



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale
sur le projet stratégique 2014-2018
du grand port maritime de La Réunion (974)**

n°Ae : 2014-56

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) s'est réunie le 10 septembre 2014 à La Défense. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet stratégique 2014-2018 du grand port maritime de la Réunion (La Réunion).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Hubert, Perrin, Steinfeld, MM. Clément, Galibert, Lafitte, Ledenic, Letourneux, Vindimian.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient absents ou excusés : MM. Barthod, Chevassus-au-Louis, Decocq, Roche, Ullmann

*
* *

L'Ae a été saisie pour avis par le grand port maritime de la Réunion, le dossier ayant été reçu complet le 12 juin 2014.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-6 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement prévue à l'article L. 122-1 du même code, il en a été accusé réception.

L'Ae a consulté par courriers du 13 juin 2014 :

- la ministre chargée de la santé,
- le préfet de département de la Réunion,
- la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de la région Réunion, et a pris en compte son avis du 31 juillet 2014.

Sur le rapport de MM François Vauglin et Éric Vindimian, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.

Il est rappelé ici que pour tous les plans et documents soumis à évaluation environnementale, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du plan ou du document mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou document. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au plan ou document. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

¹ Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le grand port maritime de La Réunion (GPMDLR) est un établissement public créé depuis le 1^{er} janvier 2013. Il a défini son projet stratégique 2014-2018, dont les volets 4 (politique d'aménagement et de développement durable) et 5 (dessertes et politique pour l'intermodalité) sont soumis à évaluation environnementale.

Ce projet stratégique vise à le positionner en plateforme de transbordement compétitive et à le placer en tant que référence sociale et environnementale dans l'Océan Indien. Il accompagne l'évolution des activités de pêche et de croisière, et articule son développement avec certains projets des collectivités locales.

Les principaux enjeux portent sur les impacts induits par le développement du port. À ce titre, l'Ae recommande d'étoffer la présentation de la justification des choix opérés (choix des grandes orientations stratégiques et choix des projets retenus pour leur mise en œuvre) car il s'agit d'une information essentielle pour la bonne compréhension du projet stratégique et de ses impacts.

Pour l'Ae, les principaux enjeux de la mise en œuvre des projets découlant du projet stratégique sont les risques naturels et technologiques et leurs interactions en zone urbaine, l'impact qualitatif et quantitatif sur les ressources en eau, rares dans cette partie de l'île, les nuisances sonores et les pollutions de l'air et leurs effets sur les habitants, la pollution des sols et des sédiments, l'impact sur les milieux naturels et la faune.

Par ailleurs, la question de la maîtrise foncière de la zone arrière portuaire est un paramètre essentiel de la crédibilité du projet stratégique conditionnant la possibilité de sa mise en œuvre. L'Ae recommande de mettre à jour le dossier avec les informations les plus récentes sur ce point.

L'évaluation environnementale d'un projet stratégique nécessite de définir un scénario tendanciel dit « au fil de l'eau » qui correspond à l'évolution qui serait constatée sans projet stratégique, afin d'évaluer les impacts de celui-ci. Le document présenté ne parvenant pas à exposer clairement les spécificités du projet stratégique par rapport à l'ensemble des projets du port, l'Ae recommande de clarifier ce point.

L'évaluation environnementale présentée repose essentiellement sur des considérations qualitatives et d'une grande généralité. Ce document comporte ainsi des insuffisances importantes. L'Ae recommande de reprendre l'état initial, la description des impacts et les mesures envisagées en citant les études (chiffres, graphiques, cartographies...) sur lesquels reposent les éléments présentés qualitativement.

Les autres recommandations émises par l'Ae portent notamment sur :

- la justification du recours au clapage de sédiments en mer,
- la faisabilité d'un stockage de gaz naturel liquéfié (GNL) dans une zone à risque de submersion et d'inondation important,
- l'analyse des risques pour déterminer la zone d'implantation d'un accueil de matières dangereuses,
- le cumul des impacts du projet stratégique et de la nouvelle route du littoral sur l'évolution du trait de côte et sur la faune marine.

L'Ae émet par ailleurs d'autres recommandations dont la nature et les justifications sont précisées dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1 Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1 Contexte général du projet

Le grand port maritime de La Réunion (GPMDLR) ou « Port Réunion »² est un établissement public créé le 1^{er} janvier 2013 par le décret 2012-1106 du 1^{er} octobre 2012 en application de la loi 2012-260 du 22 février 2012 réformant les ports d'outre-mer. Son chiffre d'affaire est de 35 M€ en 2013 avec un trafic de 4 M (millions de tonnes) de marchandises dont près de 213 000 EVP³, 767 Mt de vrac liquide, 1,3 Mt de vrac solide et environ 34 000 passagers de croisière ou inter îles.

Les articles L. 5312-13 du code des transports et L. 103-1 du code des ports maritimes prévoient que : « *le projet stratégique de chaque grand port maritime détermine ses grandes orientations, les modalités de son action et les dépenses et recettes prévisionnelles nécessaires à sa mise en œuvre.* » Le contenu de ce projet stratégique est fixé par l'article R. 103-1 du code des ports maritimes.

En application de ces dispositions, Port Réunion a élaboré son projet stratégique sur cinq ans. Il s'appuie sur des perspectives d'évolution du transport de marchandises conteneurisées. En effet, Port Réunion est un port actuellement éloigné des principales autoroutes maritimes, majoritairement utilisé pour recevoir des conteneurs à destination de La Réunion. 99% des marchandises entrantes à La Réunion passent par le port.

Le projet stratégique vise à saisir l'opportunité de montée en puissance d'une nouvelle autoroute de la mer Asie – Afrique – Amérique du sud en transformant Port Réunion en une plateforme de transbordement de la zone sud de l'océan Indien et de l'Afrique de l'est⁴.

L'Ae recommande d'exposer dans le dossier une synthèse de l'analyse justifiant l'orientation stratégique générale retenue dans le projet stratégique, en particulier le positionnement en plateforme de transbordement.

1.2 Présentation du projet stratégique

1.2.1 Les ambitions du projet stratégique

Le projet stratégique du GPMDLR repose sur quatre ambitions, chacune étant déclinée en un certain nombre d'orientations :

- « *Ambition n°1 : Moderniser Port Réunion pour le positionner comme hub⁵ de transbordement régional et spécialiser ses terminaux ;*
- *Ambition n°2 : Améliorer la compétitivité portuaire et développer les offres foncières pour l'activité logistique et industrielle ;*
- *Ambition n°3 : Positionner Port Réunion comme la référence environnementale et sociale de la zone, porte d'entrée de l'Europe et de l'Océan Indien ;*

² Dans la suite de l'avis, les expressions « Port Réunion » et « GPMDLR » ou « grand port maritime de La Réunion » seront utilisées indifféremment.

³ Équivalent Vingt Pieds : unité de mesure de conteneurs. 1 EVP représente environ 38,5 m³.

⁴ Ces informations sont issues du dossier de presse élaboré par le port à l'occasion de la visite du président de la République le 21 août 2014.

⁵ Dans les transports, un hub ou plateforme de correspondance est une zone d'interface privilégiée par sa position spatiale et ses infrastructures de communication.

- *Ambition n°4 : Accompagner les secteurs de pêche, de la croisière et réussir l'interface ville/port avec les collectivités. »*

Le plan couvre la période 2014-2018. Il implique un effort d'investissement de 140,445 M€ cofinancé à hauteur de 96,81 M€ notamment par le FEP⁶ et le FEDER⁷, les emprunts contribuant à hauteur de 32,8 M€ et l'autofinancement à hauteur de 10,835 M€.

La quantité espérée de marchandises transitant par le port en 2018 est de 5,7 Mt, l'augmentation de trafic (+12 % par an) se produirait essentiellement après réalisation d'aménagements pour les conteneurs, cette dernière activité étant la plus porteuse pour le GPMDLR (les autres trafics étant projetés à un niveau quasiment stable). L'activité conteneurs devrait ainsi augmenter de 30.000 EVP par an sur la période 2015-2018.

Les recettes passeraient de 41,8 M€ en 2012 à 54,2M€ en 2018 (tableau page 42 du projet stratégique).

1.2.2 La déclinaison des ambitions du projet stratégique et les projets envisagés

Le projet stratégique du GPMDLR vise l'amélioration de la capacité d'accueil du port, la spécialisation des terminaux, le développement de services à forte valeur ajoutée, l'optimisation de l'utilisation du foncier et l'intégration environnementale. Il est structuré en cinq volets intitulés :

1. Ambitions ;
2. Perspective financière et volet social ;
3. Modalités d'exploitation des outillages ;
4. Aménagements ;
5. Dessertes.

L'amélioration des capacités d'accueil apparaît comme le volet majeur du plan dans la mesure où il conditionne les ambitions en matière de recettes. Il convient pour cela de permettre l'accueil des navires porte-conteneurs de plus grande capacité (la capacité maximale des navires qui peuvent être actuellement accueillis est de 4 000 EVP, elle sera portée à 9 000 EVP) et de faciliter toutes les opérations de transbordement et entrées sorties de marchandises qui confèreraient au GPMDLR le statut de « hub ».

La zone d'entreposage des conteneurs doit être agrandie, un parc dédié aux conteneurs contenant des matières dangereuses doit être créé, ainsi qu'une extension par exondement pour installer un avitaillement de gaz naturel liquéfié (GNL) en prévision des besoins croissants des futurs navires. Un parc d'activités logistiques devrait être créé. Ces projets seraient réalisés sur l'emprise portuaire actuelle et sur un espace de 85 ha appelé « zone arrière portuaire » (ZAP) dont le conseil général est propriétaire de la majeure partie.

Les aménagements prévus réorganisent les ports est et ouest selon leurs vocations respectives, prioritairement la plaisance et à la pêche sur le port ouest et le trafic de marchandises sur le port est.

L'ambition environnementale passe par des actions pour la gestion des risques naturels (en particulier la gestion du trait de côte) et technologiques, l'écologie industrielle⁸ et la protection de l'environnement.

Plus précisément, les aménagements découlant de la stratégie adoptée sont les suivants :

- des aménagements « structurants » : allongement et approfondissement de la darse existante au port est (augmentation du linéaire de quais et des équipements associés), exondements pour augmenter les surfaces de terre-pleins à proximité des quais et proposer des services différenciant (nouvelles phases d'extension du port est avec un avitaillement GNL et avec la restructuration du terminal conteneur) ;
- des redéploiements d'activités liées au trafic portuaire : transfert du poste pétrolier au quai 21, et installation des activités qui ne requièrent pas la proximité immédiate de l'eau en zone arrière portuaire (déplacement du stock de charbon, création d'un parc de stockage de conteneurs vides, déplacement du parc de véhicules, plateformes logistiques) ;

⁶ Fonds européen pour la pêche.

⁷ Fonds européen de développement régional.

⁸ L'écologie industrielle est un concept de management environnemental qui vise la rationalisation sur un territoire des flux de matière et d'énergie.

- des travaux de modernisation : création d'un parc dédié aux marchandises dangereuses, refonte de l'entrée du port est (accès VRD, Gate Douanes et PIF), refonte du terminal isofrigorifique ;
- la prise en compte de l'environnement : plan de gestion du trait de côte (suivi bathymétriques, confortement des carapaces de lutte contre l'érosion, transferts de matériaux), l'élaboration du schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) et du plan d'aménagement et de développement durable (PA2D), installation de collecte et traitement des eaux de carénage au port ouest, reconstruction du bâtiment administratif et de la gare maritime aux normes HQE (haute qualité environnementale), programme de gestion des déchets, maintien en état du patrimoine ;
- l'évolution de la desserte : en envisageant un nouvel échangeur sur la RN 1, et avec l'étude d'un nouveau schéma de desserte du port ouest.

1.3 Procédures relatives à l'évaluation environnementale du projet stratégique

Le préambule de l'évaluation environnementale rappelle que « *les volets 4 et 5 du projet stratégique du Grand Port Maritime de La Réunion, parties consacrées respectivement aux aménagements et aux dessertes, sont soumis à évaluation environnementale.* » L'Ae est toutefois saisie du projet stratégique dans son ensemble en application de l'article R. 122-21 du code de l'environnement.

Le projet entre dans les catégories de plans et documents ayant une incidence notable sur l'environnement énumérés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement (rubrique 34) qui sont soumises à évaluation environnementale.

1.4 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae

Le projet stratégique du GPMDLR doit articuler des questions de développement économique, de risque industriel et d'urbanisation dans un contexte de relative vulnérabilité environnementale et de grande contrainte foncière.

Les principaux enjeux portent sur les impacts induits par le développement du port selon son projet stratégique dans un contexte de grande proximité entre le port et le tissu urbain environnant (approvisionnement et devenir des matériaux, congestion, impacts induits par l'augmentation du trafic maritime, etc.). À ce titre, la justification des choix opérés (choix des grandes orientations stratégiques et choix des projets retenus pour leur mise en œuvre) est une information essentielle pour la bonne compréhension du projet stratégique et de ses impacts. La recommandation déjà émise ci-dessus (§ 1.1) vise à étoffer cette partie.

Pour l'Ae, les principaux enjeux de la mise en œuvre des projets découlant du projet stratégique sont les suivants :

- les risques naturels et technologiques et leurs interactions en zone urbaine ;
- l'impact qualitatif et surtout quantitatif sur les ressources en eau, rares dans cette partie de l'île ;
- les nuisances sonores et les pollutions de l'air et leurs effets sur les habitants ;
- la pollution des sols et des sédiments ;
- l'impact sur les milieux naturels, la faune, voire la flore patrimoniale située à proximité.

Par ailleurs, la question de la maîtrise foncière de la zone arrière portuaire est un paramètre essentiel de la crédibilité de la possibilité de mise en œuvre du projet présenté.

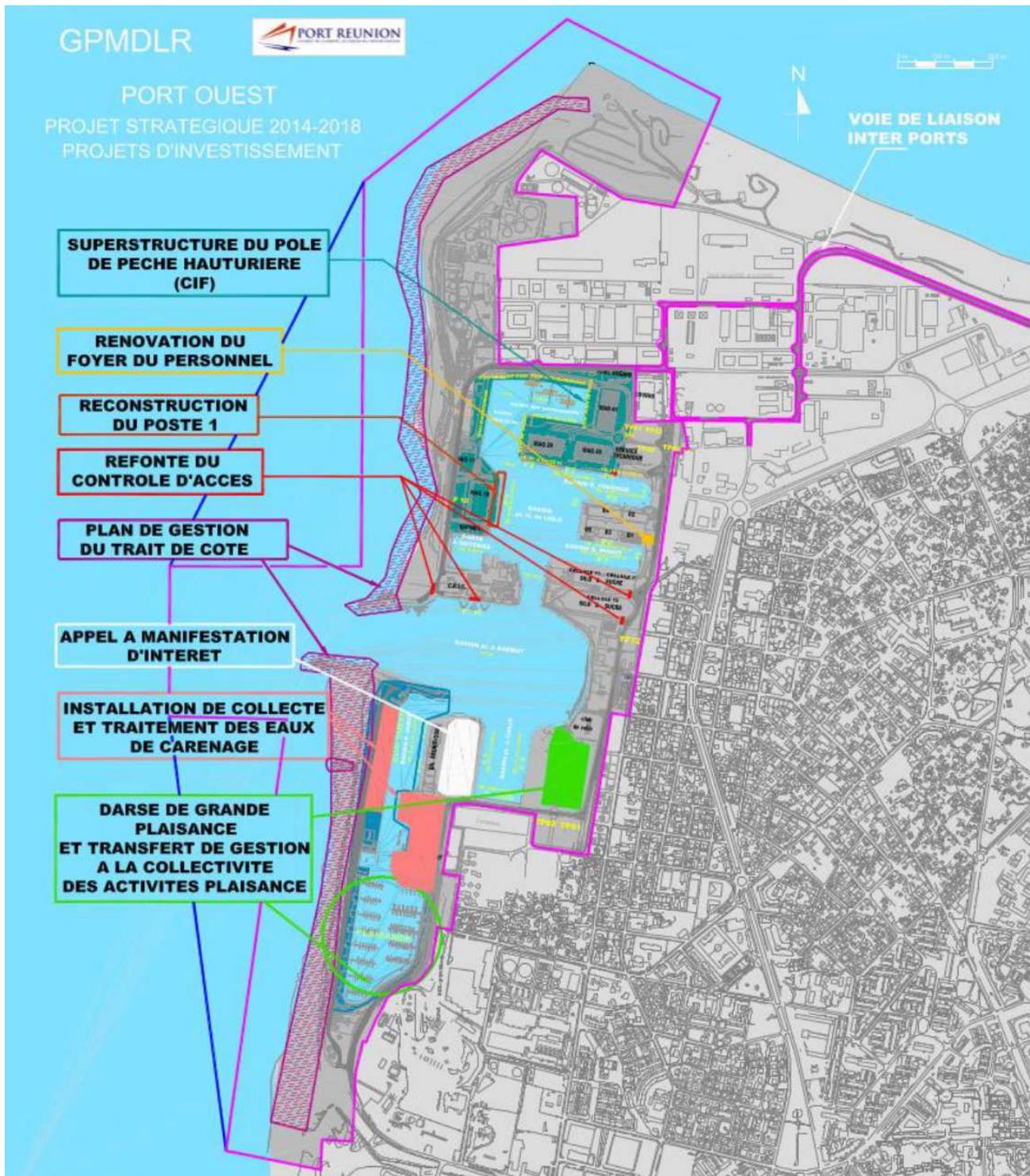


Figure 1 : Localisation des aménagements sur le port ouest (source : rapport d'évaluation environnementale)

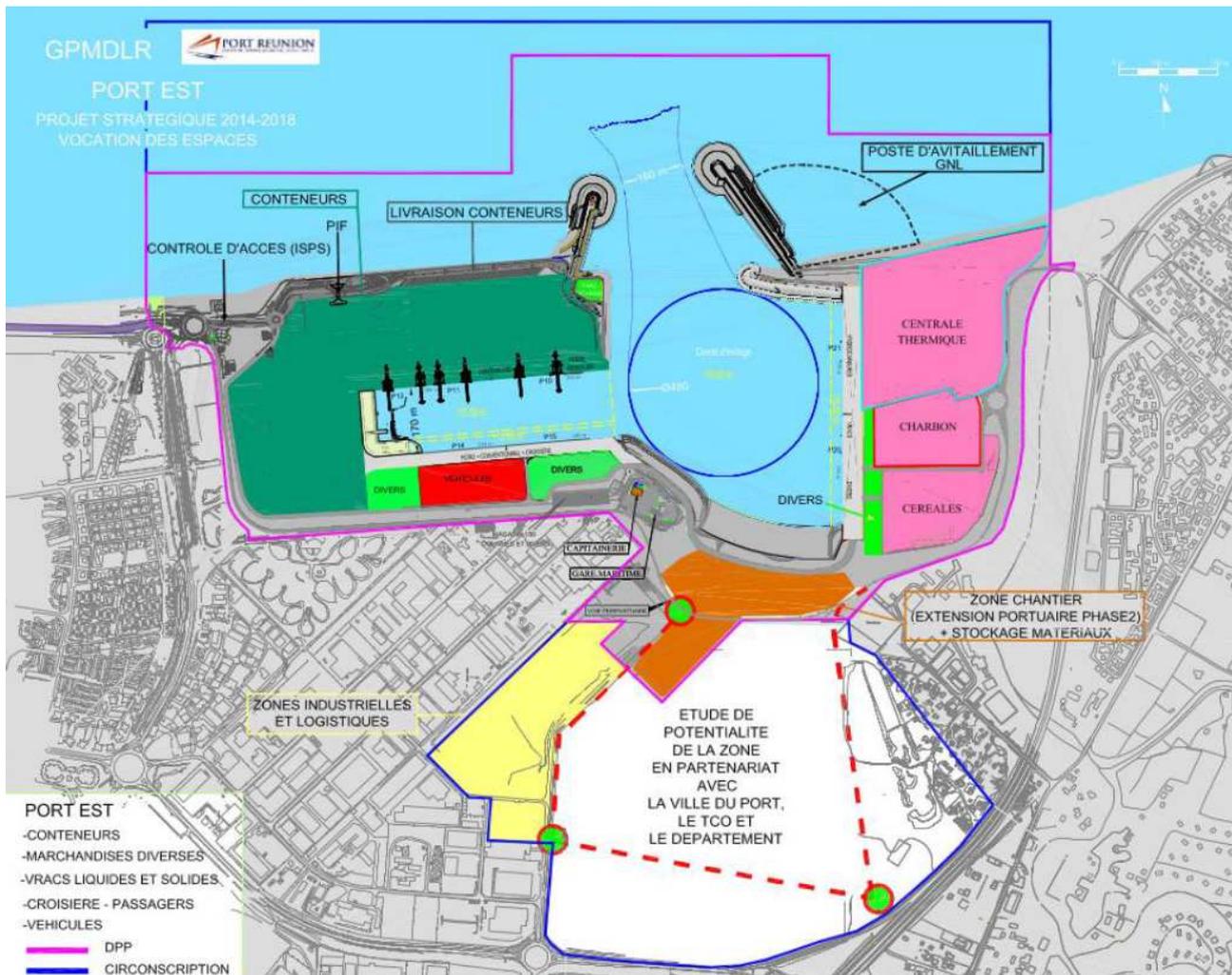


Figure 2 : Localisation des aménagements sur le port est (source : rapport d'évaluation environnementale)

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale

2.1 Commentaire général sur la présentation de l'évaluation environnementale

2.1.1 Remarques générales

Le contenu de l'évaluation environnementale est fixé par l'article R. 122-20 du code de l'environnement. La forme du rapport présenté respecte scrupuleusement cet article. Cependant, le contenu de ce rapport reste trop imprécis sur la description de la liste des opérations incluses dans le projet et insuffisamment quantitatif tant en ce qui concerne l'état initial que les types d'impacts prévisibles. En ce sens, l'Ae considère que le document présenté comporte des insuffisances importantes dans l'application de l'article R122-20 du code de l'environnement. Ces insuffisances sont détaillées dans la suite de cet avis.

L'Ae souligne que l'évaluation environnementale d'un projet stratégique doit être réalisée en comparant les effets sur l'environnement prévisibles en prenant en compte ce projet stratégique et ceux qui surviendraient toutefois en son absence. Pour cela, il convient donc de définir une situation de référence ou « au fil de l'eau » qui décrit l'évolution qui surviendrait même en l'absence de projet stratégique.

Selon les parties du dossier, certains projets sont inclus ou non dans l'apport spécifique du projet stratégique. La lecture du projet stratégique comporte ainsi un plan de repérage des principaux investissements pour un total de 210 M€ (140 M€ correspondant à la période du projet stratégique 2014-2018), ainsi qu'une carte présentant la vocation des espaces. Ces éléments, repris en figure 1 et 2 du rapport d'évaluation environnementale, peuvent conduire le lecteur à considérer que l'ensemble de ces projets, incluant l'extension du port est (approfondissement de la darse, extension des quais et exondement pour le GNL)⁹, font partie du projet stratégique. En conséquence, la situation de référence pour l'évaluation environnementale de ce dernier ne devrait pas inclure ces projets. Or le rapport d'évaluation environnementale mentionne dans un paragraphe « cadrage du scénario au fil de l'eau » que le scénario tendanciel (hypothèse de réalisation sans projet stratégique) intègre l'extension du port est, mais pas la mise en place de l'avitaillement GNL sur l'exondement (page 79). Le lecteur comprendra que l'apport spécifique du projet stratégique ne porterait donc que sur la mise en place de l'avitaillement GNL, ce qui réduirait considérablement la portée de ce projet stratégique. De plus, le scénario « au fil de l'eau » est défini à l'année 2020, sans explication sur la cohérence de cette date avec l'échéance du projet stratégique 2014-2018.

Nonobstant ces limites, le rapport d'évaluation environnementale est présenté comme se référant au scénario tendanciel « au fil de l'eau », lequel présente en soi des impacts environnementaux significatifs. Dans la présentation retenue d'un projet stratégique comportant très peu de projets propres, ses impacts environnementaux spécifiques apparaissent presque systématiquement positifs par rapport au scénario tendanciel.

L'Ae recommande de clarifier et préciser pour chacun des projets du port ceux qui font spécifiquement partie du projet stratégique ou pour lesquels la mise en œuvre du projet stratégique induit des évolutions notables. L'évaluation environnementale doit alors être reprise pour porter également sur l'écart ainsi défini entre la situation de référence (« scénario au fil de l'eau ») et le projet stratégique.

Par ailleurs, l'évaluation environnementale est essentiellement qualitative. Elle ne comporte presque pas d'élément quantitatif, même estimatif, ce qui ne permet pas réellement de conclure sur les principaux impacts, et ce d'autant plus que les effets attendus sont souvent des sommes d'effets positifs et négatifs dont il n'est pas possible de connaître le résultat sans analyse quantifiée.

Les éléments présentés reposent essentiellement sur des études antérieures – dont certaines sont anciennes – dont l'intitulé est cité en préambule de chaque partie, mais dont les données précises utiles ne sont pas rappelées.

L'Ae recommande de reprendre l'état initial, la description des impacts et les mesures envisagées en citant précisément les études (chiffres, graphiques, cartographies...) sur lesquelles reposent les éléments présentés qualitativement.

Cette remarque est de portée générale et ne sera pas systématiquement reprise lors de l'examen de chaque thématique dans la suite du présent avis.

Formellement, le document présenté est d'une lecture facile et avec des synthèses récapitulant les éléments principaux à la fin de chaque partie¹⁰.

2.1.2 Solutions de substitution et justification du projet

Le code de l'environnement prévoit (article R. 122-20) que l'évaluation environnementale du projet stratégique présente :

- « Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du [projet stratégique] dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard [de ses objectifs et de l'état initial.] »
- « L'exposé des motifs pour lesquels le projet [stratégique] a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement. »

⁹ Ce projet a fait l'objet de l'avis de l'Ae n°2013-03 du 27 mars 2013, disponible à l'adresse :

<http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Cgpc-CGEUV00199777>

¹⁰ Il est toutefois à noter que les conclusions présentées en synthèses semblent parfois contradictoires avec le développement qui précède (e.g. sur le bruit ou sur les risques naturels).

L'Ae ne méconnaît pas la difficulté de ce type d'exercice. Elle considère qu'une justification suffisante des grands choix réalisés et des projets retenus aux différentes étapes d'élaboration du projet stratégique, incluant une présentation des raisons environnementales des choix, peut permettre de satisfaire à ces dispositions. Certaines des solutions de substitutions sont présentées, notamment en s'appuyant sur le schéma directeur portuaire 2015-2040, document préparé par les gestionnaires du port avant la création du GPMDLR (la DEAL et la CCI) mais qui n'a jamais été adopté. Certains projets ayant été envisagés ont été abandonnés ou seront poursuivis¹¹, sans explication autre que la mention « *avantages manifestes pour inconvénients techniquement maîtrisables* » et sans démonstration de cette affirmation. Quelques considérations très générales sont fournies pour le déchargement des carburants à Gillot. Seul le projet de cabotage maritime¹² est exposé avec suffisamment de détails dans une autre partie du rapport et ses avantages et inconvénients présentés.

Toutefois et comme déjà mentionné, l'Ae recommande de compléter le dossier par la mention de la justification des choix principaux de la stratégie retenue, et par les motifs, notamment environnementaux, du choix ou de l'abandon des projets ayant été envisagés.

2.2 L'état initial et les impacts du projet stratégique

Le projet stratégique ambitionne de mieux connaître l'environnement, par exemple via la production du SDPN, ce qui est à l'évidence une proposition pertinente. Toutefois, l'évaluation environnementale du projet stratégique nécessite une connaissance suffisante de l'environnement pour étayer l'exposé des impacts et des mesures. L'Ae note ainsi que le choix de présenter le SDPN comme un produit du projet stratégique supprime la possibilité pour le port de s'appuyer sur ce document pour établir l'état initial du projet stratégique.

2.2.1 Ressources en eau

Le climat de la partie ouest de La Réunion se caractérise par une pluviométrie faible pendant l'hiver austral. L'eau potable est extraite de la nappe de la rivière des Galets dont l'embouchure borde la partie sud du port ouest. Cette ressource dont la qualité est qualifiée de mauvaise (présence de tétrachloroéthylène et envahissement par l'eau salée à la cote -100 mètres environ) est actuellement exploitée à son maximum. Il est prévu de recourir à deux ressources complémentaires : un transfert d'eau depuis le cirque de Mafate (ILO : irrigation du littoral ouest¹³), et un projet de réutilisation des eaux usées en aval de la station d'épuration.

Le dossier expose que les eaux du dispositif ILO sont soit vendues aux industriels, soit aux communes du Port et de la Possession, qui les traitent sur place pour alimenter le réseau d'eau potable (26% des eaux potables de la commune du Port). Le débit autorisé est de 150 l/s. L'Ae rappelle que la justification première du projet ILO était l'irrigation agricole.

Les eaux réutilisées seront employées pour des usages compatibles, par exemple l'irrigation d'espaces verts municipaux.

Dans un contexte de rareté de la ressource, le GPMDLR, dont la consommation est de plus de 500 000 m³ par an (dont 36% pour le port de plaisance), a lancé un diagnostic qui montre la présence de nombreuses fuites au niveau des vannes de raccordement.

La rivière des Galets est elle-même en état moyen du fait de son acidité.

Les eaux du port lui-même sont très turbides avec un taux de matières en suspension compris entre 0,77 et 2,12 mg/l. Des séparateurs d'hydrocarbures sont installés aux principaux endroits où des manipulations d'eaux polluées ont lieu. Cependant aucun traitement des déchets liquides n'existe sur les aires de carénage

¹¹ Il est par exemple mentionné la création d'un débarcadère croisiéristes qui serait créé au Barachois à Saint-Denis, sans que ce projet semble inclus dans le projet stratégique ni aucune autre explication.

¹² Le cabotage permet de transporter des marchandises localement en substitution de la voie routière.

¹³ Ce projet est constitué de deux phases, la première (terminée) acheminant l'eau de Mafate, la seconde (achèvement prévu en 2015) l'acheminant depuis Salazie.

et réparation navale, ni au niveau de la zone de stockage de conteneurs. Le GPMDLR fait actuellement appel à des prestataires pour assurer ces traitements spécifiques.

L'analyse des impacts sur la ressource en eau conclut de façon constante que le projet stratégique, par sa prise en compte de l'environnement, compense, voire améliore la situation des ressources en eau, tant du point de vue qualitatif que quantitatif, par rapport au scénario tendanciel. Ces assertions ne sont pas fondées sur des valeurs quantitatives aussi bien en terme d'accroissement des prélèvements (à l'exception des prélèvements dans le cadre du projet ILO, où il est mentionné que l'extension du projet au captage des eaux du cirque de Salazie permettrait de porter le prélèvement à 350 l/s) ou des risques de pollution que des effets des mesures environnementales.

L'Ae recommande de fonder l'étude des impacts sur les ressources en eau sur des données quantitatives utilisant les scénarios de développement du port, leurs conséquences en termes de pollutions et de prélèvements d'eau et les effets des mesures en faveur de l'environnement qui accompagneront ce développement.

2.2.2 Risques naturels

2.2.2.1 Trait de côte

La Réunion est soumise au passage de cyclones qui occasionnent à la fois des pluies très importantes charriant des grandes quantités de matières solides dans les rivières ainsi que des levées de houles cycloniques érodant considérablement le haut des plages. Ces deux actions combinées expliquent une variabilité importante du trait de côte qui peut être remanié très rapidement. Globalement, un fort recul du trait de côte est constaté à la pointe des Galets, zone la plus vulnérable située au nord de l'entrée du port ouest. Ce recul est d'environ 20 cm par an, mais un recul de 10 mètres par an a été observé entre 2011 et 2014. Au niveau de l'embouchure de la rivière des Galets (au droit des stockages d'hydrocarbures), un recul de 80 mètres sur une largeur de 750 mètres a été causé par le cyclone Bejisa en janvier 2014. À long terme, ce phénomène sera accentué par la hausse du niveau de la mer liée au changement climatique.

Pour éviter ce recul du trait de côte un dragage du chenal du port ouest est effectué chaque année, les matériaux sont acheminés par voie terrestre et déposés au droit de la pointe des Galets. Une carapace de blocs de bétons a été installée au droit des stockages d'hydrocarbure. Elle est régulièrement entretenue.

L'Ae avait été saisi en 2011 d'un projet de protection lourde à mettre en place au droit du magasin 10, entre l'entrée du port ouest et le stockage d'hydrocarbures¹⁴.

L'Ae recommande d'indiquer l'avancée de cette opération et d'en fournir un bilan sous la forme d'un retour d'expérience.

2.2.2.2 Risque mouvement de terrain, inondation et submersion marine

Le principal aléa est celui de l'érosion, mais les installations portuaires sont aussi concernées par le risque d'inondation (aléa moyen à fort) sur leurs marges et le long de la rivière des Galets, qui est endiguée pour limiter ce risque. Un risque de mouvement de terrain (aléa faible à élevé) est mentionné au niveau de la ravine à Marquet qui borde la partie est du port est. Les zonages précis correspondants ne sont pas fournis.

Le dossier évoque les phénomènes de houle auxquels la côte est exposée, mais ne mentionne pas de risque de submersion marine par tsunami ni de dispositif de détection et d'alerte d'un tel risque.

L'Ae recommande de compléter l'état initial par une cartographie du niveau d'aléa mouvement de terrain et par la présentation du risque tsunami et, le cas échéant, des dispositifs de détection ou d'alerte existants.

¹⁴ Avis n°2011-22 du 8 juin 2011 disponible à l'adresse : <http://portail.documentation.developpement-durable.gouv.fr/cgedd/document.xsp?id=Cgpc-OUV00001169>

2.2.3 Risques technologiques

La commune du Port se caractérise par la présence sur un même territoire de 53 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), dont trois classées Seveso¹⁵ seuil bas et une Seveso seuil haut. Les premières habitations sont situées en proximité immédiate de certaines de ces installations et des installations du port. Le risque est qualifié à juste titre de « très sensible ». Seul, le zonage tiré du plan de prévention des risques technologiques (PPRt) du dépôt d'hydrocarbures liquides et de gaz inflammables liquéfiés de la SRPP (société réunionnaise de produits pétroliers) est présenté, en annexe au rapport d'évaluation environnementale.

Il est précisé que l'application du PPRt conduira à la fermeture du littoral aux piétons, ce qui peut paraître contradictoire avec l'objectif de la commune de « reconquête de la mer par la ville » (page 44) et avec le schéma intercommunal d'aménagement des lisières urbaines du TCO¹⁶, qui précise que « *Les lisières urbaines du trait de côte ont une vocation d'accueil du public et des loisirs balnéaires, mais aussi de lutte contre l'érosion éolienne et marine (plantations de filaos sur les cordons dunaires pour fixer les sables)* ».

Le risque d'effet domino entre le stockage de gaz naturel liquéfié (classé Seveso) et une éventuelle submersion est mentionné comme devant faire l'objet d'études de danger particulièrement vigilantes¹⁷. De fait, cela n'éclaire pas sur la faisabilité d'installer un tel dispositif, qui joue un rôle important dans le développement du port tel que prévu par son projet stratégique et dans la diminution des émissions de gaz à effet de serre unitaires des navires.

Il en va de même au sujet de l'implantation de la zone destinée à l'accueil de matières dangereuses : sa localisation envisagée dans le projet stratégique doit être justifiée au regard notamment d'une analyse des risques dont la présentation est attendue dans le rapport d'évaluation environnementale.

Globalement, l'évaluation environnementale s'en remet aux différentes études de danger des installations existantes ou à venir sur le port sans en présenter le contenu. L'Ae considère que la question des risques technologiques doit être suffisamment traitée par l'évaluation environnementale dont elle constitue l'une des parties au titre des effets potentiels sur la population ou l'environnement, particulièrement dans un contexte où les habitations les plus proches sont situées à 40 mètres de certaines installations.

L'Ae recommande de compléter l'évaluation environnementale par une présentation plus précise des dangers existants et par une analyse des risques portant sur la zone retenue pour l'implantation de la zone d'accueil des matières dangereuses et sur le projet de stockage de GNL, en particulier vis-à-vis du risque de submersion et d'inondation.

2.2.4 Qualité des sédiments et pollution des sols

L'étude indique que les sédiments du port présentent un niveau de pollution par les hydrocarbures, les polychlorobiphényles et les métaux inférieur aux seuils¹⁸ N1 et N2, ce qui permet d'envisager leur immersion marine moyennant éventuellement quelques mesures complémentaires. Ces niveaux ne sont dépassés que pour le cuivre, le chrome et le nickel dont les teneurs seraient liées à la nature du fond géochimique et seraient comparables à celles d'autres sites de l'île. Cette assertion est étayée par des références à des études scientifiques mais ne donne pas lieu à présentation d'éléments chiffrés. Des dépassements du niveau N1 sont également signalés pour le mercure et le zinc. Aucun tableau de mesure n'est fourni.

Il est indiqué, incidemment dans le chapitre sur l'érosion du trait de côte, que les sédiments des bassins du port ouest sont dragués tous les 8 à 10 ans et clappés en mer au niveau du banc de la Folette, l'étude ne mentionne pas ce qu'il en est des sédiments du port est (clapage en mer ? installation d'une station de traitement ? prise en compte du niveau de contamination ?).

¹⁵ Seveso : nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour le 9 décembre 1996 par la directive 96/82/CE, elle porte désormais le nom de « Seveso II ». Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

¹⁶ Communauté d'agglomérations du Territoire de la Côte Ouest.

¹⁷ Les études de dangers des installations doivent aborder cet aspect important, y compris le relèvement lié au changement climatique.

¹⁸ Seuils découlant de l'arrêté interministériel n°DEVO0650505A du 9 août 2006.

Les impacts ou les précautions relatives aux clapages ne sont pas précisés, excepté la mention que ces clapages génèrent « *une accumulation sous-marine [de matériaux, qui] favorise la convergence des houles ayant une action érosive sur le littoral nord du port ouest.* »

Concernant la pollution des sols, la banque de données Basol recense trois pollutions : fuites (non quantifiées) de fioul lourd de l'oléoduc en 2001 et 2006, pollution de la nappe phréatique au tétrachloroéthylène en 2005 et infiltration de 30 m³ de fioul lourd de la zone EDF en 2009. Aucune analyse ne semble avoir été effectuée pour s'assurer de l'absence de pollution des sols en dehors de ces zones affectées par des pollutions accidentelles.

L'absence d'estimations quantitatives dans l'état initial conduit à admettre que le risque de pollution des sols et des sédiments augmentera mais que des mesures, dont l'ampleur n'est pas donnée, viendront en diminuer les impacts. La forte teneur géochimique en métaux lourds semble dédouaner le port de tout effort vis-à-vis de ces éléments toxiques. La pollution par les substances organiques n'est quasiment pas abordée.

L'Ae recommande de préciser les risques et niveaux de pollution des sols et sédiments, de procéder à une étude quantitative des impacts environnementaux associés et d'indiquer le devenir des sédiments de dragage du port est. Elle souligne l'impact des clapages sur l'érosion et les milieux marins, et recommande d'indiquer les intentions du port en matière de clapages et les raisons notamment environnementales du choix réalisé.

2.2.5 Milieux naturels, faune et flore

Les milieux naturels sont recensés dans une ZNIEFF de type II¹⁹, la réserve marine de La Réunion, et protégés par le parc national de La Réunion. Le port est situé essentiellement en zone urbaine au sein des communes du Port et de La Possession. La réserve marine est située à 11 km au sud des installations du GPMDLR. Les espaces naturels répertoriés les plus proches sont les ZNIEFF et le parc naturel présents au niveau de la rivière des Galets. La figure 4 illustre cet environnement naturel des installations portuaires.

Concernant le milieu naturel marin, l'évaluation environnementale souligne la difficulté d'évaluer les impacts sur ce milieu marin du fait du manque de connaissances. De ce point de vue le projet stratégique, qui porte « *la volonté d'amélioration le suivi des espèces et de mieux intégrer la biodiversité aux réflexions d'aménagements* », devrait permettre de mieux connaître les impacts.

La côte au droit du port est régulièrement visitée par deux cétacés menacés : la baleine à bosse (*Megaptera novaeangliae*) et le grand dauphin de l'indopacifique (*Tursiops aduncus*). Une diversité biologique importante est installée dans la zone marine, la zone portuaire n'étant pas la plus remarquable du fait des nuisances du port. Il est cependant mentionné la présence de zones de substrat basaltique dur propice à l'installation de récifs coralliens. Ces zones sont situées au niveau de la digue nord du port ouest à une profondeur de 5 à 7 mètres, autour des digues du port est et de la route du littoral et à l'embouchure de la ravine des Lataniers. Leur diversité biologique est en régression depuis 1980.

Des recensements de tortues marines sont réalisés depuis 1998 mais non présentés dans le dossier au motif que les points d'observations ont été réalisés hors de la zone d'étude – considération qui ne semble pas tenir compte des capacités de déplacement de ce type d'espèces.

Globalement, l'Ae souligne qu'aucun résultat précis d'un inventaire de la faune ou de la flore n'est présenté, si ce n'est la mention que 481 espèces sont observées, sans précision de leur nature ni de leur statut, des éventuelles mesures de protection en place, de leur abondance, de leur fragilité ou de leur caractère invasif éventuels.

L'Ae recommande de présenter un inventaire complet de la faune et de la flore.

¹⁹ ZNIEFF : zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique, outil de connaissance et d'aide à la décision. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

L'étude mentionne la présence d'une ZNIEFF de type II dans le lit majeur de la rivière des Galets, donc à proximité immédiate du port, sans en préciser les caractéristiques. L'inventaire national du patrimoine naturel²⁰ précise les caractéristiques de cette ZNIEFF :

- « Reliques de forêt semi sèche (un des milieux les plus rares à La Réunion).
- Milieu très dégradé constitué par endroits (crêtes rocheuses) d'îlots forestiers indigènes bien conservés.
- Présence d'espèces végétales rares à très rares (*Dombeya populnea*, *Dombeya acutangula*, *Foetidia mauritiana*, *Poupartia borbonica*).
- Faune nombreuse et diversifiée (oiseaux).
- Présence de sites de nidification d'oiseaux marins (Paille en queue). »

La rivière des Galets constitue d'ailleurs un corridor écologique dont il faudra tenir compte pour limiter les impacts du port.

Il existe également un risque de prolifération de l'Agame des colons, reptile exotique envahissant.

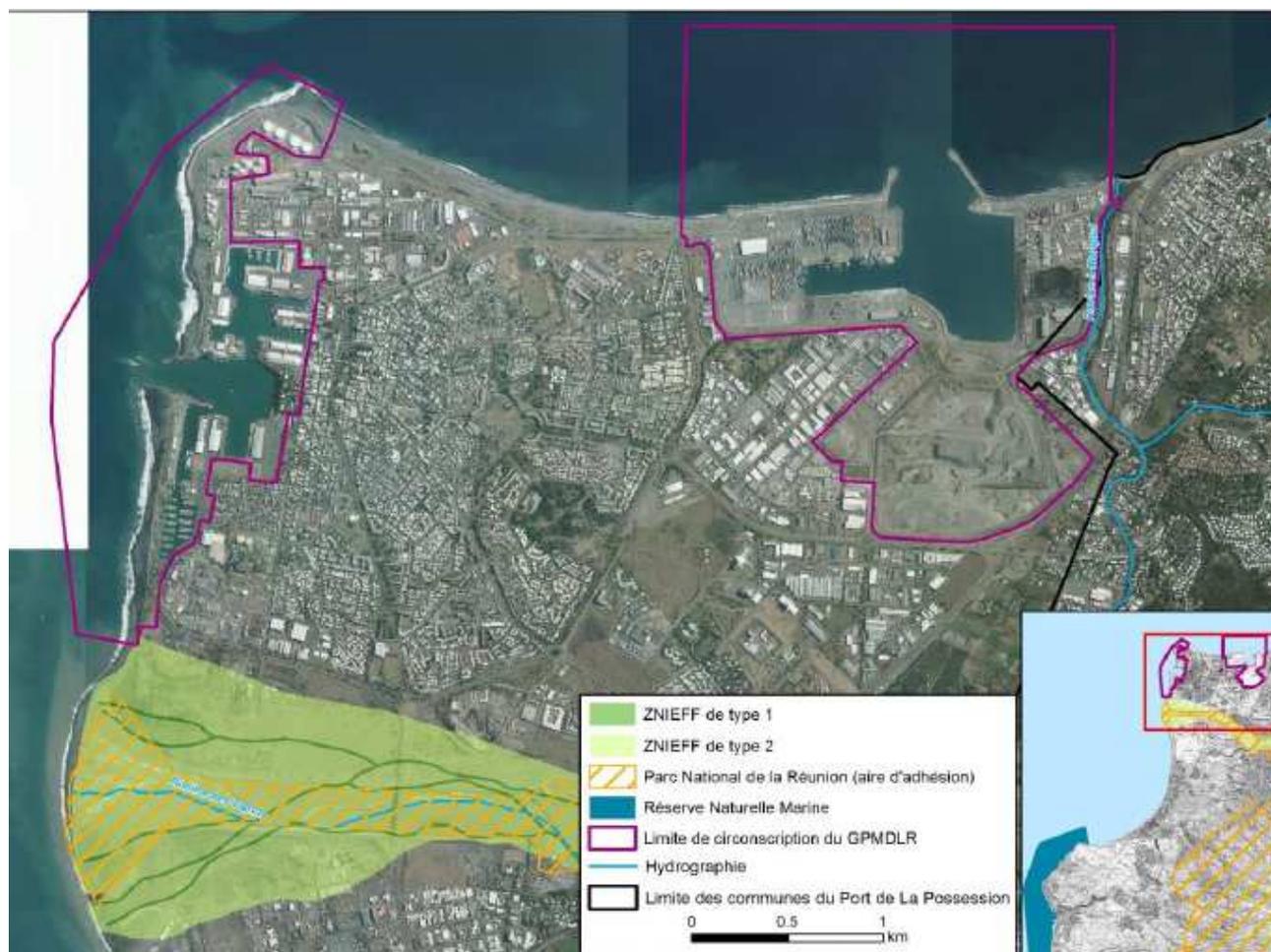


Figure 3 : carte des espaces naturels recensés à proximité des installations du GPMDLR
(Source : rapport d'évaluation environnementale)

Enfin, un oiseau endémique de La Réunion, le Pétrel de Barau (*Pterodroma barau*), classé « en danger » par l'UICN²¹ et très sensible à la pollution lumineuse, est observé sur le site²². L'évaluation environnementale postule que la meilleure gestion de l'éclairage du fait du projet stratégique, en comparaison de son accroissement qu'entraînerait *ipso facto* l'urbanisation, diminuera le risque d'échouage de pétrels. Cette

²⁰ <http://inpn.mnhn.fr/docs/ZNIEFF/znieffpdf/040030101.pdf>

²¹ Union internationale pour la conservation de la nature.

²² Un plan de conservation du Pétrel de Barau existe, il est disponible à l'adresse :

<http://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr/les-plans-de-conservation-pdc-a227.html>

assertion ne repose cependant sur la présentation d'aucune étude précise alors que le port a déjà engagé la modification d'une partie de ses éclairages. L'étude décrit très pauvrement les systèmes d'éclairages prévus et leur impact déjà constaté sur les échouages de Pétrels. Elle ne tient en outre pas compte d'éventuels efforts des municipalités pour diminuer l'éclairage nocturne, avec par exemple des nuits « noires » lors des premiers envols des petits.

L'Ae recommande d'insérer au sein de l'évaluation environnementale une description plus précise de la ZNIEFF et de ses enjeux écologiques et de compléter les impacts sur l'avifaune par des éléments précis concernant l'éclairage et les échouages de Pétrels de Barau.

2.2.6 Les déplacements

Tout en reposant sur des données anciennes (études de 2005, 2007, et 2009), l'étude mentionne la congestion de la RN 1001 qui dessert le GPMDLR à partir de la RN 1 et la RN 4, dite route du littoral. Le flux de camions lié aux opérations de dragage du port ouest provoque des nuisances et des risques entre le chenal et la pointe des Galets.

Le maintien d'un flux de camions sur le port ouest (un camion toutes les trois minutes pendant quatre mois de l'année) afin de gérer le trait de côte rend difficile la mise en œuvre de l'ambition affichée de développer une continuité ville-port au sein du port ouest en relocalisant les activités industrielles au sein du port est. Ce point est évoqué par l'évaluation environnementale qui conclut que cela va engendrer : « *Nuisances durables pour les riverains : bruits, émissions de poussières et particules polluantes, embouteillages, risque d'accidents...* ».

2.2.7 L'énergie et les émissions de gaz à effet de serre

En matière d'énergie, quelques initiatives récentes non encore réalisées sont mentionnées. Elles visent à développer les énergies renouvelables, ce qui compenserait partiellement la consommation de près de 11 GWh du port. Il s'agirait d'exploiter l'énergie thermique des mers et de bénéficier des eaux froides profondes pour la partie frigorifique du port qui consomme 50 % de l'énergie totale. D'autres projets sont envisagés (information recueillie oralement lors de la visite de terrain) mais pas mentionnés au projet stratégique.

L'évaluation environnementale souligne ce point comme positif du fait de la construction de bâtiments à haute qualité environnementale, de la possibilité d'avitailler des navires en gaz naturel, de l'accueil de navires plus gros pendant un temps plus court et de la refonte du terminal iso-frigorifique. Ces évolutions positives seront opposées à l'augmentation de trafic consécutive au développement portuaire ou aux changements de route des porte-conteneurs pour accéder au hub réunionnais. Cependant, aucune donnée chiffrée et aucun scénario d'évolution des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre n'est fourni.

L'Ae recommande de fournir des estimations quantitatives des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, attendues du fait de la mise en œuvre du projet stratégique.

2.2.8 Les déchets

La gestion des déchets est encore très partielle puisque le GPMDLR ne maîtrise pas le traitement des déchets liquides des navires et ne dispose pas d'emplacement ni de procédure adaptée pour le stockage et la gestion des conteneurs de déchets dangereux.

Par ailleurs, le devenir des stockages intermédiaires de déchets ne pouvant être stockés définitivement à La Réunion n'est pas évoqué.

Le programme stratégique fixe comme objectif la mise en place d'un programme de gestion des déchets.

2.2.9 La qualité de l'air

Le volet qualité de l'air est assez restreint, la géographie et la climatologie de l'île (fortement ventée mais avec d'importants obstacles liés au relief) sont potentiellement favorables à la concentration des polluants

dans la zone urbaine. Il n'a pas été noté de dépassement sauf en matière de dioxyde d'azote. Bien que le potentiel photochimique soit important, il n'est fait aucune mention de mesure d'ozone. Enfin, l'étude ne fournit aucun détail des mesures effectuées.

L'Ae recommande de compléter le volet qualité de l'air en fournissant les détails des analyses, voire en procédant à une campagne spécifique pour la détection de l'ozone.

L'évolution attendue de la qualité de l'air sera influencée par trois paramètres majeurs antagonistes : l'augmentation du trafic routier et maritime, l'empoussièremement lié aux mouvements des camions en charge de la gestion du trait de côte et la présence d'un stockage de gaz naturel susceptible de diminuer les émissions des navires, voire de la centrale électrique²³. Seul un bilan chiffré permettrait de suivre la conclusion, positive pour l'environnement, de l'évaluation environnementale.

L'Ae recommande de procéder à un bilan chiffré des émissions attendues de polluants atmosphériques.

2.2.10 Le bruit

L'étude du bruit montre que la zone de la Possession, à l'entrée est du GPMDLR est sujette à de nombreux dépassements de la valeur seuil de 68 dB pour les bruits routiers. Une étude conduite en 2004, ce qui est assez ancien, concluait également à de nombreuses sources de bruits industriels et routiers autour de la zone du port ouest. Dans l'ensemble, l'étude du bruit est succincte et repose sur des données anciennes. Aucune carte du bruit n'est présentée au droit des habitations riveraines, habitations dont l'étude des risques industriels montre qu'elles sont souvent situées à seulement quelques dizaines de mètres des installations portuaires.

Faute d'un état initial précis et d'une modélisation des effets des changements attendus il n'est pas possible d'estimer l'impact sonore du projet stratégique pour les riverains – ce qu'acte d'ailleurs le rapport d'évaluation environnementale en précisant (page 28) : « *le plan de prévention du bruit dans l'environnement du TCO est en cours d'élaboration, sa prise en compte dans le projet stratégique ne sera pas étudiée ici* ». Page 68, une campagne de mesures de TCP menée en mai-juin 2013 est pourtant citée, sans données ou cartographies précises.

L'Ae recommande de procéder à une étude de bruit initial afin de cartographier les émergences sonores au droit des habitations riveraines, et d'estimer, dans la mesure du possible, l'incidence sonore des aménagements projetés.

2.2.11 Cumul des impacts

Les impacts du projet stratégique avec d'autres plans ou projets sont appréciés. Le dossier souligne que « *les travaux de la Nouvelle Route du Littoral²⁴ auront des effets bien plus marqués et sur un plus long terme.* » - ce qui n'exonère pas le projet stratégique de l'étude et de la prise en compte de ses propres impacts.

Concernant l'évolution du trait de côte et les impacts sur la faune marine, l'influence de la nouvelle route du littoral n'est pas étudiée dans le document présenté.

L'Ae recommande d'apprécier les impacts cumulés du projet stratégique et de la nouvelle route du littoral, particulièrement sur l'évolution du trait de côte et sur la faune marine.

2.3 Mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts, et suivi

Le projet stratégique identifie une série de mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts environnementaux. L'étude admet que beaucoup d'impacts étant difficiles à appréhender ou à quantifier, les mesures ne peuvent être précisées. Le GPMDLR s'engage ainsi à faire progresser les

²³ La centrale thermique EDF a été configurée en 2013 pour lui permettre de fonctionner au fioul ou au gaz.

²⁴ Voir l'avis délibéré de l'autorité environnementale sur le projet de Nouvelle Route du Littoral à La Réunion n° Ae 2011-59 du 12 octobre 2011. L'Ae avait notamment recommandé que les impacts de la route du littoral sur le trait de côte soient approfondis.

connaissances, notamment sur les impacts en milieu marin des modifications de la structure du littoral. Les mesures de réduction les plus importantes sont liées à la qualité des constructions (HQE), les dispositifs de réutilisation des eaux, la réduction de la consommation et le traitement des fuites des réseaux, la protection des sols vis-à-vis des entraînements de polluants au niveau des installations pétrolières et gazières, l'accompagnement des opérations de gestion du trait de côte par la plantation d'espèces indigènes adaptées, un plan de gestion des espèces envahissantes, un plan de restauration des habitats littoraux, la réduction de la pollution lumineuse.

Quelques mesures de compensation ou d'accompagnement sont présentées mais sont encore des projets peu précis comme une réflexion sur le covoiturage, une « *réflexion sur une implication possible* » dans les projets d'énergie renouvelable maritime et une réflexion sur les nuisances sonores. L'aspect économique est abordé avec une estimation de 430 k€ de dépenses pour ces mesures compensatoires, y compris l'amélioration des connaissances.

L'Ae considère que ces réflexions et ambitions vont dans le bon sens et gagneraient en crédibilité s'ils pouvaient s'appuyer sur des éléments plus précis sur la situation initiale, les impacts attendus et les effets des mesures de réduction et évitement.

Le niveau d'engagement de Port Réunion sur les mesures présentées dans le dossier n'apparaît pas toujours clairement, et la nature des mesures reste souvent générale (par exemple sur les risques naturels : « des mesures complémentaires de restauration de la végétation » sont évoquées sans préciser ces mesures, leur localisation, leur description...).

Une confusion certaine est présente dans la qualification des mesures (évitement, réduction, compensation) rassemblées dans le tableau récapitulatif fourni pages 127 et suivantes. L'Ae rappelle que l'application d'une réglementation (par exemple l'application du PPRI ou du PPRt) ne saurait constituer une mesure de compensation.

Le dispositif de suivi est bien fourni avec un recueil des nombreux paramètres dont l'Ae a régulièrement déploré l'absence dans l'analyse de l'état initial. Ce suivi sera régulièrement communiqué aux parties prenantes, il n'est pas mentionné de recueil de leurs souhaits d'évolution même si des collaborations avec des associations sont mentionnées.

Le document ne précise toutefois pas de suivi de l'effet des mesures et ne mentionne pas d'action complémentaire ou correctrice en cas d'écart entre l'objectif d'une mesure et sa réalisation constatée.

L'Ae recommande de clarifier et préciser les engagements du port sur la mise en œuvre des mesures présentées, d'impliquer les parties prenantes dans le suivi afin d'affirmer l'ambition de référence environnementale du projet stratégique.

Elle recommande en outre de revoir la qualification des mesures prévues (évitement, réduction, compensation, accompagnement).

L'Ae recommande enfin de décrire le dispositif prévu pour suivre l'effet des mesures et corriger les écarts qui surviendraient en cas de non atteinte de leurs objectifs.

2.4 Compatibilité avec les documents de planification

L'évaluation environnementale analyse de façon très complète les nombreux documents de planification interagissant avec le projet stratégique. Dans l'ensemble, il est conclu à un bon niveau de compatibilité avec cependant des points qualifiés « de vigilance ». Ceux-ci sont résumés dans le tableau pages 31 et 32 du rapport d'évaluation environnementale. On notera en particulier :

- le schéma d'aménagement régional (SAR) qui prévoit la création de logements dans la zone arrière du port que le projet stratégique dédie à la logistique ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) a mis en place la zone arrière portuaire qui sera un espace d'urbanisation prioritaire à long terme, avec création de logements, à l'endroit où le GPMDLR envisage des activités industrielles et logistiques ;

- le littoral du port ouest est classé au PLU comme espace littoral protégé et aménagé, à vocation de loisirs «vert » ce qui n'est pas forcément compatible avec les activités portuaires ;
- la gestion du trait de côte devra respecter les prescriptions des plans de prévention des risques naturels et technologiques qui situent le littoral occupé par le port en zone rouge ;
- les éventuels prélèvements supplémentaires d'eau potable pourraient ne pas être compatibles avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

L'analyse présentée indique que le projet du port est globalement conciliable avec ces documents. Toutefois le devenir de la zone arrière portuaire semble assez contradictoire entre d'une part les intentions de densification de l'urbanisation et de construction de logements tels qu'exposés par les documents de planification des collectivités et d'autre part le souhait du port d'en faire une zone d'activité logistique et d'entreposage de conteneurs²⁵. Le préfet de la Réunion a proposé de mettre en place un « Projet d'intérêt général » qui, dans l'hypothèse de son entrée en vigueur, mettrait en cohérence les objectifs urbains et portuaires.

L'Ae recommande de mettre à jour le dossier avec les informations les plus récentes concernant le devenir de la zone arrière portuaire.



Figure 4 : Illustration de la contradiction entre le projet stratégique et le schéma d'aménagement régional (idem pour le PLU), la zone hachurée en magenta où le GPMDLR veut redéployer ses activités est celle que les plans locaux envisagent comme à urbaniser (en gris) (Source : rapport d'évaluation environnementale).

²⁵ Les installations portuaires sont situées au sein d'une zone urbanisée d'environ 60 000 habitants dans un espace contraint par la topographie.

2.5 Résumé non technique

Le résumé non technique est à l'image de l'évaluation environnementale : il n'est pas assez quantitatif. Il s'agit plus d'un résumé de l'étude que d'un document à caractère didactique. De fait il se contente bien souvent de reprendre de grands tableaux relativement difficiles à lire pour le grand public. Il n'est pas illustré ce qui le rend difficilement autoporteur. Il ne présente ni les mesures environnementales ni leur suivi.

L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis, d'améliorer son caractère didactique et de le compléter avec une description des mesures environnementales et de leur suivi.

* *
*



Figure 5 : vue aérienne sur Port Réunion