



Mission régionale d'autorité environnementale
La Réunion

**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale
de La Réunion sur l'élaboration
du Plan de Déplacements Urbains (PDU)
de la communauté intercommunale
Réunion Est (CIREST)**

n°MRAe 2019AREU5

Préambule

Pour tous les plans, programmes ou schémas soumis à évaluation environnementale ou à étude d'impact, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis sur le dossier présenté. En application du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016, l'autorité environnementale est, dans le cas présent, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) de la région Réunion, appelée dans cet avis Autorité environnementale (Ae).

L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui porte sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet de plan. L'avis de l'Ae n'est pas un avis conforme.

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet de plan de déplacements urbains (PDU) dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concernent.

La MRAe Réunion s'est réunie le 10 septembre 2019.

Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du conseil général de l'environnement et du développement durable, 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.

Introduction

La directive européenne 2001/42/CE du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, pose le principe que les plans et programmes susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, et qui fixent le cadre de décisions ultérieures d'aménagements et d'ouvrages, doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La communauté intercommunale Réunion Est (CIREST) regroupe les communes de Bras-Panon, La Plaine des Palmistes, Saint-André, Saint-Benoît, Sainte-Rose et Salazie. Le projet de PDU a été arrêté par délibération du conseil communautaire en séance du 13 décembre 2018.

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par la CIREST pour avis concernant le projet d'élaboration de son PDU et en a accusé réception le 17 juin 2019. L'Agence Régionale de la Santé a émis un avis en date du 24 avril 2019 dans le cadre de sa contribution à l'avis de l'État établi le 16 mai 2019. Le service régional d'appui à la MRAe est la DEAL de La Réunion/SCETE/UEE qui instruit la demande.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un outil pour la coordination des déplacements au sein d'un territoire. Il définit les principes généraux de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de santé publique.

Informations relatives aux références législatives et réglementaires

Le contenu du rapport environnemental des plans est précisé notamment aux articles R.122-20 du code de l'environnement.

Le présent avis de l'Autorité environnementale répond aux articles L.122-4 à L.122-12, R.122-17 à R.122-24 du Code de l'Environnement relatifs à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement. Il est transmis au maître d'ouvrage au plus tard trois mois après la date de réception de la saisine de l'Autorité environnementale. Il est mis en ligne sur le site internet de la MRAe et sera joint au dossier lors de sa mise à l'enquête publique.

Synthèse de l'Avis

Après examen du projet de Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la CIREST dans son ensemble, l'Autorité environnementale (Ae) estime que le plan d'actions présenté est proportionné à certains enjeux, d'autant que ladite collectivité s'inscrit dans une démarche volontaire et que l'élaboration d'un tel document reste complexe. Toutefois, en considération du cadre réglementaire qui s'impose au contenu d'un PDU, des actualisations et des compléments sont nécessaires pour traduire de manière plus cohérente et opérationnelle les ambitions de mobilité durable et innovante affichées. Au regard de certaines thématiques environnementales, les investigations et mesures du PDU méritent d'être étoffées, chiffrées et illustrées, notamment pour en assurer son suivi et son évaluation à mi-parcours et à terme.

L'évaluation environnementale proprement dite de ce projet de PDU appelle les observations suivantes :

Concernant la qualité du rapport environnemental :

- **L'Autorité environnementale (Ae) recommande à la CIREST de mettre en cohérence les différents documents constituant le PDU, notamment en intégrant les éléments du diagnostic actualisé en avril 2019 dans les autres documents (« les scénarios », « fiches actions » et « annexe évaluation environnementale »), pour une période identique, à savoir 2019-2029.**
- **L'Ae demande à la CIREST de compléter le résumé non technique de l'évaluation environnementale du PDU, conformément à l'article R.122-20 I. 6° du code de l'environnement, dans l'objectif d'une présentation facilement compréhensible pour le public.**
- **L'Ae demande à la CIREST, en termes de méthode, de compléter et classer les mesures proposées dans le rapport environnemental selon la séquence « éviter-réduire-compenser »¹ (ERC) et d'intégrer ces mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.**

Concernant l'articulation du PDU avec les autres documents avec lesquels il doit être compatible (SAR/SMVM, SDAGE, SAGE...) ou en cohérence (PCET, SRIT, SRCAE, PPE, PLH...) :

- **L'Ae demande à la CIREST de compléter le rapport d'évaluation environnementale avec l'analyse de la compatibilité et l'articulation avec les autres plans et programmes, conformément à l'article R.122-20 I. 1° du code de l'environnement.**
- **L'Ae recommande à la CIREST de renforcer les liens entre les déplacements et la dynamique urbaine et d'ajouter un examen des cas d'incompatibilité majeure prévisible avec les PLU dans l'évaluation environnementale du PDU, en ce qui concerne notamment les diverses infrastructures de transport projetées (TCSP, routes, échangeurs, voies vélos, etc.).**

Concernant la prise en compte de l'environnement dans le projet PDU et le scénario retenu :

- **L'Ae demande à la CIREST de préciser quel est le scénario choisi, en transcrivant plus explicitement l'articulation et les complémentarités entre le réseau Cars Jaunes en service, le projet structurant « Esti+ » et le projet « RRTG » vers l'est à l'horizon 2035.**
- **L'Ae recommande à la CIREST de mieux justifier sa politique volontariste affichée d'un transfert modal des véhicules particuliers motorisés vers les transports en commun, sachant notamment que le projet « Esti+ » modifié en 2018 a vu son linéaire en site propre ramené à 20% (à comparer aux 65% dudit projet global autorisé sur le plan réglementaire en 2013).**

1 La séquence "éviter-réduire-compenser" (ERC), qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :
- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites.

Avis détaillé

I. CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

Créé par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 et renforcé par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996, l'établissement d'un plan de déplacements urbains (PDU) est obligatoire dans les « périmètres de transports urbains » inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en application des articles L.1214-1 et suivants du code des transports. Le PDU est établi par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) concernée.

Ce plan définit pour dix années, les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre des transports urbains en visant à assurer un équilibre durable entre d'une part les besoins de mobilité et de facilité d'accès, et d'autre part la protection de l'environnement et de la santé. Il doit faire l'objet d'un bilan tous les cinq ans. L'article R.1214-1 du code des transports précise également que le PDU doit comporter une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements.

L'évaluation environnementale du PDU² est, en principe, diligentée au stade de la planification, en amont des projets opérationnels puisqu'elle vise à repérer de façon préventive ses incidences potentielles sur l'environnement, à un stade où les mesures ERC sont plus aisées à mettre en œuvre. Elle vise à montrer en quoi les objectifs du PDU³ et ses dispositions sont adaptés et suffisants au regard des enjeux environnementaux identifiés et à mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre ses ambitions en termes de protection de l'environnement et de la santé.

L'élaboration du premier PDU de la CIREST (arrêté le 8 novembre 2007), s'était inscrit dans une démarche volontaire, mais n'a pas fait l'objet d'une approbation en conseil communautaire pour être rendu opposable. A ce jour, le choix opéré par la CIREST est de réaliser un nouveau plan. Bien que sa population comptabilise 127 817 habitants en 2015, n'étant pas inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants telle que prévue par l'article L.1214-3 du code des transports, l'élaboration de ce PDU n'a toujours pas de caractère obligatoire pour la CIREST.

L'avis de la MRAe est élaboré sur la base du dossier composé des pièces suivantes :

- un projet de plan de déplacements urbains et son annexe accessibilité (« *Diagnostic 2019-2029* », actualisé en avril 2019 par Axurban ; « *annexe accessibilité* » en date de septembre 2015 par Axurban ; « *Les scénarios* » et « *Fiches Actions* » 2018-2028 arrêtés en décembre 2018) ;
- un rapport d'évaluation environnementale (« *annexe Évaluation Environnementale 2018-2028* »), arrêté en décembre 2018.

Comme indiqué ci-avant, l'Agence Régionale de Santé Océan Indien (ARS) a émis un avis le 24 avril 2019.

On doit relever que si le diagnostic 2019-2029 datant d'avril 2019 a pour avantage de présenter des données actualisées, il n'en demeure pas moins qu'un manque de clarté et un certain nombre de contradictions apparaissent entre les différentes pièces du PDU.

- 2 Les PDU, visés à l'article R122-17 alinéa 36 du code de l'environnement, sont soumis à évaluation environnementale systématique et nécessitent l'établissement d'un rapport environnemental joint au dossier d'enquête publique du PDU.
- 3 L'élaboration du PDU doit répondre à 11 objectifs détaillés à l'article L.1214-2 du code des transports.

- **L'Ae recommande à la CIREST de mettre en cohérence les différents documents constituant le PDU, notamment en intégrant les éléments du diagnostic actualisé en avril 2019 dans les autres documents (« les scénarios », « fiches actions » et « annexe évaluation environnementale »), pour une période identique, à savoir 2019-2029.**

II. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SES ENJEUX

II-A/ Contexte et présentation du territoire

Sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI⁴), la population⁵ est de 127 817 habitants en 2015, sur une superficie de 735,8 km². Ce territoire de la CIREST compte près de 44 500 ménages ; les moins de 20 ans y représentent 34% de la population et les plus de 60 ans, 13%.

Le territoire de la CIREST n'est plus couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Plus précisément, le précédent SCoT approuvé en octobre 2004, et dont la révision avait été engagée par la CIREST en 2010 a été annulé ensuite par ladite collectivité. Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) approuvé en novembre 2011 et ses prescriptions dans le domaine des déplacements, notamment en faveur des transports collectifs, sont par contre opposables au présent PDU.

Toutes les communes du territoire de la CIREST disposent d'un Plan Local d'Urbanisme, mais la plupart sont en procédure de révision générale de leur PLU. Ces procédures engagées sont des opportunités pour mieux articuler l'urbanisme avec la question des déplacements, d'autant que les PLU devront être compatibles (ou être mis en compatibilité) avec le PDU, bien entendu lorsque ce dernier sera abouti et opposable.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2019-2024 prévoit un scénario de production de 800 logements neufs par an (Cf. Diagnostic d'avril 2019, pages 31 et 33).

Concernant le projet de développement territorial, le territoire de la CIREST dispose d'un atout économique essentiel (3 000 hectares de superficie d'une Zone Franche Urbaine).

Concernant les flux de circulation et de transit (RN2/RN3, notamment au niveau de la traversée de Saint-Benoît), le projet de Transport en Commun en Site propre (TSCP), les mobilités décarbonées et les projets de pôles d'échanges, des évolutions sont déterminantes tant pour le dynamisme et l'attractivité du territoire que pour le cadre de vie des habitants.

Concernant l'énergie et le climat, le Plan Climat Energie Territorial (PCET) adopté par le conseil communautaire du 12 décembre 2013 (plan d'actions 2013-2017) est arrivé en phase de bilan. De nouvelles opportunités se présentent pour :

- renforcer la mobilisation des acteurs et de l'EPCI qui intervient en matière de « Protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de de vie » ;
- élaborer le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET), en lien avec la SPL « Energie Réunion » ;
- assurer le suivi de la mise en œuvre du futur PCAET et participer activement à l'animation de réseau entre EPCI.

4 Date de création de la CIREST le 19 décembre 1996 et date de transformation en communauté d'agglomération le 01 janvier 2002.

5 Source INSEE, RP 1999, 2010 et 2015 exploitations principales, Etat civil.

II-B/ Description du projet

L'enjeu principal de mobilité, fixé par la CIREST, porte sur une politique volontariste de transfert modal, de sorte à éviter la congestion généralisée du réseau routier et de l'accessibilité aux centres urbains (Cf. Diagnostic, chapitre IV, pages 140 et 141).

Les infrastructures structurantes, à l'échelle de l'île de La Réunion, qui traversent la communauté d'agglomération sont la RN2 (ossature littorale), la RN2002 (ancien tracé de la RN2), la RN3 (barreau de liaison reliant l'Est au volcan, au Tampon et à Saint-Pierre) et la RD48 (accès au cirque de Salazie).

A l'échelle régionale, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR 2011) fixe les principaux enjeux de structuration en transport collectif⁶. Par ailleurs, à l'interface entre les EPCI du nord et de l'est de l'île, le projet de pôle d'échanges à Quartier Français sur la commune de Sainte-Suzanne constitue un enjeu de maillage entre les cars Jaunes, les bus Citalis de la Cinor et les bus de la CIREST.

Spécifiquement sur le territoire de la CIREST, le projet « ESTI+ » doit constituer l'épine dorsale de l'offre de transport collectif. Celui-ci concerne le tracé de la RN2002 et il traverse les espaces urbanisés les plus denses, en accompagnement des projets de renouvellement urbain des centres-villes de Saint-André et de Saint-Benoît⁷.

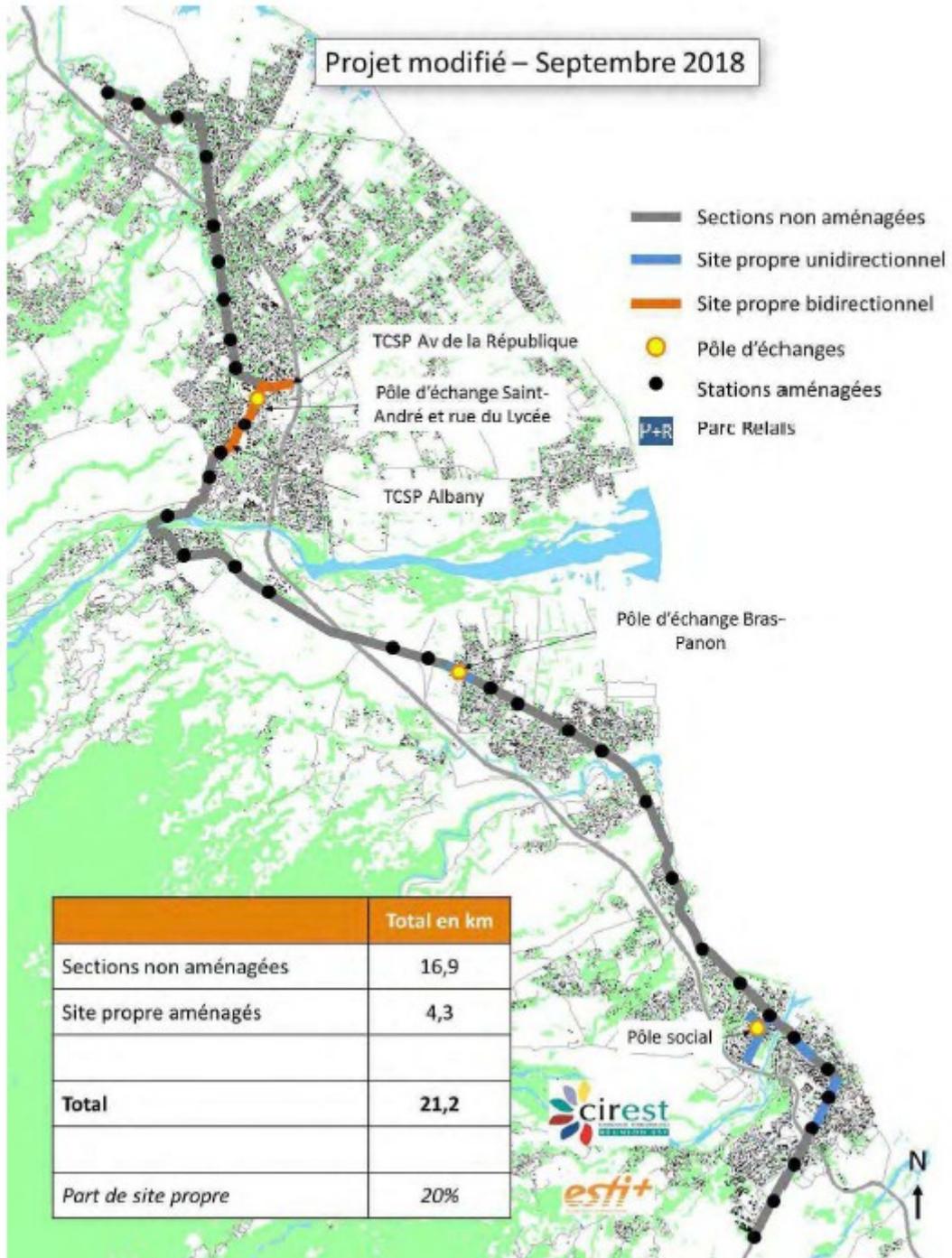
L'objectif fixé par le projet ESTI+ modifié en septembre 2018 est d'améliorer ponctuellement toutes les lignes de transports en commun pour apporter des bénéfices à une échelle plus vaste.

Le projet comporte 37 stations et 3 pôles d'échanges, pour un gain total de 32 min toutes sections confondues sur l'ensemble de l'itinéraire comparé au temps de parcours sans la réalisation du projet ESTI+. Par suite, la notion de niveau de service inscrite dans la version 2013 du PDU (BHNS, confer notes de bas de page), est remplacée par l'orientation stratégique de la CIREST de gain de temps attendu en période de congestion pour chacune des sections aménagées.

Précisons que ce projet ESTI+ porte sur un linéaire de 21,2 km, dont 16,9 km de sections non aménagées et 4,3 km en site propre aménagé, soit une part en TCSP de 20% sur l'itinéraire, soit beaucoup moins que dans le tracé initial de 2013 qui présentait 65% du tracé en site propre⁸.

- 6 Plusieurs projets structurants à l'échelle régionale : projet de Tram-Train en 2008 qui ne s'est pas concrétisé, projet de Réseau Régional des Transports Guidés (RRTG) en 2010 actualisé en juin 2019 par une première tranche de travaux entre Saint-Denis et Sainte-Marie présentée par la Région Réunion en concertation publique avec garant (projet dit RunRail avec échéancier annoncé de lancement de travaux début 2021 et de mise en service début 2024). Quant au prolongement du RRTG à l'Est (entre Sainte-Marie et Saint-Benoît), la mise en service est envisagée à long terme (2035).
- 7 Quartiers prioritaires de la politique de la ville à l'échelle locale et à l'échelle nationale avec deux protocoles de préfiguration ANRU signés en 2016 pour le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) du centre-ville sur la commune de Saint-André et du quartier Labourdonnais-Beaufonds sur la commune de Saint-Benoît (<https://www.anru.fr/fre/Programmes/NPNRU-Protocoles>).
- 8 Le projet initial ESTI+ de décembre 2013 (21,2 km dont 13,9 km en site propre aménagé) et le projet modifié ESTI+ de décembre 2018 (21,2 km dont 4,3 km en site propre aménagé) distinguent des sections en site propre bi-et unidirectionnels et des sections sans site propre. Le projet ESTI+ initial dédiait les aménagements réalisés à une seule ligne du réseau ESTIVAL, la ligne 1, pour lui permettre un saut qualitatif conséquent et lui offrir les caractéristiques d'une ligne future de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), tant en performances accrues en termes de fréquence que de vitesse commerciale. En comparaison, le projet ESTI+ actualisé prévoit la réalisation d'aménagements ponctuels dans les zones identifiées congestionnées pour améliorer l'intermodalité et les échanges entre les modes de transports. Ces aménagements sont ouverts à toutes les lignes de transports en commun, aussi bien pour le réseau ESTIVAL que pour le réseau Cars Jaunes.

Projet Esti+ (projet modifié) : Tracé général :



Extrait du dossier (Fiche Action 1.1 page 2/6)

Il est regrettable que le projet ESTI+ (retenu dans le cadre d'un appel à projets « Grenelle ») qui avait fait l'objet de procédures réglementaires abouties en 2013 n'ait pas pu être réalisé comme prévu à l'époque. La structuration très ambitieuse de ce réseau de transport en commun en site propre (TCSP) sur un linéaire beaucoup plus important du territoire est, aurait certainement constitué une alternative opérante à la voiture, avec une réduction du trafic automobile, et donc une atténuation des diverses nuisances induites (bruit, pollution, etc.).

En termes de transport de marchandises, la CIREST a identifié un enjeu de fret maritime sur son territoire. A cet égard, des études sont en cours pour affiner le besoin économique et dimensionner le projet de port de marchandises en eau profonde (ou quai de débarquement) à Bois Rouge sur la commune de Saint-André, présenté en complémentarité du Port Ouest sur la commune du Port (Cf. fiche action 6.1). Il convient de noter que cette perspective n'est pas inscrite au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) datant de 2011 comportant un volet SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer). Par ailleurs, un projet de port sec (plateforme d'éclatement logistique locale ou régionale) est en cours d'étude également sur le site de Beauvallon à Saint-Benoît.

II-C/ Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Les enjeux principaux identifiés par l'Autorité environnementale concernent :

- la lutte contre les pollutions atmosphériques et sonores ;
- la préservation de la qualité du patrimoine et des paysages du territoire Est ;
- la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que la biodiversité ;
- la cohérence entre les déplacements et le développement urbain.

Les principaux enjeux de santé sur le territoire portent sur la préservation des ressources en eau destinée à la consommation humaine (captages, eaux superficielles et masses d'eaux profondes), tandis que les enjeux de santé directement liés aux infrastructures de transport concernent plus particulièrement la qualité de l'air, le bruit, la sécurité routière, cyclable et piétonne, ainsi que le cadre de vie.

Le territoire de la CIREST est le plus étendu de la Réunion, lequel couvre 73 721 hectares. L'enjeu de préservation des paysages et de la biodiversité y est d'autant plus prégnant que 60% de la superficie du Parc national se trouve sur les six communes du territoire intercommunal (porte d'entrée (depuis les mi-pentes), cœur habité (cirque de Salazie), aires d'adhésion et cœur de Parc national sur l'ensemble de la commune de Sainte-Rose).

Avec une côte au vent et une forte pluviométrie, le risque inondation y est prégnant. Le territoire est couvert par des plans de prévention des risques naturels (prise en compte de l'intensité des phénomènes pluvieux et des risques, notamment de recul des berges des ravines sous l'action des crues, en particulier celles de la Rivière du Mât à Salazie et Saint-André).

L'enjeu est fort de préserver les fonctionnalités des rivières pérennes et des ravines majeures, supports d'habitats patrimoniaux à conserver, abritant des espèces animales et végétales endémiques à protéger, et s'inscrivant dans un continuum de corridor écologique.

L'enjeu environnemental se déclinant en volonté de développement harmonieux du tissu urbain aura pour effet induit de favoriser la densification autour des axes de TCSP, en maintenant les commerces de centres-villes, ainsi que les secteurs mixtes le long des axes majeurs de communication.

II-D/ Présentation des principaux éléments du diagnostic territorial transport

Le diagnostic de territoire mené par la CIREST au regard des déplacements met en évidence les points particuliers suivants :

- déplacements prioritairement en voiture (90%) ;
- faible fréquentation des transports en commun (5% des déplacements motorisés) ;
- absence de pôle d'échange multimodal sur le territoire ;
- 44% des actifs qui travaillent en dehors de leur commune de résidence ;
- trajets journaliers domicile/travail qui sont importants, et télétravail en progression qui favorise la baisse de ceux-ci ;
- faible motorisation des ménages (taux de 0,96 véhicule par famille), néanmoins en progression en lien avec la pyramide des âges, l'augmentation démographique et

l'accroissement des besoins de mobilité.

Une synthèse du diagnostic est présentée en première partie du document « Les Scénarios », mais celle-ci n'a pas actualisée en cohérence avec le diagnostic 2019-2029 proprement dit qui date d'avril 2019.

➤ **L'Ae recommande au pétitionnaire :**

- **d'actualiser les chiffres de population avec les données disponibles de l'INSEE et les estimations d'accroissement démographiques en s'appuyant sur le Plan Local de l'Habitat (PLH) 2019-2025, arrêté en mars 2019 et en cours d'approbation (au lieu du PLH 2011-2016, réalisé en 2010, projections 2020) ; en l'occurrence le diagnostic du nouveau PLH, établi en avril 2018, met en lumière un rythme de production inférieur à l'objectif global de 1 700 logements par an fixé pour la période précédente et une augmentation de la proportion de logements sociaux neufs livrés. Le nouveau PLH prévoit un objectif cible de 800 logements par an ;**
- **d'actualiser le taux des trajets domicile - travail et le taux de motorisation (chiffres de 2009) avec les résultats de l'enquête-ménage réalisée par le SMTR⁹ en 2016 ;**
- **d'actualiser et de mieux prendre en compte les données relatives aux quartiers prioritaires de la ville (QPV), en l'occurrence a minima :**
 - **QPV sur la commune de Saint-Benoît : Sainte-Anne et Rive droite de Saint-Benoît ;**
 - **QPV sur la commune de Saint-André : Cambuston-Centre, Petit-Bazar/Chemin du Centre/Fayard, Centre-Ville et Cressonnière-Manquiers.**
- **de proposer des objectifs quantitatifs en termes de réduction des consommations d'énergie en lien avec les mobilités de personnes et de marchandises, les plans de mobilité entreprises, ainsi que de réduction des émissions de polluants atmosphériques et des risques sanitaires associés, de préservation de la ressource en eau (en qualité et en quantité) et d'adaptation au changement climatique ;**
- **de mentionner les caractéristiques économiques du territoire, en l'occurrence la Zone Franche Urbaine Intercommunale de 3 000 hectares répartis sur les communes de Bras-Panon, Saint-André et Saint-Benoît.**

II-E/ Scénarios et « fiches actions » du PDU

N'incluant pas sur son territoire une agglomération ou une unité urbaine (au sens de la définition de l'INSEE) avec une population supérieure à 100 000 habitants, rappelons que la CIREST n'est pas tenue réglementairement d'élaborer son nouveau PDU.

Les objectifs du PDU sont clairement exposés mais il manque de chiffres quantifiables, lesquels permettraient de faciliter l'élaboration et l'analyse de scénarios. Le projet de PDU traduit la volonté de la collectivité territoriale de renforcer l'attractivité des transports en commun en site propre (TCSP), de favoriser l'aménagement de parcs-relais et de pôles d'échanges intermodaux. On peut noter de manière qualitative une volonté de diminuer la part modale des véhicules particuliers motorisés (VP) reportée vers les transports en commun, la marche et encore le vélo.

Les scénarios se basent sur la perspective d'une forte augmentation des déplacements d'ici à 2023 (Cf. « Les Scénarios », 3^{ème} page après le sommaire) et sur une très faible répartition modale traduisant l'hégémonie de la voiture (90%)¹⁰.

Les atouts de la stratégie présentée portent sur un développement de la couverture spatiale de l'offre en transport en commun sur les six communes et le projet d'épine dorsale du futur réseau

9 SMTR : Syndicat Mixte des Transports de La Réunion, <https://www.rc2c.fr/clients/smtr-enquete-deplacements-grand-territoire>

10 Données de l'enquête IPSOS 2010

urbain (TCSP entre Quartier Français/commercial au nord, en limite territoriale entre la Cinor et la CIREST, et le Pôle Sanitaire Est situé au sud de Saint-Benoit).

Les faiblesses relevées portent sur l'absence de pôles d'échanges multimodaux, sur le niveau de service à améliorer et sur le déficit d'image des transports en commun.

Quatre scénarios sont proposés :

- scénario 0 de référence : « laisser faire – évolution au fil de l'eau avec le projet TCSP » ;
- scénario 1 : « déployer une véritable offre de transport intermodale à l'échelle de la CIREST » ;
- scénario 2 : « accélérer la transition vers les nouvelles pratiques de mobilité » ;
- scénario 3 : « vers une nouvelle culture de la mobilité CIREST / CINOR ».

Les scénarios sont présentés sur la base de prévisions à l'horizon 2020 ou 2023 alors que cette partie du PDU couvre la période 2018-2028. Les enjeux prioritaires identifiés pour la CIREST sont :

- d'accompagner et compléter la mise en oeuvre du TCSP pour réussir l'évolution des comportements en faveur du transfert modal et pour intégrer les besoins de déplacements des personnes handicapées et à mobilité réduite ;
- de prendre en compte la politique de la ville en favorisant la densification des espaces urbains, notamment le long du futur TCSP et la mixité des fonctions dans les opérations d'urbanisme ;
- de créer un « axe armature vélo sur le littoral » et développer un « réseau cyclable tenant compte de l'altimétrie ».

➤ ***L'Ae recommande au pétitionnaire de consolider son étude par une projection des scénarios à l'horizon 2029, en cohérence avec le calendrier d'approbation du PDU et de justifier le scénario retenu et son programme d'actions pour dix ans.***

➤ ***L'Ae recommande de fixer davantage d'objectifs concrets à atteindre et de comparer les scénarios appuyés sur des objectifs quantitatifs, réalistes, mesurables et comparables par rapport à un scénario de référence 2029, de sorte à argumenter sur la stratégie souhaitée et à en faciliter le suivi.***

Par exemple, cela pourrait être :

- pour un objectif de covoiturage « 1 jour sur 5 », trois scénarios pourraient estimer à 5, 10 ou 20 % le nombre de conducteurs faisant du covoiturage à échéance du plan ;
- pour changer de comportement face à l'hégémonie du transport automobile, présenter des scénarios : diminuer de xx % les déplacements automobiles totaux (conducteurs et passagers) et de plus de xx % les déplacements automobiles pour les conducteurs ; augmenter de xx % les déplacements vélos, augmenter de xx % les déplacements à pied, augmenter de xx % les déplacements en transport collectif ;
- pour améliorer l'image et par suite l'attractivité du transport en bus, affirmer les objectifs en termes de niveau de service et de volonté ou pas d'augmenter les fréquences et de proposer des Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ;
- pour un objectif mobilité, à préciser, des besoins spécifiques des jeunes et étudiants, notamment au regard du pôle universitaire sur le territoire Nord, clarifier les scénarios proposés ;
- pour une prise en compte accrue du vieillissement de la population, préciser les objectifs retenus et les scénarios étudiés ;
- fixer des objectifs stratégiques quantifiés visant à atteindre un taux de véhicules propres (électriques, hybrides et gaz naturel).

Le projet de PDU propose de décliner les huit objectifs prioritaires en vingt-six actions. Les huit objectifs portés par le PDU visent, de manière plus concise et résumée en 5 axes, à :

- mieux hiérarchiser le réseaux de voirie en fonction des déplacements interagglomération et interquartiers, ainsi que dans les mi-pentes ;
- favoriser l'intermodalité et la performance du réseau de transport urbain, renforcer son attractivité et favoriser l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- mieux partager l'espace dans les centres des communes, changer l'offre de stationnements et favoriser les déplacements des habitants dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville et le covoiturage ;
- développer les modes doux (marche, vélo), sécuriser les déplacements et communiquer sur les enjeux environnementaux et climatiques visant à un changement de comportement ;
- mieux organiser le transport des marchandises et les livraisons.

Le PDU valorise les principes et les choix suivants :

- la création de parcs relais périphériques (voitures en stationnement de longue durée →bus) et de pôles d'échanges multimodaux entre Cars jaunes, réseau Estival et son épine dorsale ligne n°1, en lien avec le projet de transport guidé porté par le conseil régional ;
- la réorganisation de la circulation automobile (hiérarchisation du réseau de voiries) et des conditions de stationnement dans les centres-villes pour réduire la présence de la voiture et privilégier les stationnements de courte durée¹¹ ;
- le développement et la modernisation des voiries secondaires, en lien avec le projet de route des Hauts de l'Est porté par le conseil départemental ;
- l'offre d'infrastructures de déplacements doux par l'examen des possibilités de piétonnisation de centres-villes, de création de pistes cyclables et de structures liées au vélo, et la mise en place de pédibus (trajets domicile - école pour les enfants), de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et d'un service de transport à la demande (TAD) pour la desserte des écarts¹² ;
- la promotion du covoiturage et des plans mobilités des entreprises visant à mutualiser et réduire globalement l'utilisation de la voiture individuelle pour les trajets domicile → travail ;
- l'amélioration du transport de marchandises et des livraisons en ville ;
- la meilleure prise en compte des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain pour réduire les distances de déplacements entre habitat/ emplois/commerces en favorisant les alternatives à la voiture (le vélo pour les parcours de moins de 5 km et respectivement la marche à pied pour moins de 500 m dans les centres urbains), en offrant de nouveaux services à la mobilité (auto-partage, vélos en libre-service, véhicules électriques et hybrides, etc.) et en densifiant les espaces urbains traversés par la ligne n°1 d'armature Estival (projet de TCSP) ;
- le renforcement de la sécurisation des déplacements ;
- la mise en place d'un observatoire des déplacements incluant notamment le suivi d'indicateurs liés au bruit et à la qualité de l'air ;
- la communication et l'éducation pour un changement de comportement des usagers, en particulier vis-à-vis des enjeux sanitaires et environnementaux des transports.

➤ ***L'Ae recommande à la CIREST de préciser le budget prévisionnel dédié aux principales actions à mi-parcours et à échéance 2029, et d'affiner le calendrier de mise en oeuvre des actions en cohérence avec le cadre d'intervention actualisé des financements européens.***

11 Priorité sur le quartier NPNRU centre-ville de Saint André et sur l'îlot coeur de ville de Saint-Benoit en 2019 (Cf. Fiche action 2.1 page 1/3 en 2018), calendrier non précisé sur les centres urbains de Bras Panon, Salazie et Sainte-Rose (Cf. F.a. 2.2. page 1/1), circulation modifiée à long terme en centre-ville de St -André (Cf. F.a. 2.3 page 2/3)

12 TAD pour la desserte de 3 écarts et transport PMR sur tout le territoire intercommunal si l'option 4 est retenue (Cf. Fiche action 1.2 page 6/7)

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2018-2028

Programme d'actions

Objectifs	Actions	
Développement de la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité	1.1	Aménagement d'infrastructures de T.C.S.P
	1.2	Redéploiement et développement du réseau urbain sur l'ensemble du territoire
	1.3	Augmentation du niveau de service du réseau ESTIVAL
Repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement	2.1	Mise en œuvre d'une nouvelle politique de stationnement dans les centres de St-André et St-Benoit
	2.2	Gestion de l'offre de stationnement et de la circulation dans les centres urbains de Bras-Panon, Salazie et Ste-Rose
	2.3	Adaptation du plan de circulation dans les centres de St-André et de St-Benoit
Repenser l'intermodalité	3.1	Aménagement des pôles d'échanges
	3.2	Connexion des réseaux et Intermodalité
	3.3	Aménagement de Parcs Relais connectés sur la ligne estivale
Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération	4.1	Aménagement de liaisons inter-quartiers dans les mi-pentes et les Hauts
	4.2	Hierarchisation du réseau de voirie en cohérence avec le SRIT
	4.3	Retonte du jalonnement routier et de la signalétique sur le territoire
	4.4	Mise en œuvre d'un système de régulation centralisée de trafic intégrant les priorité bus aux carrefours
Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	5.1	Aménagement d'un couloir à dominante piétonne dans les centres urbains de St André et St Benoit
	5.2	Développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CIREST
	5.3	Mise en place de pédibus
	5.4	Mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)
Organiser les transports de marchandise pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts	6.1	Création d'un groupe de travail sur le Transport de Marchandises en Ville pour une meilleure connaissance des enjeux et la proposition d'un plan d'actions
	6.2	Mieux organisation des livraisons en ville par déclinaison du plan d'actions
Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans la politique de la ville et le développement urbain	7.1	Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain
	7.2	Favoriser les déplacements des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville
Viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile	8.1	Incitation et accompagnement à la réalisation de Plans de Mobilité
	8.2	Développement du covoiturage
	8.3	Sécurisation des déplacements
	8.4	Mise en place des outils d'évaluation et de suivi du P.D.U.
	8.5	Actions de communication sur les déplacements, le P.D.U. et les enjeux environnementaux et climatiques, visant à un changement des comportements

Programme d'actions (Réf : document « Fiches Actions » en annexe 1, 2018-C200)

- ***L'Ae recommande au pétitionnaire de transcrire les principales actions du PDU sur un support cartographique schématique avec une légende, de sorte à localiser plus facilement ces actions et à faciliter la compréhension de la portée du plan par le public, ainsi que l'articulation et les complémentarités entre le réseau Cars Jaunes en service, le projet structurant « Esti + » à court et à moyen terme et le projet « RRTG » vers l'est à l'horizon 2035.***

II-F/ Alternatives et difficultés rencontrées

Des difficultés de lecture et de compréhension du projet de PDU peuvent être rencontrées par le public, étant donné notamment :

- que le murissement de la stratégie des déplacements a été longue et fractionnée en phase élaboration (2013 à 2019) ;
- que le projet ESTI+ datant de 2013 a été revu significativement à la baisse en termes de réalisation de véritables tronçons TC en « site propre » ;
- l'absence de SCoT sur le territoire intercommunal ;
- des projets innovants en cours de réflexion (notamment le port de Bois-Rouge à Saint-André) non explicités dans le PDU ;
- l'important projet affiché de route des Hauts de l'Est porté par le conseil départemental (concertation préalable réalisée au 1^{er} semestre 2019) sur lequel le PDU ne se prononce pas en termes d'équilibre durable entre les besoins de mobilité et de facilités d'accès au regard de la protection de l'environnement et de la santé ;
- le projet d'aménagement de la RN2 en boulevard urbain sur la commune de Saint-Benoit, en lieu et place du barreau de déviation par Bras Canot et le GHER indiqué au SAR ;
- les incohérences constatées sur le projet de PDU arrêté par le conseil communautaire de la CIREST en sa séance du 13 décembre 2018.

- ***L'Ae recommande à la CIREST de décliner comment la stratégie territoriale a évolué au moyen d'un processus itératif et de plusieurs formes de concertation avec les partenaires publics et privés et de présenter, en annexe au PDU, un bilan de concertation.***

Concernant les choix d'intermodalité, les caractéristiques ou difficultés suivantes sont présentées :

- la fiche action 3.2. relève une grande difficulté de connexion entre les réseaux Estival de la CIREST et le RRTG de la Région à moyen et à long terme, résultant des trop grandes distances, en marche à pied, entre les futurs pôles d'échanges de ces deux réseaux de transport en commun (de 600 à 1 400 m).
- ***L'Ae demande au maître d'ouvrage de préciser l'objectif d'une meilleure intermodalité et de présenter des solutions alternatives ou complémentaires au tracé de l'infrastructure TCSP (Estival ligne n°1), qui soient concertées avec les partenaires associés (Région Réunion, CINOR pour le réseau Citalis et exploitants), de sorte à optimiser l'implantation de plusieurs pôles d'échanges (notamment au niveau de Quartier Français (centre commercial de Sainte Suzanne), mairie de Bras-Panon et ZAC Carreau Jardin, et des traversées de Saint-André et de Saint-Benoît, en cohérence avec le développement urbain et les opérations NPNRU contractualisées sur le territoire).***
- la fiche action 3.3 identifie les trois parcs relais sur la branche nord-est du RRTG et trois parcs relais sur le réseau Estival selon un échancier vague (entre 2020 et 2028).
- ***L'Ae recommande de préciser si ces trois parcs relais des deux réseaux principaux de transports en commun sont les mêmes et quelle distance à pied les relie (Bourbier les Bas à l'entrée nord-ouest de Saint Benoît, cimetière sur la RN2 à l'entrée ouest de Bras-Panon et Rivière du Mât à l'entrée sud-ouest de Saint-André sur la RD48 en provenance de Salazie).***

➤ **L'Ae demande de préciser des objectifs de calendrier de réalisation et de mise en service des parcs relais, de justifier les raisons du choix d'implantation d'un seul parc relais en entrée de ville nord-ouest de Saint-Benoît (Bourbier les Bas).**

Concernant les voies de circulation, les caractéristiques ou difficultés suivantes sont présentées :

- La fiche action 4.2. « hiérarchisation du réseau de voirie en cohérence avec le SRIT » vise à définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération. Sachant que le SRIT n'est pas un document opposable à ce jour, il s'agit d'une simple prise en compte par le PDU.

➤ **L'Ae recommande à la CIREST de préciser quelles sont les actions concrètes et indicateurs de suivi de cette fiche action 4.2. à mi-parcours et à l'échéance du PDU et de démontrer la compatibilité des choix d'infrastructures de transport au SAR en vigueur.**

Concernant le développement de la pratique du vélo, la mise en cohérence des projets est renvoyée dans le cadre de l'élaboration d'un schéma directeur vélo à l'échelle du territoire, alors que le PDU pourrait déjà anticiper des actions opérationnelles avec les partenaires concernés pour favoriser ce moyen de mobilité douce et durable, en veillant non seulement à la continuité et l'articulation de l'armature des différents itinéraires, mais également à leur sécurisation (sentier littoral Est, Voie Vélo Régionale...).

- La fiche action 5.2. correspondante pourrait par ailleurs faire état de l'appel à projets Fonds mobilités actives « continuités cyclables » actuellement engagé pour 7 ans par le ministère chargé des Transports et dédié dans le cadre d'un « Plan Vélo » à la résorption de discontinuités cyclables.

➤ **L'Ae recommande à la CIREST de définir les actions opérationnelles qui pourraient être déjà menées de manière opportune et prioritaire sur son territoire intercommunal en faveur du développement du vélo (moyen de déplacement moins consommateur en énergie et moins polluant).**

➤ **L'Ae recommande de préciser les échéanciers des projets de boucles cyclables affichées respectivement sur la commune de Saint-André, ainsi que celles de Bras-Panon et Saint-Benoît, afin de pouvoir mesurer la mise en œuvre de ces actions éventuellement lors de l'évaluation à mi-parcours du PDU (dans 5 ans).**

III- QUALITÉ DE LA DÉMARCHE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

III-A/ Organisation, qualité et contenu du rapport environnemental

L'évaluation environnementale du PDU doit permettre :

- de prendre en compte l'ensemble des enjeux environnementaux et sanitaires ;
- de présenter le meilleur compromis entre les objectifs en matière de qualité de l'air, d'énergie et de climat et les autres enjeux environnementaux ;
- d'apprécier si les axes et les actions de mobilités et d'infrastructures du projet de plan sont adaptés et suffisants pour atteindre les objectifs affichés ;
- de justifier les choix opérés, gage d'une meilleure appropriation par les acteurs du territoire ;
- de mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre les ambitions environnementales du PDU et leur mise en œuvre ;
- de préparer le suivi de la mise en œuvre du plan.

Bien que le diagnostic du PDU de la CIREST ait été actualisé en avril 2019, le rapport

environnemental présenté sous forme d'annexe apparaît trop sommaire, en particulier en ce qui concerne la justification des choix réalisés et l'évaluation des effets attendus sur l'environnement.

Le résumé non technique (RNT) situé dans « annexe EE » en pages 123 à 127, est incomplet dans son contenu au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement, d'autant qu'il ne comporte aucune illustration. Sur le fond, ce document a pour objectif une présentation facilement compréhensible pour le public des principaux éléments et résultats du rapport d'évaluation environnementale, ainsi que du projet de PDU. Son caractère non technique implique que ce document doit se suffire à lui-même, c'est-à-dire être compréhensible par son seul contenu, ce qui n'est pas le cas.

Le résumé non technique doit être rédigé avec un souci constant de clarté, en faisant ressortir les informations principales. Sur la forme, les illustrations sont impératives et la cartographie est, encore une fois, un élément primordial pour la pédagogie. Ces cartographies peuvent montrer les principaux enjeux environnementaux, la localisation des principaux impacts, ainsi que la localisation des mesures, etc.

➤ ***L'Ae demande à la CIREST de compléter le résumé non technique de l'évaluation environnementale du PDU, conformément à l'article R.122-20 I.6° du code de l'environnement.***

➤ ***L'Ae demande à la CIREST, en termes de méthode, de compléter et de classer les mesures proposées dans le rapport environnemental selon la séquence « éviter-réduire-compenser »¹³ (ERC) et d'intégrer ces mesures ERC dans le plan d'actions du PDU.***

Le pétitionnaire pourrait utilement affiner la méthodologie du rapport environnemental en s'appuyant notamment sur :

- le guide CERTU de juin 2011 : « évaluation environnementale des plans de déplacements urbains, analyse des premières pratiques et préconisations » ;
- le guide Références : « préconisations relatives à l'évaluation environnementale stratégique, note méthodologique » publiée par le Commissariat Général du Développement Durable (CGDD), en partenariat avec le Cerema, de mai 2015.

III-B/ Articulation avec les autres plans et programmes

Le PDU doit être en cohérence avec les plans nationaux, en particulier :

- le Plan National Santé Environnement 2015-2019, actions 50,62, 63, 99 et 100;
- le Grenelle de l'Environnement, engagements 19 et 138b.

A l'échelle régionale, le PDU doit être compatible avec le SAR en vigueur et notamment avec l'orientation « faciliter la maîtrise des pollutions et des nuisances en matière de transport ». Il doit être en cohérence avec le SRIT : « diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre ».

La Programmation Pluri-annuelle de l'Energie de la Réunion (PPE) 2016-2023 en vigueur constitue le nouveau volet « énergie » du SRCAE (Schéma Régional Climat Air Énergie), pour les zones non interconnectées (ZNI) au réseau électrique de la France hexagonale. Le PDU doit être notamment en cohérence avec les orientations :

- prévenir et réduire la pollution atmosphérique et atténuer ses effets (SRCAE) ;
- développement des véhicules propres pour l'Etat et ses établissements publics, les collectivités territoriales, les transports publics et déploiement des dispositifs de charge pour

13 La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC), qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :

- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites.

les véhicules électriques et hybrides rechargeables, en fonction des capacités du système électrique (PPE).

- ***L'Ae demande à la CIREST de compléter le rapport d'évaluation environnementale avec l'analyse de la compatibilité et l'articulation avec les autres plans et programmes, conformément à l'article R.122-20 I. 1° du code de l'environnement.***

Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) participe à la mise en œuvre de la PPE 2016-2023 en vigueur. A ce jour, le territoire de la CIREST n'a pas encore élaboré son PCAET.

- ***L'Ae rappelle que l'engagement dans une démarche d'élaboration du PCAET à l'échelle intercommunale est requise, conformément à la Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV) du 17 août 2015.***

Les PLU des six communes devront être compatibles avec le PDU. Il pourrait être opportun de présenter les incidences sur les PLU en vigueur ou en cours d'élaboration.

- ***L'Ae recommande à la CIREST d'ajouter un examen des cas d'incompatibilité majeure prévisible avec les PLU en vigueur, dans l'évaluation environnementale du PDU, notamment en ce qui concerne la création des infrastructures de transport projetée (TCSP, routes, échangeurs, voies vélos, etc.).***

III-C/ État initial de l'environnement

L'état initial est présenté par thématiques (Cf. chapitre III) : les paysages naturels, les espaces naturels, l'occupation des sols, les risques naturels, les risques technologiques, les nuisances des transports pour les sols et les eaux, les nuisances sonores, les pollutions de l'air et gaz à effet de serre.

- ***L'Ae demande à la CIREST d'ajouter une synthèse hiérarchisée des enjeux environnementaux du territoire, ainsi que des cartographies pour les spatialiser et des illustrations.***
- ***L'Ae recommande à la CIREST d'ajouter des références locales de connaissance, en l'occurrence, le profil environnemental régional (DEAL Réunion) et des ressources locales de connaissance, telles que :***
 - ***l'ATMO Réunion, association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air à La Réunion, (atmo-reunion.net) ;***
 - ***le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) et les partenaires associés des services de la sécurité routière à la préfecture de La Réunion qui disposent des données de l'accidentologie sur le territoire Est à prendre en compte.***

III-D/ Incidences à évaluer sur l'environnement

L'article R.1241-1 du code des Transports précise que le PDU doit comporter une étude qui évalue les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements.

La pollution de l'air est responsable d'un large et important impact sur la santé humaine (maladies cardio-vasculaires et respiratoires, cancers, asthme). Aussi, le transport des personnes et des marchandises avec des véhicules à moteur thermique constitue l'une des principales sources de pollution atmosphérique et semble favoriser les plus fortes expositions individuelles aux polluants (dans le véhicule, le long des axes routiers et dans les bâtiments).

Il faut relever que le rapport environnemental annonce (Cf. chapitre IV.3.3 page 115) que les actions du PDU ne devraient pas avoir d'incidence négative sur la qualité de l'air, sachant qu'aucune nouvelle liaison routière n'est envisagée.

Cette dernière argumentation qui est reprise pour justifier l'absence d'impact au regard d'autres enjeux environnementaux (Cf. chapitre IV.1.3 page 52 – occupation des sols / idem en page 74 –

qualité des eaux) peut toutefois interpellé dans la mesure où plusieurs nouvelles infrastructures routières sont présentées au PDU (Cf. fiches 4.1 et 4.2 page 3/3 du plan d'actions), comme la Route des Hauts de l'Est ou la voie de délestage de la RN3 à la Plaine des Palmistes.

Dans ces conditions, des justifications sont à apporter. Les différents impacts la qualité de l'air, mais également sur la consommation des espaces et les milieux naturels et agricoles traversés méritent d'être appréciés dès le stade du PDU au regard des différents projets d'infrastructures apparaissant dans les fiches « actions », sans renvoyer intégralement sur les études d'impact de ces projets. L'objectif de l'évaluation environnementale d'un PDU est justement d'anticiper les impacts en recherchant en priorité l'évitement de tout impact environnemental négatif, notamment au regard de la localisation des infrastructures prévues.

Compte tenu des facteurs de risque pour la santé liés aux transports routiers, les actions qualitatives prévues au PDU de la CIREST pourraient être approfondies de manière quantitative.

- ***L'Ae demande à la CIREST d'apporter des clarifications par rapport aux infrastructures routières présentées dans les fiches « actions » et d'en préciser les principaux impacts pressentis, de manière à pouvoir définir les mesures ERC nécessaires dès le stade du PDU (en privilégiant l'évitement) ;***
- ***L'Ae recommande à la CIREST de fixer des objectifs quantifiés précis et mesurables :***
 - ***de réduction des émissions de polluants dans l'air (par exemple pour satisfaire l'arrêté du 07 décembre 2016 fixant un objectif pluriannuel de diminution de la moyenne annuelle des concentrations journalières de particules atmosphériques) ;***
 - ***de réduction des niveaux sonores à proximité des routes et dans les centres-villes ;***
 - ***de réduction du nombre de véhicules individuels roulants, de véhicules transformés.***

Enfin, une part importante des moteurs des véhicules individuels à la Réunion sont transformés : enlèvement du filtre à particules (diesel), déconnexion du recyclage des gaz imbrûlés, reprogrammation de l'alimentation en carburant du moteur et changement de pot d'échappement (pot catalytique d'origine), etc. Même si la proportion de véhicules transformés n'est pas documentée, l'observation visuelle des émissions noirâtres particulières (y compris pour des véhicules récents transformés) au sein du trafic routier est suffisante pour constater l'ampleur du phénomène. Sans en connaître la proportion exacte, l'addition de ces comportements individuels génère au sein du trafic routier dense un flux continu d'émissions de polluants a priori bien supérieur à une situation sans comportement de transformation.

Par ailleurs, la prise de conscience de la dangerosité des gaz et particules d'échappement des véhicules apparaît largement insuffisante au sein de la population.

- ***L'Ae recommande à la CIREST de prévoir dans ses actions de communication 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...).***