



LE PLAN DE MOBILITE DE LA CINOR 2024-2034

MEMOIRE EN REPONSE A L'AVIS DE LA MRAE



Préambule

Dans le cadre de l'élaboration de son Plan de Mobilité (PDM), la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR) a tenu à intégrer de manière rigoureuse les observations de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE), considérées comme essentielles pour garantir la cohérence et l'efficacité environnementale de son projet qui vise à offrir des solutions de mobilité efficaces, inclusives et durables pour répondre aux besoins de mobilité du territoire sur la période 2024-2034.

Ce document constitue une réponse détaillée à l'ensemble des remarques et recommandations formulées par la MRAE qui a donné un avis favorable avec réserves pour la réalisation de ce projet. En complément de ce mémoire de réponse, la prise en compte de l'avis de la MRAE dans les différents documents du PDM est également intégrée au mémoire de réponse aux avis des Personnes Publiques Associées (PPA) sollicitées pour le PDM, cf. du tableau ci-contre :

Partenaires	Consulté le	Retours
Saint-Denis	31/01/2024	Favorable avec réserves
Sainte-Marie	07/02/2024	Réponse au-delà du délai réglementaire des 3 mois
Sainte-Suzanne	07/02/2024	Absence de réponse
Conseil Départemental	31/01/2024	Absence de réponse
Conseil Régional	31/01/2024	Favorable avec réserves
MRAE	27/02/2024	Favorable avec réserves
TCO	31/01/2024	Absence de réponse
CIREST	07/02/2024	Absence de réponse
DEAL / Etat	31/01/2024	Avis favorable
LADOM	07/02/2024	Absence de réponse

CONSULTATION DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Pour une lecture simplifiée du document, sont rédigées en noir la réponse à l'avis formulé et en **texte vert les modifications qui seront apportées aux différents documents qui constituent la version approbation du PDM** à savoir :

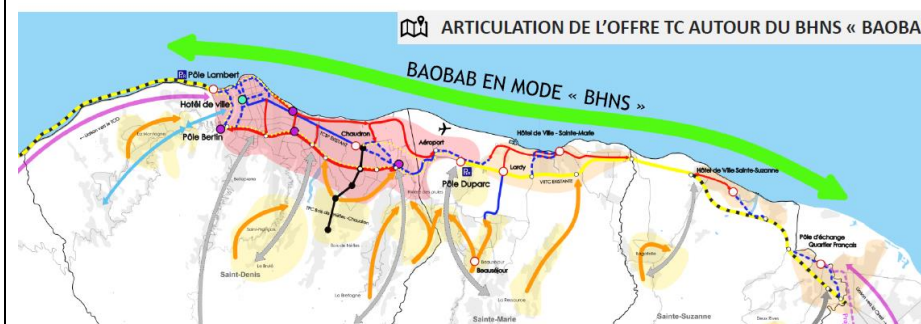
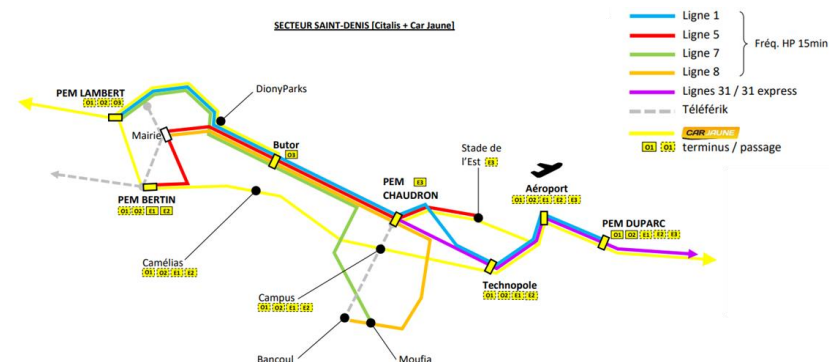
- Un diagnostic du territoire, des pratiques et tendances de déplacements,
- La définition d'une stratégie de déplacement pour les 10 prochaines années,
- Un plan d'action décliné en 5 axes et 45 sous-actions,
- Une synthèse du PDM,
- Les annexes du plan de mobilité constituées :
 - D'un bilan des phases de concertation intégrant techniciens et usagers,
 - D'une évaluation environnementale du scénario retenu,
 - D'un volet accessibilité.

Nous tenons à remercier la MRAE pour son engagement et ses retours précieux, qui ont permis d'affiner et de renforcer la portée environnementale de ce projet.

Remarques	Réponse												
En matière de transports collectifs (TC) performants, le projet phare pour une alternative à la voiture consiste en la réalisation du TCSP Baobab avec des bus à haut niveau de service entre l'entrée ouest de Saint-Denis et Quartier Français à Sainte-Suzanne. Toutefois, il convient de relever dans le dossier transmis une faible augmentation annoncée d'environ 2 % de la part modale TC à l'horizon 2034. Cet objectif peu ambitieux mérite d'être consolidé en veillant à une parfaite cohérence des différentes données figurant dans les documents constitutifs du plan.	<p>L'axe 1 comprend la réalisation de PEM/P+R ainsi que l'aménagement des voiries (réduction de capacité des axes et aménagement urbain) lié à la mise en place des infrastructures de transport... Cet axe contribue ainsi à l'amélioration de l'intermodalité par le développement des PEM (et par extension participe au report modal vers les mobilités alternatives – marche à pied, vélo, covoiturage...), à la redistribution des espaces publics et à l'apaisement des centres. <u>Au-delà du faible report modal induit, les impacts sur les autres axes thématiques de ce plan sont significatifs. Cet axe ne doit pas être considéré de manière exogène au projet de PDM mais bien inscrit comme un axe transversal participant à une stratégie globale de mobilité.</u></p> <p>De même, ce gain de part modal de 4% - <i>plutôt que 2%</i> n'est pas anecdotique. En effet, il faut <u>prendre en compte les effets de volume liés à l'évolution des déplacements à horizon 2034</u>. Cette augmentation de 4% de part modale TC entraîne le passage de 110 000 déplacements/jours à plus de 145 000 déplacements quotidiens.</p> <p>Seul les projets BAOBAB en mode BHNS et le transport par câble de la Montagne (en va et vient) sont considérés dans les modélisations. Ces deux projets permettront d'augmenter la capacité de transport du tronçon central du réseau aujourd'hui saturé. L'augmentation de 35 000 déplacements/jour est ambitieuse sur ces deux projets.</p> <p>Enfin en réponse, il est important de rappeler que le coût du développement des infrastructures de transport en site propre est important et qu'il amène également un renouvellement urbain des quartiers traversés, ce qui explique le fort budget consacré à cet axe. Pour constater une hausse de la fréquentation des TC, le coût financier est conséquent.</p> <p>Pour information voici des ordres de grandeur de coûts d'infrastructures :</p> <table> <tr> <th>Type de système</th><th>Investissement par km de ligne (hors matériel roulant)</th></tr> <tr> <td>Bus</td><td>0,2 M€/km</td></tr> <tr> <td>Bus électrique</td><td>0,5 M€/km</td></tr> <tr> <td>BHNS</td><td>10 M€/km</td></tr> <tr> <td>Tramway</td><td>20 M€/km</td></tr> <tr> <td>Transport par câble</td><td>8-20 M€/km</td></tr> </table>	Type de système	Investissement par km de ligne (hors matériel roulant)	Bus	0,2 M€/km	Bus électrique	0,5 M€/km	BHNS	10 M€/km	Tramway	20 M€/km	Transport par câble	8-20 M€/km
Type de système	Investissement par km de ligne (hors matériel roulant)												
Bus	0,2 M€/km												
Bus électrique	0,5 M€/km												
BHNS	10 M€/km												
Tramway	20 M€/km												
Transport par câble	8-20 M€/km												

Par ailleurs, la nouvelle ligne forte de desserte urbaine sur le boulevard sud évoquée brièvement comme invariant des scénarios étudiés, est à transcrire dans le plan d'action, d'autant qu'elle doit constituer un point clé en intégrant les autres projets connexes.

Cette ligne de desserte urbaine est prise en compte dans la restructuration du réseau TC autour du Baobab car elle intègre des PEM/P+R structurants, et notamment assure la connexion Duparc-Bertin(-Lambert). Il s'agit d'un axe Est-Ouest qui permet une meilleure articulation entre les réseaux Citalis et Car Jaune, en témoigne les éléments prévisionnels suivants qui feront l'objet d'évolution au regard de réajustements de l'offre :



Cette ligne figure bien sur la cartographie de synthèse de l'offre.

Ce point sera également réintégré à la sous action 2.3. : développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet BAOBAB, les TPC et les parkings relais

<p>L'Ae recommande à la CINOR d'établir un bilan plus qualitatif et approfondi du PDU 2013-2023 en intégrant sa révision à mi-parcours en 2019 et les avis officiels ayant pu être émis (personnes publiques associées, collectivités, autorité environnementale...) de manière à mettre à profit le retour d'expériences (enseignements positifs et négatifs) et de mieux asseoir le plan des actions du prochain PDM tant en termes de contenu, d'opérationnalité que de temporalité.</p>	<p>Le projet de révision du PDU en 2019 qui a été arrêté mais non approuvé était essentiellement axé sur l'introduction du projet de transport guidé (TAO) à court terme cette réalisation a depuis été abandonnée dans l'horizon prévu dans la révision. L'objet du présent document et a volonté de la CINOR pour n'est pas une révision du PDU de 2014 mais bien de réaliser un nouveau PDM qui s'inscrit dans les nouvelles perspectives de la loi LOM.</p>
<p>Cela étant, aucune justification n'est apportée au regard de la concertation réglementaire imposée par le Code de l'environnement pour la prise en compte de la participation du public en amont (déclaration d'intention, droit d'initiative citoyenne, concertation préalable avec garant...). Aussi, il convient de rappeler que cette dernière est prévue par les articles L.121-17-1 et suivants du Code de l'environnement pour les plans soumis à évaluation environnementale</p>	<p>La CINOR a pris l'initiative d'organiser une concertation préalable se déroulant selon des modalités librement fixées, contrairement à 2019 où la concertation pour le projet TAO et de révision du PDM a été menée sous l'égide d'un Garant. La concertation s'est effectuée en 2 étapes pour pouvoir intégrer les éléments de la concertation au cours de l'élaboration du PDM.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une première étape en juin 2023 avec une enquête publiée sur le site internet et des points d'information mobile et sur les marchés des 3 communes. Cette première étape avait pour objectif de conforter le diagnostic avec les apports des habitants de la CINOR, ○ Une seconde étape en octobre 2023 avec 3 réunions publiques réalisées dans les trois communes, cette seconde étape avait pour objectif de discuter sur les actions du PDM et sur les avis et priorités des habitants. <p>Les éléments de communication sur ces deux temporalités de concertation préalable ont été publiés 15 jours avant sur le site internet et les réseaux sociaux de la CINOR et dans la presse locale papier et numérique conformément aux modalités prévues à l'article L121-16 du code de l'environnement. Les différents éléments liés à cette concertation sont repris dans l'annexe sur le bilan de la concertation ainsi qu'au sein du plan d'action avec l'apport de la concertation où la CINOR a également intégré les enjeux des états généraux de la mobilités (EGM) connus à la date d'arrêt du PDM. La démarche des EGM portée par la Région s'est en effet réalisée de manière concomitante au PDM de la CINOR.</p> <p>Par ailleurs, conformément à l'article L. 121-8 du code de l'environnement, s'agissant d'un plan mentionné au 3° de l'article L. 121-15-1 pour lequel la personne publique responsable n'a pas organisé de concertation préalable avec garant, le maître d'ouvrage du projet a publié une « déclaration d'intention » comportant diverses informations destinées à permettre au public de déterminer s'il souhaite réclamer une concertation préalable (droit d'initiative).</p>

	<p>Quel que soit le choix fait, la concertation préalable se devait en tout état de cause de respecter certaines modalités minimales prévues à l'article L. 121-16 du code de l'environnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Une concertation d'au moins 15 jours et 3 mois au plus, ○ Une information du public sur les modalités et la durée de la concertation, réalisée 15 jours avant le début de la concertation selon certaines modalités de publicité, ○ Un bilan de la concertation préalable rendu public, ○ Une indication, par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable, des mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation.
L'Ae recommande à la CINOR de prendre en compte le rapport final du collège des garants de la CNDP publié le 30 janvier 2024 concernant la phase 2 des états généraux de la mobilité (avis méthodologique)	<p>Les éléments n'étaient pas disponibles pour l'arrêt de ce PDM. Nous avons tout de même veillé à intégrer les <u>points majeurs ressortissant du diagnostic des EGM</u> pour chaque action dans la rubrique « Apports de la concertation » dans le descriptif des actions.</p> <p>Les apports de la concertation du rapport final des EGM désormais disponibles seront intégrés à la version approbation du PDM.</p>
Au regard de l'action 1.2 visant à « s'assurer de la complémentarité du Baobab et des autres projets TC de grande ampleur » quelques interrogations pourraient toutefois se poser concernant la gouvernance institutionnelle partagée mise en place pour l'élaboration du PDM	<p>Le PDM de la CINOR intègre les ambitions régionales dans ses orientations. Le projet précise que la réalisation du Baobab se fera conformément à « <u>l'articulation avec les projets régionaux dont la réalisation du RRTG sur le territoire de la CINOR</u> » (sous-action 1.2). Pour autant, la temporalité du PDM porte un plan d'action à horizon 10 ans. La Région a été questionnée pendant la phase d'élaboration du PDM et les 2 AOM (Région et CINOR) se sont accordées sur le fait que les principes de desserte par le mode ferroviaire qui étaient au cœur des scénarios sortaient de l'échéance 2034.</p> <p>Le PDM de la CINOR intègre les ambitions régionales dans ses orientations en complément du RRTG/BAOBAB :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Interconnexions des réseaux TC urbains et interurbains : <p>Concernant l'articulation entre les réseaux Citalis et Car Jaune, il est précisé que l'évolution des transports (structurants et de desserte locale) « feront l'objet d'évolution au regard de réajustements de l'offre ». Cela prend en compte l'organisation des PEM/P+R.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Gare routière : Il a été convenu lors d'une réunion avec la Région que l'une des actions de ce PDM serait de mettre en place un échancier concernant la suppression de la gare routière de Saint-Denis en faveur de nouveaux lieux d'intermodalités entre les deux réseaux. L'enjeu sera de permettre d'avoir un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers sur ces futurs points d'intermodalité.
L'action 3.1 visant à « structurer les PEM et P+R sur le territoire » nécessite également une étroite concertation préalable avec tous les institutionnels concernés, en lien avec la consultation citoyenne menée par la Région Réunion dans le cadre des EGM.	<p>L'action 3 prend en compte les résultats de la concertation citoyenne dans le cadre des EGM et rappelle notamment que « les usagers évoquent l'enjeu de sécuriser les pôles d'échanges pour les rendre plus attractifs. D'autant plus ils souhaitent avoir à proximité des aménagements spécifiques (espaces de détente, commerces, bornes VLS et parcs relais, wifi et prises, présence d'un vigile en soirée). »</p> <p>L'action 3.2 mentionne que la réalisation des PEM fera l'objet d'études associant la Région.</p>
Il conviendrait de préciser et mieux justifier l'association en amont des autres partenaires, et notamment les maîtres d'ouvrage directement impliqués a minima sur les projets phares de l'intercommunalité.	Pour chaque action, y compris les actions phares, les différents acteurs impliqués sont mentionnés. Une distinction entre porteurs et partenaires est réalisée. A ce stade amont, il est difficile de préciser le rôle de chacun et de justifier ces associations. Des échanges sont fondamentaux et à prévoir entre partenaires pour garantir la cohérence des mesures prises. Les acteurs à mobiliser pour chacune des actions seront associés en amont. Un Comité de suivi avec les partenaires pour permettre de gérer la gouvernance du plan d'action sera instauré. Cet élément sera renseigné en préambule du plan d'action du PDM.
Sachant que le PDM constitue un outil privilégié de débat et de concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrage des domaines (transports – déplacements), l'Ae recommande à la CINOR de montrer comment la stratégie territoriale et le plan d'action ont évolué au travers des échanges menés avec les partenaires publics et privés (comités de pilotage, comités techniques, réunions spécifiques...), et d'en présenter une synthèse.	<p>De multiples échanges ont été réalisés avec les différentes PPA et partenaires pour l'élaboration d'un scénario et sa déclinaison en actions adaptées au territoire notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Réunion stationnement le 18/07/23 en présence de la CINOR, Sodiparc (DSP), la ville de Saint-Denis et du groupement AMO PDM ; ○ Échange sur le plan d'action avec la Ville de Saint-Denis ; ○ Echange sur le plan d'action avec la Région Réunion le 26/10/23 ; ○ Commission transports de la CINOR le 28/11/2023 ;

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Comité technique le 27/11/23 en présence de représentants de la CINOR, de la ville de Saint-Denis, de la ville de Sainte-Suzanne, de la ville de Sainte-Marie, de la DEAL, du groupement AMO PDM ; ○ Comité de pilotage le 06/12/23 en présence de représentants de la CINOR, de la ville de Saint-Denis, de la ville de Sainte-Suzanne, de la ville de Sainte-Marie, du groupement AMO PDM ; ○ Présence aux EGM. <p>Ces différentes réunions ont permis d'échanger de manière approfondie sur les différentes actions impliquant ces acteurs et de pouvoir intégrer au PDM les compléments et d'ajuster le plan d'actions et les chiffrages présentés.</p>
Interpellation sur l'aspect suivant : la nécessité ou pas de la multiplication des lignes TCSP en centre-ville de Saint-Denis, et ses conséquences en termes d'impacts fonctionnels et environnementaux, face à une structuration globale et efficiente à traduire dans le PDM en compatibilité avec le SCoT de la CINOR	<p>A ce stade, le PDM reprend les données d'avancement du projet BAOBAB et du projet de restructuration proposée des lignes de transport. Cette trame de desserte est prévisionnelle <u>elle fera l'objet d'évolutions au regard de réajustements de l'offre.</u></p> <p><u>La révision du SCOT étant en cours cette recommandation sera à intégrer par la CINOR.</u></p>
Interpellation sur l'aspect suivant : la prise en compte de la continuité et de la mutualisation des axes et plates-formes de transport collectif en site propre (y compris au niveau de l'aéroport), et leur évolutivité vers un mode guidé ou ferré notamment pour la nouvelle route du littoral, en vue notamment de présenter les garanties de fiabilité et de ponctualité attendues par le public.	<p>Le PDM de la CINOR prend en compte le RRTG dans ses orientations. Le projet précise que la réalisation du Baobab se fera conformément à « <u>l'articulation avec les projets régionaux dont la réalisation du RRTG sur le territoire de la CINOR</u> » (sous-action 1.2).</p>
Interpellation sur l'aspect suivant : l'intégration de la continuité fonctionnelle entre la NRL et la RN2 pour assurer la fluidité des trafics de transit de personnes et de marchandises liés notamment aux pôles du port maritime de la Pointe des Galets et de l'aéroport.	<p>Cette interpellation nous semble à prendre en compte à un stade plus opérationnel.</p>
Interpellation sur l'aspect suivant : l'évaluation des impacts liés à la suppression de la circulation routière sur la rue de Nice et une partie du boulevard Lancastel (projet Baobab), de même que sur les rues Jean Chatel et Maréchal Leclerc	<p>Ces éléments nécessitent des études de trafic plus approfondies pour évaluer l'impact sur les conditions de circulation routière et sur les inductions de trafic de la suppression de la circulation rue Jean Chatel et Maréchal Leclerc. La réalisation de ces études de modélisation est prise en compte dans le budget alloué à l'axe 2 du PDM, particulièrement dans la sous-action 5.1 « Aménager des zones de vitesse apaisée ».</p>

	<p>La CINOR précise que les études en cours sur le projet BAOBAB comprennent le volet modélisation et pourront donc intégrer à court terme cette analyse de trafic. Ce point sera ajouté à la fiche action 5.3 : Hiérarchiser le réseau routier et réorganiser le plan de circulation conformément aux projets structurant du territoire (études préliminaires dans le cadre de Baobab).</p>
<p>Interpellation sur l'aspect suivant : la justification des principales connexions projetées des réseaux de transports collectifs interurbain et urbain (PEM et P+R), en lien avec le déplacement de la gare routière des cars jaunes et les résultats des actions déjà mises en oeuvre</p>	<p>La structuration des PEM et des P+R sur le territoire a été déterminée en prenant en compte :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ L'offre en transport structurante projetée (Baobab et ambitions régionales RRTG) ; ○ La restructuration des lignes existantes urbaines (Citalis) et régionales (cars jaunes) ; ○ Le développement des lignes de desserte locale en rattachement à ces pôles (desserte des hauts et mi-pentes) et de transport par câble ; ○ Les principaux lieux de vie pour favoriser l'intermodalité et le rabattement en mods actifs vers les TC (positionnement de ZATT). <p>Concernant la suppression de la gare routière, les éléments suivants ont été discutés au cours d'une réunion sur le plan d'action du PDM le 26/10/23 en présence de la CINOR et de la Région :</p> <p>Il a été convenu que l'une des actions de ce PDM serait de <u>mettre en place un échéancier concernant la suppression de la gare routière de Saint-Denis pour permettre d'ici-là de réaliser un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers</u> sur cette station.</p> <p>Le projet du PDM prévoit des arrêts structurants localisés à proximité du centre-ville notamment les PEM Pôle Lambert et Hôtel de Ville.</p>
<p>Interpellation sur l'aspect suivant : la prise en compte des contraintes environnementales et réglementaires pour les équipements publics à aménager sur le littoral</p>	<p>A prendre en compte à un stade plus opérationnel (études de faisabilité, d'impacts) et à décliner dans les documents locaux d'urbanisme.</p>
<p>En considération du rôle majeur que doit jouer le PDM en termes d'organisation équilibrée des déplacements, l'Ae recommande à la CINOR d'anticiper et/ou justifier la mise en cohérence et la complémentarité des projets structurants sur son territoire (Baobab, RRTG < RunRail >, pôles</p>	<p>Certains projets ne sont plus à l'ordre du jour et ne sont donc pas repris dans le document du PDM.</p> <p>Le PDM de la CINOR intègre les ambitions régionales dans ses orientations.</p>

<p>d'échanges multimodaux et parcs relais, interconnexions des réseaux TC urbains et interurbains, continuité fonctionnelle du réseau routier national pour le trafic de transit...), notamment sur des secteurs stratégiques et contraints, comme la traversée littorale du centre-ville de Saint-Denis et celui de l'aéroport Roland Garros à Sainte-Marie.</p>	<p><u>Baobab /RRTG :</u> Le projet précise que la réalisation du Baobab se fera conformément à « <u>l'articulation avec les projets régionaux dont la réalisation du RRTG sur le territoire de la CINOR</u> » (sous-action 1.2). Cela prend en compte l'organisation des PEM/P+R.</p> <p><u>Interconnexions des réseaux TC urbains et interurbains :</u> Concernant l'articulation entre les réseaux Citalis et Car Jaune, il est précisé que l'évolution des transports (structurants et de desserte locale) « feront l'objet d'évolution au regard de réajustements de l'offre ». Cela prend en compte l'organisation des PEM/P+R.</p> <p><u>Gare routière :</u> Il a été convenu lors d'une réunion avec la Région que l'une des actions de ce PDM serait de <u>mettre en place un échéancier concernant la suppression de la gare routière de Saint-Denis pour permettre d'ici-là de réaliser un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers</u> sur cette station.</p>
<p>De par la problématique particulière des flux de marchandises sur l'agglomération nord et les forts enjeux induits tant sur le plan économique qu'environnemental, l'Ae recommande à la CINOR d'approfondir cette thématique et d'examiner les solutions efficientes possibles à court terme.</p>	<p>Le PDM dédie un axe spécifique à cette question. Afin d'approfondir cette thématique, les actions du PDM visent à premièrement <u>mieux appréhender les flux de marchandises sur le territoire</u> notamment par le déploiement de l'action 17.1 qui commence dès 2024 et jusqu'à moyen terme.</p> <p>Des <u>mesures spécifiques pour atténuer l'impact environnemental et autres externalités ont déjà été identifiées et doivent être réalisées tout au long du PDM</u> notamment la réglementation des aires de livraison sur le territoire (action 16.1) et de la circulation PL (action 16.2).</p>
<p>L'Ae recommande à la CINOR de s'assurer de la validité et de la parfaite cohérence des données figurant dans les différents documents constitutifs du PDM, et notamment celles relatives aux parts modales prévues à l'horizon 2034 suivant le scénario retenu, tout en y distinguant clairement les deux roues motorisées.</p>	<p>Les objectifs de parts modales à retenir sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Piéton : 29% des déplacements (27% aujourd'hui), ○ Vélo : 7% des déplacements (contre 1% aujourd'hui), ○ <u>Transport collectif : 15%</u> (contre 11% aujourd'hui), ○ <u>Véhicule particulier : 49%</u> (contre 61% aujourd'hui). <p>Il y a effectivement eu des coquilles dans les différents documents du PDM. Ce sont bien les chiffres issus du document de synthèse qui ont été intégrés dans</p>

	<p>l'évaluation environnementale et retenus. La modification sera réalisée dans l'intégralité des documents du PDM concernés.</p> <p><u>2RM :</u> La part modale 2RM est intégrée à la part modale véhicule particulier. En l'occurrence, à l'heure actuelle cette part modale représente 1,25% des déplacements. Ne prenant pas de mesures drastiques pour le mode 2RM dans le PDM et prenant en compte une amélioration des conditions de circulation (baisse du nombre de VP), nous n'avons pas estimé d'évolution majeure ce mode. En considérant une évolution tendancielle du nombre de 2RM, la PM 2RM serait de 1,5% à l'horizon 2034.</p>
<p>Par rapport aux documents de planification de rang supérieur (orientations prescriptives du SCoT 2013 en cours de révision, PCAET 2019, PPE 2022...), l'Ae recommande de compléter l'analyse de l'évaluation environnementale stratégique de manière à démontrer la compatibilité ou non du PDM à l'horizon 2034, concernant notamment la structuration du réseau TC, la continuité des flux de transit, l'électromobilité, ainsi que l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie finale du transport routier.</p>	<p>L'objectif de part modale des transports en commun est fixé à 15% à horizon 2034. Le PDM est ainsi compatible avec les objectifs du SRIT (15 % à l'horizon 2030), de la PPE (14% en 2028) mais le délai de mise en œuvre des actions ne permettra sans doute pas l'atteinte de l'objectif du PCAET visant à l'atteinte de 14% de part modale des TC en 2025.</p> <p>La CINOR est partie prenante du SD IRVE à l'échelle de la Réunion. Nous ne pouvons pas anticiper les résultats de cette étude, notamment du fait des spécificités du territoire en termes d'isolement pour la production d'énergie.</p> <p>Pour information, l'objectif fixé par la PPE de la Réunion adoptée le 20 avril 2022 est le déploiement de 1700 bornes soit 3400 points de recharge à horizon 2028 à l'échelle de La Réunion. Une estimation basée sur le nombre d'habitants à la Réunion/CINOR permet d'appréhender le besoin de bornes sur le territoire de la CINOR à horizon 2028 à environ 450 bornes de recharge. Cette précision sera apportée à la sous-action 13.1. La CINOR contribuerait ainsi à son échelle (l'une des 5 intercommunalités de l'île) pleinement à l'atteinte de l'objectif de la PPE</p> <p>Dans le PCAET, les objectifs de réduction de GES que se fixe la CINOR à horizon 2030 sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Réduction de 40% des émissions dues au transport routier par rapport à 2015, soit un objectif maximal d'émissions de 212831 teq CO2 en 2030

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Réduction de 25% des consommations d'énergie finale du transport routier, par rapport à 2016 soit un objectif de consommation maximale de 74,9 Ktep en 2030 <p>Le scénario retenu pour le PDM permettra une diminution des émissions de GES liés au transport routier à horizon 2035 (par rapport au scénario actuel 2023) de :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ -12,8 % pour le CO2, avec des émissions fixées à 620 T/jour soit 226 300 T/an ○ -14,2% pour le N2O, avec des émissions fixées à 29 kg/jour soit 10 585 kg/an ○ -11,7% pour le CH4 avec des émissions fixées à 7 kg/jour soit 2 555 kg/an <p>Il permettra également une réduction de -12,7% de la consommation énergétique du transport routier, soit 196,13 TEP/jour en 2034, équivalent à 71,6 Ktep en 2034</p> <p>Ces indicateurs ne considérant pas le même horizon de projection (2030/2035), ils peuvent difficilement être comparés.</p> <p>Cependant, au vu des tonnages indiqués ci-dessous, il peut être considéré :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Que l'objectif de diminution de 40% des GES dus au transport routier par rapport à 2015 ne sera pas atteint en 2030 -ni en 2035-, avec une diminution néanmoins notable de l'ordre de 36% (supérieure à l'objectif « général » fixé de 30% de diminution des émissions de GES de la CINOR par rapport à 2015 dans son PCAET) ○ Que l'objectif de diminution de 25% des consommations d'énergie finale du transport routier (par rapport à 2016) sera atteint en 2035 <p>Ces éléments seront ajoutés à l'évaluation environnementale.</p>
<p>Au-delà de l'étroite concertation nécessaire avec les différents partenaires concernés notamment pour l'implantation des équipements structurants, l'Ae recommande à la CINOR de veiller attentivement pour chaque action du plan à une bonne intégration des points de vigilance, ainsi que des mesures d'évitement et de réduction, émanant du rapport environnemental. En particulier, pour le nouveau pôle intermodal prévu à l'entrée ouest de Saint-Denis, une attention particulière doit être portée sur la prise en compte des risques naturels</p>	<p>Pour chaque axe, le PDM propose une synthèse des points majeurs de vigilance sur les impacts environnementaux de chaque action. Le déplacement de la gare routière a été proposé notamment pour répondre à la vulnérabilité de la localisation actuelle.</p> <p>Dans la suite de cette logique, nous ajouterons dans les points de vigilance de l'action 3 qu'une attention particulière doit être portée sur la prise en compte des risques naturels (notamment submersion marine et recul du trait de côte avec prise en compte du changement climatique) pour le PEM Ouest.</p>

(notamment submersion marine et recul du trait de côte avec prise en compte du changement climatique).	
<p>Concernant la lutte contre la pollution de l'air, l'Ae recommande à la CINOR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'étendre la campagne de mesures prévisionnelles de la qualité de l'air à chaque zone habitée à proximité immédiate des grands axes routiers ou limitrophe des centres commerciaux très fréquentés ; - De prévoir dans ses actions des campagnes spécifiques de sensibilisation sur la pollution atmosphérique, mais également de contrôle des véhicules terrestres à moteur en lien avec les autorités compétentes (police, gendarmerie...). 	<p>La mise en œuvre de cette mesure semble difficile à intégrer au budget du PDM, et n'apparaît par ailleurs pas directement liée aux conclusions de l'étude AIR. Celle-ci n'a en effet pas mis en évidence de dépassement de seuils réglementaires à proximité de certains axes ou équipements, mais le diagnostic a relevé une pollution de l'air plutôt faible au regard du trafic routier (Régime Alizéen).</p> <p>La réalisation d'études Air/santé est en revanche rendue obligatoire au stade études réglementaires projet pour les infrastructures de déplacements routiers ou aménagement induisant une modification notable du trafic. Elle sera intégrée dans les études environnementales prévues dans le cadre du projet BAOBAB.</p>
Pour la caractérisation de l'ambiance sonore et son évolution à l'horizon 2034, l'Ae demande à la CINOR de prévoir, a minima, des campagnes de mesures acoustiques en adéquation notamment avec les zones susceptibles d'incidences notables liées aux reports de circulation induits par les actions du PDM.	<p>La réalisation d'un état initial acoustique réalisé sur la base de mesures acoustiques à l'échelle des centres urbains de la CINOR semble difficilement réalisable. L'analyse des incidences acoustiques dans ces zones doit par ailleurs être établie sur la base d'une étude de trafic, non réalisée à ce stade.</p> <p>L'étude acoustique (état initial comme projeté) sera à réaliser au stade « conception du projet » et devra permettre de flécher les mesures compensatoires les plus appropriés aux situations rencontrées (revêtement acoustique, abaissement de la vitesse, écran acoustique, traitement du bâti)</p>
En lien étroit et actif avec la mobilisation des différents partenaires extérieurs concernés, l'Ae recommande à la CINOR de cibler et de consolider les indicateurs les plus représentatifs pour apprécier l'atteinte des objectifs stratégiques et les résultats opérationnels du PDM (indicateurs < clés > avec état zéro et valeurs cibles...).	Les indicateurs de suivi de chaque action sont précisés dans le cadre du PDM. Une synthèse spécifique sera proposée ainsi qu'un document regroupant les différents indicateurs de suivi qui sera renseigné régulièrement et qui permettra leur suivi/pilotage tout au long de la vie du PDM.