



REPUBLIQUE FRANCAISE

DEPARTEMENT DE LA REUNION

COMMUNE DE SAINT-JOSEPH

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU 26 JUIN 2020

DELIBERATION N° :
DCM_200626_012

OBJET : Avis du conseil municipal sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrêté le 29 novembre 2019 par le conseil communautaire de la CASud

NOTA : Le Maire certifie que le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la Mairie, le : **03 JUIL. 2020**

Nombre des conseillers en exercice : **39**

Présents	38
Procuration	1
Votants	39
Abstention	0

Le Maire

L'Elue Déléguée
Lucette
Lucette COURTOIS



L'an deux mille vingt, le vingt six juin à 17h15, le conseil municipal, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, au gymnase Henri Ganofsky – rue du centre nautique 97480 Saint-Joseph, sous la présidence de Patrick LEBRETON – Maire

Présents

LEBRETON Patrick ; LANDRY Christian ; MUSSARD Rose-Andrée ; MOREL Harry Claude ; LEJOYEUX Marie Andrée ; VIENNE Axel ; K/BIDI Emeline ; MUSSARD Harry ; HUET Marie-Josée ; LEBON David ; COURTOIS Lucette ; D'JAFFAR M'ZE Mohamed ; LEVENEUR-BAUSSILLON Inelda ; LEBON Guy ; FULBERT-GÉRARD Gilberte ; KERBIDI Gérald ; HOAREAU Emile ; JAVELLE Blanche Reine ; NAZE Jean Denis ; BATIFOULIER Jocelyne ; HUET Henri Claude ; MUSSARD Laurent ; DAMOUR Colette ; AUDIT Clency ; MOREL Manuela ; COLLET Vanessa ; CADET Maria ; HUET Jocelyn ; GEORGET Marilynne ; LEICHNIG Stéphanie ; HOAREAU Sylvain ; HUET Mathieu ; FRANCOMME Mélanie ; BENARD Clairette Fabienne ; DAMOUR Jean Fred ; LEBON Louis Jeannot ; GUEZELLO Alin ; K/BIDI Virginie

Absents – Représentés

NASSER Haïfa représentée par LEBON Louis Jeannot

Absents

Il a été procédé, conformément à l'article L.2121-15 du Code général des collectivités territoriales, à l'élection d'un secrétaire pris au sein du conseil.

Madame MUSSARD Rose-Andrée, 2ème adjointe, a été désignée à l'unanimité des suffrages exprimés pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.



Séance du 26 juin 2020

DÉLIBÉRATION N° : DCM_200626_012

OBJET :

Avis du conseil municipal sur le projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) arrêté le 29 novembre 2019 par le conseil communautaire de la CASud

NOTE EXPLICATIVE DE SYNTHESE

Le Maire expose :

1. Généralités

Définition

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de référence à moyen terme pour toutes les décisions des pouvoirs publics ayant une incidence sur les déplacements.

Le PDU concerne tous les modes de déplacements (circulation automobile, stationnement, transports collectifs, deux roues, marche à pied, ...) et vise essentiellement à :

- réduire le développement de l'automobile et ses impacts négatifs (bruit, pollution, sécurité, ...) et ainsi permettre de maintenir de bonnes conditions de circulation,
- développer les modes alternatifs à la voiture (transports collectifs, modes doux), moins consommateurs d'espaces de voirie, et présentant des impacts moindres sur l'environnement,
- optimiser les possibilités de combinaison entre les modes (déplacements multimodaux, parking relais, ...).

L'objectif premier du PDU est donc d'offrir de meilleures conditions de déplacements sur tout le territoire, que ce soit dans les centres urbains du territoire ou dans les secteurs et communes rurales périphériques.

Thèmes abordés

Le PDU traite des huit domaines clés que sont :

- les transports en commun,
- les modes doux,
- la voirie,
- la sécurité des déplacements,
- la qualité de l'air et de l'environnement,
- l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,

- le transport de marchandises,
- et les services à la mobilité.

2. Le PDU de la CASud

Historique

Le PDU est le premier document de ce type pour l'agglomération de la Communauté d'Agglomération du sud (CASud) qui a été créée le 1er janvier 2010.

En tant qu'Autorité Organisatrice de Transports Urbains dont la population totale dépasse les 100 000 habitants, la CASud doit réaliser son Plan de Déplacements Urbains conformément à la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie de 1996.

De même, la CASud connaît depuis plusieurs années une évolution préoccupante des modes de déplacements, avec un développement se concentrant presque exclusivement sur l'automobile au détriment des autres modes.

La réduction de la circulation automobile revêt donc une double nécessité :

- éviter la saturation du réseau de voirie et maintenir de bonnes conditions de déplacements,
- et participer de manière active à l'effort qui doit être entrepris au niveau national et mondial pour diminuer de manière significative la pollution atmosphériques, dans une optique de développement durable et de déclinaison d'un plan climat territorial.

Le périmètre du PDU

Le Périmètre des Transports Urbains (PTU) correspond au territoire de la CASud constitué par les communes du Tampon, de Saint-Joseph, de l'Entre-Deux et de Saint-Philippe.

Le PTU comprend une spécificité en terme de structuration car, s'il y a bien une continuité territoriale, la disposition des infrastructures routières existantes entraîne une obligation d'itinéraire via le territoire de la CIVIS, l'EPCI voisin.

La procédure d'élaboration du PDU

Le Plan de Déplacements Urbains est régi par les articles L.1214-1 à L.1214-37 et R.1214-1 à R.1214-11 du Code des transports, créée par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010.

La CASud, Autorité Organisatrice de Transports Urbains sur notre territoire, a élaboré un Plan de Déplacements Urbains.

Ainsi, par délibération du conseil communautaire en date du 29 novembre 2019, la CASud a arrêté un projet de Plan de Déplacements Urbains 2020-2030.

Conformément aux dispositions de l'article L.1214-15 du Code des transports, le PDU doit faire l'objet de l'avis des Personnes Publiques Associées (PPA).

A ce titre, la Commune dispose d'un délai de trois mois à compter de la date de la transmission du projet de PDU, soit au plus tard le 15 avril 2020, pour rendre un avis.

Compte tenu des conditions actuelles liées à la crise sanitaire du COVID-19, et conformément à l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 disposant d'une prorogation de délais dans le cadre des procédures administratives, le délai pour émettre un avis a été prorogé jusqu'au 31 août 2020.

3. Le projet de PDU

Composition du projet

Le PDU est composé des éléments suivants :

- un diagnostic aboutissant à des objectifs,
- des scénarios de politique de déplacements,
- un programme d'actions (le projet de PDU),
- et des annexes (évaluation environnementale et Schéma Directeur d'Accessibilité).

Les principaux enjeux issus du diagnostic

Il ressort du diagnostic que les niveaux de trafic ne cessent de progresser sur le territoire de la CASud avec un accroissement du trafic automobile.

Si aucune évolution des habitudes de déplacement n'intervient pour une partie significative des usagers se déplaçant sur la CASud, le réseau viaire, malgré les quelques améliorations pouvant être apportées, aura de plus en plus de mal à supporter la demande de déplacements.

La CASud souhaite via ce PDU :

- améliorer la cohérence entre le développement urbain et les déplacements afin de réduire le nombre et la longueur des déplacements, et leurs impacts sur l'environnement urbain, naturel et humain (bruit, pollution, CO2, sécurité, etc),
- renforcer l'offre de transports collectifs urbains par notamment la mise en œuvre d'un axe structurant fort,
- redéfinir le partage des espaces publics et des voiries afin notamment de favoriser l'usage des modes doux (vélo, piéton),
- et augmenter l'attractivité des centres d'animation, de commerces et de tourisme.

Le principal enjeu du PDU réside donc dans le besoin d'accompagner et compléter la mise en œuvre de ces actions.

Il s'agira notamment de s'attacher à :

- requalifier l'image des transports collectifs,
- augmenter leur niveau de service (fréquence, amplitude, confort, ponctualité, ...),
- renforcer les lignes structurantes et en développer de nouvelles,

- développer l'intermodalité
- mettre en place une nouvelle politique de stationnement dans les centres urbains,
- mieux organiser le transport des marchandises et les livraisons dans les centres urbains,
- intégrer les besoins de déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite,
- développer les autres alternatives à la voiture (vélo, marche à pied, covoiturage, ...),
- mieux organiser le transport des marchandises et les livraisons dans les centres urbains,
- et favoriser la densification des espaces urbains le long de l'axe structurant du réseau CARSUD, et la mixité des fonctions dans les opérations d'urbanisme (interface PDU / PLU).

Ces enjeux se déclinent en 8 objectifs spécifiques traduisant des enjeux stratégiques, cohérents et complémentaires :

- développer la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité (objectifs n°1 à 3),
- repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement (objectifs n°4 à 6),
- renforcer l'intermodalité (objectifs n°7 à 9),
- définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération (objectifs n°10 à 13),
- développer les modes doux et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (objectif n°14),
- organiser les transports de marchandises pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts,
- assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans le développement urbain,
- et viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile.

Le scénario de politique de déplacements retenu

Suite au diagnostic, quatre scénarios ont été définis à l'horizon 2030. Les scénarios visent à satisfaire les objectifs assignés aux PDU et à répondre aux enjeux identifiés lors de la phase diagnostic, enrichis par les points de vue exprimés par les partenaires lors des réunions de concertation :

- Le scénario 0 est un scénario de « laisser faire »(évolution au fil de l'eau).
Ce scénario ne vise aucun objectif. Il correspond au prolongement de la situation actuelle.
- Le scénario 1 vise à déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la Casud.
Ce scénario permet de répondre aux objectifs n°1 à 7.

- Le scénario 2 vise à accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité.
Ce scénario vise à satisfaire les objectifs n°1 à 11.
- Le scénario 3 tend vers une nouvelle mobilité du Grand Sud.
Ce scénario vise à satisfaire pleinement la totalité des objectifs n°1 à 14.

Parmi ces quatre scénarios envisagés, le scénario 2 a été retenu. Il apparaît à la fois :

- répondre aux principaux objectifs du PDU,
- constituer la solution économiquement la plus viable et faisable,
- et permettre une réduction, des impacts environnementaux atteignable.

Le scénario 2 permettra de « rentabiliser » les actions du scénario 1 (développer les offres de déplacement alternatives à la voiture, et principalement les transports collectifs) en assurant un transfert modal significatif à même de maintenir des conditions de déplacement satisfaisantes. Ce scénario nécessite :

- une forte implication des communes au travers principalement de la mise en œuvre d'une politique de stationnement adéquate dans leur centre urbain,
- ainsi qu'une collaboration et une coordination avec les autres collectivités (Région, CIVIS, ...) dans la mise en œuvre des actions, et notamment dans la réalisation des sites propres bus et des parcs relais.

Précisément, la mise en œuvre d'une véritable offre de déplacement concurrentielle à la voiture pour l'accès aux centres urbains nécessite de :

- améliorer la qualité et le niveau de service des transports collectifs avec la mise en place de systèmes d'exploitation efficaces,
- mettre en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs (SAEIV),
- réduire l'attractivité du stationnement longue durée dans les centres urbains pour les déplacements « pendulaires » liés au motif « travail », tout en renforçant l'accessibilité au stationnement pour les clients des commerces et les usagers des services publics,
- et délocaliser l'offre de stationnement de longue durée en périphérie des centres urbains, au droit de parcs relais branchés directement sur les lignes structurantes.

Ce scénario conduit à optimiser les conditions de transfert modal de la voiture vers les transports collectifs et les modes doux et permet d'envisager une réduction de la part modal de la voiture et une augmentation de la part des autres modes.

Le plan d'actions

Le scénario traduit une politique volontariste d'organisation des déplacements sur le territoire de la CASud. Il est décliné en 8 objectifs et 26 actions.

Actions du PDU	Actions sur Saint-Joseph	Observations de la commune
----------------	--------------------------	----------------------------

1. Développement de la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité		
1.1 Aménagement de voirie favorisant l'insertion des bus	- Aménagement d'un itinéraire privilégié pour les bus dans le cadre de la requalification de l'actuelle RN2 entre Manapany et Vincenzo, avec un traitement particulier pour la portion du cœur de ville	- La commune privilégie le scénario 2b (par la RN2).
1.2 Redéploiement et développement du réseau urbain CARSUD sur l'ensemble du territoire	- Développement de la ligne structurante Tampon / Saint-Pierre / Saint-Joseph	- Mise en cohérence de l'offre urbaine et interurbaine en lien avec le déplacement de la gare routière - La commune réfléchit à la pertinence du positionnement du parking relais à proximité du cœur de ville plutôt qu'au niveau de la ZAC Les Terrass ainsi qu'au maintien de la navette Express Les Terrass.
1.3 Augmentation du niveau de service du réseau CARSUD	- Mise en place d'un Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information des Voyageurs (SAEIV) afin d'apporter une information en temps réel à bord des bus (prochain arrêt, perturbations, ...) et aux arrêts (durée d'attente)	-
2. Repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement		
2.1 Mise en œuvre d'une nouvelle politique de stationnement dans les centres urbains du Tampon et de Saint-Joseph	- Libérer les espaces viaires dans le centre urbain - Mise en place d'un stationnement réglementé / gratuit / payant sur le Ring	Optimisation de l'offre de stationnement sur le centre-ville : - en limitant des effets « ventouse » par une nouvelle gestion de l'offre, - en créant des outils numériques connectés (stationnement intelligent), - et en développant des zones de stationnement aux portes d'entrées du cœur de ville et raccordées au réseau de TC et aux aménagements doux pour capter le rabattement vers les modes alternatifs à la voiture.

2.2 Adaptation du plan de circulation intégrant le développement de l'offre de transports collectifs dans les centres urbains du Tampon et de Saint-Joseph	- Permettre l'insertion du TCSP et des itinéraires privilégiés pour les bus sur l'ancienne RN2 de Manapany à Vincenzo et le centre-ville de Saint-Joseph	- Réalisation d'aménagements de voirie pour faciliter l'insertion/la régularité des bus.
2.3 Gestion de l'offre de stationnement et de circulation dans les centres urbains de l'Entre-Deux et de Saint-Philippe	-	-
3. Repenser l'intermodalité		
3.1 Création de pôles d'échanges et aménagement des gares routières	- Réhabilitation de la gare routière (sur les parcelles BX 933-1860 situées au niveau de la rue Général de Gaulle) - Construction d'une nouvelle Gare routière (sur les parcelles BV 16-17-20-218-219 situées au niveau de la rue Leconte Delisle)	- Réhabilitation de la gare et réflexion engagée pour la construction d'une nouvelle gare routière (dans une logique de pôle d'échange multimodal) sur le cœur de ville.
3.2 Connexion des réseaux et intermodalité (Car jaune et ALTERNEO)	- Intégration de la ligne Sud Car jaune dans les pôles d'échanges du Tampon et de Saint-Joseph	-
3.3 Création de parcs relais connectés sur les lignes structurantes	- A court terme, création d'un parc relais au sein de la ZAC Les Terrass (parking centre commercial) - A moyen terme, création d'un parc relais indépendant du parking centre commercial côté Est (Langevin/Vincendo)	- La commune réfléchit à la pertinence du positionnement des parkings relais plus proches du cœur de ville plutôt qu'au niveau de la ZAC Les Terrass et Langevin/vincendo.
4. Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération		

<p>4.1 Aménagement de liaisons inter-quartiers</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ouvrage d'art à créer pour relier le quartier Trovalet à la ZAC Les Terrass - Réalisation d'un troisième pont routier sur la Rivière des Remparts en remplacement du radier fusible - Aménagement des voiries sur et à l'intérieur du Ring - Aménagement de routes touristiques (Manapany-les-Bains, Rivière Langevin, route de Grand Coude et marine de Vincendo) 	
<p>4.2 Hiérarchisation du réseau primaire de voirie</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Finalisation de la Contournante - Restructuration de la RD3 sur le Tampon et Saint-Joseph - Création et aménagement de barreaux de liaison entre la Contournante et le cœur de ville 	<ul style="list-style-type: none"> - Réflexion sur le prolongement de la voie rapide de Grand-Bois à la ZAC Les Terrass en passant par Petite-Île et le « viaduc Solitaire » : traversée Ouest (connexion avec Petite-Île / Saint-Pierre). - Aménagement de la Traversière.
<p>4.3 Refonte du jalonnement routier et de la signalétique sur le territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un nouveau Schéma Directeur de Jalonnement et de Signalisation 	<ul style="list-style-type: none"> -
<p>4.4 Mise en œuvre d'un système de régulation centralisée de trafic intégrant les priorités bus aux carrefours</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en conformité des carrefours à feux existants et étude des nouvelles implantations 	<ul style="list-style-type: none"> -
<p>5. Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité réduite</p>		

<p>5.1 Aménagement de cœurs à dominante piétonne dans les centres urbains du Tampon et de Saint-Joseph</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) - Aménagements de type « zone de rencontre » - Mise en place du Ring centre-ville et de la navette express Les Terrass / centre-ville 	<p>Sur le cœur de ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - flux circulatoires à apaiser et à hiérarchiser - développement, sécurisation et accessibilité des itinéraires piétons (reprises et élargissements de trottoirs, traversées, voies partagées, ...) - et aménagement d'une passerelle dédiée aux modes doux entre la rue Roland Garros et la rue Maury. <p>- En lien avec la remarque sur le point 1.2, la mise en place de la navette express Les Terrass/centre ville (en sus de la ligne Geckobus) pourra être questionnée.</p>
<p>5.2 Développement de la pratique du vélo sur l'ensemble du territoire</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation d'un Schéma Directeur Vélo 	<ul style="list-style-type: none"> - A l'échelle du Grand centre-ville, développement / sécurisation des itinéraires cyclables maillés et jalonnés depuis la ZAC Les Terrass rejoignant le cœur de ville via la Route Nationale 2. - Développement d'une offre de stationnement vélos, trottinettes autonomes, ...
<p>5.3 Mise en place du Pédibus</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de circuits Pédibus en partenariat avec les associations de parents d'élèves afin de diminuer le trafic automobile et de sécuriser les cheminements 	<ul style="list-style-type: none"> -
<p>5.4 Mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA Ad'AP)</p> <p>Ce schéma est intégré dans l'annexe accessibilité du PDU.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement du parc de matériel roulant avec des véhicules répondant aux normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite - Mise en accessibilité des principaux arrêts sur les lignes structurantes 	<ul style="list-style-type: none"> - Réflexion à engager pour la mise en accessibilité des arrêts sur l'ensemble du réseau communal.
<p>6. Organiser les transports de marchandises pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts</p>		

6.1 Création d'un groupe de travail sur le transport de marchandises en ville pour une meilleure connaissance des enjeux	<ul style="list-style-type: none"> - désignation d'un chargé de mission marchandises - Mise en place d'un groupe de travail spécifique - Réalisation d'études - Définition d'un plan d'actions 	
6.2 Plan d'actions pour une meilleure organisation des livraisons en ville	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'aires de livraison supplémentaire dans les centres urbains - Définition d'une réglementation de l'accessibilité et du stationnement des véhicules de livraison dans les centres urbains plus contraignante - Développement de sites logistiques urbains de proximité par la création infrastructures de type Centres de Distribution Urbaine (CDU) 	
7. Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain		
7.1 Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser une « ville des courtes distances » par une plus grande mixité des fonctions urbaines dans les programmes (habitat, activités, commerces, loisirs, ...) - Développer la coopération avec la CIVIS sur les problèmes de déplacements à l'interface des deux territoires - Prioriser les actions dans les quartiers classés en politiques de la ville 	
7.2 Préconisations d'aménagement à intégrer dans les PLU	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser le développement urbain dans les centralités existantes, à proximité des pôles d'échanges 	
8. Viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile		

8.1 Incitation et accompagnement à la réalisation de Plan de Mobilités	- Financement partiel des cartes d'abonnement - Adaptation de l'offre de transport aux besoins spécifiques des établissements - Développement de la pratique du vélo pour les déplacements domicile / travail	-
8.2 Développement du covoiturage	- Mise en place de places réservées et gratuites dans les parc-relais périphériques pour les covoitureurs - Mise en place de places réservées dans les parkings des centres-villes avec tarification préférentielle	-
8.3 Sécurisation des déplacements	- Traiter la vitesse en entrées d'agglomération - aménagement de zones 30 ou zones de rencontre	- Réflexion engagée pour la mise en zone 30 du cœur de ville et du périmètre du Ring depuis la Contournante.
8.4 Mise en place des outils d'évaluation et de suivi du PDU	- Mise en place d'un observatoire des déplacements	
8.5 Actions de communication sur les déplacements, le PDU et les enjeux environnementaux et climatiques, visant à un changement des comportements		

Il convient de préciser que le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune approuvé par délibération 20190626 _1 en date du 26 juin 2019 est en cohérence avec le projet de PDU.

Le projet de PDU est soumis à une évaluation environnementale conformément à l'ordonnance du 3 juin 2004 (transposée dans le décret du 27 mai 2005) relative à l'évaluation des incidences environnementales de certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification.

L'évaluation environnementale est globalement positive puisque l'ensemble des actions développées dans le cadre du PDU s'inscrit dans une logique de développement durable.

En ce qui concerne l'aspect financier, le montant en investissement des actions du PDU est fixé entre 89 et 95 M€, dont principalement :

- 45 M€ pour la mise en œuvre du TCSP du Tampon,
- 6 M€ pour l'aménagement d'itinéraires privilégiés pour les bus,
- 13,2 M€ pour la création de gares et haltes routières,
- 10 M€ pour l'aménagement de cœurs à dominante piétonne dans les centres urbains,
- et 3 M€ pour la création de parcs relais connectés sur les lignes structurantes.

Considérant que ces grandes orientations permettront un développement harmonieux de la commune, il est demandé au conseil municipal :

- d'émettre un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 en prenant en compte les compléments proposés ci-dessus ;
- d'autoriser le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Communauté d'Agglomération du sud au titre de la procédure de consultation des Personnes Publiques Associées ;
- d'autoriser le Maire à signer tout document ou pièce relatif à cette affaire.

Le conseil municipal est invité à en délibérer.

Après avoir entendu l'exposé du rapporteur,

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code des transports,

Vu la délibération du conseil communautaire de la CASUD du 29 novembre 2019,

Vu la délibération du conseil municipal n° 20190626 _1 du 26 juin 2019 approuvant le Plan Local d'Urbanisme (PLU),

Vu l'ordonnance n°2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période,

Vu la note explicative de synthèse n°12,

Le conseil municipal, après en avoir délibéré, ***à l'unanimité des suffrages exprimés :***

Présents : 38

Représentés : 1

Pour : 39

Abstentions : 0

Contre : 0

Article 1^{er} .- EMET un avis favorable sur le projet de Plan de Déplacements Urbains 2020-2030 en prenant en compte les compléments proposés dans la présente délibération.

Article 2.- AUTORISE le Maire à transmettre la présente délibération au Président de la Communauté d'Agglomération du sud au titre de la procédure de consultation des personnes publiques Associées.

Article 3.- AUTORISE le Maire à signer tout document ou pièce relatif à cette affaire.

Article 4.- La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Saint-Denis de la Réunion dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

Acte rendu exécutoire
par transmission en Préfecture le :
Et publication ou notification
Du :

Pour extrait certifié conforme,
Le Maire

L'Élue Déléguée



Lucrette COURTOIS

