets au cours de novembre qui correspond au mois de cette année où le covoiturage a été le plus pratiqué. Il existe actuellement huit aires de covoiturage sur le Territoire de l'Ouest ayant une capacité totale de 225 places de stationnement.

Malgré une topographie plane dans les zones habitées le long du littoral de plusieurs communes du Territoire de l'Ouest, l'usage faible du vélo (part modale de 1%) peut s'expliquer par des interruptions des itinéraires dédiés n'assurant pas une pratique sécurisée des cyclistes, au-delà des contraintes liées au relief et spécifiques au cas des zones habitées sur les mi-pentes et les Hauts.

Enfin, en raison des infrastructures portuaires en présence, le transport de marchandises est un sujet primordial pour le Territoire de l'Ouest en termes de trafic de poids lourds pour la livraison des conteneurs à destination de toute l'île.

C/ Description du projet de PDM du Territoire de l'Ouest

La stratégie d'élaboration du PDM du Territoire de l'Ouest se fonde sur les ambitions suivantes :

- ➔ répondre aux besoins de mobilité des tous les usagers du territoire (actifs, étudiants, personne en situation de handicap, personnes âgées, touristes, etc.) ;

➔ proposer un taux de part modale pour l'ensemble de tous les modes de transport adapté aux évolutions prévisibles des déplacements d'ici 2036 afin de définir les moyens à mettre en œuvre.

C'est ainsi que le Territoire de l'Ouest s'est fixé les six grandes orientations suivantes déclinées en 26 actions :

Défi 1 : Doter le territoire d'une armature de transport efficiente et de confiance pour les habitants et les usagers

Défi 2 : Multiplier les solutions de mobilités actives pour les déplacements de courtes distances

Défi 3 : Garantir la mobilité pour tous

Défi 4 : Faire du covoiturage un levier pour réduire le nombre de véhicules

Défi 5 : Connecter les polarités au gré d'une intermodalité fonctionnelle

Défi 6 : Développer les pratiques de mobilité raisonnées autour des futurs quartiers d'habitat et des zones d'activités

La MRAe observe que ces défis sont exprimés comme des objectifs de moyens mais n'affichent pas d'ambition environnementale, alors que l'article L.1214-1 du Code des Transports confie explicitement aux PDM des visées pour « *contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité* ».

➤ **La MRAe recommande de reformuler les défis du PDM, afin qu'ils traduisent mieux les objectifs environnementaux fixés aux PDM par la LOM.**

Quatre scénarios ont été étudiés par le Territoire de l'Ouest dans le cadre de ses réflexions pour construire son PDM et son schéma directeur intercommunal vélo (SDIV) :

- scénario 0 dit « fil de l'eau » qui n'intègre que les projets en cours de réalisation ou déjà programmés – Investissements évalués à 145 M€
- scénario 1 dit « économe » qui optimise la situation actuelle sur les transports collectifs et les modes actifs – Investissements évalués à 249 M€
- scénario 2 dit « responsable » qui prévoit des investissements structurants permettant de développer substantiellement les déplacements éco-responsables (dont le transport par câble) – Investissements évalués à 385 M€
- scénario 3 dit « audacieux » qui propose une transformation profonde du modèle de mobilité actuel en privilégiant les transports collectifs (TC), le transport par câble et les modes actifs – Investissements évalués à 613 M€

Les caractéristiques principales de chacun des scénarios sont présentées ci-dessous :

	Scénario 0 « fil de l'eau »	Scénario 1 « économe »	Scénario 2 « responsable »	Scénario 3 « audacieux »
Part modale voiture	63 %	58 %	52 %	48 %
Part modale vélo	3 %	6 %	9 %	10 %
Part modale TC	6 %	7 %	9 %	11 %
Investissements pour le TC	100 M€	172 M€	267 M€	457 M€
Ouvrages réalisés pour le TC	Réalisation des itinéraires privilégiés pour la circulation des bus	3 PEM ⁴ , un BHNS ⁵ et navettes électriques en centre-ville	2 PEM supplémentaire et une ligne de transport par câble	2 PEM supplémentaire et 2 lignes supplémentaires de transport par câble
Investissements pour le vélo	45 M€	77M€	118 M€	159 M€
Linéaire vélo créé	250 km	350 km	700 km	800 km
Coût total par an et par habitant	~80 €	~114 €	~176 €	~280 €

L'analyse des scénarios pour chacun des six défis du PDM telle qu'elle est faite dans le dossier, conclut à des incidences environnementales positives fortes sur le paysage et le cadre de vie (vis-à-vis des nuisances sonores et des émissions atmosphériques) pour les scénarios « responsable » et « audacieux » et à une réduction significative du trafic de véhicules à moteur.

Même si le PDM estime que le nombre de déplacements quotidiens devrait atteindre 800 000 en 2036, il est regrettable que cette évaluation ne repose pas sur une analyse démographique prospective étayant les besoins de déplacement à l'horizon 2036.

Si le dossier mentionne que le scénario « responsable » est le plus favorable du point de vue de la qualité de l'air, aucun choix de scénario n'apparaît de manière explicite ni dans le PDM, ni dans la délibération du Conseil communautaire du Territoire de l'Ouest en date du 27 octobre 2025.

4 PEM : pôle d'échanges multimodal

5 BHNS : bus à haut niveau de service

L'analyse faite par la MRAe laisse apparaître qu'une approche hybride a été apparemment retenue par le Territoire de l'Ouest, combinant des éléments du scénario 1 et du scénario 2. Des études préalables doivent être lancées afin de vérifier la faisabilité et préciser les choix qui seront à prendre par la suite par le Territoire de l'Ouest :

- Schéma directeur du transport par câbles (TPC) ;
- Schéma directeur d'aménagement piéton ;
- Plan de mobilité piéton ;
- Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Horizon 2036	Scénario retenu
Part modale voiture	Non précisée
Part modale vélo	7 %
Part modale TC	8 %
Investissements pour le TC	225 M€
Ouvrages réalisés pour le TC	BHNS en site propre entre La Possession, Le Port et Saint-Paul Réalisation d'une 1 ^{ère} infrastructure de transport par câbles (TPC) Réalisation d'un pôle d'échange multimodal (PEM)
Investissements pour le vélo	126,7 M€
Linéaire vélo créé	700 km
Coût total par an et par habitant	~160 €

La problématique spécifique au Territoire de l'Ouest liée aux activités portuaires est abordée à travers une action spécifique (action 23) visant notamment à réguler la circulation des poids lourds. Elle prévoit également de lancer des réflexions sur la gestion des flux de marchandises, intégrant des solutions décarbonées alternatives, notamment pour la logistique du « dernier kilomètre ». Le PDM ne précise pas les objectifs de diminution du trafic automobile alors que de tels objectifs apparaissent explicitement dans le 4^{ème} alinéa de l'article 1214-2 du Code du Transport.

➤ **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest :**

- de préciser les objectifs attendus de son PDM en termes de diminution du trafic automobile comme de part modale de chacun des modes de déplacements ;
- d'expliciter l'empreinte carbone des scénarios étudiés afin d'afficher pour chacun d'eux le niveau des ambitions climatiques.

➤ **Elle recommande également :**

- **de justifier le choix du scénario opéré au regard notamment des comparaisons environnementales, en matière d'émissions de gaz à effet de serre, de pollution de l'air, de nuisances sonores, de risques pour la santé, et d'incidences sur la biodiversité ;**
- **de présenter l'état des lieux des bornes de recharge des véhicules électriques existantes (nombre, taux de fréquentation, etc.) au niveau du Territoire de l'Ouest, ainsi que les perspectives envisagées dans les scénarios étudiés dans le cadre du PDM ;**
- **de préciser la complémentarité du plan d'action du PDM avec les projets structurants portés par le Conseil Régional en matière de mobilité inter-urbaine (notamment le projet de réseau régional de transport guidé appelé également « RRTG »).**

D/ Principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe

Le rapport du diagnostic indique que les enjeux du PDM du Territoire de l'Ouest sont les suivants :

- enjeu transport en commun ;
- enjeu cyclable ;
- enjeu stationnement ;
- enjeu covoiturage ;
- enjeu transport de marchandises.

À l'instar de la formulation des défis, la MRAe observe que ces enjeux ne se réfèrent à aucune thématique environnementale, contrairement aux finalités des PDM exprimées par la loi.

- **La MRAe recommande de reformuler les enjeux du PDM, afin qu'ils traduisent mieux les objectifs environnementaux fixés aux PDM par la LOM.**

Selon le dossier, le PDM du Territoire de l'Ouest doit répondre à un double enjeu :

- accompagner la dynamique de développement de son territoire, tant d'un point de vue démographique que de l'emploi, en répondant aux besoins de mobilité, tout particulièrement par le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants (vélos, marche) ;
- contribuer à la transition énergétique en réduisant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre, à la hauteur des ambitions affichées par le Territoire de l'Ouest dans son PCAET approuvé le 25 juin 2025.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux du PDM sont ceux découlant de l'objet même de ce document tel que défini par la loi, à savoir :

- la prise en compte du changement climatique ;
- l'amélioration de la qualité de l'air, par la lutte contre les pollutions atmosphériques, afin de préserver la santé publique ;
- la réduction de l'exposition au bruit de la population ;
- la cohérence entre les différents déplacements et le développement urbain ;
- la préservation des espaces naturels et de la biodiversité.

Les incidences potentielles de la mise en œuvre du PDM sur le patrimoine, le paysage, la qualité de l'eau et les risques naturels, consécutives à la création de nouveaux équipements (aménagement pour la circulation des bus en site propre, les infrastructures de transport par câble, les pôles d'échanges, les parcs-relais, les pistes cyclables, etc.) sont à prendre en compte également.

II. QUALITÉ DE LA DÉMARCHE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

A/ Organisation, qualité et contenu du rapport environnemental

L'élaboration du plan de mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest a donné lieu à une évaluation environnementale systématique (EES), en application des articles L.122-4 et R.122-17 du Code de l'environnement.

L'évaluation environnementale est une démarche itérative d'aide à la décision, à mener dès le début et tout au long de l'élaboration du plan.

Le rapport environnemental aborde toutes les parties fixées par l'article R.122-20 du Code de l'environnement. Il comporte la présentation des objectifs du PDM, son articulation avec les autres plans et programmes, l'état initial de l'environnement, l'analyse des impacts environnementaux, les mesures correctives, la justification des choix et le dispositif de suivi.

Enfin, la synthèse (à considérer comme le résumé non technique du PDM) synthétise les six défis constitutifs de la stratégie du PDM.

B/ Articulation avec les autres plans, schémas et programmes

La première partie du rapport d'évaluation environnementale présente l'articulation du PDM avec les autres plans, schémas et programmes.

Des tableaux rappellent les principaux objectifs de plusieurs lois depuis 1982 (LOTI⁶), dont celles plus récentes du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) et du 24 décembre 2019 concernant l'orientation des Mobilités (LOM).

6 LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982

Une analyse comparative est faite avec les axes du plan d'actions du PDM qui contribuent à répondre à l'atteinte des objectifs nationaux. La nouvelle stratégie nationale bas carbone (SNBC) adoptée par décret du 20 avril 2020, est intégrée .

Est de même examinée l'articulation du PDM avec les documents de planification suivants:

- le schéma d'aménagement régional (SAR et son volet SMVM), approuvé le 22 novembre 2011 ;
- le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) approuvé le 18 décembre 2013 ;
- le schéma régional des infrastructures des transports (SRIT) adopté en 2014 ;
- la programmation pluriannuelle de l'énergie de La Réunion (PPE) 2019-2028 adoptée le 20 avril 2022 ;
- le plan régional santé environnement (PRSE3) approuvé en 2018 ;
- la planification régionale de l'intermodalité (PRI) approuvée en 2017 ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Territoire de l'Ouest approuvé le 3 octobre 2022 ;
- le plan climat air énergie territorial (PCAET) du Territoire de l'Ouest adopté le 25 juin 2025.

Toutefois, aucune conclusion n'est faite sur la compatibilité du PDM avec ces documents supérieurs. De plus, le document n'évoque pas le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDRIVE) approuvé par le SIDELEC Réunion le 24 mai 2024.

➤ ***La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest de présenter comment le PDM :***

- ***s'inscrit dans les orientations proposées dans le PCAET du Territoire de l'Ouest en tenant compte de l'avis de la MRAe établi le 28 février 2025⁷ qui recommandait de développer des actions en faveur d'une mobilité sobre et décarbonée ;***
- ***prend en compte les nouveaux besoins de déplacement induits par l'Écocité de Cambaie qui prévoit à terme la construction de 35 000 nouveaux logements ;***
- ***intègre les objectifs du SDRIVE (Schéma directeur des infrastructures de recharges des véhicules électriques) ;***
- ***est en cohérence avec la trajectoire 2030 du projet de Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC 3).***

7 Voir l'avis 2025AREU2 sur le site internet de la MRAe : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/la-reunion-r30.html>

C/ État initial de l'environnement, effets probables du plan et mesures pour y remédier

Qualité de l'air et consommation énergétique

Le calcul des émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier, ainsi qu'à la consommation énergétique, fait l'objet d'une analyse spécifique dans le PDM permettant de comparer l'impact des différents scénarios du PDM⁸.

Selon le dossier, même sans projet (scénario « Fil de l'eau »), la consommation énergétique liée aux transports devrait diminuer de 20,2 % d'ici 2035 grâce à l'amélioration technologique du parc automobile.

La mise en œuvre des scénarios du PDM accentue le phénomène en raison de la baisse globale du kilométrage parcouru par les véhicules particuliers sur le territoire :

- scénario 2 (Responsable) : -1,4 % de consommation énergétique par rapport au scénario « Fil de l'eau »
- scénario 3 (Audacieux) : -2,1 % de consommation énergétique par rapport au scénario « Fil de l'eau »

L'analyse distingue les polluants atmosphériques (susceptibles d'impacter la santé) et les gaz à effet de serre (ayant des effets sur le climat). Il en ressort les enseignements suivants :

- les émissions de la plupart des polluants (CO, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5}, Benzène) diminuent de façon significative à l'horizon 2035 (jusqu'à -6 % pour le benzène en scénario 3) ;
- les émissions d'oxydes d'azote (NO_x), de composés organiques volatils non méthaniques (COV_{nm}) et de méthane (CH₄) tendent à augmenter dans les scénarios de projet du fait l'augmentation importante du kilométrage des bus prévue pour renforcer l'offre de transports en commun.

Le scénario 2 est considéré dans l'évaluation environnementale comme le plus favorable pour la santé publique car il engendre une diminution des polluants dans les zones urbaines denses et très denses, bien qu'il puisse augmenter les émissions globales de NO_x (à cause des émissions générées par les bus).

Émissions de gaz à effet de serre

Le PCAET du Territoire de l'Ouest indiquait dans son diagnostic, que les émissions produites sur le territoire concernant l'année 2019 s'élevaient à 1 348 ktCO_{2e}. Le transport a contribué à hauteur de 39 % à ces émissions.

Le PDM présente la situation actuelle du trafic routier à partir de campagnes de mesures réalisées entre octobre 2020 et novembre 2023⁹. Le document indique également que des

8 Voir l'étude d'impact des scénarios sur les émissions routières établie le 1^{er} avril 2025 par le bureau d'études CIA (annexe n°6 du PDM)

9 Voir l'analyse du trafic établie par le bureau d'études INGEROP (annexe n°2 du PDM)

données d'émissions plus récentes (CITEPA – 2023) sont disponibles, mais seulement à une échelle globale.

Il n'est pas fait référence aux autres données accessibles comme :

- les publications de la DEAL Réunion sur les immatriculations et le parc de véhicules à La Réunion¹⁰ ;
- les publications de l'Insee Réunion sur les déplacements domicile-travail¹¹.

➤ **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest de :**

– produire le bilan des émissions de gaz à effet de serre induites par les déplacements à l'échelle du Territoire de l'Ouest pour chacun des scénarios étudiés en utilisant l'ensemble des données disponibles ;

– justifier que le choix du scénario retenu correspond à une trajectoire vertueuse en termes d'atténuation et d'adaptation au changement climatique.

Nuisances sonores

Le diagnostic du Plan de Mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest présente le classement sonore des infrastructures de transports terrestres pour l'ensemble des communes concernées à partir des arrêtés préfectoraux qui classent les infrastructures selon leurs caractéristiques sonores et le trafic, ainsi que les données du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Région Réunion, approuvé en 2018.

Il en ressort que pour :

- La Possession : la RN1 est identifiée avec un niveau d'enjeu moyen, comptabilisant 14 points noirs du bruit (PNB) pour des logements individuels ;
- Le Port : les infrastructures routières comme la RN1, la RN4 et la RN1001 sont majoritairement classées sans enjeu acoustique ;
- Saint-Paul : la RN1 présente un enjeu moyen, avec plusieurs bâtiments sensibles (santé, scolaire) et des logements impactés ;
- Saint-Leu : la RN1 y est classée avec un enjeu faible ;
- Trois-Bassins : la portion de la RN1 traversant la commune est classée sans enjeu.

Pour limiter les nuisances sonores, le Plan de Mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest (TO) intègre les mesures structurelles et réglementaires suivantes :

- l'apaisement de la circulation urbaine : le PDM mise sur la réduction de la vitesse et de la place des véhicules motorisés dans les centres-villes (création de zones 30,

10 Voir la publication DEAL Réunion sur les immatriculations et le parc de véhicules à La Réunion : https://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan_immat_2024_v1.pdf

11 Voir le site de l'Insee Réunion : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/8266153>

extension des aires piétonnes, mise en place de « vélorues » avec priorité aux cyclistes par rapport aux automobiles, etc.)

- la régulation du transport de marchandises comprenant notamment la restriction voire l'interdiction de la circulation des poids lourds sur certains axes et à certains horaires pour réduire les nuisances en milieu urbain. Des expérimentations sont également envisagées pour encourager les livraisons en période nocturne ou en heures creuses dans certaines zones) ;
- la promotion de modes de transport moins bruyants par le développement du transport par câble et le verdissement de la flotte de bus (véhicules électriques) qui contribueront à réduire le bruit émis par les transports en commun par rapport aux moteurs thermiques classiques.

➤ **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest :**

– d'apporter des précisions sur les mesures favorables à la réduction des nuisances sonores : axes et secteurs concernés, détail des modalités retenues (horaires, etc.) ;

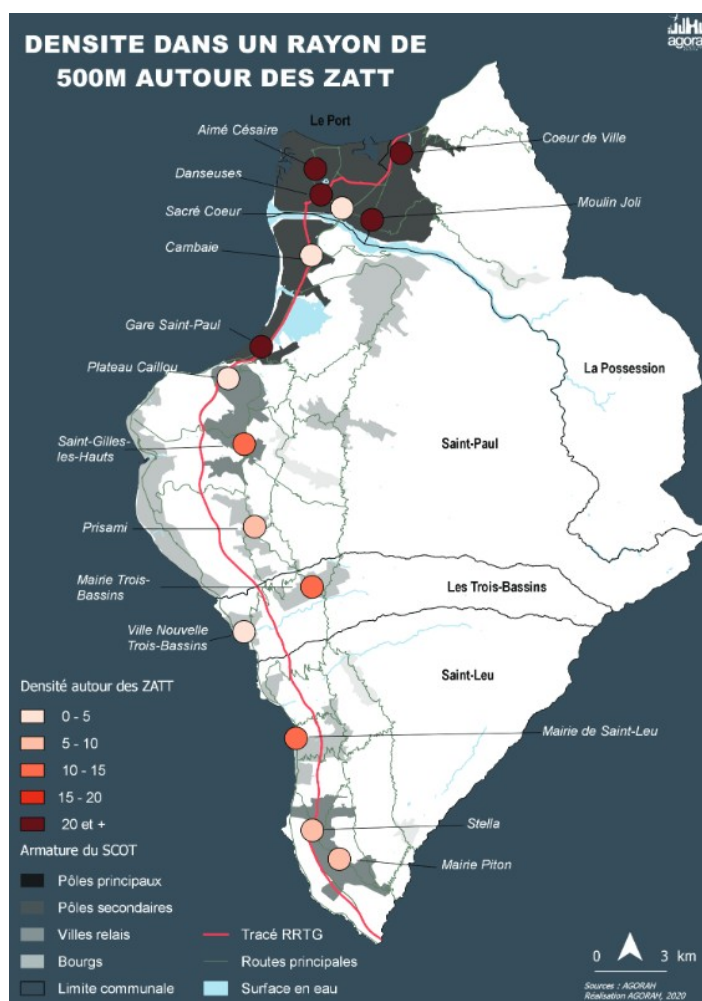
– de justifier que les mesures proposées sont à même de répondre aux problématiques de bruit actuellement connues sur le territoire (notamment les points noirs du bruit) ;

– de démontrer que les mesures retenues dans le PDM pour réduire ou limiter les nuisances sonores, tiennent compte des nouveaux secteurs d'urbanisation et d'aménagement du territoire déjà envisagés dans les documents d'urbanisme.

Consommation d'espaces

Le PDM prévoit la création de nouvelles infrastructures susceptibles de générer des effets négatifs sur l'occupation des sols. C'est notamment le cas des nouveaux Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et des parkings-relais.

Pour limiter ces impacts, le PDM préconise une intensification de l'usage du sol urbain autour des axes de transport par la définition et la programmation de Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), sachant que le SCoT du Territoire de l'Ouest actuellement en vigueur localise quinze ZATT sur le Territoire de l'Ouest.



Localisation et densité des ZATT du Territoire de l'Ouest (source Agorah - 2020)

Le PDM indique également que le transport par câble assure une desserte efficace tout en limitant considérablement la consommation d'espaces au sol par rapport aux routes.

Enfin, la mesure principale du PDM porte sur la réutilisation de foncier déjà dégradé ou artificialisé pour l'implantation des nouveaux services éco-mobiles.

➤ **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest :**

- de présenter la situation actuelle des ZATT (avancement, densité dans un rayon de 500 m, etc.) ;
- de préciser les perspectives attendues en matière de valorisation du sol urbain et d'aménagements prioritaires (notamment pour les piétons et les cyclistes) ;
- d'estimer la consommation prévisible des espaces naturels et agricoles induite par les futures infrastructures structurantes programmées dans le PDM.

Biodiversité et milieux naturels

Les aménagements prévus dans le PDM du Territoire de l'Ouest présentent des enjeux environnementaux significatifs, car le territoire abrite une biodiversité exceptionnelle associée à des milieux naturels remarquables qui font l'objet d'une réglementation et d'un statut de protection spécifique grâce au Parc National, à la Réserve naturelle marine de La Réunion et à la Réserve naturelle de l'étang de Saint-Paul labellisée zone humide d'importance internationale (Ramsar).

Le développement de nouvelles infrastructures (pôles d'échanges, parkings, voies routières) est identifié dans l'évaluation environnementale comme une menace majeure pouvant constituer :

- des obstacles physiques pour la trame aérienne (risque de collision) tels que les pylônes du transport par câble ou les nouveaux franchissements (pont sur la RN1a) ;
- une pollution lumineuse liée à l'éclairage pour la sécurisation des nouveaux pôles d'échanges modaux (PEM), gares et aires de covoiturage, susceptible de perturber la faune nocturne et d'augmenter les risques d'échouage des oiseaux marins (comme le Pétrel de Barau, espèce endémique menacée) ;
- une pollution des milieux aquatiques et la cause de dégradations des milieux récifaux : l'imperméabilisation des sols nécessaire aux parkings-relais et à la voirie modifie le cycle de l'eau, et est susceptible de favoriser le transfert direct des eaux de pluie chargées en polluants (hydrocarbures, métaux issus de l'usure des freins et pneus) vers les ravines et le lagon ;
- une cause d'introduction et de dissémination d'espèces exotiques envahissantes (EEE) lors des travaux.

Pour tenir compte de ces risques, le PDM propose les principales mesures suivantes :

- privilégier l'implantation des nouveaux équipements (pôles d'échanges, parkings) sur des surfaces déjà artificialisées ou dégradées ;
- lutter contre la fragmentation des habitats naturels et des corridors écologiques ;
- lutter contre la pollution lumineuse ;
- promouvoir la gestion des eaux pluviales par des solutions fondées sur la nature (comme la phytoremédiation via des noues végétalisées pour traiter les eaux de ruissellement routier) ;
- lutter contre les espèces exotiques envahissantes (EEE) tant dans les espaces naturels que lors des aménagements paysagers liés aux infrastructures en privilégiant les plantes indigènes et endémiques adaptées au contexte climatique spécifique du territoire.

Toutefois, ces mesures restent généralistes et leur pertinence face à la sensibilité des milieux naturels, mise en évidence dans le diagnostic, n'est pas démontrée.

- **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest de :**
- spécifier les enjeux environnementaux au droit de chacune des infrastructures structurantes envisagées dans le PDM (à une échelle élargie si la localisation des ouvrages reste encore à déterminer) ;**
 - présenter pour chaque action du PDM, les incidences environnementales de leur mise en œuvre et les mesures opérationnelles adaptées pour éviter ou réduire ces impacts susceptibles d'être occasionnés.**

III. DISPOSITIF DE SUIVI DU PLAN ET DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Des indicateurs de suivi de chacune des actions sont mentionnés dans le plan d'actions. Parmi ceux-ci, des indicateurs portent sur :

- la part modale du vélo (mais ni celle des transports en commun ni celle de la marche à pied) ;
- la fréquentation des transports en commun ;
- le linéaire d'itinéraires privilégiés pour le transport en commun ;
- le linéaire de zone 30.

Ces indicateurs visent à jauger l'efficacité réelle des actions du PDM. Aucun indicateur ne concerne le linéaire de piste cyclable sécurisé, ni la réduction des émissions de gaz à effet de serre, ni la pollution atmosphérique, ni les impacts sur la biodiversité

Le dispositif de pilotage du PDM n'est pas davantage explicité.

En l'état, les éléments de performance propres aux ambitions du PDM du Territoire de l'Ouest pourraient difficilement être appréciés.

- **La MRAe recommande au Territoire de l'Ouest de :**
- prévoir des indicateurs environnementaux répondant aux objectifs environnementaux assignés par la loi aux PDM , permettant d'apprécier les bénéfices environnementaux apportés par la mise en œuvre du PDM ;**
 - proposer des indicateurs représentatifs des spécificités du territoire, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises ;**
 - définir pour chaque indicateur, un état zéro et des valeurs cibles afin de faciliter le suivi et les analyses ultérieures ;**
 - proposer un véritable dispositif de pilotage du PDM avec une gouvernance et un observatoire dédiés permettant de suivre régulièrement les tendances et faciliter la mise en œuvre d'éventuelles mesures correctives.**

Suivi par : Bernard ROBERT
Pôle Ville Nouvelle et Transition Ecologique
Référence : PVNTE- CM/ 2026D/830
A rappeler dans toute correspondance
Téléphone : 02 62 40 98 63
Courriel : bernard.robort@mairie-saintpaul.fr

TERRITOIRE DE L'OUEST
1 Rue Eliard LAUDE
BP 50049
97822 LE PORT CEDEX

Objet : Avis de la commune sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de L'Ouest
Vos références : 2025D/7431 MP/OR

Monsieur le Président,

Par courrier du 2 décembre 2025, vous avez sollicité l'avis de la commune sur le projet de Plan de Mobilité (PDM) du Territoire de l'Ouest arrêté par le Conseil Communautaire le 27 octobre 2025.

Après examen du dossier transmis, notre service Mobilités & Déplacements Durables vous informe que la Ville émet un **avis favorable** sur le projet de PDM.

Les orientations proposées apparaissent en cohérence avec les objectifs poursuivis en matière de mobilité et répondent aux grands enjeux du territoire.

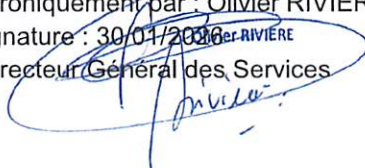
Nous renouvelons le vœu exprimé par la Commune de bénéficier d'un soutien financier par l'Autorité Organisatrice de la Mobilité, dans la mise en œuvre des actions notamment en faveur de la mobilité piétonne (études et travaux).

Pour mémoire, le plan de mobilité piétonne de la Ville de Saint-Paul évalue les investissements sur les secteurs urbains à 33 millions d'euros.

Nous restons à votre disposition pour tout complément d'information ou échange nécessaire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

Pôle Entreprise Municipale
Le Directeur Général Adjoint des Services
Signé électroniquement par : Olivier RIVIERE
Date de signature : 30/01/2026
Qualité : Directeur Général des Services



Ce document est signé électroniquement. Si vous le recevez par pli postal, il s'agit d'une copie imprimée. Si vous souhaitez en recevoir l'original, veuillez nous en faire la demande en nous envoyant une demande par mail à mairie.courrier@mairie-saintpaul.fr, en indiquant la référence du courrier en objet.

MAIRIE DE SAINT-PAUL

Place du Général de Gaulle, CS 51015 - 97864 SAINT-PAUL CEDEX

0262 45 43 45 - Fax : 0262 34 48 49 • mairie@mairie-saintpaul.fr • www.mairie-saintpaul.re 

Trois-Bassins, le 12 février 2026

Le Maire de Trois-Bassins

À

Monsieur Emmanuel SÉRAPHIN
Président du Territoire de l'Ouest
BP 50049
97822 Le Port Cedex

Affaire suivie par : Lénaitc VELUT
Chef de projet Petites Villes de Demain
Email : pvd@ville-troisbassins.re
Tél. : 06 92 67 90 92

N° : 2026/AM/003

OBJET : Avis sur le projet arrêté du Plan De Mobilité

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 2 décembre 2025, vous sollicitez l'avis de notre commune, en tant que personne publique associée, concernant le projet de Plan De Mobilité du Territoire de l'Ouest, arrêté lors du Conseil communautaire du 27 octobre 2025.

Par la présente, j'ai l'honneur de vous faire parvenir l'avis favorable du Conseil municipal qui a débattu autour de ce projet lors de sa séance du 30 janvier 2026.

Cet avis est assorti de deux observations précisées dans la délibération n° 300126-2.4 jointe, que nous vous remercions par avance de bien vouloir prendre en compte.

En vous en souhaitant bonne réception, et je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma considération distinguée.

Le Maire

Daniel PAUSÉ



Pièce jointe : Délibération n°300126-2.4 concernant l'avis de la commune de Trois-Bassins sur le projet du Plan De Mobilité arrêté du Territoire de l'Ouest.

DEPARTEMENT DE LA REUNION

COMMUNE DE TROIS BASSINS

ARRONDISSEMENT DE SAINT PAUL

CANTON DE SAINT LEU

**EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
des délibérations du Conseil Municipal**

Séance du 30 janvier 2026

OBJET : AFFAIRE N° 2.4

Avis en tant que Personne Publique Associée sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest (2026-2036)

L'An Deux Mille Vingt-Six, le Trente Janvier, le Conseil Municipal de la Commune de Trois-Bassins, régulièrement convoqué, s'est réuni à la Mairie - Salle du Conseil - sous la présidence de M. PAUSE Daniel, Maire.

Le Président, déclare la séance ouverte à 18h00, puis procède à l'appel des Conseillers Municipaux.

PRESENTS

M. AURE Fabien (1^{er} Adjt) - Mme ABSYTE Brigitte (2^{ème} Adjt) - M. ZEPHIR Jackson (3^{ème} Adjt) - M. POTHIN Joseph (5^{ème} Adjt) - Mme JANNIN Jocelyne (6^{ème} Adjt) - M. SADEYEN Frédéric (7^{ème} Adjt) - M. FONTAINE Christopher - Mme SANDANCE Chantal - M. VAITY Bruno - M. M'BAJOURMBE Bryan - Mme HOARAU Gertrude - M. LIN KWANG Joseph - Mme DE LAVERGNE Agathe - Mme AURE Jacqueline - M. LEBON Eddie - M. BOURGOGNE Pierre - M. MAURIN Jorris - Mme RAMANY Nathalie - Mme FRUTEAU Nadège - Mme VAITY Cathy - Mme FAIN Marie Yveline.

EXCUSEES

Mme FLORESTAN Nadine
Mme ZITTE Danielle (Procuration donnée à M. PAUSE Daniel)
Mme FURCY Florelle (Procuration donnée à M. AURE Fabien)

ABSENTS

M. RAMAKISTIN Roland - M. AURE Yves - Mme DEPEHI Bernadette - M. CLAIN Patrick.

NOTA : Le Maire soussigné certifie que la liste des délibérations examinées par le Conseil Municipal a été affichée 03 février 2026, que la convocation a été faite le 23 janvier 2026 et que le nombre de membres en exercice étant de 29 le nombre de membres présents est de 22.

Les conditions de quorum étant remplies, l'Assemblée peut valablement délibérer.

Mme HOARAU Gertrude qui accepte, est désignée à l'unanimité pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

Le Maire

Daniel PAUSE



Accusé de réception en préfecture
974-219740230-20260130-de-300126-2_4-DE
Date de télétransmission : 06/02/2026
Date de réception préfecture : 06/02/2026

Le Maire expose :

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son territoire, le Territoire de l'Ouest a prescrit, par délibération en date du 25 mars 2024, la révision de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) et sa transformation en un Plan De Mobilité (PDM), conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019.

Le Territoire de l'Ouest a arrêté son projet de PDM par délibération prise lors du Conseil communautaire du 27 octobre 2025.

Par courrier en date du 2 décembre 2025, le Territoire de l'Ouest a sollicité l'avis de la commune de Trois-Bassins, en sa qualité de Personne Publique Associée, sur la base du dossier complet du Plan de Mobilité accessible depuis le lien¹ -Plan de mobilité TO arrêté-, comprenant notamment un rapport, un diagnostic, des orientations ainsi que des annexes.

A la lecture de l'ensemble des éléments, le projet présente de réelles perspectives d'améliorations et de réponses pertinentes en matière de déplacement à l'échelle du territoire et de nos communes, tant en ce qui concerne les déplacements domicile-travail/études que les déplacements liés aux besoins du quotidien ou aux loisirs. Nous pouvons saluer par exemple la volonté de mettre en place des navettes de centre-ville, permettant d'envisager une alternative crédible à la voiture en ville. Cela nous offre de nouvelles perspectives en termes d'attractivité pour notre centralité, en offrant davantage d'espaces pour les piétons et autres modes actifs, dans un cadre de vie plus apaisé et plus accessible pour tous.

Nous regrettons toutefois que le programme d'actions ne soit pas plus opérationnel et souhaitons que la Convention partenariale prévue à l'action 1 soit rapidement travaillée afin d'affiner le déroulement envisagé et l'implication de chacun.

Enfin, si la nécessité de renforcer les liaisons entre les Hauts et le littoral pour tous les modes apparaît un enjeu essentiel, les liaisons inter-quartiers Nord-Sud des Hauts et des mi-pentes sont peu mises en avant. Pourtant, les besoins de sécurisation pour favoriser le partage sur ces axes sont importants sans pour autant nécessiter des investissements particulièrement coûteux. Les déplacements quotidiens déjà bien présents aujourd'hui pourraient ainsi se renforcer à travers les modes actifs en raison de dénivelés relativement faibles et de l'attractivité croissante des mi-pentes et des Hauts, et notamment de la polarité de Trois-Bassins.

Aussi, considérant :

- que le projet de Plan de Mobilité constitue un document stratégique pour l'organisation des déplacements sur le territoire intercommunal ;
- que la commune de Trois-Bassins, en tant que polarité située dans les Hauts, est directement concernée par les enjeux de mobilité et de rééquilibrage territorial ;
- que la concertation préalable a mis en évidence des attentes fortes en matière de liaisons intercommunales et d'aménagements structurants, notamment en direction des modes actifs (piétons, vélos) ;

Je prie votre Assemblée de bien vouloir en délibérer et émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest pour la période 2026-2036, sous réserve des observations suivantes :

1. Choix du scénario

Le scénario 2 « responsable » plébiscité dans les documents, semble avoir été retenu par le Territoire de l'Ouest, sans que cela n'apparaisse clairement dans les éléments transmis, ni dans la délibération du 27 octobre 2025. Nous proposons que les documents soient actualisés en ce sens.

¹ <https://mairiedetroisbassins-my.sharepoint.com/my?id=%2Fpersonal%2Fdocs%5Fville%2Dtroisbassins%5Ffre%2FDocuments%2FTCO%2FPlan%20de%20mobilit%C3%A9%20TO%20arr%C3%AAt%C3%A9&ga=1>

2. Liaisons inter quartiers dans les mi-pentes et les Hauts

Les liaisons Nord-Sud entre les communes et les quartiers des mi-pentes et des Hauts ne figurent pas parmi les enjeux issus du diagnostic. Le Schéma Directeur Intercommunal Vélo, adossé au PDM, préconise sur ces axes des « liaisons à étudier », alors que ces axes existent et qu'une sécurisation peu coûteuse (comme des marquages au sol) permettrait un meilleur partage entre les modes. Il ne s'agit pas que d'une opportunité de valorisation touristique : Le rééquilibrage territorial doit pouvoir s'appuyer sur une mobilité universelle et non uniquement sur le traitement des axes accueillant les principaux flux.

Il serait souhaitable que le Territoire de l'Ouest affiche clairement dans le PDM en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, sa volonté d'accélérer, avec ses partenaires, la prise en compte systématique des modes doux dans les aménagements, même légers, des axes structurants existants nord-sud. Leur tracé, caractérisé par un dénivelé globalement favorable, ainsi que leur usage quotidien par les habitants des communes concernées, permettraient de renforcer la pratique de la marche et du vélo.

Ceci exposé, le Maire demande aux élus de faire part de leurs questions et/ou remarques, et s'ils souhaitent avoir un complément d'informations ou d'explications.

M. AURE Fabien indique que ce document doit répondre aux problématiques de déplacement à l'échelle du territoire, il doit garantir la pérennité des modes de déplacement sur plusieurs années, car il engage durablement la collectivité.

Il précise que le PDM devra être évalué en priorité au regard des efforts consentis pour répondre aux difficultés d'accès aux bassins d'emplois, pour lesquels les dispositifs actuels apparaissent insuffisants et inadaptés aux attentes des usagers (horaires inadaptés, absence d'abris voyageurs, etc.). Il souligne également la nécessité d'encourager davantage la pratique des transports en commun et des mobilités douces. Enfin, il souhaite qu'un rééquilibrage des moyens soit opéré afin d'assurer une équité territoriale entre les secteurs des hauts et des bas, ces derniers bénéficiant actuellement d'équipements et de services plus développés.

M. BOURGOGNE Pierre souhaite que le PDM accompagne le plan de développement de la commune et contribue à une meilleure desserte des quartiers aujourd'hui isolés, tels que le secteur de Piveteau. Il demande que l'hypothèse d'un transport par câble sur le secteur de Bois de Nèfles fasse l'objet d'une étude approfondie et sérieuse. Il insiste enfin sur la nécessité de prendre en compte les caractéristiques de la population ainsi que ses besoins spécifiques, afin d'adapter l'offre de mobilité aux réalités du territoire.

M. LIN KWANG Joseph évoque les difficultés de déplacement rencontrées par les habitants du quartier de Piveteau, en portant une attention particulière aux personnes âgées, pour lesquelles les contraintes de mobilité sont accrues.

Mme FAIN Marie Yveline souhaite savoir si le document présenté a fait uniquement l'objet d'un travail entre administratifs et techniciens.

Les membres du conseil lui indiquent que le PDM est le fruit d'un travail partenarial associant les élus, les administrés, les partenaires institutionnels ainsi que les services administratifs et techniques. Ils rappellent que cette démarche s'est appuyée sur l'organisation de nombreuses réunions et ateliers de concertation.

Il est précisé que le PDM intègre une gouvernance partagée pour une mobilité pour tous, afin d'assurer la coordination et le suivi des actions ainsi qu'une veille financière pour faciliter la réalisation des actions.

Il est acté qu'aucune autre remarque ni demande d'information n'a été formulée par les membres présents.

DECISION DU CONSEIL MUNICIPAL

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, à l'unanimité, émet un avis favorable sur le projet de Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest pour la période 2026-2036, sous réserve des observations suivantes :

Accusé de réception en préfecture
974-219740230-20260130-de-300126-2_4-DE
Date de télétransmission : 06/02/2026
Date de réception préfecture : 06/02/2026

1. Choix du scénario

Le scénario 2 « responsable » plébiscité dans les documents, semble avoir été retenu par le Territoire de l'Ouest, sans que cela n'apparaisse clairement dans les éléments transmis, ni dans la délibération du 27 octobre 2025. Nous proposons que les documents soient actualisés en ce sens.

2. Liaisons inter quartiers dans les mi-pentes et les Hauts


Les liaisons Nord-Sud entre les communes et les quartiers des mi-pentes et des Hauts ne figurent pas parmi les enjeux issus du diagnostic. Le Schéma Directeur Intercommunal Vélo, adossé au PDM, préconise sur ces axes des « liaisons à étudier », alors que ces axes existent et qu'une sécurisation peu coûteuse (comme des marquages au sol) permettrait un meilleur partage entre les modes. Il ne s'agit pas que d'une opportunité de valorisation touristique : Le rééquilibrage territorial doit pouvoir s'appuyer sur une mobilité universelle et non uniquement sur le traitement des axes accueillant les principaux flux.

Il serait souhaitable que le Territoire de l'Ouest affiche clairement dans le PDM en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, sa volonté d'accélérer, avec ses partenaires, la prise en compte systématique des modes doux dans les aménagements, même légers, des axes structurants existants nord-sud. Leur tracé, caractérisé par un dénivelé globalement favorable, ainsi que leur usage quotidien par les habitants des communes concernées, permettraient de renforcer la pratique de la marche et du vélo.

Pour extrait certifié conforme

La secrétaire

Gertrude HOARAU
COMMUNE DE TROIS BASSINS
REUNION

Le Maire

Daniel FORTSE
COMMUNE DE TROIS BASSINS
REUNION

Le présent acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Saint-Denis, dans un délai de deux mois à compter de sa publication.



Le Port, 16 FEV. 2026

Direction de l'Aménagement du Territoire
Dossier suivi par : Agathe Claude
Service Aménagement Opérationnel
☎ 0262 91 21 40

Monsieur Emmanuel SÉRAPHIN
Président du Territoire de l'Ouest
BP 50049
97822 LE PORT CEDEX

N/Réf. : 11-2026/AC/SAO

Objet Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest – Avis de la Ville du Port dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA)

Pièce jointe : annexe technique

Monsieur le Président,

Le Plan de Mobilité du Territoire de l'Ouest a été arrêté par délibération du Conseil Communautaire le 27/10/2025.

En date du 02/12/2025, vous avez saisi la Ville du Port en tant que PPA sur ce projet.

Pour rappel, un courrier adressé par la Ville du Port au Territoire de l'Ouest en date du 30/07/2025, faisait état d'un certain nombre de remarques, dont la plupart ont bien été intégrées dans la dernière version du PDM, soumise en conseil communautaire.

À ce stade, quelques remarques demeurent néanmoins. Elles sont annexées au présent courrier.

La Ville du Port se tient à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.



LE MAIRE

Olivier HOARAU

Annexe : remarques formulées par la Ville du Port concernant le plan d'actions du PDM, proposé par le Territoire de l'Ouest

1) Le défi transversal « Assurer une gouvernance partagée pour une mobilité pour tous » :

Le plan d'action présenté est ambitieux et dense. Néanmoins, il semble opportun de le mettre en perspective avec les capacités budgétaires du Territoire de l'Ouest afin de lui donner une réalité budgétaire et temporelle. Aussi, il est attendu du Territoire de l'Ouest une **Programmation Pluriannuelle d'Investissement** permettant d'éclairer l'échéancier de la mise en œuvre du PDM et les possibilités de cofinancements des actions communales inscrites dans le document-cadre.

A ce titre, des réponses ont été partiellement apportées dans le PDM proposé au travers d'un calendrier de phasage des actions (court, moyen, long terme ou tout au long du PDM) et d'un chiffrage associé ainsi que de l'intégration d'une fiche action permettant d'assurer un suivi financier du PDM (Action 2 – Assurer le suivi financier, le montage de dossier de financement et la veille sur les aides et subventions).

Cependant, le suivi financier proposé dans la fiche action, basé sur l'analyse des dépenses, ne permet pas d'obtenir la vision prospective souhaitée par la commune du Port. Celle-ci nous semble indispensable à la définition d'une politique de développement et d'aménagement du territoire, notamment identifiée par les opérations d'aménagement inscrites au PPA de l'Écocité.

2) Le défi 1 « Doter le territoire d'une armature de transport efficiente, durable et de confiance pour les habitants et les usagers » :

- **Navettes de centre-ville (Action 3)** : malgré la temporalité indiquée « tout au long du PDM », il y a nécessité de disposer à court terme d'une solution de desserte rapide, fréquente et efficace du centre-ville du Port. La Ville du Port souligne néanmoins la prise en compte de cette demande au travers de l'option retenue dans le cadre du renouvellement de la DSP Kar'Ouest.
- **Transport par câble (Action 8)** : sans remettre en question l'intérêt de développer un transport par câble dans l'ouest, il nous semble que le renforcement de l'armature du réseau de transport collectif par la mise en place du **Bus à Haut de Niveau de Service** (temporalité indiquée « tout au long du PDM »), par sa portée intercommunale et son fort impact sur le report modal, reste prioritaire vis-à-vis du projet de transport par câble.

3) Le défi 2 « Multiplier les solutions de mobilités actives (cycles, EDPM) pour les déplacements courtes distances » :

- **Vélos en libre-service (Action 11)** – bien qu'une fiche action ait été rédigée dans le sens d'un développement de ce type de service à moyen terme, l'option correspondante n'a néanmoins pas été retenue dans le cadre du renouvellement de la DSP Kar'Ouest. La Ville du Port réaffirme son souhait qu'une réflexion intercommunale puisse être menée, afin de lever les freins relatifs au modèle économique rencontrés à échelle communale (Saint-Paul, la Possession, Le Port). Ce mode de mobilité active reste très

pertinent à l'échelle du territoire de l'Ecocité compte tenu de la densité de population et de la nature des déplacements ciblés sur les trajets domicile-travail.