



LE PLAN DE MOBILITE DE LA CINOR 2024-2034

REPONSE AUX AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES



Préambule

Le Plan de Mobilité (PDM) de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR) s'inscrit dans une démarche globale de promotion de la mobilité durable et de l'amélioration des déplacements pour l'ensemble de ses usagers. Ce projet vise à offrir des solutions de mobilité efficaces, inclusives et respectueuses de l'environnement pour répondre aux besoins de mobilité du territoire sur la période 2024-2034. Il s'appuie sur :

- 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.

Le projet et les documents susmentionnés ont été présentés aux Personnes Publiques Associées (PPA) du tableau ci-contre, ainsi qu'à la MRAE, dont les retours ont été précieux pour affiner et renforcer l'approche. Les remarques et observations recueillies témoignent de l'engagement et de l'intérêt de ces acteurs pour un développement harmonieux et durable de la région.

Les PPA ont souligné plusieurs aspects essentiels qui seront pris en compte dans l'élaboration finale du PDM.

Le mémoire présente en détail les modifications et améliorations apportées au Plan de Mobilité en réponse aux recommandations des PPA et avis de la MRAE.

Le mémoire présente en détail les modifications et améliorations apportées au Plan de Mobilité en réponse aux recommandations des PPA et avis de la MRAE. Nous exprimons notre gratitude à tous les acteurs impliqués pour leurs contributions et retours sur les documents présentés.

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 plus de clarté sur la prise en compte des documents dans le futur document d'arrêt, les réponses aux avis des PPA et MRAE seront synthétisées par document constitutif du PDM et par axe thématique tout en faisant apparaître quel contributeur a formulé la remarque.

Seront rédigées en noir la réponse à l'avis formulé et en texte vert les modifications apportées aux différents documents qui constituent le PDM

Remarques générales

Bilan du PDU 2013-2023

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.

Le projet de révision du PDU en 2019 était essentiellement axé sur l'introduction du projet de transport guidé qui a depuis été abandonné. L'objet du présent document n'est pas une révision mais bien de réaliser un nouveau PDM qui s'inscrit dans les nouvelles perspectives de la loi LOM.

Cohérence des documents du PDM 2024-2034

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.

La DEAL complète qu'une mise en cohérence entre les chiffres présentés dans les différentes pièces du PDM en particulier les données de répartition modale projetée, mais également sur les réductions des émissions de CO2 et de consommation d'énergie du transport routier projetées à horizon 2035.

Les objectifs de parts modales à retenir sont les suivants :

- Piéton : 29% des déplacements (27% aujourd'hui),
- Vélo : 7% des déplacements (contre 1% aujourd'hui),
- Transport collectif : 15% (contre 11% aujourd'hui),
- Véhicule particulier : 49% (contre 61% aujourd'hui).

Il y a effectivement eu des coquilles dans les différents documents du PDM concernant les Parts Modales. Ce sont bien les chiffres issus du document de synthèse qui ont été intégrés dans l'évaluation environnementale et sont retenus. La modification sera réalisée dans l'intégralité des documents du PDM concernés.

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.

Également plusieurs coquilles restaient présentes dans le tableau d'analyse de l'articulation avec d'autres plans/schémas/programmes, non réactualisées avec la version définitive de l'étude air. Ces éléments seront corrigés pour la version d'approbation du PDM.

Le chapitre détaillé sur l'air en pages 167-181 est lui bien à jour.

Compatibilité du PDM avec les autres documents stratégiques (SRIT, SCoT, PLU etc.)

L'Ae s'interroge sur la nécessité 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.

La DEAL complète de mieux justifier de la compatibilité avec les orientations du SCoT actuellement en vigueur, en particulier sur l'emplacement des pôles d'échanges multimodaux et le projet de BAOBAB, ou expliquer les analyses ayant conduit à les faire évoluer, en s'appuyant notamment sur la révision du SCOT engagée.

À ce stade, la restructuration proposée des lignes de transport est prévisionnelle. Elle fera l'objet d'évolutions au regard de réajustements de l'offre. La révision du SCOT de la CINOR étant en cours, cette recommandation sera intégrée.

Une correction sera apportée sur l'ensemble du document avec le remplacement de la mention du SAR par celle du SRIT sur l'objectif de 15 % de part modale des TC à atteindre en 2030 à la suite de la remarque de la Région Réunion.

La ville de Sainte-Marie souhaite que les emplacements réservés à inscrire dans les PLU (Baobab, covoiturage, ZATT, PEM, liaisons cyclables, etc.) soient transmis aux communes dès que possible afin d'intégrer les mises en œuvre du PDM dans les documents stratégiques (notamment en cours de révision).

La **ville de Sainte-Marie** note la demande d'intégrer dans le règlement du PLU des seuils planchers adaptés aux zonages du PLU en lien avec la desserte en transport collectifs structurants et de prendre en considération les dernières normes fixées par le code de la construction sur l'aménagement de stationnements sécurisés pour les vélos au sein des logements, bureaux et bâtiments recevant du public.

La CINOR sera associée à l'élaboration des PLU et pourra diffuser les éléments soumis à l'enquête publique afin que ces derniers soient intégrés dans le PLU de Sainte-Marie en cours de révision. La mise à jour suivante sera réalisée dans le plan d'action : « D'abord, les communes devront lors des révisions de leurs documents d'urbanisme intégrer des seuils planchers adaptés aux zonages du PLU.

Bilan de la concertation

Concertation citoyenne

L'Ae demande pourquoi 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.

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.

- 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.

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 EGM.

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).

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 :

- 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.

Concertation institutionnelle

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)

Les éléments n'étaient pas disponibles pour l'arrêt de ce PDM. Nous avons tout de même veillé à intégrer les points majeurs ressortissant du diagnostic des EGM pour chaque action dans la rubrique « Apports de la concertation » dans le descriptif des actions.

Les apports de la concertation du rapport final des EGM désormais disponibles seront intégrés à la version approbation du PDM.

En complément, **L'Ae** annonce que 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.

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) ». L'action 3.2 mentionne que la réalisation des PEM fera l'objet d'études associant la Région.

Pour **L'Ae** 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. À 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.

De multiples échanges ont été réalisés avec les différentes PPA et partenaires (outre les COTECH et COPIL auxquels les PPA et partenaires étaient conviés) pour l'élaboration d'un scénario et sa déclinaison en actions adaptées au territoire notamment :

- 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 ;
- Échange sur le plan d'action avec la Région Réunion le 26/10/23 ;

- Commission transports de la CINOR le 28/11/2023 et 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.

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 chiffres présentés.

Enquête publique

La DEAL indique que les données actualisées sur l'état d'avancement en 2024 des projets structurants de mobilité qui concernent le territoire de la CINOR mériteraient d'être présentées lors de l'enquête publique.

Les différents porteurs seront régulièrement contactés dans le cadre du suivi du PDM pour connaître l'état d'avancement et les perspectives de leurs différents projets.

Concernant les projets portés par la CINOR, ces derniers n'en sont encore qu'au stade d'études préliminaires et feront l'objet de communications au fur et à mesure de leur avancement.

Projet	Porteur	Echéance
BAU RN2	Région Réunion	En cours de finalisation
RUN RAIL	Région Réunion	Long terme
NRL	Région Réunion	Moyen terme
NEO	Région Réunion	Long terme
Route Hauts de l'Est	Département	Postérieure PDM
Transport par câble Montagne	CINOR	Moyen terme
BAOBAB	CINOR	Court terme
PRUNEL	Ville de Saint-Denis	Court terme

SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX PROJETS

Annexe accessibilité

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 de la CINOR. Une attention particulière mériterait également d'être portée sur la continuité entre le réseau de transport de la CINOR et les réseaux des autres AOM, en matière d'accessibilité, en lien avec ces AOM selon **la DEAL**.

Il sera fait mention de ce point dans l'annexe accessibilité du PDM, le déplacement de la gare routière de Saint-Denis est en lien direct avec une volonté d'avoir une accessibilité et un lien renforcé entre les différents réseaux de transport.

Il sera opportun de changer le vocable « handicapé » par le vocable « personne en situation de handicap ». **Ce point sera pris en compte.**

Annexe Analyse Environnementale

L'Ae interpelle sur l'aspect suivant : la prise en compte des contraintes environnementales et réglementaires pour les équipements publics à aménager sur le littoral

Cette interpellation nous semble à prendre en compte à un stade plus opérationnel (études de faisabilité, d'impacts) et à décliner dans les documents locaux d'urbanisme.

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.

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.

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 les productions d'énergies.

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.

Dans le PCAET, les objectifs de réduction de GES que se fixe la CINOR à horizon 2030 sont :

- 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,
- 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.

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 :

- -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.

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.

Ces indicateurs ne considérant pas le même horizon de projection (2030/2035), ils peuvent difficilement être comparés.

Cependant, au vu des tonnages indiqués ci-dessous, il peut être considéré :

- 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.

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 (notamment submersion marine et recul du trait de côte avec prise en compte du changement climatique).

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.

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.

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.

La DEAL complète : à l'instar de ce qui est prévu pour la qualité de l'air, l'état initial de l'évaluation environnementale et son évolution avec la mise en œuvre du PDM mériteraient d'être complétés pour caractériser l'ambiance sonore dans les zones susceptibles de changement notable en lien avec les reports de circulation liés à la mise en place du PDM.

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.

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)

Concernant la lutte contre la pollution de l'air, **l'Ae** recommande à la CINOR :

- 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...).

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.

Ce constat n'est pas en corrélation avec les observations faites d'une pollution de l'air plutôt faible au regard du trafic routier (Régime Alizéen).

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.

La DEAL souhaite intégrer les éléments suivant à l'analyse environnementale :

Répertorier l'émission de gaz à effet de serre comme enjeu prioritaire pour le PDM

Cette modification sera réalisée dans la version approbation du PDM. Cette mesure sera rajoutée dans le tableau de synthèse (volet climat).

Faire figurer plus clairement dans les mesures d'évitement/réduction des impacts sur la ressource en eau le respect des prescriptions des arrêtés de protection des captages

Cette mesure sera rajoutée dans la partie 3 : Analyse des impacts environnementaux de la mise en œuvre du PDM de la CINOR et proposition de mesures.

Ajouter à la liste de zones prévisionnelles de mesures de la qualité de l'air des zones complémentaires dans chaque zone habitée à proximité immédiate des grands axes routiers ou limitrophes des centres commerciaux très fréquentés.

Cela semble difficile à intégrer au budget du PDM, et non directement lié aux conclusions de l'étude AIR. La réalisation d'études Air/santé est en revanche rendue obligatoire au stade études réglementaires 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.

S'agissant du diagnostic du milieu humain, il serait opportun d'actualiser les informations sanitaires, notamment avec le portrait sanitaire de la micro-région Nord de l'Observatoire Régional de la Santé (ORS).

Le Portrait de la Communauté Intercommunale du Nord de La Réunion (CINOR) a été publié en mai 2023 soit postérieurement à l'établissement de l'état initial de l'évaluation environnementale.

Ce rapport ne vient cependant pas apporter de modification notable de l'analyse réalisée dans ce chapitre (qui se focalisait uniquement sur les maladies respiratoires -pouvant avoir un lien éventuel avec les émissions de polluants émises par le trafic routier).

Il permet de préciser qu'en 2023, 323 décès liés à des maladies respiratoires ont eu lieu sur le territoire de la CINOR, le taux associé restant inférieur à celui de la Réunion.

Ce dernier point sera intégré au diagnostic du milieu humain.

Phases de diagnostic et de scénarios du PDM

La DEAL souhaite une analyse plus fine des déplacements en intégrant les déplacements pour motifs autres que domicile-travail et domicile-étude et en traitant également les flux de transit afin de caractériser précisément les déplacements sur le territoire de la CINOR.

L'analyse du réseau viaire présentée dans le diagnostic et les charges de trafic utilisées pour réaliser l'évaluation environnementale et la projection des déplacements à horizon 2034 intègrent bien l'ensemble des déplacements à l'échelle de la CINOR (y compris les flux de transit et du transport de marchandises). Pour autant, une analyse approfondie sur les déplacements pendulaires (domicile-travail et domicile-études) a été réalisée dans le cadre du diagnostic de ce PDM (phase 1) car il s'agit des déplacements les plus dimensionnants et récurrents/usuels d'analyse et pour lesquels les statistiques de l'INSEE permettent d'avoir des mises à jour régulières.

Nous attirons votre attention sur le fait que les flux de transit et de marchandises sont évidemment traités dans ce PDM. Un axe est d'ailleurs dédié à l'apaisement des centres-villes et à la réduction de la place de l'automobile tandis qu'un axe spécifique du PDM est dédié à la thématique du transport de marchandises.

L'analyse d'impact des scénarios du document Stratégique propose une comparaison des scénarios sur la base des critères financiers et d'évolution des parts modales. Cela mériterait d'être complétée des conclusions de l'étude relative à la qualité de l'air, annexée à l'évaluation environnementale, notamment sur la comparaison de l'ensemble des scénarios en matière de consommation énergétique, d'émissions en polluants et d'émissions de gaz à effet de serre annonce **la DEAL**.

Effectivement, la partie d'évaluation environnementale de l'impact des scénarios esquissés a été réalisée dans le cadre de l'évaluation environnementale mais n'est pas présentée dans cette partie. L'analyse environnementale multicritères des 3 scénarios ainsi que la synthèse réalisée dans l'évaluation environnementale (p212 à 216) seront ajoutés à ce document.

Plan d'action du PDM

Formalisme du plan d'action

Le PDM mériterait, sur la forme, de présenter l'ensemble des éléments constitutifs du volet Mobilités actives et redistribution de l'espace public dans un chapitre dédié, facilement identifiable selon **la DEAL**.

Le parti-pris de ce PDM a été de distinguer ces 2 volets en 2 axes spécifiques afin de présenter des actions concrètes pour chacune des thématiques.

- Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture.

Cet axe ne se cantonne pas à développer les modes actifs mais bien à proposer des actions qui permettront de réduire la place de la voiture dans les lieux de vie, en faveur d'un meilleur partage de l'espace et dans l'objectif de réduire les externalités négatives de l'automobile (congestion, stationnement, nuisances sonores).

Cela passe par la mise en place de mesures dissuasives à l'usage des VP liées notamment :

- Au stationnement automobile,
 - À l'apaisement des centres-villes (réduction des vitesses, suppression de circulation, expérimentation de ZTL),
 - À la réorganisation du plan de circulation.
- Axe 3 : S'ancrer dans la ville du ¼ d'heure : Développer et sécuriser les modes actifs

Effectivement, les modes actifs sont une alternative majeure à l'usage du VP et l'objectif est donc de proposer des mesures concrètes favorisant leur essor. Cet axe vise donc à proposer des actions spécifiques pour encadrer et sécuriser les pratiques actives.

Évidemment, ces 2 volets ne sont pas à traiter de manière exogène et vont de pair (au même titre que les autres axes) pour garantir un plan de mobilité cohérent. Vous noterez que plusieurs actions sont connexes entre les 2 axes.

Indicateurs de suivi

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.**

Axe 1 : Développer des transports collectifs performants

Prise en compte des projets régionaux et notamment du RRTG

L'Ae annonce qu'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. L'Ae complète sur l'interpellation suivante : 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.

De plus, 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 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.

Le projet ferré de **La Région Réunion** est un objectif majeur que l'ensemble des AOM doivent prendre en considération dans leurs documents de planification. **La DEAL** complète en demandant à la CINOR de poursuivre les concertations et échanges engagés avec l'ensemble des acteurs de la mobilité sur son territoire, en particulier avec la Région, pour assurer une parfaite articulation entre le réseau de transport collectif de la CINOR existant, le projet Baobab proposé et le RRTG en études, qui sont deux projets de mobilité structurants pour le territoire.

Le PDM de la CINOR prend en compte les ambitions régionales et donc le RRTG dans ses orientations. Le projet précise que la réalisation du Baobab se fera conformément à « l'articulation avec les projets régionaux dont la réalisation du RRTG sur le territoire de la CINOR » (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.

Certains projets ne sont plus à l'ordre du jour et ne sont donc pas repris dans le document.

Le PDM de la CINOR intègre les ambitions régionales dans ses orientations en complément du RRTG/BAOBAB :

- Interconnexions des réseaux TC urbains et interurbains :

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.

- Gare routière :

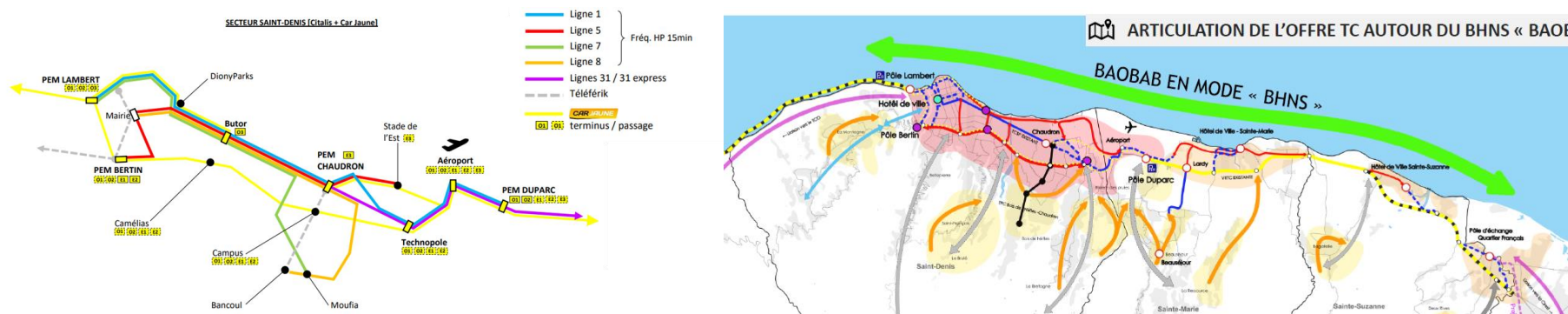
Il a été convenu lors d'une réunion avec la Région que l'une des actions de ce PDM serait de mettre en place un échéancier concernant la suppression de la gare routière de Saint-Denis pour permettre d'ici-là de réaliser un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers sur cette station.

Un échange complémentaire avec la Région sur ce sujet pour s'accorder sur la version arrêt pourra être réalisé.

Projet BAOBAB

Pour l'Ae, 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

Si la **Ville de Saint-Denis** partage l'ambition de développer des transports collectifs performants, cet axe concentre des actions qui opèrent sur les artères structurantes (BAOBAB, Transport par câble). Son périmètre d'application semble réduit aux seuls grands axes, est trop restrictif au regard des attentes et besoins.

En effet, l'amélioration de la fréquence de passage des bus, l'adaptation d'itinéraires, la suppression de rupture de charge et l'extension de la plage horaire sont des pistes correctives sérieuses et concrètes qui devraient être étudiées afin d'augmenter la part modale du transport collectif.

Cependant, au-delà de l'amélioration du niveau de service sur les axes structurants, le projet de PDM propose dans l'action 2 de « Déployer le maillage du réseau TC vers les mi-pentes et les hauts en complément de l'offre structurante » et en sous-action 2.3 de « développer l'offre existante de bus en rabattement vers le projet Baobab, les TPC et les parkings relais ». Cela comprend notamment une restructuration du réseau de bus avec amélioration/adaptation de l'offre et du niveau de service selon les besoins identifiés. Concernant l'articulation entre les réseaux Citalis et Car June, 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 ».

Ainsi il sera complété dans la fiche de la sous-action 2.3, les précisions suivantes : « Cette restructuration du réseau pourra comprendre l'amélioration de la fréquence des bus et des amplitudes horaires, la modification et l'adaptation d'itinéraires, la suppression de certaines ruptures de charge, conformément aux besoins identifiés dans le cadre des études de restructuration des lignes et pour garantir des solutions de mobilité plus efficaces pour les voyageurs ».

La DEAL questionne sur les enjeux de transport exceptionnel sur la route nationale sur le territoire de la CINOR vis-à-vis des projets d'infrastructures et en particulier BAOBAB

Il sera rajouté dans l'action 1, les précisions suivantes : « Une attention particulière sera accordée sur l'articulation du projet Baobab avec les enjeux de transport exceptionnel sur la route nationale (activités militaires de la caserne Lambert et enjeux de desserte de l'aéroport) ».

Pour **la DEAL**, les autocars qui empruntent la RD41 sont de gabarit trop important et occasionnent de forts ralentissements et de la gêne à la circulation dans les courbes serrées des rampes. L'opportunité de les remplacer par des véhicules de type minibus avec une fréquence de passage plus élevée, aux heures de pointe particulièrement, pourrait être étudiée.

Il sera rajouté dans la sous-action 2.3, les précisions suivantes : « A noter, le gabarit des autocars empruntant la RD41 peut entraîner des gênes à la circulation. Il s'agira d'étudier l'opportunité de remplacer ces véhicules par des minibus dans le cadre du renouvellement des flottes (mesure d'accompagnement : amélioration de la fréquence, particulièrement aux HP), une fois le téléphérique de la Montagne mis en service. Il s'agit du seul moyen de passer des bus / cars classiques à des minibus. En effet, les dessertes du collège et lycée de La Montagne et des écoles primaires ne peuvent se faire par minibus actuellement à la vue du nombre d'élèves transportés.

La ville de Sainte-Marie note que le tracé du projet s'appuie sur la ligne 31. Pour une meilleure efficacité, l'ensemble du tracé devrait être aménagé en site propre. Aussi celui-ci ne dessert pas une partie du cœur de l'agglomération définie dans l'armature territoriale du ScoT en cours de révision et notamment les secteurs de la Rivière des Pluies / Duparc / Beauséjour.

Les études du Baobab sont en cours par l'AMO, il sera défini les tronçons à aménager en site propre et ceux où les TC seront dans la circulation générale.

La CINOR veillera à la cohérence avec le ScoT en cours de révision. Le projet Baobab n'a pas vocation à desservir l'ensemble des quartiers. D'autres sites propres et d'autres renforcements TC permettront une meilleure desserte TC de ces quartiers. Ces secteurs bénéficient de projets de rabattement TC vers le BHNS, de fuseau de liaison par câble. Le PDM n'a pas vocation à modifier le tracé du Baobab. Le PDM prévoit différentes sous-actions dans les actions 1 et 2 sur ces secteurs spécifiquement.

Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et Parking Relais (P+R)

L'Ae interpelle 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 et les résultats des actions déjà mises en œuvre.

La Région Réunion note la délocalisation de l'actuelle gare routière de Saint-Denis mais souligne la nécessité de rénover la gare actuelle pour accueillir les usagers dans de meilleures conditions à court terme et sollicite qu'à terme un arrêt soit maintenu à proximité du centre-ville.

Ces éléments 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. Il a été convenu 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 pour permettre d'ici-là de réaliser un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers sur cette station.

Des arrêts structurants seront localisés à proximité du centre-ville notamment les PEM Pôle Lambert et Hôtel de Ville.

Le plan d'action du PDM stipule que « L'articulation entre la création de ces PEM et la suppression de la Gare routière de St Denis sera à traiter en amont afin de fixer un calendrier permettant d'avoir la meilleure continuité de service pour les clients des réseaux de transport ». Le cas échéant, les éléments fournis par la Région sur les projets à court terme seront intégrés à cette action.

De plus, des efforts significatifs sont attendus dans la pacification du chef-lieu en particulier du centre-ville mais qui ne peuvent se faire qu'avec la complémentarité d'une alternative intermodale opérationnelle. *Structurer les PEM et les Parking relais* en périphérie est un impératif qui en conditionne la réussite. La Municipalité de **Saint-Denis** souhaite d'une part que l'enveloppe budgétaire allouée pour cet axe soit plus conséquente afin que l'enjeu soit traité à sa juste mesure et d'autre part, que l'intercommunalité soutienne la commune en tant qu'actrice prépondérante dans la démarche d'apaisement.

La structuration des PEM et des P+R sur le territoire a été déterminée en prenant en compte :

- L'offre en transport structurante projetée (Baobab et ambitions régionales RRTG) ;
- La restructuration des lignes existantes urbaines (Citalis) et régionales (Car Jaune) ;
- 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).

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 :

Il a été convenu 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 pour permettre d'ici-là de réaliser un meilleur accueil et garantir l'accessibilité des usagers sur cette station.

Le projet du PDM prévoit des arrêts structurants localisés à proximité du centre-ville notamment les PEM Pôle Lambert et Hôtel de Ville.

Le budget alloué à l'action 3 « Structurer les PEM et P+R » ne comprend pas l'aménagement de tous les PEM/P+R du territoire. En effet, la réalisation de certains PEM/P+R en lien avec le projet Baobab sont chiffrés dans l'action 1 « Améliorer l'offre de Transport en commun structurante ».

Le budget de l'action 3 (14M€) comprend la réalisation des PEM/P+R suivants :

- Quartier Français (opération connexe région, existant à reprendre)
- Bertin (Intermodalité bus-câble uniquement)
- Bel Air
- Entrée Est (connexe région)
- Collège Beauséjour

L'action 1 liée au projet Baobab comprend une allocation de son budget pour l'aménagement des PEM/P+R suivants :

- PEM Lambert avec P+R Pêcheur
- PEM Bertin
- PEM Chaudron
- PEM Duparc (déjà réalisé)
- PEM Butor
- PEM HDV Saint-Denis
- PEM Sainte-Marie

La CINOR soutient la commune en tant qu'actrice prépondérante dans la démarche d'apaisement et se positionne comme porteur de la plupart des actions en collaboration avec la commune sur cette thématique.

Concernant le PEM de Lardy, la ville de Sainte-Marie rappelle sa volonté de création d'un échangeur routier au niveau de ce point d'échange afin de faciliter la desserte du quartier de Beauséjour depuis la RN2 via l'aménagement d'une voirie « véhicules légers et poids-lourds » distincte de la voie « bus » existante (conservation du site propre).

En complément du PEM de Lardy et dans la stratégie de P+R un complément pourra être apporté en cohérence avec le projet régional qui intègre à ce jour un projet de bretelle de sortie depuis Saint-Denis et d'accès en direction de Saint-Denis, en cours de réflexion. Cependant, le dimensionnement de ce P+R devra être bien calibré pour éviter l'écueil du P+R de Duparc sous-utilisé qui restera le principal P+R d'entrée de ville de Saint-Denis côté Est.

Amélioration des arrêts

La ville de Sainte-Marie stipule qu'une action sur l'amélioration des arrêts (protection contre le vent, pluie et soleil) pourrait apporter davantage de confort et aider au développement de l'utilisation des transports en commun. Une analyse sur la juste interdistance entre chaque arrêt pourrait être menée afin d'éventuellement optimiser ou augmenter leur nombre.

En effet, un plus grand confort pour tous peut aider au développement des TC. Le projet BAOBAB intégrera des aménagements qualitatifs (sous action 1.1), au même titre que les PEM sous action 1.2.

Il sera ajouté en complément dans la sous-action 2.3 : « l'amélioration des arrêts (protection contre le vent, pluie et soleil) permettant un meilleur confort permettra le développement de l'utilisation des transports en commun.

La sous-action 10.1 du PDM permet d'améliorer l'accessibilité y compris des TC pour les PMR. Une annexe accessibilité a été transmise dans le projet du PDM et comporte notamment un volet sur la mise en accessibilité des réseaux de transport publics comprenant l'aménagement des arrêts et la mise en place d'une offre adaptée aux PMR.

La CINOR entreprend une restructuration du réseau TC en lien avec le projet BAOBAB, cette analyse [sur la juste interdistance entre les arrêts] s'intégrant dans le cadre de cette restructuration plutôt que dans le PDM.

Part modale TC

L'Ae annonce qu'en matière de 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.

La ville de Saint-Denis complète dans ce sens en annonçant que consacrer 57% de l'enveloppe financière à l'axe 1 Développer des transports collectifs performants et dans le même temps imaginer un gain de part modal de 2%. Cela semble peu ambitieux et interroge. Un certain niveau d'exigence sur le réseau de bus, comme exposé précédemment pourrait participer à atteindre un taux plus élevé.

À noter, le budget de 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. 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.

De même, ce gain de part modal de 4% - *plutôt que 2%* (ambition fixé à 15% de PM TC contre 11% aujourd'hui) n'est pas anecdotique. En effet, il faut prendre en compte les effets de volume liés à l'évolution des déplacements à horizon 2034. Cette augmentation de 4% de part modale TC entraîne le passage de 110 000 déplacements/jour à plus de 145 000 déplacements quotidiens. Seul les projets BAOBAB en mode BHNS et le transport par câble de la Montagne (en va et vient) sont considérés dans les modélisations et offrent une augmentation de capacité limitée, ainsi 35 000 déplacements/jour paraît ambitieux.

Enfin en réponse, il est important de rappeler que le coût du développement des infrastructures de transport en site propre est important, ce qui explique le fort budget consacré à cet axe. Pour constater une hausse de la fréquentation des TC, même minime, le coût financier est conséquent. Pour information voici des ordres de grandeur de coûts d'infrastructures :

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

Interopérabilité

La Région Réunion annonce qu'un titre interopérable est déjà existant au niveau de l'IDRM, la mise en place d'un titre Interopérable sur l'ensemble des réseaux de l'île ainsi qu'à la mise en place d'un MaaS territorial apparaît comme une bonne idée.

La CINOR souhaite développer un outil permettant de faciliter les trajets TC et multimodaux. Elle souhaite de ce fait déployer un MaaS et améliorer les fonctionnalités d'une billettique interopérable des services sur son territoire, en conformité avec les ambitions régionales. Ces éléments sont précisés dans les 2 sous-actions liées à ce sujet :

- Sous-action 4.1 et sous-action 4.2 : la CINOR, en tant qu'acteur au sein du Conseil Syndical de l'IDRM, veillera à la cohérence des mesures qui seront prises dans la mise en place d'un titre interopérable et dans le déploiement d'un MaaS.

Axe 2 : Redistribuer l'espace public pour un usage raisonné de la voiture

Amélioration de la gestion des flux de circulation

L'Ae interpelle 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

La DEAL complète en demandant de mener une analyse de trafic sur les secteurs concernés par les mesures fortes de restriction de circulation prévues par le PDM, afin de visualiser les potentielles problématiques de congestion du réseau qui en résulteraient.

Les modélisations de trafic prennent en compte les restrictions de circulation à une échelle globale. L'avancement dans la réalisation des projets 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 ». 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).

La ville de Saint-Denis est favorable à l'expérimentation de Zones à trafic limité mais souhaite ne pas se restreindre au périmètre du centre-ville car des secteurs plus résidentiels sont également propices à la mise en place de dispositifs expérimentaux.

Les secteurs résidentiels sont effectivement propices à l'expérimentation des ZTL car ces zones offrent un environnement où les impacts sur les résidents peuvent être facilement observés et mesurés. Cependant, nous tenons à souligner que l'expérimentation des ZTL dans les centres-villes présente plusieurs avantages significatifs. Les centres-villes sont des zones à forte densité de circulation, où l'apaisement du trafic peut avoir un impact immédiat et perceptible sur la qualité de vie, la sécurité des piétons et des cyclistes, ainsi que sur la réduction de la pollution atmosphérique et sonore. De plus, les axes ciblés dans le cadre de ce PDM sont propices à l'apaisement des pôles d'activités commerciales et des lieux de vie (objectif de l'axe 2). Nous croyons que l'expérimentation sur les axes du centre-ville permettra de récolter des données pertinentes et de démontrer plus rapidement les avantages potentiels des ZTL. Cela pourra également servir de vitrine pour encourager l'acceptation et l'extension de ces zones à d'autres secteurs, y compris résidentiels.

Ainsi, il sera rajouté dans la fiche de la sous-action 5.2, les précisions suivantes : « L'expérimentation de ZTL dans des quartiers résidentiels de la ville de Saint-Denis pourra être réalisée en amont de cette opération de plus grande échelle afin d'affiner les modalités de mise en place et de contrôle de cette ZTL. Les secteurs identifiés seront à définir par la ville de Saint-Denis en concertation avec ses partenaires ».

La ville de Sainte-Marie réfléchit à la modernisation de son centre-ville par la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation qui pourrait se traduire par la mise en sens unique de la rue de la République (voire d'un linéaire plus étendu). Dans un second temps, la piétonisation du centre-ville, via l'aménagement de poches de stationnements (cf. action 6), est envisagée tout en maintenant une desserte par les bus.

La carte page 19 du plan d'action ne repère pas comme 'lieu de vie de la CINOR' le centre-ville de Sainte-Marie. Aussi, la ZAC Beauséjour n'est pas une zone industrielle.

Le projet de modernisation du centre-ville de Sainte-Marie par la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation qui pourrait se traduire par la mise en sens unique de la rue de la République sera intégré dans la sous-action 5.3.

La carte mentionnée sera mise à jour en conséquence.

Axe 3 : S'ancrer dans la ville du 1/4 d'heure : développer et sécuriser les modes actifs

Aménagement du linéaire et des infrastructures cyclables

La DEAL demande d'inscrire au plan d'action du PDM la réalisation du Schéma Directeur de Voirie et de Jalonnement, conformément aux orientations du SCOT en vigueur. **La ville de Sainte-Marie** mentionne une coquille sur la représentation cartographique de l'action 10 (positionnement du quartier de la rivière des Pluies).

Il sera fait mention de ce schéma directeur dans :

- La sous-action 10.1 « Améliorer les conditions de déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) » ;
- La sous-action 10.2 « Garantir la sécurité et le confort des cheminements ainsi que le jalonnement des itinéraires modes actifs » ;
- L'annexe accessibilité du PDM.

La cartographie de l'action 10 sera mise à jour.

La ville de Sainte-Marie précise que le linéaire de réseau cyclable prévu d'être aménagé par la CINOR pourrait être complété par l'aménagement d'itinéraires cyclables permettant de desservir « Terrain Elisa » depuis le sentier du littoral et via le prolongement de la piste cyclable existante le long de la RD61 ainsi que le passage inférieur existant permettant de franchir la RN2 au niveau de Duparc. **La ville de Sainte-Marie** stipule qu'une distinction par sens des itinéraires cyclables pourrait être apportée dans les cartographies du projet PDM pour plus de précision.

La jonction et le franchissement mentionnés seront intégrés en complément.

Concernant la dernière remarque, l'échelle de précision du PDM ne sera pas aussi fin. Cependant, un Schéma Directeur Intercommunal Vélo pourra permettre d'approfondir la thématique cyclable.

Développement de l'offre en services vélo

La Région Réunion précise que sur le territoire de la CINOR, l'aménagement d'un abri vélo sécurisé d'environ 20 places est prévu en gare de Saint-Denis dès 2024.

Cet élément alimentera la fiche de la sous-action 9.1, les précisions suivantes seront ainsi apportées : « De nouveaux investissements sur la gare routière actuelle et provisoire de St Denis ne paraissent pas opportuns dans la mesure où le projet BAOBAB prévoit la réalisation d'un PEM avec services dédiés à l'intermodalité au niveau de la caserne Lambert ».

La ville de Sainte-Marie souligne que les stations de vélos en libre-service pourraient être étendues dans des pôles importants de Sainte-Marie : centre commercial Duparc, le port, centre-ville et pôle Rivière des Pluies / Duparc / Beauséjour.

L'opportunité et la faisabilité d'installer un service de type « VLS » seront précisées lors de la mise en œuvre des actions du schéma directeur cyclable actuellement à l'étude et dont les résultats sont prévus courant 2025.

Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT)

Deux zones d'aménagement et de transition vers les transports (ZATT) sont prévues dans **la ville de Sainte-Marie** autour des pôles d'échanges de Duparc et de l'Hôtel de Ville. La ville de Sainte-Marie émet les remarques suivantes pour ces 2 zones :

- PEM de Duparc : au regard des usages actuels de ce périmètre, une programmation urbaine permettant de la mixité fonctionnelle via la construction de logements sera difficile à mettre en œuvre.
 - PEM de l'hôtel de Ville : les fortes contraintes existantes au regard du PPR littoral (zone d'interdiction) empêche la mutation d'une partie de ce périmètre.
-

La mise en place de ces ZATT ne milite pas forcément pour une mixité fonctionnelle logement-transport mais pour un renforcement des rabattements vers des modes de transport alternatifs pour accéder à des pôles générateurs de proximité comme notamment les centres commerciaux (zone Duparc). Ces ZATT visent à promouvoir l'intermodalité entre les stations et les logements mais aussi à faciliter les chaînes de déplacement et à développer différents services à proximité des arrêts de TC.

Le projet de modernisation du centre-ville annoncé en remarque de l'action 5 va dans le sens d'une transition vers les transports.

Axe 4 : Instaurer une culture de la mobilité durable et décarbonée

Expérimentations de matériel roulant plus propres pour TC

Sur ce point, **La Région Réunion** fait état du projet de bioGNV actuellement porté en collaboration avec la CINOR sur une flotte de 10 véhicules des réseaux Car Jaune et Citalis.

La sous-action 13.2 fait constat de ce projet, dans le point « Expérimentation d'un matériel GNV », le descriptif précise : « Il est prévu l'acquisition d'une dizaine de véhicules pour les réseaux Citalis et Car Jaune ». Les porteurs identifiés pour cette action sont bien la CINOR et la Région.

Covoiturage et électromobilité

Concernant les chiffres annoncés, abaisser de 10% la part automobile à l'issu de ce Plan d'action semble être un objectif raisonnable. Néanmoins, selon **la ville de Saint-Denis** il aurait été intéressant d'intégrer la progression attendue sur le covoiturage et sur la part électrique, en opposition avec le thermique (qui si elle n'a pas d'impact sur la congestion routière, elle en a sur la qualité de l'environnement).

La DEAL complète que 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.

Les données disponibles n'ont pas permis de faire un état des lieux de ces pratiques en phase de diagnostic et de projeter leur évolution à horizon 2034, ni d'évaluer leur impact sur l'environnement (en l'absence de données plus fines et de l'exploitation du modèle multimodal de trafic régional). Il est toutefois possible d'envisager les tendances suivantes en réalisant des projections tendancielles du trafic.

Concernant le covoiturage, en 2024, à l'échelle de la CINOR on évalue à 16 128 le nombre de déplacements par mois covoiturés (*Observatoire du covoiturage - données issues des plateformes de covoiturage partenaires du Registre de preuve de covoiturage et n'intègre pas les déplacements covoiturés « informels » /familiaux*). Ce qui représente moins de 1% de la part modale automobile et est donc anecdotique à l'échelle des parts modales totales. Toutefois, en considérant une évolution tendancielle du covoiturage (*à partir de l'évolution entre 2023 et 2024*), on considère que la part modale covoiturage serait de l'ordre de 4% à l'horizon 2034 (en considérant 835 000 déplacements/jour à horizon 2034 et plus de 36 000 déplacements covoiturés quotidiens à cet horizon). À titre d'information, le taux de remplissage des voitures est de 1,6pers/vh en 2016 à l'échelle régionale (SMTR).

Ces éléments seront ajoutés dans le diagnostic du PDM.

Concernant l'électrification du parc auto non réalisé dans le cadre de ce PDM, il n'apparaît pas possible d'évaluer l'impact de l'électrification du parc auto de la CINOR sur les émissions de particules, en l'absence d'études supplémentaires.

Cependant il est indiqué en page 25 de l'analyse environnementale « 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

Sensibilisation au report vers les modes doux

Le schéma directeur cyclable actuellement à l'étude par la CINOR devrait permettre de décliner des actions en faveur du report modal vers les modes doux.

Axe 5 : Organiser la circulation des marchandises et des livraisons

L'Ae interpelle 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.

Cette interpellation nous semble à prendre en compte à un stade plus opérationnel.

L'Ae poursuit sur 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.

Le PDM dédie un axe spécifique à cette question. Afin d'approfondir cette thématique, les actions du PDM visent à premièrement mieux appréhender les flux de marchandises sur le territoire notamment par le déploiement de l'action 17.1 qui commence dès 2024 et jusqu'à moyen terme.

Des mesures spécifiques pour atténuer l'impact environnemental et autres externalités ont déjà été identifiées et doivent être réalisées tout au long du PDM notamment la réglementation des aires de livraison sur le territoire (action 16.1) et de la circulation PL (action 16.2).

La DEAL demande à intégrer que les opérateurs de véhicules lourds à intégrer le programme Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE)

Il sera rajouté dans la sous-action 17.1, les précisions suivantes : « Ce plan spécifique invitera les opérateurs de véhicules lourds à intégrer le programme Engagements Volontaires pour l'Environnement (EVE) ».