

Avis SREPEN-RNE
Débat public : NEO
Date : 15/09 au 31/12

L'avis de la SREPEN porte sur les objectifs prioritaires du territoire, à savoir la lutte contre le réchauffement climatique, la préservation de la biodiversité et les solutions bas-carbone.

Dans le cadre du débat public, il s'agit de répondre à deux questions:

- Quel réaménagement de l'espace public suite à l'enfouissement du trafic automobile?
- Quel tracé pour la circulation automobile?

En tenant compte des objectifs prioritaires qui guident notre analyse de ces projets, notre avis sur les deux questions posées est la suivante:

Sur la mobilité et les variantes de tracé proposé :

NEO prévoit de passer d'une route à 2 voies actuelles, à une route à 2x2 voies suivant 5 variantes soumis au débat. NEO prévoit de doubler la capacité routière affectée à la voiture, donc d'inciter à l'usage de la voiture avec pour conséquence l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et un impact négatif en terme d'émission carbone.

La SREPEN suggère au Maître d'Ouvrage de faire une analyse de l'impact carbone des différentes variantes routières proposées par rapport à la situation actuelle.

Cet axe routier est actuellement saturé pendant plusieurs heures à la pointe du matin et du soir et comme cette congestion existe bien en amont de cette section à l'est sur le Lancastel et à l'ouest sur la route du littoral, l'augmentation de la capacité routière sur cette section ne va pas résorber ces points de congestion plus globaux dans la traversée de St Denis.

Par ailleurs, pour redonner au Barchois sa vocation d'espace public de qualité, il vaut mieux limiter le trafic de transit sur cet axe en incitant les usagers à utiliser le Boulevard Sud pour permettre au Barchois de retrouver une circulation apaisée. Il serait plus judicieux d'améliorer la fluidité du trafic de transit sur le Bd Sud avec par exemple des échangeurs dénivelés plutôt que de couper la ville par 2 axes routiers à grande circulation au nord et au sud.

De plus, les coûts présentés des variantes ne portent que sur le coût de l'investissement sans tenir compte des coûts d'exploitation non négligeable pour les variantes en tunnel.

Enfin, pour augmenter l'espace public dédié aux modes doux, il serait nécessaire de transformer tous les parkings actuellement présents sur ces espaces en les renvoyant dans des parkings en silo à l'ouest au Bas de la Rivière et à l'est vers la gare routière.

Les 5 variantes proposées portant sur le doublement de la RN d'une 2 voies à une 2X2 voies ne répond pas à l'objectif de limitation des émissions de GES.

Il manque une vision globale des déplacements sur Saint Denis et des solutions alternatives et décarbonées pour améliorer la fluidité du trafic (cable, Run Rail, TAO, piste cyclable,...)

Ainsi sur la question des tracés pour la circulation automobile, l'avis de la SREPEN se résume ainsi :

- avis défavorable sur les 5 tracés proposés.
- nécessité d'une analyse de l'impact carbone des tracés proposés par rapport à la situation actuelle.
- manque une analyse en coût global des variantes en intégrant les coûts d'exploitation
- privilégier la circulation de transit de St Denis sur le Bd Sud mieux fluidifier avec des échangeurs dénivelés.
- manque une étude globale des modes alternatives à la voiture sur la totalité du territoire communal pour vérifier leur impact sur la fluidité du trafic.

Sur le réaménagement de l'espace public

S'agissant des interventions sur le bâti privé, le projet NEO devrait fixer une image de cohérence de l'architecture du Barachois souhaité par la ville en imposant une forme, une palette de couleur et une volumétrie pour contraindre les privés lors de la réhabilitation de leur bâti de respecter une image architecturale souhaitée à long terme et repris dans le PLU de la Ville.

La continuité des déplacements doux (vélo, sentier littoral) doit être maintenu en prolongement des axes existant vers le Lancastel et sur la NRL.

L'augmentation de l'espace public sur ce site passe par la suppression des parkings actuels et leur transfert vers des parkings en silo à l'est vers la gare routière et à l'ouest vers le Bas de la Rivière.

Enfin la piétonisation de cet axe doit être recherchée pour permettre à la population de profiter calmement de cet espace public.

Ainsi sur la question du réaménagement de l'espace public, l'avis de la SREPEN se résume ainsi :

- Image architecturale à imposer pour la réhabilitation du bâti privé et public pour donner à cet espace remarquable du littoral une image attractive à long terme.
- Sortir les parkings de véhicules dans cet espace et les transférer vers des ouvrages en silo.
- Privilégier la piétonisation de tout cet espace.
- Privilégier la plantation d'espèces végétales adaptées, à savoir des plantes halophiles, tel le toto Margot (comme dans le bas de la Rivière), l'hibiscus bord de mer (comme à Sainte-Suzanne ou à l'Étang de Saint-Paul), le Takamaka, le bois pomme Jaco (comme le long de la Rivière des Roches), le Tamarin d'Inde (comme à la Jamaïque à Saint-Denis).

Pour terminer concernant le planning proposé pour la réalisation de ce projet :

- Les évaluations financières sont sous-estimées par rapport à la complexité de tels projets
- L'achèvement de la NRL et son coût final n'est pas encore connu et aura une incidence non négligeable sur les capacités financières du maître d'ouvrage pour financer ce projet et dans le même temps le RunRail.
- La Réunion souffre d'un très grand retard dans la réalisation d'un réseau ferré régional qui doit être la priorité comme infrastructure décarboné pour le territoire.