

\*



Mission régionale d'autorité environnementale

Guadeloupe

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le projet de plan de déplacements urbains(PDU) de la Communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre(CANGT)**

**n°Ae 2019AGUA2**

## Préambule

*La mission régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de Guadeloupe s'est réunie le 06 juin 2019 à 8h30. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet de plan de déplacements urbains (PDU) de la communauté d'agglomération du nord Grande-Terre(CANGT).*

*Étaient présents et ont délibérés : Gérard BERRY et Thierry GALIBERT.*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.*

\* \*

*La direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de Guadeloupe a été saisie par la communauté d'agglomération du nord Grande-Terre, pour avis de la MRAe, le dossier ayant été reçu le 07 mars 2019.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L122-7 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R.122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*En application de l'article R122-21 du même code, la DEAL a consulté l'agence régionale de santé, qui a émis des observations en date du 17 mai 2019.*

*La MRAe rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.*

***Pour chaque plan et document soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public. Cet avis porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis n'est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Le présent avis est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public. Aux termes de l'article L. 122-9 du code de l'environnement, l'autorité qui a arrêté le plan ou le programme met à disposition une déclaration résumant la manière dont il a été tenu compte du rapport environnemental et des consultations auxquelles il a été procédé.***

***L'avis est publié sur le site des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/>) et sur le site de la DEAL (<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/2019-a2676.html>).***

## Synthèse de l'Avis

Le présent avis porte sur le plan de déplacements urbains de la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT). Cette entité comporte cinq communes, regroupant 58 344 habitants<sup>1</sup> répartis sur une superficie de 334 km<sup>2</sup>

Le maître d'ouvrage affiche la volonté de s'inscrire dans une démarche de réduction de la consommation énergétique et des émissions polluantes liées aux transports (gaz à effets de serre, polluants atmosphériques) ainsi que des nuisances sonores. Le plan de déplacements urbains de la CANGT s'attache ainsi à favoriser la diminution de la durée et du besoin de déplacements, le report modal de l'usage de la voiture individuelle vers d'autres modes (transports collectifs, modes actifs) et l'usage de véhicules moins bruyants (vélo, véhicules électriques). Il répond donc globalement aux principaux enjeux relevés par l'autorité environnementale. Cependant l'évaluation environnementale du PDU présente des lacunes importantes.

Tout d'abord, l'évaluation environnementale du PDU de la CANGT est incomplète, tant sur la forme que sur le fond, au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement.

En effet, l'état initial se limite à l'analyse de quatre thématiques environnementales en lien direct avec les transports et ne propose pas une hiérarchisation des enjeux environnementaux liés au PDU. En outre, il manque une présentation de scénarios alternatifs permettant de répondre aux objectifs du plan, un exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu ainsi qu'un résumé non technique de l'évaluation environnementale.

De manière globale, l'évaluation environnementale souffre d'un déficit important de méthode qui compromet la démonstration de la bonne prise en compte de l'environnement (milieu naturel, paysage, eau, déchets, risques) dans le projet de PDU.

Ces lacunes se traduisent par une analyse restrictive des effets du PDU sur l'environnement et l'absence de proposition de mesures destinées à éviter, réduire ou compenser les effets négatifs probables du projet de PDU sur l'environnement.

La MRAe recommande de compléter l'évaluation environnementale avant sa présentation à l'enquête publique et notamment :

- de prendre en compte l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes pour l'élaboration du PDU, notamment le milieu naturel et le paysage, puis de proposer une synthèse des enjeux hiérarchisés et territorialisés ;
- de compléter ou actualiser les données relatives à la consommation d'énergie, aux émissions de gaz à effet de serre, à la qualité de l'air et aux nuisances sonores comme indiqué au paragraphe II.2 du présent avis ;
- d'intégrer dans le rapport d'évaluation environnementale une analyse de l'articulation du PDU avec les autres plans et programmes en s'attachant à montrer en quoi la mise en œuvre du projet de PDU prend en compte l'environnement au travers de son articulation avec les PLU des communes concernées, le SDAGE, le plan de prévention et de gestion des déchets en cours d'élaboration ;
- de poursuivre l'analyse des effets du projet de PDU sur l'environnement, notamment des effets liés à sa mise en œuvre afin de proposer d'ores et déjà, les mesures d'évitement de réduction ou de compensation qui seraient nécessaires ;
- de regrouper les indicateurs de suivi dans un dispositif unique et de les renseigner afin d'avoir une vision globale du suivi du PDU et de ses effets sur l'environnement ;
- de rédiger un résumé non technique de l'évaluation environnementale afin de faciliter l'information du public.

D'autres remarques et recommandations figurent par ailleurs dans l'avis détaillé ci-après.

<sup>1</sup> Population en 2013. Cela représente 16,5% de la population de la Guadeloupe

<sup>2</sup> Source (Wikipédia)

# Avis détaillé

## I. Contexte, présentation du projet de plan de déplacements urbains et enjeux environnementaux

### 1.1 Démarche et contexte

Le présent avis porte sur l'évaluation environnementale du projet de plan de déplacements urbains (PDU) arrêté par le conseil communautaire de la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT) le 13 décembre 2018.

Le PDU est défini par les articles L.1214-1 et R.1214-1 et suivants du code des transports. Il a pour objet de déterminer "les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité". Il vise en particulier à assurer "l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part". Le PDU fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du 36° du I de l'article R.122-17 du code de l'environnement. Son élaboration est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le projet de PDU porte sur le territoire de la communauté d'agglomération du Nord Grande-Terre (CANGT) composé de cinq communes, couvrant 334 km<sup>2</sup><sup>3</sup> et comptant 58 344 habitants<sup>4</sup> soit 16,5% de la population guadeloupéenne. Ce territoire est caractérisé par une disparité entre Morne à l'Eau et Le Moule d'une part, l'Anse-Bertrand, Port-Louis et Petit-Canal, d'autre part, liée aux logiques de développement et aux poids démographique et économique de chaque commune. Les communes de Morne à l'eau et Le Moule regroupent 70% de la population de ce territoire et le secteur tertiaire y est plus développé que dans les trois autres où certains secteurs demeurent très ruraux avec une économie agricole forte.

Le nombre de déplacements par habitant dans l'agglomération du Nord Grande-Terre est évalué à 2,8 par jour ce qui signifie que le territoire de la CANGT totalise près de 163 363 déplacements quotidiens, tous modes de transport confondus. Les habitants de l'agglomération du Nord Grande-Terre effectuent 75% de leurs déplacements en voiture. La prédominance de la voiture est également confirmée pour les déplacements domicile-travail (75% interne à la CANGT et 91 % à l'extérieur). La part des transports collectifs (6%) traduit la faible attractivité du service et le manque de structuration de l'offre. De nombreux déplacements se font à pied (8%). La part modale du vélo (2%) est faible en lien avec le peu de voies ou d'aménagements dédiés.

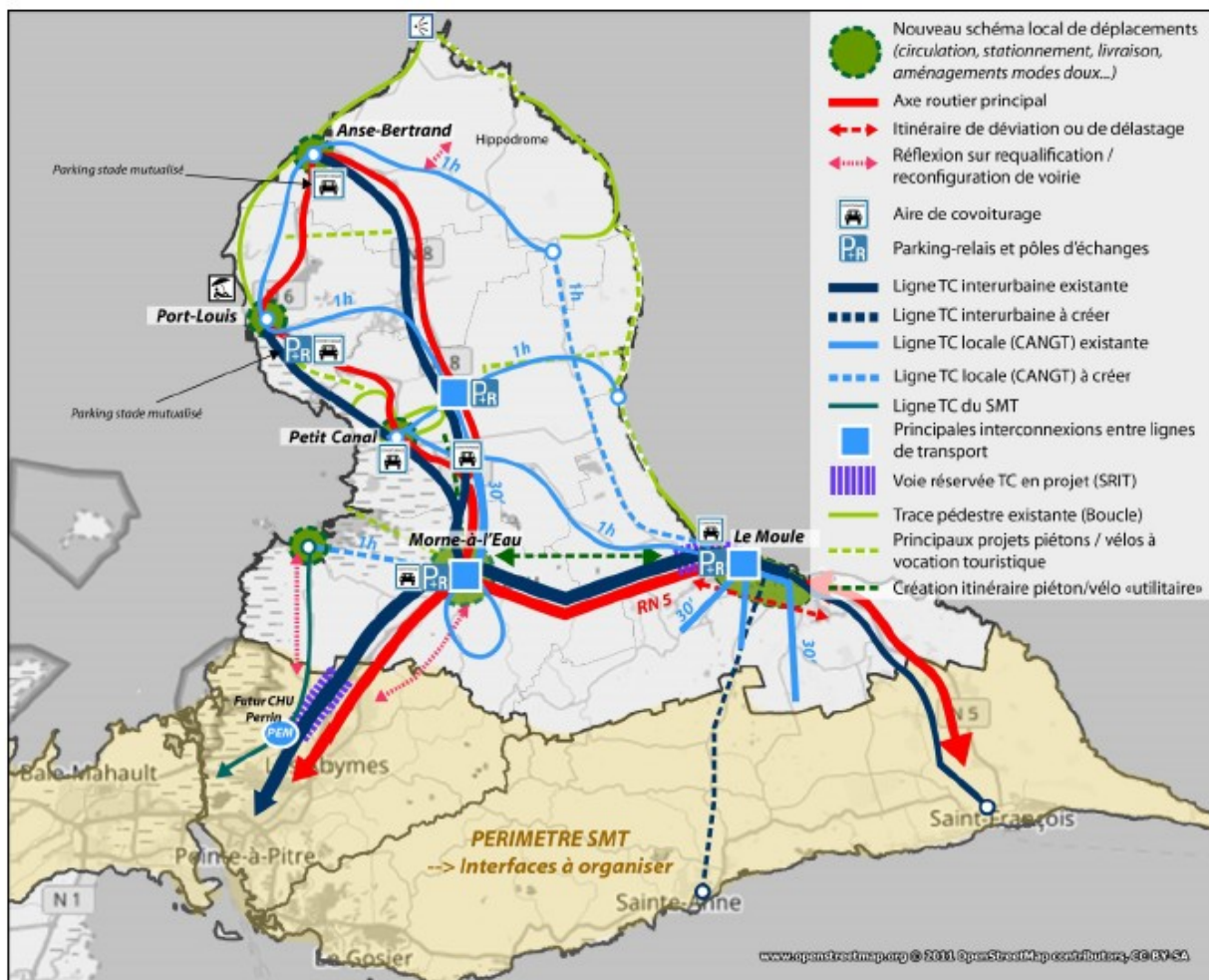
### 1.2 Présentation du projet de plan de déplacements urbains

A partir des enjeux et des problématiques de déplacements identifiés sur le territoire de la CANGT, le projet de PDU fixe neuf objectifs à l'horizon 2028:

- améliorer l'offre de transport public à destination des usagers ;
- améliorer la performance et l'attractivité du réseau de transport ;
- moderniser la gouvernance et la gestion des transports publics ;
- adapter le réseau routier aux enjeux de déplacements, dans une optique de maîtrise du trafic et de la pollution ;
- renforcer la coopération avec les acteurs économiques ;
- diminuer l'impact du transport de marchandises et du stationnement en préservant l'activité économique ;
- prioriser les itinéraires à aménager pour les piétons, vélos et personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- poursuivre la politique d'incitation aux modes actifs ;
- améliorer la communication sur l'offre de transport.

3 Source (Wikipédia)

4 Population en 2013. Cela représente 16,5% de la population de la Guadeloupe



Stratégie de déplacement du PDU de la CANGT ( source:Rapport " - egis-C2R-Nov,2018)

Pour atteindre ces objectifs, le projet de PDU propose trente-deux fiches actions comprenant chacune une ou plusieurs sous-actions qui visent à répondre aux objectifs/orientations du PDU fixés par l'article L.1214-2 du code des transports

### I.3. Principaux enjeux environnementaux relevés par la MRAe

De par la nature du plan, les principaux enjeux environnementaux à prendre en compte dans le projet de PDU et son évaluation environnementale concernent :

- la diminution de la consommation d'énergie et des émissions de gaz à effets de serre (GES) liées au transport en lien avec la transition énergétique ;
- la réduction des émissions de polluants atmosphériques liées aux transports en lien avec la qualité de l'air ;
- la réduction des nuisances sonores en lien avec la santé et le cadre de vie.

Toutefois, le PDU peut également avoir d'éventuels impacts sur d'autres enjeux environnementaux induits par sa mise en œuvre.

## II. Appréciation de la qualité de l'évaluation environnementale

### II.1 Contenu et structuration du rapport environnemental

Le dossier relatif au projet de PDU de la CANGT comporte les documents requis par les textes réglementaires rappelés au chapitre I du présent avis :

- un rapport intitulé "conception du projet du PDU" qui présente le projet (novembre 2018) ;
- une étude sur les modalités de financement du PDU (février 2019) ;
- une annexe accessibilité (mai 2018) ;
- un rapport d'évaluation environnementale (janvier 2019).

L'évaluation environnementale du PDU n'est pas conduite de manière rigoureuse et souffre d'un déficit de méthodologie. D'ailleurs, le rapport ne comporte aucun volet présentant la méthodologie utilisée pour son élaboration.

A titre d'exemple, les auteurs du rapport d'évaluation environnementale du PDU pourraient s'inspirer de la méthodologie exposée et mise en œuvre dans l'élaboration du rapport d'évaluation environnementale du PCAET de la CANGT et qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 03 octobre 2018.

Le rapport d'évaluation environnementale comporte deux chapitres. Le premier est intitulé "Etat initial" et le second "L'évaluation environnementale du PDU de la CANGT". Ce rapport est très incomplet au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement. Il manque notamment :

- une présentation du projet de PDU indiquant notamment son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification, le scénario au fil de l'eau et les zones susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan ;
- l'analyse de solutions de substitution ou de scénarios permettant de répondre aux objectifs du plan ;
- l'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan a été retenu.

Le lecteur est obligé de consulter le rapport "conception du projet du PDU" pour obtenir des éléments d'information sur ces points. Le rapport d'évaluation environnementale ne peut donc être considéré comme autoportant.

Le résumé non technique est également absent du dossier ce qui ne permet pas de prendre connaissance rapidement du contenu de l'évaluation environnementale ni de faciliter l'accès à l'information du public.

Par ailleurs, les chapitres, sous-chapitres et les paragraphes du rapport d'évaluation environnementale sont identifiés uniquement par des codes couleurs (respectivement bleu, gris, vert). Cette présentation a l'avantage d'alléger le rapport sur la forme et d'attirer l'attention du lecteur ; mais elle donne l'impression que le contenu n'est pas hiérarchisé et que la démarche d'évaluation environnementale n'est pas aboutie ce qui se confirme à la lecture.

***La MRAe rappelle que l'évaluation environnementale d'un plan doit comporter les éléments requis à l'article R.122-20 du code de l'environnement. Par conséquent, le rapport d'évaluation environnementale du PDU devra être complété pour répondre à cette exigence et apporter une plus-value perceptible dans l'élaboration du projet de PDU.***

### II.2 État initial de l'environnement et du scénario au fil de l'eau

Cette partie est traitée dans le premier chapitre du rapport d'évaluation environnementale (p.2 à 21) de manière très succincte et incomplète, à l'image de son intitulé.

L'état initial de l'environnement porte sur quatre thématiques (consommation énergétique, émission de gaz à effet de serre, qualité de l'air et indices atmosphériques, nuisances sonores). Les autres compartiments environnementaux n'ont pas été pris en compte. Pourtant, il aurait été pertinent de disposer par exemple d'un état initial des milieux naturels et du paysage sur le territoire de la CANGT afin d'identifier les enjeux liés à cette thématique et qui intéressent le PDU. De même un état des lieux sur les risques (naturels et

technologiques) permettrait d'avoir un état initial de la vulnérabilité des axes routiers aux inondations sachant que les communes du Moule et de Morne à l'Eau font partie des territoires à risque d'inondation important (TRI) en Guadeloupe. Ces deux communes sont également concernées par le risque "transport de matières dangereuses"(TMD) et le bourg de Morne-à-L'eau est une zone classée particulièrement dangereuse à cet égard ( Les fiches thématiques, Octobre 2013 de l'ORTG).

En outre, pour chaque thématique, une liste d'enjeux conclut l'analyse sauf pour les nuisances sonores. Ainsi, l'enjeu de réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores issues des transports n'est pas clairement mis en évidence dans le PDU.

Enfin, cette analyse cloisonnée ne comporte pas de hiérarchisation des enjeux. Il conviendrait donc de proposer un principe de hiérarchisation des enjeux sur le territoire considéré et d'adopter une approche plus globale afin de cartographier les zones à enjeux et localiser les éventuels secteurs avec juxtaposition d'enjeux forts.

#### ***La MRAe recommande :***

- ***de compléter le rapport d'évaluation environnementale en prenant en compte l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes pour l'élaboration du PDU en s'attachant à effectuer le lien entre la thématique présentée et le projet de PDU ;***
- ***d'élaborer une synthèse des enjeux environnementaux hiérarchisés sur le territoire.***

#### **Les consommations d'énergie**

Le rapport d'évaluation environnementale (p.11) présente un bilan de la consommation d'énergie sur le territoire guadeloupéen en 2011 en s'appuyant sur les données du SRCAE . Il indique qu'en 2011, la part des transports représente 59% de la consommation énergétique en Guadeloupe et que cette consommation a connu une forte hausse (46%°) entre 2000 et 2011. En l'absence de données spécifiques en matière de consommation d'énergie sur le territoire de la CANGT, cet état initial est par conséquent lacunaire. L'auteur du rapport signale que ces données seront connues avec le futur PCAET. Or le PCAET de la CANGT a été élaboré en novembre 2018 et le rapport d'évaluation environnementale du PDU date de janvier 2019.

***La MRAe recommande de mettre à jour ou compléter les données sur la consommation d'énergie sur le territoire de la CANGT en fonction des données disponibles notamment dans le PCAET de la CANGT.***

#### **Les émissions de gaz à effet de serre (GES)**

Le rapport d'évaluation environnementale analyse le bilan fait en 2011 des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de la Guadeloupe en s'appuyant sur les données issues du PRERURE et de l'ADEME. Il met en évidence la première place du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre avec 27% du total des émissions. Suivent après les secteurs résidentiels (22%), les déchets (16,4%°) et le tertiaire (16,2%°).

Le rapport présente également les émissions de CO2 liées aux déplacements en Guadeloupe et par EPCI, en se basant sur une étude réalisée en 2015 par l'INSEE, l'ADEME, la DEAL et l'ORT. Il ressort que, sur le territoire de la CANGT, environ 30 000 tonnes de CO2 sont émises chaque année par les navetteurs domicile-travail et domicile-étude. Le rapport indique que cette caractéristique a tendance à s'accroître avec un phénomène d'étalement urbain qui rallonge les distances de déplacement pour les individus travaillant dans l'agglomération pointoise. Il aurait été intéressant de disposer de données chiffrées sur plusieurs années ce qui permettrait de vérifier cette tendance et de mieux apprécier la dynamique du territoire .

***La MRAe recommande de caractériser avec des données chiffrées l'évolution des émissions de GES liées aux transports à l'échelle du territoire***

#### **Qualité de l'air et émission de polluants atmosphériques liés au transport**

Les données utilisées pour caractériser la qualité de l'air sur le territoire de la CANGT sont issues des stations mobiles de mesures mise en place par GWADAIR. Pour les polluants étudiés ( dioxyde d'azote

NO<sub>2</sub>, ozone O<sub>3</sub>, dioxyde de soufre, PM<sub>10</sub>), les données datent de 2010 et méritent d'être actualisées. En particulier pour les oxydes d'azote, le rapport indique, à juste titre, que « *les concentrations restent inférieures au seuil de recommandation et d'information mais qu'au regard du taux de motorisation et du trafic automobile, la concentration en oxydes d'azote pourrait s'être aggravée depuis 2010 et se renforcer à l'avenir sur la CANGT dans l'optique d'une tendance fil de l'eau* ».

**La MRAe recommande d'actualiser les données relatives à la qualité de l'air afin d'élaborer un état initial cohérent avec la réalité et d'en déduire l'identification des enjeux adaptés au territoire.**

### Nuisances sonores

Cette thématique est traitée à partir des cartes stratégiques de bruits liés au trafic routier en Guadeloupe (p.15 à 21) datées de 2013 et du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la région Guadeloupe, pour les routes nationales impactées.

Sur le territoire de la CANGT, les axes concernés sont d'une part la RN5 entre les Abymes Morne à l'Eau et Le Moule, et d'autre part la RN6 entre Morne à l'Eau et la section Belin à Petit-Canal. Les nombres de bâtiments sensibles, de logements et de personnes exposées aux nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des valeurs limites réglementaires sont indiqués pour chacune de ces trois communes (p.14).

Il conviendrait d'indiquer le nombre total de personnes concernées ou le pourcentage de la population exposée sur le territoire de la CANGT sur l'ensemble des périodes de la journée, d'une part, et de la nuit, d'autre part, afin d'appréhender cet enjeu de manière globale.

Par ailleurs, le classement sonore des voies n'est pas présenté alors que le linéaire des différentes catégories de voies selon ce classement est l'un des indicateurs de suivi du PDU proposé par l'auteur du rapport d'évaluation environnementale.

Enfin, il est relevé une inexactitude (p.13) concernant l'approbation du PPBE. Ce document a été approuvé en mars 2015 par la Région et non en 2014. Il convient également de signaler que la cartographie du bruit routier sur le département de la Guadeloupe a fait l'objet d'un nouvel arrêté préfectoral daté du 09 août 2018.

### **La MRAe recommande :**

- ***d'indiquer la valeur globale et le pourcentage de la population exposée aux nuisances sonores liées au trafic routier au-delà des valeurs limites réglementaires sur le territoire de la CANGT, sur l'ensemble des périodes de la journée d'une part, et de la nuit d'autre part.***
- ***de compléter l'état initial par les données relatives au classement sonore des transports terrestres en Guadeloupe accessibles sur le site internet de la DEAL à l'adresse suivante : <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/le-classement-sonore-en-guadeloupe-r1065.html>***
- ***d'actualiser, le cas échéant, les cartes de bruits routiers, accessibles sur le site internet de la DEAL à l'adresse suivante: <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-3eme-echeance-arrete-a2490.html>***

Enfin, la MRAe rappelle l'importance d'intégrer dans l'état initial une présentation de l'état de l'environnement en l'absence de PDU. En effet, cela constitue une étape fondamentale pour anticiper certaines dynamiques prévisibles qui affectent le territoire et sur lesquelles les orientations et actions du PDU devront influencer à l'échéance 2028.

## **II.2 Analyse des effets probables du PDU**

Cette partie est traitée dans le second chapitre du rapport d'évaluation environnementale (p.22 à 51) intitulé à tort "l'évaluation environnementale du PDU". Comme l'état initial, l'analyse des effets probables du PDU est incomplète et manque parfois de clarté.

Les effets probables du PDU sont étudiés sur les quatre thématiques environnementales : les déplacements, les gaz à effets de serre, la qualité de l'air et la santé, les nuisances sonores. L'analyse est quantitative pour



les deux premières thématiques et qualitative pour les deux dernières en raison de l'absence de modélisation précise des effets de chacune des actions sur la qualité de l'air et sur les nuisances sonores.

L'analyse quantitative laisse apparaître une contradiction sur l'évolution estimée du nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs seuls en véhicules thermiques entre 2013 et 2028. A la page 22, ce nombre diminue tandis qu'à la page 24, il augmente. Le rapport (p.22) indique que *"le développement du covoiturage, de l'électromobilité, des modes actifs et des transports collectifs permet également de faire baisser significativement le volume de kilomètres parcourus par les conducteurs seuls en véhicules thermiques (69% en 2028 contre 78% en 2013)*. Tandis qu'à la page 24, on peut lire, s'agissant des émissions de gaz à effet de serre, que *"les émissions totales sur la CANGT pour une année diminuent très nettement (-24% entre l'année 2013 et l'année 2028) malgré une croissance des kilomètres parcourus par les conducteurs "seuls" en véhicule thermique (+11%)."*

***La MRAe recommande de lever l'ambiguïté sur l'évolution estimée du nombre de kilomètres parcourus par les conducteurs seuls en véhicules thermiques entre 2013 et 2028 ;***

L'analyse qualitative consiste à évaluer, pour chaque objectif, l'impact des actions du PDU sur la thématique environnementale considérée en utilisant un code couleur décliné en fonction de la qualification de l'impact (impact très favorable à impact très défavorable en passant par impact neutre). Pour chaque objectif, une synthèse des impacts des actions est réalisée sous forme d'un tableau. Il ressort que le projet de PDU n'aurait aucun effet défavorable sur la qualité de l'air et les nuisances sonores. Cette analyse est incomplète.

A titre d'exemple, l'impact sur la qualité de l'air des actions 4.1, 4.2 et 4.3 visant à compléter et fluidifier le réseau routier est considéré comme neutre ou non significatif sans justification probante. A juste titre, le rapport indique (p.33) : *« il faut néanmoins être prudent car l'utilisation de voies de contournement peut se traduire par le rallongement de parcours pour certains trajets, et donc par une augmentation des émissions de polluants par ailleurs »* Le rapport ajoute (p.33) : *"l'impact de ces mesures est donc considéré comme neutre dans l'attente d'évaluations plus précises de chaque action sur leur impact en termes de qualité de l'air"*. En outre, les effets indirects négatifs probables sur la gestion des déchets (la gestion des batteries usagées des véhicules électriques) sont évoqués mais non pris en compte dans une analyse globale des effets. Enfin, quelques coquilles sont à signaler (p.46 et 47) : il s'agit de l'impact des actions sur les nuisances sonores et non de l'impact sur la qualité de l'air.

***La MRAe recommande d'approfondir l'analyse des effets du projet sur l'environnement, notamment l'analyse des effets liés à la mise en œuvre des actions visant à adapter le réseau.***

### **II.3 Suivi du PDU et de ses effets sur l'environnement**

Les indicateurs de suivi du plan sont présentés dans le rapport "conception du projet de PDU" à la fin de chacune des trente-deux fiches action. Quant aux indicateurs de suivi des effets du plan sur l'environnement, ils sont regroupés dans deux tableaux du rapport d'évaluation environnementale (p.40 et p.51) ; le premier comporte dix indicateurs liés aux émissions de GES, consommation d'énergie, polluants atmosphériques et qualité de l'air ; le second comporte quatre indicateurs liés au bruit.

Afin d'avoir une visibilité globale du suivi du PDU et de ses effets sur l'environnement, il aurait été utile de concevoir un tableau de bord unique regroupant l'ensemble des indicateurs. Une distinction entre trois catégories d'indicateurs pourrait par ailleurs être retenue :

- les indicateurs attachés au suivi de la mise en œuvre des actions du PDU (indicateurs de réalisation : création d'un réseau urbain de sept lignes, création d'une voie pendulaire sur la RN5 à l'entrée ouest du Moule, etc.) ;
- les indicateurs en lien avec les effets visés par les actions du PDU (nombre de voyages par ligne, nombre de personnes utilisant le service de transport à la demande par exemple).
- les indicateurs en lien avec le degré d'atteinte des objectifs de protection de l'environnement et de la santé (indicateurs d'impact).

Par ailleurs, il conviendrait de définir des indicateurs de suivi plus opérationnels et renseignés. Par exemple :

- pour le suivi du plan en matière de report modal, des indicateurs tels que : les évolutions de la part de transport en commun à atteindre, les évolutions de la part de la marche et du vélo dans les déplacements des actifs, les objectifs de diminution de la part des déplacements des actifs et non actifs réalisés en voiture ;
- pour le suivi des effets du plan sur l'environnement, les sources de données et la fréquence de collectes sont renseignées ; mais il manque, lorsque l'indicateur s'y prête, une valeur initiale et une valeur cible.

***La MRAe recommande de renseigner les indicateurs de suivi et de les regrouper dans un dispositif unique de suivi afin d'avoir une visibilité globale du suivi du PDU et de ses effets sur l'environnement.***

## **II.4 Résumé non technique**

Comme indiqué au paragraphe II.1 du présent avis, le dossier ne comporte pas de résumé non technique. Pourtant celui-ci est requis par le code de l'environnement (article R122-20 du code de l'environnement).

***La MRAe rappelle l'obligation de réaliser un résumé non technique de l'évaluation environnementale afin de rendre les thèmes et les résultats essentiels du plan accessibles et compréhensibles pour le grand public et les décideurs. Elle recommande de le présenter dans un document séparé afin de faciliter l'accessibilité de l'information.***

## **III. Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de PDU**

### **III.1 Articulation avec les autres plans et programmes**

L'articulation du projet de PDU avec les autres plans et programmes n'est pas traitée dans le rapport d'évaluation environnementale ce qui est pourtant attendu dans une telle démarche (article R.122-20, alinéa 1° du code de l'environnement). Cependant cette analyse est présentée dans le rapport "conception du projet de PDU" (p.9 et p.30 à 39).et contribue à justifier la stratégie retenue par la CANGT pour élaborer le PDU. Les plans et programmes pris en compte sont le schéma régional des infrastructures de transport de Guadeloupe (SRIT), le volet « transport » du SAR approuvé en 2011, la programmation pluriannuelle de l'énergie de Guadeloupe (PPE) en cours de révision, le schéma régional climat air-énergie (SRCAE) approuvé en 2012, et le plan climat air énergie du territoire (PCAET) de la CANGT.

Outre le SRCAE, le PDU de la CANGT devra être compatible avec le futur schéma régional de l'intermodalité (prévu par la loi MAPAM du 27 janvier 2014), le plan de prévention de l'atmosphère et d'une manière générale avec le SAR en cours de révision sous la coordination de la Région.

Il convient de signaler qu'il n'existe pas de PLU intercommunal sur le territoire de la CANGT mais toutes les communes sont dotées d'un PLU approuvé. Il aurait donc été utile de montrer également l'articulation entre le PDU et les PLU des communes concernées, notamment entre le PDU et le PLU de la commune du Moule. En effet dans son avis rendu en 2016 sur le projet de PLU du Moule, la MRAe posait la question suivante : comment affirmer que la voie de contournement du centre bourg ne rompra pas les continuités écologiques que le projet de PLU entend protéger ? L'évaluation environnementale du PDU de la CANGT aurait pu apporter des éléments de réponse à cette question.

Un chapitre intégré dans le rapport d'évaluation environnementale, s'attachant à montrer en quoi la mise en œuvre du projet de PDU prend en compte l'environnement au travers de l'analyse de l'articulation du PDU avec les documents de planification comme les PLU, le SDAGE, le plan de prévention et de gestion des déchets en cours d'élaboration serait le bienvenu et ne serait pas redondant avec l'analyse qui a été faite dans le rapport « conception du projet ».

***La MRAe recommande d'intégrer dans le rapport d'évaluation environnementale une analyse de l'articulation du PDU avec les autres plans et programmes en s'attachant à montrer en quoi sa mise en œuvre prend en compte l'environnement au travers de son articulation avec les PLU des communes concernées, le SDAGE, le plan de prévention et de gestion des déchets en cours d'élaboration.***

### III.2 Justification des choix opérés et exposé de solutions alternatives

Le rapport "conception du projet de PDU" aborde la question de la justification des choix. On peut lire (p.29) : "au regard des enjeux identifiés en diagnostic et des ateliers de concertation, un scénario préférentiel a été proposé". Mais les scénarios alternatifs ne sont pas présentés. Quant au rapport d'évaluation environnementale, aucun chapitre ne traite du sujet. Or, le projet de contournement routier du centre bourg de Morne à l'Eau aurait pu faire l'objet d'une étude de scénario alternatif dans le projet de PDU au lieu de renvoyer cette question aux réflexions sur le SRIT porté par la Région. De même aucune information n'est fournie sur les projets de développement du cabotage.

***La MRAe rappelle que la démarche d'évaluation environnementale doit inclure la recherche de solutions alternatives et l'explication des choix opérés au regard des enjeux identifiés et des objectifs visés par le projet. Il s'agit d'une démarche itérative et continue permettant d'ajuster le projet au fur et à mesure de son avancement afin d'aboutir à un projet de moindre impact sur l'environnement.***

### III.3.Prise en compte des enjeux principaux par le projet de PDU et mesures de réduction, d'évitement et de compensation

L'élaboration du PDU de la CANGT relève d'une démarche a priori favorable à l'environnement car elle s'inscrit dans une démarche de réduction de la consommation énergétique et des émissions polluantes liées aux transports (gaz à effets de serres, polluants atmosphériques) ainsi que des nuisances sonores. Les fiches actions s'attachent ainsi à favoriser la diminution de la durée et du besoin de déplacements, le report modal de l'usage de la voiture individuelle vers d'autres modes (transports collectifs, modes actifs), l'usage de véhicules moins bruyants (vélo, véhicules électriques).

Cependant, pour une meilleure prise en compte de l'environnement, il conviendrait d'intégrer dans la réflexion les autres thématiques environnementales, comme, par exemple, le milieu naturel, le paysage urbain et patrimoine bâti, la consommation d'espace.

En effet, plusieurs actions sont susceptibles d'avoir des effets sur le paysage urbain ou le patrimoine architectural : on peut citer par exemple les actions 1,4b) "Création de quatre parcs relais", 8.2 "Mettre en place des équipements favorisant la pratique du vélo et la marche à pied", et plus largement toutes les actions visant à effectuer des travaux dans l'espace public.

Le dossier mériterait d'être complété sur ces points et prendre en compte la problématique de lutte contre les pollutions visuelles, notamment contre le développement anarchique des panneaux publicitaires le long des voies ainsi que la lutte contre les déchets, dont les véhicules hors d'usage.

Il conviendrait également d'articuler la création et la valorisation d'itinéraires pour les piétons, vélos et personnes à mobilité réduite au niveau local (action 7.4) avec la préservation et la valorisation des trames vertes et bleues .

Enfin, les actions visant à adapter le réseau routier, telle que la réalisation d'une voie de contournement du centre-ville au Moule pour les poids lourds (entre Damencourt et Gardel), auront probablement des incidences négatives sur l'environnement, notamment sur la consommation d'espace. S'agissant de la ressource en eau, il est aussi pertinent de se demander si le PDU n'aura pas d'effet sur les périmètres de protection de captage non répertoriés dans l'état initial mais présents sur le territoire communautaire.

Les auteurs de l'étude n'ont mis en évidence aucun effet négatif probable du projet de PDU sur l'environnement. Il en résulte qu'aucune mesure ERC n'a été proposée. Cette conclusion est pour partie liée à la non prise en compte des effets du PDU sur les autres champs de l'environnement, tel qu'indiqué ci-dessus. Il convient de la reprendre en fonction des résultats qui seront issus des compléments apportés à l'évaluation environnementale du PDU.

***La MRAe recommande d'intégrer dans l'évaluation environnementale les enjeux liés au milieu naturel (eau, biodiversité) au paysage urbain et au patrimoine architectural, à la consommation d'espace, aux déchets, aux risques naturels, afin de dégager les effets négatifs probables et proposer, le cas échéant, les mesures d'évitement de réduction ou de compensation nécessaires.***