

Sainte-Clotilde, le

06 AOUT 2019



Monsieur le Président,
du GAL GRAND SUD
SMEP GRAND SUD
BP 437
379, rue Hubert Delisle
97838 LE TAMPON CEDEX

D2019/15010

Votre identifiant région : 105430
(A rappeler pour vos correspondances)

Affaire suivie par : Claude PAYET
Mél : claud.payet@cr-reunion.fr
Tél : 0262 48 28 97

N/REF : D2019/15010

OBJET : Avis Région Réunion sur la compatibilité du SCoT Grand-Sud avec le SAR

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 6 mai 2019, vous m'avez transmis pour avis votre projet de SCoT Grand-Sud arrêté par délibération du comité Syndical Mixte d'Études et de Programmation (SMEP) du 23 avril 2019, afin que notre collectivité puisse formuler son avis sur sa compatibilité avec le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) conformément aux dispositions de l'article L.143-20 du code de l'urbanisme.

Je vous informe que suite à l'examen de votre projet de SCoT, la Commission Aménagement, Développement Durable, Énergie, lors de sa séance du 31 juillet 2019 a émis un avis favorable sur la compatibilité de votre projet de SCoT Grand-Sud avec le SAR sous réserve de :

1 - Produire une analyse cohérente et pertinente du potentiel foncier aménageable dans l'espace urbain de référence de l'armature urbaine du SCoT Grand-Sud :

S'agissant de l'ouverture à l'urbanisation des quotas d'extension du SAR, le document régional prescrit que les documents d'urbanismes locaux doivent réaliser un inventaire du potentiel foncier aménageable dans son espace urbain de référence, puis à partir des densités minimales des centralités urbaines, procéder à une répartition des volumes de logements tant au sein de son espace urbain de référence qu'en extension urbaine.

Ainsi, Le SAR a prévu à partir des densités minimales prescrites pour l'armature urbaine du Grand-Sud, **520 ha** d'extension à vocation résidentielle à 2030 pour la réalisation de **21 000 logements**, y compris les équipements et services associés.

Au regard du SAR, il vous est recommandé de compléter votre étude présentée dans le rapport de présentation Tome 1 aux pages 93 à 111. Il s'agira dans un premier temps de chiffrer les superficies du potentiel foncier aménageable par centralité urbaine, puis en tenant compte des densités associées à chacune des centralités concernées, procéder à une répartition des 45 000 logements du SCoT Grand-Sud au sein de son espace urbain de référence.

Enfin dans un deuxième temps, à partir de ces mêmes densités minimales, identifier les surfaces d'extensions urbaines nécessaires à la réalisation des logements restants.

Il conviendra également au regard de la nouvelle étude, d'actualiser l'orientation B.2 sur les possibilités d'extension urbaine en priorisant en premier lieu les nouveaux besoins en foncier sur pôle principal et les pôles secondaires, puis les ville-relais, et si besoin était les bourgs.

LA RÉUNION!
positive!

A défaut de produire cette expertise cohérente et pertinente du potentiel foncier aménageable dans l'espace urbain de référence de l'armature urbaine du SCoT, le SCoT Grand-Sud doit renoncer à ouvrir à l'urbanisation les quotas d'extension du SAR.

2 - Modifier l'orientation A.2b sur les zones préférentielles d'urbanisation (ZPU) :

Cette orientation édicte une règle générale permettant aux communes du Sud d'aménager en limite des ZPU et de modifier ces dernières pour les communes de l'Etang-Salé, Saint-Louis, Le Tampon.

Cette règle est incompatible avec les prescriptions du SAR qui précisent que les espaces ouverts à l'urbanisation doivent être situés à l'intérieur des ZPU. Il s'agira de supprimer dans cette orientation A.2b, la possibilité offerte par le SCoT Grand-Sud de modifier les ZPU et d'urbaniser en limite de celles-ci. Par courrier en date du 10 décembre 2018, la collectivité vous avait déjà signalé ce point d'incompatibilité du SCoT avec le SAR.

3 – Compléter les orientations prescriptives du Document d'Orientation et d'Objectif :

- l'orientation A.1 sur les espaces agricole en réintégrant le principe :
 - de dérogation autorisé par le SAR au bénéfice du SDC sur la possibilité d'extraire des matériaux dans les périmètres irrigation actuel et futur,
 - d'implanter des unités de traitements des déchets,
 - de confirmer de manière stricte la vocation des espaces agricoles non ouverts à l'urbanisation et situés dans les ZPU.
- l'orientation A.2c sur la définition des Territoires Ruraux Habités (TRH) en précisant que les TRH sont des espaces urbains de référence (EUR), soit l'ensemble des zones U et AU des documents d'urbanisme en vigueur opposables au tiers à la date d'approbation du SCoT.
- l'orientation B.1 sur l'armature urbaine en supprimant la possibilité de déduire du calcul de la densité les emprises nécessaires à l'aménagement d'espaces publics structurants ainsi que des parcs urbains. Seuls les espaces classés en zone naturelle ou agricole peuvent être déduits du calcul de la densité.
- les orientations C.1 ; C.2a ; C.2b et C.3 en précisant à chaque fois dans les intitulés et les textes relatives aux développement économique : « économie de production ».

4 – Préciser l'échelle des cartographies du SCoT du Grand-Sud ayant une valeur prescriptive :

Le DOO précise à la page 3 que « Les représentations cartographiques ont la même valeur juridique que les orientations prescriptives du DOO ». Les cartographies présents dans le DOO, notamment celle sur les ZPU, ne permettent pas de confirmer avec certitude que les ZPU du SAR n'ont pas fait l'objet de modification. Il vous est recommandé de préciser d'une part l'échelle de vos cartes opposables, et d'autre part qu'il reviendra aux documents d'urbanisme locaux de les ajuster en fonction de leur projet de territoire.

Enfin, la Commission Aménagement, Développement Durable, Energie, vous recommande également de prendre en compte les observations des directions de la collectivité jointes en annexe de ce courrier :

- Direction Transport et Déplacement (DTD),
- Direction Études et Grands Chantiers Service Prospectives,
- Direction de l'Énergie, de l'Économie Circulaire et de la Biodiversité.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président

Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général Adjoint des Services
Philippe GUEZELOT



LA RÉUNION!
positive!



SCOT GRAND SUD

AVIS DE LA DIRECTION TRANSPORT ET DEPLACEMENT

AVIS GLOBAL :

La DTD note que les grands projets de la Région Réunion en matière de transport et déplacement sont pris en compte dans le SCOT GRAND SUD. Par contre, s'agissant de l'existant, à savoir le réseau interurbain Car Jaune, il est nécessaire de compléter, voir de corriger les parties du SCOT qui traitent de ce réseau.

Dans le détail :

- **S'agissant des projets de transports régionaux :**

On note en page 16 du rapport du Projet d'Aménagement et du Développement Durable (PADD) que les principes du Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT) sont bien repris dans le SCOT.

La nature de la liaison Tampon-St-Pierre n'est pas précisée en page 16 du rapport (définition du principe de voies mixtes).

Il est à noter (en lien avec la page 17) que la Région est favorable au principe du Réseau Régional de Transport Guidé (RRTG) passant par le littoral et un principe de tracé TCSP mi-pente géré par le Grand Sud (à savoir la CIVIS et la CASUD).

Il n'y a pas de mention de projets de transport par câble pour le Sud.

- **S'agissant du réseau Car Jaune :**

Dans le rapport de présentation :

Page 73 : dans le paragraphe 3.1 Le Réseau Car Jaune :

- CORRIGER l'orthographe du nom du réseau qui ne s'écrit pas au pluriel, il s'agit de la marque "CAR JAUNE".

- CORRIGER le nom de la collectivité en charge du réseau interurbain, il s'agit depuis le 1er janvier 2017 du Conseil Régional et non du Conseil Départemental.

- CORRIGER dans le texte, il est précisé que les **deux** principales gares routières sont la gare de St Louis, la gare de St Pierre et la gare de Saint-Joseph (problème de cohérence de chiffres 2 ou 3?). En l'occurrence, sur le territoire du grand Sud les deux gares principales sont St Pierre et St Louis.

- COMPLÉTER et CORRIGER : Depuis 2016, une nouvelle ligne a été créée sur le SUD : la **ligne S6** qui relie l'Université du Tampon à Saint Joseph via la Petite Ile. Nous comptabilisons donc sur le territoire du grand Sud : **10** Lignes Car Jaune dont **8** ont leur terminus à St Pierre (et non 9 comme précisé dans le texte) et **2** ont leur terminus à St Joseph.

- CORRIGER dans le texte il est précisé : "La plupart des lignes desservent quelques points d'arrêt le long de la côte...". La Région précise que sur l'ensemble du territoire du Gd Sud, le réseau Car Jaune dessert **99** points d'arrêt (sur un total de 253 pour l'ensemble de l'île) et **4** gares routières.

- COMPLETER : la desserte fine est aussi assurée par la ligne S6 (citée ci-avant).

- Dans le tableau, CORRIGER le nom de l'exploitant qui n'est pas Transdev mais le GIE Activ. La Région précise que le délégataire en charge du réseau Car Jaune est le groupement "Cap'Run" constitué du "GIE Activ" et de "Transdev service reunion".

- CORRIGER : dans le texte il est précisé : "la plupart des lignes proposent un niveau de service faible...". La Région précise qu'"il est inopportun et infondé d'écrire cela alors que le réseau Car Jaune assure **221 voyages par jour** sur le territoire du grand sud de **4 heures du matin à 21 heures** et que la plupart des lignes fonctionnent le dimanche et jours fériés (exceptées 2 lignes). Enfin, c'est le seul réseau qui assure la desserte d'Etang Salé Les Hauts ou encore la liaison entre St Joseph, Petite Ile et le Tampon.

Page 72 : CORRIGER la date de réalisation de EDGT qui n'a pas été réalisée en 2018

OBSERVATIONS DOMAINES DE L'ENERGIE

Document 1 : Rapport Présentation Tome 1

Page 209 :

- la répartition des GES sur les deux EPCI semble correspondre non pas aux émissions du territoire (ce qui paraîtrait logique) mais à la structure administrative des EPCI. le IEGES de 2009 affichait que 27 % des émissions régionales provenait du territoire de la CIVIS et 6 % de la CASUD

Page 212 :

- la production PV en 2014 a été de 235,9 GWh et non 173 089 kW.

Document 4- PADD du 23 avril 2019 Final

Page 10 :

- mention d'une TAC nécessaire sans aucune justification préalable. Si le besoin de moyen de flexibilité et de puissance garantie dispatchable est avéré la solution proposée (TAC) n'est a priori pas unique et donc pas nécessaire en tant que telle. A confirmer avec EDF...

Document 5- DOO du 23 avril 2019 Final

Page 4 :

- il semble manquer la fin de l'alinéa suivant : les installations de production et de stockage d'énergie électrique issue des ressources éolienne, hydraulique, photovoltaïque et géothermique. S'agissant des panneaux photovoltaïques au sol ;

Page 14 :

- Orientation prescriptive n°A.11, les énergies propres et renouvelables : la généralisation des couvertures en panneaux photovoltaïques des voiries risque d'être difficile à mettre en œuvre :==> faut-il l'afficher ?

Page 21 et suivante :

- transport : aucune mention de la mobilité électrique. Il me semble que cela sera un enjeu d'aménagement assez rapidement (créer un réseau de bornes de recharge intelligentes suffisamment dense pourrait être une orientation intéressante)

OBSERVATIONS DOMAINES DES DECHETS

Document 1 : Rapport Présentation Tome 1

Page 190 :

- La compétence de collecte des déchets ménagers revient effectivement à chaque EPCI, alors que la compétence traitement revient depuis 2014 à ILEVA.
- La politique des déchets est coordonnée par la Région (compétence transférée par la loi NOTRe du 07 août 2015) par l'élaboration d'un plan unique fusionnant les 3 plans existants (déchets non dangereux, dangereux et déchets du BTP et TP).
- la prévention et la gestion des déchets doivent respecter la hiérarchie suivante : prévention et réduction des déchets à la source, recyclage et valorisation matière, valorisation organique, valorisation énergétique et en dernier lieu élimination par stockage)
- Casud et Civis : compétence prévention et collecte ; ILEVA : compétence traitement
- « L'extension du centre de traitement et de valorisation des déchets de la rivière Saint-Etienne est en cours de réalisation. » stade projet ou travaux ? »

Page 191 :

- Le différentiel de la prod d'OMR par an/kg/hab entre la CIVIS et la CASud (respectivement 298,46kg/an/hab et 240,9 kg/an/hab) est justifié par une population + importante de la CIVIS par rapport à la CASUD. Cette analyse ne devrait pas être valable si on compare des kg/an/hab.
- tableau : actuellement le centre de tri de Pierrefonds est exploité par la SEMRRE (DSP) pour le compte d'Ileva et non plus géré par la CIVIS

Page 192 :

- 1er paragraphe : Peut-être faire mention du développement potentiel de filières de l'EC pour diminuer la prod de déchets ultimes par la valorisation en amont
- la CIVIS a ouvert ses 2 dernières années plusieurs déchetteries, même si le référentiel est l'année 2015, peut-être faire réf aux études en cours

Page 193 :

- pour les enjeux peut-être préciser de quels types de déchets, il est fait référence. Une certaine contradiction pourrait être comprise entre "Réduire la production de déchets à la source" et "Augmenter les capacités de traitement des déchets"

Page 220 :

- le paragraphe relatif à la gestion des déchets n'est pas en adéquation avec la stratégie de la Région Réunion promouvant l'Economie Circulaire et le "zéro déchet"
- Il convient de rajouter dans la partie engagement des politiques publiques en matière de déchets : le développement des ressourceries/recycleries, des ateliers de réparation et des filières de l'économie circulaire

Document 2 : Rapport Présentation Tome 2

Page 33 :

- possible inversion entre chacun des titres des 2 graphiques (à priori plus hab sur CIVIS et donc de ménages que sur CASud)

Document 3 : Rapport Présentation Tome 3

Page 16 :

- en terme d'indicateur pour le volet "pollutions et nuisances" peut-être distinguer pour le "développement des capacités de traitement de déchets en circuit court, plutôt prendre le nombre d'unité de valorisation que de traitement ou les distinguer.
- idem pour le "suivi des effets de la sensibilisation menée pour la réduction des déchets à la source et le tri sélectif" peut-être en sus comptabilisé les tonnages valorisés sur le territoire notamment pour les emballages ménagers

Document 4- PADD du 23 avril 2019 Final

Page 10 :

- 1ere phrase : non adéquation avec la stratégie de la Région Réunion promouvant l'Economie Circulaire et le "zéro déchet"
- « Un projet d'unité de traitement et de valorisation énergétique pourrait trouver sa place en relation avec les autres structures de traitement des déchets du Grand Sud. » ⇒ **A préciser que les projets territoriaux en matière de valorisation et de traitement des déchets doivent être en cohérence avec les orientations du Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) en cours d'élaboration.**

Document 5- DDO du 23 avril 2019 Final

Page 4 :

- le PRPGD se substituera aux 3 plans déchets existants

Page 13 :

- " Orientation prescriptive n°A.9, le traitement des déchets", peut ajouter une orientation prescriptive relative à la valorisation des déchets

Avis DGA

PADD

page 3 : Le SCOT pourrait prévoir que les zonages des PLU soient adaptés pour éviter les constructions sensibles au bruit le long des infrastructures de transport importantes ; il existe des contre exemples sur le territoire du présent SCOT

page 16 :

préciser le caractère "mixte" de la liaison Tampon-St-Pierre : voies mixtes sur le plan

page 17 :

la Région est favorable aux principes du RRTG passant par le littoral et de tracé TCSP mi-pente géré par le Grand Sud

pas d'identification des pôles d'échanges sur les cartes transmises au niveau du tracé mi-pente par exemple

Rapport de présentation tome 1

Les Cars jaunes sont désormais de la compétence de la Région Réunion ; leurs lignes ont été mises à jour en mai 2019.

Page 72 : CORRIGER la date de réalisation de EDGT qui n'a pas été réalisée en 2018

Page 73 :

dans le paragraphe 3.1 Le Réseau Car Jaune :

-CORRIGER l'orthographe du nom du réseau qui ne s'écrit pas au pluriel, il s'agit de la marque "CAR JAUNE"

-CORRIGER le nom de la collectivité en charge du réseau interurbain, il s'agit depuis le 1er janvier 2017 du **Conseil Régional** et non du Conseil Départemental.

- CORRIGER dans le texte, il est précisé que les **deux** principales gares routières sont la gare de St Louis, la gare de St Pierre et la gare de Saint-Joseph (problème de cohérence de chiffres 2 ou 3?). En l'occurrence, sur le territoire du grand Sud les deux gares principales sont St Pierre et St Louis.

-COMPLÉTER et CORRIGER : Depuis 2016, une nouvelle ligne a été créée sur le SUD : la **ligne S6** qui relie l'Université du Tampon à Saint Joseph via la Petite Ile. Nous comptabilisons donc sur le territoire du grand Sud : **10 Lignes Car Jaune** dont **8** ont leur terminus à St Pierre (et non 9 comme précisé dans le texte) et **2** ont leur terminus à St Joseph.

-CORRIGER dans le texte il est précisé : "La plupart des lignes desservent quelques points d'arrêt le long de la côte...". La Région précise que sur l'ensemble du territoire du Gd Sud, le réseau Car Jaune dessert **99** points d'arrêt (sur un total de 253 pour l'ensemble de l'île) et **4** gares routières.

-COMPLÉTER : la desserte fine est aussi assurée par la ligne S6 (citée ci-avant).

- Dans le tableau, CORRIGER le nom de l'exploitant qui n'est pas Transdev mais le GIE Activ. La Région précise que le délégataire en charge du réseau Car Jaune est le groupement "Cap'Run" constitué du "GIE Activ" et de "Transdev service reunion".

- CORRIGER : dans le texte il est précisé : "la plupart des lignes proposent un niveau de service faible...".

Il est nécessaire de préciser ce critère ; en effet, il paraît inopportun et infondé d'écrire cela alors que le réseau Car Jaune assure **221 voyages par jour** sur le territoire du grand sud de **4 heures du matin à 21 heures** et que la plupart des lignes fonctionnent le dimanche et jours fériés (exceptées 2 lignes). Enfin, c'est le seul réseau qui assure la desserte d'Etang Salé Les Hauts ou encore la liaison entre St Joseph, Petite Ile et le Tampon.

Page 187 :

Les Cartes de Bruit Stratégiques ont été actualisées par l'ETAT en 2019"

Page 221 :

Les zonages des PLU pourraient être adaptés pour éviter les constructions sensibles au bruit le long des infrastructures de transport importantes ; il existe des contre exemples sur le territoire du présent SCOT