



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 d'agglomération du Sud
de La Réunion (CASUD)**

n°MRAe 2020AREU4

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 14 avril 2020.

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 d'agglomération du Sud (CASUD) a arrêté le projet de PDU par délibération du conseil communautaire en séance du 29 novembre 2019.

Le 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, la protection de l'environnement et la santé publique.

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie par la CASUD pour avis concernant ce projet d'élaboration du PDU et en a accusé réception le 17 janvier 2020. L'Agence Régionale de la Santé (ARS) de La Réunion a émis un avis en date du 13 février 2020. Le service régional d'appui à la MRAe est la DEAL de La Réunion/SCETE/UEE qui instruit la demande.

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

Face aux enjeux de mobilité durable avec des situations de congestion routière qui sont observées quotidiennement en agglomération, la CASUD a engagé l'élaboration de son plan de déplacements urbains (PDU 2020-2030).

Dans ce contexte, elle ambitionne de réduire l'usage et la dépendance de la voiture au niveau de son territoire avec un report modal de 4,5 % vers les transports collectifs et les modes doux (marche, vélo). Pour ce faire, la collectivité intercommunale prévoit de nouvelles pratiques de la mobilité, avec une amélioration notable de l'attractivité des transports en commun pour les non captifs et de la politique de stationnement dans les centres urbains (avec la création notamment de parcs-relais en périphérie).

Pour l'Autorité environnementale (Ae), les principaux enjeux environnementaux du PDU sont :

- la cohérence entre les différents déplacements et le développement urbain ;
- la préservation des espaces naturels et de la biodiversité ;
- la réduction de l'exposition au bruit de la population ;
- la prise en compte du changement climatique ;
- l'amélioration de la qualité de l'air, par la lutte contre les pollutions atmosphériques, afin de préserver la santé publique.

Après examen du projet de PDU dans son ensemble, l'Ae estime que les objectifs et les actions s'inscrivent intrinsèquement dans une logique de mobilité durable et innovante, sans que cela ne permette de considérer que l'impact global du plan est positif comme affirmé dans le rapport environnemental.

Au regard de son rôle majeur en termes d'organisation cohérente et équilibrée des déplacements, le PDU ne peut se soustraire à une véritable démarche d'évaluation environnementale, itérative, inclusive et proportionnée aux enjeux. Ce processus doit permettre d'alimenter les réflexions menées dans l'élaboration de la stratégie du document, en identifiant par exemple des impacts locaux négatifs, ce qui n'est pas le cas de l'évaluation environnementale présentée dont la plus-value attendue ne semble pas construite.

De surcroît, le rapport environnemental a été réalisé a posteriori de la phase d'élaboration du PDU et mentionne des données assez anciennes, voire erronées. Les enjeux environnementaux spécifiques au territoire ne sont pas suffisamment pris en compte. Aucun lien n'est fait avec les autres documents constituant le PDU (diagnostic, scénarios et plan d'actions), ni avec les réflexions menées préalablement. Les choix opérés demandent à être justifiés sur le plan environnemental.

En résumé, l'évaluation environnementale du PDU appelle les observations suivantes afin de mieux asseoir les choix stratégiques du document, ainsi que pour en faciliter son suivi et son évaluation à mi-parcours et à terme :

Concernant la qualité du rapport environnemental :

- ***Au regard des insuffisances relevées, l'Ae recommande à la CASUD de reprendre la démarche d'évaluation environnementale en intégrant de manière plus complète les enjeux environnementaux spécifiques au territoire intercommunal (milieux naturel, physique et humain) dans l'analyse des scénarios étudiés afin de mieux démontrer comment le projet de PDU répond à l'objectif de moindre impact environnemental.***
- ***L'Ae demande à la CASUD :***
 - ***de montrer comment la stratégie territoriale a évolué au travers des concertations préalables engagées avec les partenaires institutionnels, voire avec le public, et d'en présenter un bilan global ;***

- **de compléter le « résumé non technique » de l'évaluation environnementale du PDU, conformément à l'article R.122-20 II du code de l'environnement, dans l'objectif d'une présentation facilement compréhensible pour le public.**

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

- **L'Ae demande à la CASUD 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 II.1° du code de l'environnement, afin de démontrer la conciliation des actions projetées dans le projet de PDU avec les différentes politiques publiques et attentes spécifiques au territoire, tant en termes de contenu, d'opérationnalité que de temporalité.**

Concernant la prise en compte de l'environnement :

- **L'Ae demande à la CASUD :**
 - **d'enrichir l'évaluation environnementale du PDU notamment avec des grilles d'analyse multicritère et des documents graphiques facilitant la visualisation, la hiérarchisation et la compréhension des enjeux environnementaux et de santé humaine sur le territoire intercommunal ;**
 - **de préciser et caractériser les effets notables sur l'environnement du plan d'actions, en l'occurrence des infrastructures de transport et des autres aménagements projetés, de manière à définir les mesures envisageables dès le stade du PDU (en privilégiant l'évitement) ;**
 - **de mettre en perspective les enjeux, les actions et les mesures (ERC¹) ;**
 - **de réaliser une cartographie permettant de confronter la localisation des divers projets avec les sensibilités environnementales hiérarchisées du territoire.**
- **En cohérence et en synergie avec le PCAET de la CASUD en cours d'élaboration, l'Ae recommande :**
 - **de compléter l'évaluation environnementale du PDU en termes de caractérisation des divers polluants atmosphériques liés au transport, d'analyse de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de consommation d'énergie ;**
 - **de préciser clairement les indicateurs de référence et de suivi, avec l'état zéro de la connaissance et l'objectif à atteindre pour permettre d'en mesurer les évolutions.**

Concernant le scénario retenu :

- **L'Ae demande à la CASUD :**
 - **de justifier les choix opérés pour l'élaboration de son PDU (y compris par rapport aux solutions de substitution raisonnables) au regard des enjeux environnementaux spécifiques du territoire ;**
 - **de présenter explicitement la démarche itérative attendue et son bénéfice, visant à proposer toutes les mesures pertinentes d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement ;**
 - **de cibler dès à présent les principaux indicateurs de suivi retenus au regard de leur pertinence, de leur fiabilité et de leur pérennité (indicateurs « mesurables » avec un état zéro à regrouper utilement dans un tableau).**

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.

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.

Pour adapter la politique des transports aux réalités du territoire, aux besoins et aux attentes des citoyens, la récente loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a créé particulièrement les plans de mobilité (PDM) qui remplaceront les actuels plans de déplacements urbains (PDU). Plus larges, ces PDM prendront en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, partagées...), la mobilité solidaire, ainsi que les enjeux de logistique. Ils s'inscriront dans des objectifs de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et pour la préservation de la biodiversité. L'évolution en PDM devra se faire à l'occasion de la première révision du plan à compter du 1^{er} janvier 2021.

Le PDU 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. Il vise 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'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, être révisé.

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 doit montrer en quoi les objectifs du PDU³ et ses dispositions sont adaptés et suffisants au regard des enjeux environnementaux identifiés et 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.

S'inscrivant dans une démarche obligatoire, l'élaboration du présent projet de PDU de la CASUD a été arrêté par délibération du conseil communautaire en séance du 29 novembre 2019 pour la période 2020-2030. Il s'agit d'un second arrêt (le précédent projet a été arrêté le 20 juillet 2018) qui répond à l'avis de l'État du 04 avril 2019 soulignant l'ancienneté de certains documents, ce qui risquait d'altérer les propositions d'actions.

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

- un plan de déplacements urbains (PDU) comprenant un diagnostic, les scénarios, le projet, les fiches actions (documents actualisés de juin à août 2019) ;
- une annexe « évaluation environnementale » (septembre 2019) comportant un résumé non technique en fin de document ;
- une annexe « accessibilité ».

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 Les PDU doivent répondre à 11 objectifs détaillés à l'article L.1214-2 du code des transports.

II. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SES ENJEUX

II-A/ Contexte et présentation du territoire

La communauté d'agglomération de la CASUD rassemble quatre communes du sud de La Réunion (Entre-Deux, Tampon, Saint-Joseph et Saint-Philippe) et s'étend sur une superficie de 564,70 km². Elle comptabilise 127 000 habitants, soit environ 15 % de la population réunionnaise. La population du territoire est concentrée sur le pôle majeur de la commune du Tampon (77 283 habitants, soit près de 61 %) avec un urbanisme globalement diffus.

La densité de 225 habitants/km² sur le territoire intercommunal est bien inférieure à la densité régionale qui est de 340 habitants/km² (source INSEE 2016). Il existe de forts contrastes suivant les secteurs concernés. La croissance démographique y est importante malgré un léger ralentissement enregistré depuis 2010 qui se traduit par une stagnation, voire une baisse sur la commune rurale périphérique de Saint-Philippe au sud-est.

Selon une étude de prospective sur les besoins en logements à La Réunion à l'horizon 2035 (source DEAL – INSEE, octobre 2018), la CASUD comptera 143 830 habitants en 2035 et 22 700 logements seraient à construire entre 2013 et 2035, soit une moyenne de 1 030 logements par an.

Chacune des communes de l'intercommunalité a des caractéristiques très différentes selon sa situation urbaine, périurbaine ou rurale, et en particulier suivant la manière dont elle est desservie par les infrastructures routières. Le territoire de la CASUD présente des spécificités en termes de structuration, car s'il y a bien une continuité territoriale, la disposition des principales routes entraîne la nécessaire traversée de l'intercommunalité voisine (CIVIS) pour relier les communes entre elles.

Suivant l'enquête relative aux déplacements sur le grand territoire (EDGT) réalisée en 2016, le territoire de la CASUD comptabilise environ 370 000 déplacements journaliers, ce qui représente 14 % des déplacements de La Réunion. 33 % de ces déplacements sont liés au travail et aux études. Le taux de motorisation des ménages de la CASUD est de 1,16 (supérieur à la moyenne régionale de 1,08). Dans les quartiers plutôt ruraux, peu denses, comme les hauts du Tampon (Plaine des Cafres) et de Saint-Joseph, les habitants sont davantage motorisés.

La voiture particulière, dont la part modale ne cesse d'augmenter, reste le premier mode de déplacement du territoire de la CASUD avec un taux de 76 %, soit 10 % de plus que la moyenne régionale. La marche présente un taux de 17 %. Les transports en commun urbains et interurbains représentent moins de 3 % des modes de déplacement sur le territoire. Cette dernière part modale est presque uniquement induite par des « captifs » (élèves, étudiants, seniors, personnes sans voiture).

L'explosion du trafic individuel motorisé dans un environnement fortement contraint provoque un engorgement de la circulation qui diminue considérablement l'accessibilité du territoire, et en particulier des espaces urbains les plus denses. L'allongement des déplacements en distance (développement des périphéries) et en temps (embouteillages) a un impact important sur l'environnement et la santé. Cette situation pénalise l'activité économique.

Le territoire de la CIVIS représente 87 % des déplacements se réalisant avec la CASUD. Les échanges quotidiens entre Saint-Pierre et Le Tampon constituent le deuxième flux des relations « domicile – travail » sur le plan régional. Saint-Pierre, en tant que pôle d'emploi, joue un rôle économique majeur dans le sud de La Réunion.

La répartition des populations et des emplois conduit à faire augmenter les distances de déplacements. Le fait que les déplacements en bus durent deux fois plus longtemps que ceux en voiture est le principal frein à l'accroissement de l'usage des transports collectifs. Ces derniers sont organisés par la CASUD via le réseau urbain CARSUD, par la Région via le réseau interurbain des « Cars Jaunes », et dans une moindre mesure par la CIVIS via le réseau ALTERNEO. Les pôles d'échanges actuellement organisés principalement autour des gares routières du Tampon et de Saint-Joseph sont peu propices au développement de l'intermodalité. Les interconnexions ne sont pas satisfaisantes, la rupture de charge entre les lignes compliquant les déplacements des usagers.

Concernant les modes doux, l'aménagement de véritables itinéraires cyclables est contraint par une topographie avec un fort niveau de déclivité, hormis sur la bande littorale de Saint-Joseph et de Saint-Philippe.

Enfin, en termes d'hypothèses d'évolution de la mobilité, un accroissement de 10 % en 10 ans est retenu au regard de facteurs de croissance (potentiel de motorisation des ménages...) et de décroissance (développement du télétravail, urbanisme intégré...). La CASUD prévoit ainsi de gérer 484 000 déplacements journaliers en 2030, tous modes confondus.

II-B/ Description du projet de PDU

Dans le cadre de son PDU, face aux enjeux à relever en matière d'organisation des mobilités sur son territoire, la CASUD s'est fixée les huit objectifs qui suivent :

1. développer la performance du réseau de transports collectifs urbains et son attractivité,
2. repenser l'accès automobile aux centres urbains et les conditions de stationnement,
3. renforcer l'intermodalité,
4. définir un réseau hiérarchisé de voiries d'agglomération,
5. développer les modes doux et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR),
6. organiser les transports de marchandises pour en améliorer l'efficacité et en réduire les impacts,
7. assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans le développement urbain,
8. viser une optimisation globale des coûts, une utilisation plus rationnelle des énergies et une réduction des nuisances de la circulation automobile.

À partir des éléments du diagnostic et des objectifs fixés, quatre scénarios contrastés (du moins au plus volontariste) ont été définis par la CASUD à l'horizon 2030.

scénario 0 : laisser faire – évolution au fil de l'eau (priviliégiant le mode de déplacement en voiture),

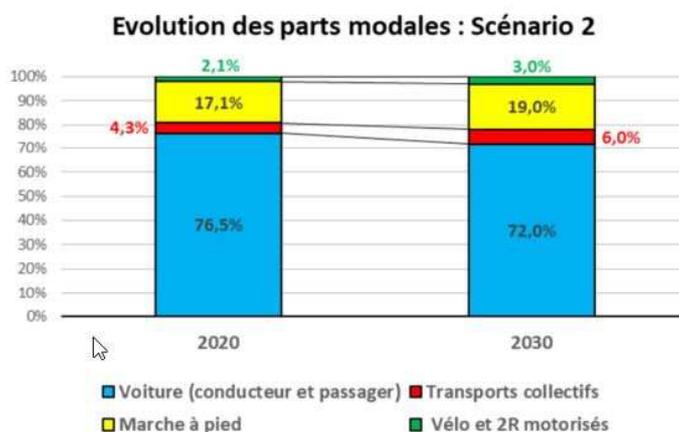
scénario 1 : déployer une offre de transport intermodale à l'échelle de la CASUD,

scénario 2 : accélérer la transition vers de nouvelles pratiques de mobilité,

scénario 3 : vers une nouvelle mobilité à l'échelle du « Grand Sud ».

Au regard d'une analyse comparative, le projet de PDU retient le scénario 2 qui semble constituer la solution économiquement la plus viable et faisable à l'horizon 2030. Le scénario 3 qui intègre notamment la réalisation du TCSP du « Grand Sud », apparaît difficilement atteignable à ladite échéance, mais reste en perspective des actions à entreprendre à plus long terme.

Le scénario 2 retenu doit assurer un transfert modal significatif de la voiture vers les transports collectifs et les modes doux.



Extrait du projet PDU – document « les scénarios » (page 21)

Pour atteindre les objectifs fixés par le PDU, la CASUD a déterminé un plan comportant 26 actions qui sont déclinées précisément sous forme de fiches.

CASUD - PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS 2020-2030

Définition des 26 actions

Objectifs	Actions	
Développement de la performance du réseau de transports urbains et de son attractivité	1.1	Aménagements de voirie favorisant l'insertion des bus
	1.2	Redéploiement et développement du réseau urbain CASUD sur l'ensemble du territoire
	1.3	Augmentation du niveau de service du réseau CASUD
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 urbains du Tampon et de Saint-Joseph
	2.2	Adaptation du plan de circulation intégrant le développement de l'offre de transports collectifs dans les centres urbains du Tampon et de Saint-Joseph
	2.3	Gestion de l'offre de stationnement et de la circulation dans les centres urbains de L'Entre-Deux et de Saint-Philippe
Renforcer l'intermodalité	3.1	Création de pôles d'échanges et aménagement des gares routières
	3.2	Connexion des réseaux et intermodalité (Car Jaune, Alternéo)
	3.3	Création de Parcs Relais connectés sur les lignes structurantes
Définir un réseau hiérarchisé de voirie d'agglomération	4.1	Aménagement de liaisons inter-quartiers
	4.2	Hierarchisation du réseau primaire de voirie
	4.3	Refonte 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 priorités bus aux carrefours
Développer les modes doux et l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR)	5.1	Aménagement de cœurs à dominante piétonne dans les centres urbains
	5.2	Développement de la pratique du vélo sur le territoire de la CASUD
	5.3	Mise en place de pédibus
	5.4	Mise en œuvre du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau CASUD
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
	6.2	Plan d'actions pour une meilleure organisation des livraisons en ville
Assurer une meilleure prise en compte de la problématique des déplacements dans le développement urbain	7.1	Renforcer la cohérence déplacements / développement urbain
	7.2	Préconisations d'aménagement à intégrer dans les PLU
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

Extrait du document « fiches actions » (page 1)

Concernant le budget prévisionnel du plan d'actions de la CASUD, l'estimation globale est de l'ordre de 89 à 95 millions d'euros en termes d'investissements, dont principalement :

- 40 M€ pour la mise en œuvre du transport en commun en site propre (TCSP) du Tampon,
- 6 M€ pour l'aménagement d'itinéraires privilégiés pour les bus,
- 13,2 M€ pour la création de gares et haltes routières,
- une enveloppe de 10 M€ pour l'aménagement de cœurs à dominante piétonne dans les centres urbains,
- 3 M€ pour la création de parcs-relais connectés sur les lignes structurantes.

➤ ***En l'absence d'une cartographie de synthèse du PDU, l'Ae recommande à la CASUD de transcrire les principales actions à l'échelle de son territoire intercommunal sur un support graphique 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.***

Globalement, la description de la problématique des mobilités sur le territoire de la CASUD est satisfaisante dans le diagnostic du PDU, mais certains compléments seraient appréciables.

En l'occurrence, des analyses cartographiques croisées entre les différents réseaux de transports terrestres et l'urbanisation actuelle et projetée, permettraient de mieux cibler les enjeux et leur importance, notamment par rapport à l'action 7.1 visant à « renforcer la cohérence entre les déplacements et le développement urbain ».

Par ailleurs, l'absence de données précises de fréquentation sur le réseau CARSUD de transports collectifs urbains (montées / descentes et origines / destinations) est regrettable, comme indiqué en page 120 du diagnostic. De véritables études prospectives chiffrées en matière de circulation routière permettraient aussi d'étayer les objectifs du scénario 2 retenu par la CASUD en termes de report modal, avec une meilleure vision des effets attendus du PDU à son échéance (2030).

Au regard de l'action 5.1 consistant à la piétonisation des centres urbains, un diagnostic de l'état actuel de l'accessibilité des voiries aux piétons serait pertinent dès le stade du PDU, en examinant la continuité des cheminements, mais également leur caractère ombragé et protégé.

Comme indiqué dans le diagnostic (cf. page 129), le développement des modes doux doit passer par une réaffectation importante des espaces viaires (larges trottoirs, espaces piétons, bandes cyclables...) et une « révolution culturelle » chez les usagers avec une forte incitation pour ne pas dire une forte dissuasion (nombre et localisation des places et coût du stationnement).

Concernant le développement de la pratique du vélo en tant qu'alternative à la voiture, le projet de PDU de la CASUD gagnerait à être plus ambitieux, en dépit des contraintes de forte pente sur une partie de l'agglomération. Aucune création de pistes cyclables n'est proposée. Les investigations sont renvoyées à la réalisation d'un schéma directeur à l'échelle du territoire (cf. fiche action n° 5.2). En la matière, il pourrait être opportunément mobilisé l'appel à projets « Fonds mobilités actives – continuités cyclables » engagé dernièrement pour 7 ans par le ministère chargé des transports et dédié dans le cadre d'un « Plan Vélo » à la résorption de discontinuités cyclables. Pour favoriser ce moyen de mobilité douce et durable, des actions opérationnelles mériteraient d'être anticipées avec les partenaires concernés, en veillant non seulement à la continuité et l'articulation de l'armature des différents itinéraires, mais également à leur sécurisation.

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

En outre, les nouveaux services à la mobilité sont à encourager en intégrant le contexte local. Pour la promotion des véhicules électriques en particulier, le PDU pourrait proposer des mesures innovantes :

- la création de zones de recharge des véhicules sous ombrières photovoltaïques (production électrique propre),
- la facilitation de l'installation de panneaux photovoltaïques pour les particuliers ou entreprises possédant un véhicule électrique afin de permettre la recharge sans mobiliser la production électrique collective à base de combustion (package véhicule électrique / panneaux solaires).

➤ ***L'Ae recommande à la CASUD de prévoir le développement et l'accompagnement des nouveaux services à la mobilité (électrique, active, partagée, solidaire...) en intégrant particulièrement le contexte local (par exemple des zones de recharge des véhicules électriques sous ombrières photovoltaïques en tant qu'énergie propre / non fossile).***

II-C/ Principaux enjeux environnementaux selon l'Ae

Le PDU de la CASUD doit répondre à un double enjeu :

- accompagner la dynamique de développement du territoire, tant d'un point de vue démographique que de l'emploi, en répondant aux besoins de mobilité, tout particulièrement par le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants (bicyclette, marche) ;
- contribuer à la transition énergétique en réduisant la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Ainsi, les principaux enjeux environnementaux directement liés aux transports et identifiés par l'Autorité environnementale sont avant tout ceux liés à l'objet même du PDU, à savoir :

- la cohérence entre les différents déplacements et le développement urbain ;
- la préservation des espaces naturels et de la biodiversité ;
- la réduction de l'exposition au bruit de la population ;
- la prise en compte du changement climatique ;
- l'amélioration de la qualité de l'air, par la lutte contre les pollutions atmosphériques, afin de préserver la santé publique.

Les incidences potentielles de la mise en œuvre du PDU sur le patrimoine, le paysage, la trame verte et bleue, la qualité de l'eau et les risques naturels, consécutives à la création de nouveaux aménagements (aménagements TCSP, gares et haltes routières, pôles d'échanges, parcs-relais, liaisons inter-quartiers, voiries, etc.) sont à prendre en compte par ailleurs.

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 ;
- présenter le meilleur compromis entre les objectifs liés à la qualité de l'air, à l'énergie, au climat et les autres enjeux environnementaux ;
- apprécier l'adéquation entre les axes et les actions de mobilités et d'infrastructures du projet de plan et les objectifs affichés ;
- justifier les choix opérés, gages d'une meilleure appropriation par les acteurs du territoire ;
- mettre en évidence, le cas échéant, les freins de nature à restreindre les ambitions environnementales du PDU et leur mise en œuvre ;
- préparer le suivi de la mise en œuvre du plan.

Le contenu du rapport environnemental du PDU est défini précisément à l'article R.122-20 du code de l'environnement et l'évaluation environnementale correspondante doit être réalisée en appliquant le principe de proportionnalité rappelé à l'article L.122-6 dudit code. Il faut relever que la prise en compte des enjeux environnementaux fait partie de la raison d'être des objectifs assignés à un PDU, comme le précise l'article L.1214-2 du code des transports.

L'évaluation environnementale est une démarche itérative qui doit se faire parallèlement à l'élaboration ou à la révision du PDU en croisant les actions prévues avec les principaux enjeux environnementaux identifiés. Les impacts du PDU sur l'environnement, pourront être positifs, négatifs ou nuls, directs ou indirects.

Bien que la CASUD ait actualisé en 2019 les documents constituant son projet de PDU, le rapport environnemental fait encore référence à des données assez anciennes, voire erronées, dans certains de ses chapitres (cf. par exemple § III.3.3. « pollution de l'air » faisant état du PRAQ⁴ de la Région Réunion approuvé en avril 2007 et de mesures de concentration de polluants datant de mars 2004 – pages 82 à 94).

En préambule, le rapport environnemental annonce que « *la portée des actions développées dans le cadre du PDU est globalement positive sur l'environnement puisque l'ensemble des actions s'inscrit dans une logique de développement durable* » (cf. page 3). Sur la base de ce postulat, le pétitionnaire semble se soustraire à une véritable démarche d'évaluation environnementale de son PDU proportionnée aux enjeux, qui doit permettre d'aller plus finement dans les réflexions menées, en identifiant par exemple des impacts locaux négatifs.

Au niveau de la description de l'état initial de l'environnement, des insuffisances sont constatées. Les cartes établies se limitent à certains espaces naturels (ZNIEFF, limites du Parc national, espaces naturels sensibles), alors que les autres thématiques environnementales auraient mérité aussi des cartographies et illustrations appropriées (paysage, patrimoine, consommation d'espace, qualité de l'air et santé, eau, bruit, risques...) avec des analyses croisées.

Concernant particulièrement les nuisances sonores, la problématique du bruit routier est mise en exergue sur le territoire intercommunal (cf. pages 63 à 81). Cependant, il n'est même pas fait état de l'actualisation réalisée des cartes de bruit stratégiques (CBS – 3^{ème} échéance) approuvées et publiées par arrêtés préfectoraux du 11 janvier 2019.

Par ailleurs, les liens indispensables entre le rapport environnemental et les autres documents constituant le PDU ne sont pas décrits, que ce soit au niveau du diagnostic territorial (se limitant aux enjeux de la mobilité), ou du plan d'actions avec ses différentes fiches.

Les mesures d'évitement et de réduction proposées s'apparentent à des orientations communes, sans véritable engagement (cf. par exemple pages 35, 42 et 51 concernant respectivement les thématiques paysage, espaces naturels et occupation des sols). De même, les indicateurs restent souvent imprécis (pas d'état zéro), ce qui ne permettra pas de suivre l'efficacité du PDU avec une évaluation à mi-parcours.

Le rapport d'évaluation environnementale sous forme d'annexe apparaît trop général, notamment en ce qui concerne la justification des choix réalisés et l'évaluation des effets sur l'environnement.

En conclusion, les enjeux environnementaux ne sont pas suffisamment pris en compte et la restitution attendue du bénéfice de la démarche d'évaluation environnementale fait défaut. Le contenu du rapport environnemental doit être approfondi et amendé, tant sur la forme que sur le fond, pour répondre aux attentes d'un tel document.

➤ ***Au regard des insuffisances relevées, l'Ae recommande à la CASUD de reprendre la démarche d'évaluation environnementale en intégrant de manière plus complète les enjeux environnementaux spécifiques au territoire intercommunal (milieux naturel, physique et humain) dans l'analyse des scénarios étudiés afin de mieux démontrer comment le projet de PDU répond à l'objectif de moindre impact environnemental.***

4 Plan régional pour la qualité de l'air (PRAQ) désormais intégré au volet « air » du schéma régional du climat, de l'air, et de l'énergie (SRCAE adopté le 18 décembre 2013).

Au niveau de la présentation des différents scénarios (cf. page 3), il est précisé que les points de vue exprimés par les partenaires lors des réunions de concertation ont permis d'enrichir le projet de PDU. Cependant aucun bilan de cette concertation préalable n'est présenté au regard des acteurs institutionnels impliqués. Il en est de même vis-à-vis du public, sachant que par ailleurs le dossier ne mentionne pas les modalités de prise en compte de cette participation en « amont » (droit d'initiative citoyenne, déclaration d'intention...) comme prévu par le code de l'environnement (cf. article L.121-17-1 et suivants) pour les plans soumis à évaluation environnementale.

Le PDU doit être considéré comme un outil privilégié de débat et de concertation entre les différentes maîtrises d'ouvrage des domaines « transports – déplacements » et de mise en cohérence des politiques publiques.

- ***L'Ae demande à la CASUD de montrer comment la stratégie territoriale a évolué au travers des concertations préalables engagées avec les partenaires institutionnels, voire avec le public, et d'en présenter un bilan global.***

III-B/ Articulation avec les autres plans ou programmes

Le rapport environnemental indique clairement que « *la CASUD doit tout particulièrement veiller à l'articulation entre le PDU et les autres démarches de planification stratégiques qui concernent l'agglomération* » (cf. page 21).

Il est fait référence très succinctement, notamment :

- au schéma d'aménagement régional (SAR approuvé le 22 novembre 2011),
- au schéma de cohérence territoriale du Grand Sud (SCoT arrêté le 23 avril 2019, désormais approuvé depuis le 18 février 2020),
- au programme local de l'habitat (PLH approuvé le 01 mars 2019) de la CASUD,
- au plan climat énergie territorial (PCET approuvé le 04 juin 2014) de la CASUD.

Cependant, aucune démonstration n'est établie de l'articulation du PDU avec les plans, schémas, programmes ou documents de planification, comme exigé à l'article R.122-20 II.1° du code de l'environnement. L'efficacité de l'évaluation environnementale reste donc à faire sur ce volet réglementaire qui est essentiel pour justifier le PDU, ses choix et sécuriser les projets qui pourraient en découler. Le schéma de la coordination des démarches territoriales datant de 2010 (cf. page 20) mériterait une actualisation.

Conformément à l'article L.1214-7 du code des transports, le PDU doit être également compatible avec la planification régionale de l'intermodalité (PRI), ainsi que le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE approuvé le 18 décembre 2013).

Le PDU doit intégrer le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT approuvé par la Région Réunion en novembre 2014). Celui-ci s'inscrit dans la continuité du SAR jusqu'à l'horizon 2030, avec des orientations stratégiques, comme « *diminuer la dépendance du territoire aux énergies fossiles et les émissions de gaz à effet de serre* ».

La programmation pluriannuelle de l'énergie de La Réunion (PPE 2016-2023) adoptée le 12 avril 2017, qui est en cours de révision, doit également être prise en compte, d'autant qu'elle constitue le nouveau volet « énergie » du SRCAE, pour les zones non interconnectées (ZNI) au réseau électrique de la France hexagonale.

Par ailleurs, la CASUD s'est engagée fin 2017 dans l'élaboration d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) conformément à la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) du 17 août 2015. Ce plan constitue un outil opérationnel de préservation de la qualité de l'air et de coordination de la transition énergétique dans les territoires. Bien que ce PCAET ne soit pas abouti, les réflexions en cours par ladite collectivité, de même que les éléments figurant dans son PCET existant adopté en 2014 sur le territoire de la CASUD, méritent d'être traduits dans le projet de PDU. En l'état, aucune interaction n'est cependant développée

entre ces documents, a minima en termes de mise en cohérence. Dans le cadre d'une approche systémique, des thématiques, des objectifs et des actions sont à partager, comme :

- l'aménagement du territoire et la promotion des transports collectifs,
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- la lutte contre la pollution atmosphérique.

➤ **L'Ae demande à la CASUD 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 II.1° du code de l'environnement, afin de démontrer la conciliation des actions projetées dans le projet de PDU avec les différentes politiques publiques et attentes spécifiques au territoire, tant en termes de contenu, d'opérationnalité que de temporalité.**

Sachant que les plans locaux d'urbanisme (PLU) des quatre communes constituant la CASUD devront être compatibles avec le PDU, il pourrait être opportun d'analyser par anticipation les incidences majeures de ce dernier sur lesdits documents en vigueur ou à venir.

➤ **L'Ae recommande à la CASUD d'examiner les cas d'incompatibilité majeure prévisible avec les PLU en vigueur ou à venir, notamment en ce qui concerne la création des infrastructures de transport projetées (dont la voie urbaine du Tampon avec TCSP⁵).**

III-C/ Analyse de l'état initial de l'environnement et des effets notables probables du PDU

En considération des infrastructures de déplacements, l'état initial du rapport environnemental est présenté suivant trois thèmes, à savoir : l'intégration dans le territoire (paysage, patrimoine, cadre de vie, espaces naturels, occupation des sols), la gestion des risques naturels et technologiques et les nuisances des transports (qualité des sols et des eaux, bruit, pollution de l'air et gaz à effet de serre, consommation énergétique). Chaque thème est développé suivant plusieurs volets : constat environnemental, enjeux, analyse des impacts, mesures de suivi et indicateurs (cf. pages 22 à 108).

Au-delà des insuffisances précédemment mentionnées concernant la description de l'état initial de l'environnement (cf. § III-A), il faut relever que le rapport environnemental ne fait pas d'analyse satisfaisante des impacts du plan d'actions du PDU. A titre d'exemple, de par leur localisation dans un milieu principalement urbain, il est considéré que « *les aménagements prévus dans le cadre du PDU n'impacteront que très faiblement le paysage naturel et la faune locale* », et « *n'engendreront a priori pas d'impact négatif sur des milieux naturels remarquables* » (cf. pages 29 et 41). Un renvoi intégral est fait aux études des projets.

L'objectif d'une évaluation environnementale est justement d'anticiper les impacts en recherchant en priorité l'évitement de tout impact environnemental négatif, notamment au regard de la localisation des aménagements prévus. Une première appréciation des effets des projets d'infrastructures aurait donc dû être réalisée dès le stade du PDU, d'autant que certains tracés ou parcelles d'implantation sont déjà précisément identifiés.

Par rapport à la thématique de l'occupation des sols (cf. page 48), le rapport environnemental annonce que « *le PDU ne prévoyant pas de nouvelles voiries (la voie urbaine du Tampon étant un « coup parti » indépendant du PDU), l'impact négatif des projets... est quasi inexistant* ». Cette argumentation interpelle, d'autant qu'elle est souvent reprise pour justifier l'absence d'impact au regard d'autres enjeux environnementaux.

D'une part, la voie urbaine du Tampon projetée par la CASUD sur un linéaire de 5 km (partant du rond-point des Azalées jusqu'à la RN3 au 14^{ème} km – cf. document « projet », pages 13, 60 et fiche action n° 1.1) doit faire l'objet d'une attention particulière sur le plan environnemental, en tant que

5 Transport en commun en site propre.

principale action du PDU d'un montant de 45 M€, soit près de 50 % des dépenses d'investissement. Cette infrastructure routière ne peut se justifier uniquement par le fait qu'elle soit le support de mobilités durables avec des voies réservées au bus (TCSP) et des modes doux. L'étude d'impact correspondante réalisée en 2019 identifie des effets négatifs tant sur les espaces naturels traversés (destruction d'arbres, rupture des continuités écologiques...) que sur les milieux physiques (importants remblais en lit de ravine, risques d'inondations...) et humains (nuisances sonores, pollutions atmosphériques...).

Comme détaillé dans l'avis de l'Ae du 05 février 2020 portant sur cette voie urbaine (tronçon relatif au franchissement de la ravine Blanche), des points de vigilance et des recommandations sont à prendre en considération pour les futures sections du projet global. En outre, des effets cumulés sont à intégrer avec les autres projets cités dans le PDU, comme les prolongements de la rue du Général de Gaulle et la route de Dassy au Tampon (cf. fiche action n° 4.1).

D'autre part, au regard des divers enjeux environnementaux et sanitaires (dont les périmètres de protection des ressources en eau destinée à la consommation humaine), le PDU doit examiner opportunément par anticipation la compatibilité des autres aménagements projetés, à savoir :

- les gares et haltes routières, les parkings et parcs-relais, les routes touristiques...,
- les liaisons inter-quartiers sachant que plusieurs ouvrages d'art doivent traverser des milieux naturels sensibles⁶ (rivière des Remparts à Saint-Joseph, ravine Bras-Long à l'Entre-Deux...).

En conclusion, sans se substituer aux études d'impact qui pourraient être requises pour les projets, l'état initial est à compléter par des zonages environnementaux appropriés et les analyses induites des effets notables des actions du projet de PDU. Pour hiérarchiser les enjeux, une approche transversale des différentes composantes environnementales est à prévoir.

➤ **L'Ae demande à la CASUD :**

- **d'enrichir l'évaluation environnementale du PDU notamment avec des grilles d'analyse multicritère et des documents graphiques facilitant la visualisation, la hiérarchisation et la compréhension des enjeux environnementaux et de santé humaine sur le territoire intercommunal ;**
- **de préciser et caractériser les effets notables sur l'environnement du plan d'actions, en l'occurrence des infrastructures de transport et des autres aménagements projetés, de manière à définir les mesures envisageables dès le stade du PDU (en privilégiant l'évitement) ;**
- **de mettre en perspective les enjeux, les actions et les mesures (ERC) ;**
- **de réaliser une cartographie permettant de confronter la localisation des divers projets avec les sensibilités environnementales hiérarchisées du territoire.**

Focus sur les enjeux liés à l'amélioration de la qualité de l'air, ainsi qu'à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie

Le PDU ne comporte pas l'étude requise par les articles L.1214-8-1 et R.1241-1 du code des transports qui doit évaluer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques générées par les déplacements. Cela est d'autant plus regrettable que le rapport environnemental décrit la pollution de l'air de manière trop générale sur la base de données assez anciennes, voire obsolètes (cf. pages 82 à 108).

L'absence d'une véritable caractérisation des enjeux sur cette thématique fait défaut à l'échelle de l'agglomération de la CASUD, alors que l'élaboration du PDU aurait pu s'appuyer à minima sur des documents spécifiques (SRCAE, SRIT, PCET/PCAET...) et sur des ressources locales de connaissance (ATMO Réunion⁷).

6 Espaces naturels de protection forte (dont espaces remarquables du littoral), espaces boisés classés (EBC), zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) constituant des espaces naturels inventoriés en raison de leur caractère remarquable...

7 Association agréée pour la surveillance de la qualité de l'air (ATMO Réunion – www.atmo-reunion.net).

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). La pollution de l'air impacte conséquemment la santé humaine (maladies cardiovasculaires et respiratoires, cancers, asthme).

Compte tenu des facteurs de risque pour la santé liés aux transports routiers, les investigations du PDU doivent être approfondies.

- **En cohérence et en synergie avec le PCAET de la CASUD en cours d'élaboration, l'Ae recommande :**
 - **de compléter l'évaluation environnementale du PDU en termes de caractérisation des divers polluants atmosphériques liés au transport, d'analyse de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de consommation d'énergie ;**
 - **de préciser clairement les indicateurs de référence et de suivi, avec l'état zéro de la connaissance et l'objectif à atteindre pour permettre d'en mesurer les évolutions.**

Enfin, le rapport environnemental indique comme impératif que l'utilisation de la voiture soit la moins polluante possible (cf. page 105). Cependant, il n'est pas fait état de la situation particulière de La Réunion où une part importante des moteurs des véhicules individuels sont transformés : suppression 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 conséquent, il est important que le PDU puisse contenir des actions visant à prévenir (éducation, sensibilisation...) et à lutter contre ce type de véhicules transformés. La fiche action n° 8.5 portant sur les actions de communication méritera d'intégrer cette problématique spécifique.

- **L'Ae recommande à la CASUD de prévoir dans ses actions des campagnes spécifiques de sensibilisation sur la pollution atmosphérique liée aux véhicules transformés, mais également de contrôle des véhicules terrestres à moteur en lien avec les autorités compétentes (police, gendarmerie...).**

III-D/ Justification des choix opérés, solutions de substitution et mesures pour éviter, réduire ou compenser les effets notables sur l'environnement

La démarche d'évaluation environnementale doit inclure la recherche de solutions de substitution raisonnables, ainsi que l'explication des choix opérés notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement.

La partie consacrée aux « raisons du choix du projet » est très succincte (cf. § IV. – pages 109 et 110). Aucun lien n'est établi avec les autres documents du PDU, en particulier « les scénarios ». Il est énoncé que le PDU aura des incidences positives dans de nombreux domaines en se basant sur des généralités, sans faire référence à des données territoriales.

La démarche intégrante et itérative « éviter – réduire – compenser » (ERC) de l'évaluation environnementale n'est pas présentée, ce qui fait particulièrement défaut d'autant que les mesures énoncées sont générales et sans engagement. Cela peut s'expliquer en partie par l'absence d'une quantification des impacts. Aucune distinction n'est instaurée entre les différents types de mesures « ERC » et la possibilité de leur application effective n'est pas examinée. En outre, les actions qui ont pu être envisagées et éventuellement abandonnées, ne sont pas déclinées.

Pour le suivi et l'évaluation de sa mise en œuvre, le PDU renvoie à des outils comme un observatoire des déplacements, un comité de pilotage et à la désignation d'un chef de projet « mobilité » au sein de la CASUD (cf. fiche action n° 8.4).

En conclusion, la justification environnementale des choix opérés n'est pas apportée à la hauteur des enjeux du territoire de la CASUD. La plus-value attendue du process de la démarche d'évaluation environnementale n'apparaît pas construite, d'autant que cette dernière a été réalisée a posteriori (cf. § « méthodes utilisées », pages 112).

➤ **L'Ae demande à la CASUD :**

- **de justifier les choix opérés pour l'élaboration de son PDU (y compris par rapport aux solutions de substitution raisonnables) au regard des enjeux environnementaux spécifiques du territoire ;**
- **de présenter explicitement la démarche itérative attendue et son bénéfice, visant à proposer toutes les mesures pertinentes d'évitement et de réduction des impacts sur l'environnement ;**
- **de cibler dès à présent les principaux indicateurs de suivi retenus au regard de leur pertinence, de leur fiabilité et de leur pérennité (indicateurs « mesurables » avec un état zéro à regrouper utilement dans un tableau).**

Le pétitionnaire pourra affiner la méthodologie de l'évaluation environnementale du PDU 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-E/ Résumé non technique

Le résumé non technique (RNT) est intégré à la fin du rapport environnemental (cf. pages 113 à 117). Il présente les mêmes insuffisances que celles précédemment relevées pour l'évaluation environnementale. Son contenu doit être considéré comme incomplet au regard de l'article R.122-20 du code de l'environnement, d'autant qu'aucune illustration n'est fournie.

Sur le fond, ce résumé 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.

Sur la forme, le résumé non technique doit être rédigé avec un souci constant de clarté, en faisant ressortir les informations principales. 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 CASUD de compléter le « résumé non technique » de l'évaluation environnementale du PDU, conformément à l'article R.122-20 II du code de l'environnement, dans l'objectif d'une présentation facilement compréhensible pour le public.**