

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement
de la Réunion

Saint-Denis, le

Service Eau et Biodiversité

**Le directeur de l'environnement, de
l'aménagement et du logement**

Nos réf. : P:\Unite_PRU\Mercuri_Lu\Précadrage Port St Leu rev corrigé.odt

Vos réf. : courrier du 24 mai 2011

Affaire suivie par : Pascal CREPET

pascal.crepet@developpement-durable.gouv.fr

Tél. : 02 62 40 26 29 – Fax : 02 62 94 72 50

à

**Monsieur le Maire
de la Commune de Saint Leu**

Objet : réaménagement du Port de Saint-Leu – précadrage réglementaire

Monsieur le Maire,

Par courrier du 06 juin 2011, vous avez sollicité auprès des services de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DEAL) un cadrage préalable relatif aux enjeux environnementaux et aux procédures réglementaires liés au projet de réaménagement du port de Saint-Leu. Ce projet prévoit :

- Une extension du plan d'eau portuaire vers la ravine sans empiéter dans son lit avec un déplacement de la digue ;
- Une réorganisation du plan d'eau portuaire visant une meilleure fonctionnalité avec le déplacement de la rampe de mise à l'eau à l'entrée du port, un regroupement des bateaux par catégorie et une adaptation des dimensions des postes aux divers types de bateaux ;
- Une extension d'environ 5 m de la digue principale afin d'améliorer les conditions d'agitation du plan d'eau.

Je vous prie de trouver dans le présent courrier, certains éléments de précadrage rassemblés par mes services. Ils peuvent ne pas être exhaustifs, compte tenu de la description du projet à ce stade.

1 Préambule

Le dossier de présentation joint au courrier ne porte que sur le projet de réaménagement du port. Le projet d'extension du port devrait être présenté en tenant compte de l'aménagement urbain global du secteur du littoral longeant le centre urbain de Saint Leu.

2 Cadre réglementaire

2.A) Compatibilité du projet avec le droit du sol :

- Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM)

Saint-Leu exerce une vocation balnéaire importante dans le bassin de vie de l'ouest. Pour le SAR, le confortement de cette fonction passe entre autres par l'extension du port de plaisance. L'aménagement du port de Saint-Leu est rendu nécessaire du fait de l'inadaptation du port existant aux pratiques de pêches et de plaisance (trop faible tirant d'eau, absence d'équipement, de service d'accueil...). Sur les 750 anneaux prévus sur l'ensemble de l'île pour les années qui viennent, 20% seront réalisés dans le port de Saint-Leu.

Cette extension était prévue au SAR de 1995. Le schéma adopté reprend cet objectif.

Selon le SAR, cette extension devra se faire « *en lien avec le centre urbain sans toutefois permettre de déroger aux dispositions relatives aux différents types d'espaces identifiés tels que les espaces remarquables du littoral à préserver, les coupures d'urbanisation et les espaces pochés du rivage.* »

- PLU

L'emprise portuaire se trouve en zone UP correspondant aux aménagements liés aux activités portuaires dans le domaine public maritime.

Le projet semble déborder de cette zone UP, notamment dans la partie nord. La réalisation nécessite donc une précision sur les limites du zonage présenté.

2.B) Procédures réglementaires nécessaires :

B1) Étude d'impact, enquête publique

Le projet est soumis à **étude d'impact** si le coût des travaux prévus est supérieur 1,9 millions d'euros TTC (article R.122-8 I du Code de l'Environnement). Dans l'hypothèse d'un projet d'aménagement urbain plus global, il conviendra de tenir compte du programme global de travaux sur le secteur urbain dans l'analyse des impacts.

A minima, le projet serait soumis à notice d'impact quel que soit le seuil financier de travaux au titre de l'article R.122-9 1° du code de l'environnement pour l'extension d'un port de plaisance.

Le projet sera par ailleurs soumis à **Enquête Publique** au vu des travaux projetés concernant un port de plaisance et de petite pêche (extension du plan d'eau portuaire, réorganisation globale du plan d'eau) visés aux rubriques 13°, 14° et 15° de l'annexe 1 de l'article R.123-1 du code de l'environnement ("*Travaux de création d'un nouveau chenal d'accès à un port existant ou modification des spécifications d'un chenal existant au-delà du tirant d'eau de référence*" , "*Travaux d'extension de la surface des plans d'eau abrités d'un montant supérieur à 1 900 000 euros*", "*travaux ayant pour effet d'accroître de plus de 10 % la surface du plan d'eau abrité*" et éventuellement « *extension d'un port de plaisance portant sur au moins 150 places* »).

Pour votre parfaite information, suite à la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II), la partie législative du code de l'environnement concernant les études d'impact et les enquêtes publiques a été modifiée et un décret d'application est attendu (avec application six mois après sa publication) précisant les nouveaux seuils et critères de projets soumis.

La version provisoire de ce décret, mis en consultation administrative et publique au premier semestre 2011, soumet systématiquement à étude d'impact et enquête publique



Liberté • Égalité • Fraternité

du code de l'environnement relatifs aux travaux, ouvrages et aménagements sur le domaine public maritime, et plus précisément les « travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant soumis à autorisation au titre de l'article R. 214-1 du Code de l'Environnement », les « travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu soumis à autorisation au titre de l'article R. 214-1 du Code de l'Environnement ».

Enfin, conformément aux articles L.122-1, R.122-1-1, R.122-13 et R.122-14 du Code de l'Environnement un **avis de l'Autorité Environnementale** sera émis par M. le Préfet de Région et joint au dossier d'enquête publique. L'avis de l'Autorité Environnementale portera sur la qualité de l'étude d'impact et la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Cet avis vise à informer le public, sans pour autant se prononcer sur l'opportunité du projet.

B2) Procédure ICPE

La présentation du projet de réaménagement/extension du port de Saint-Leu ne précise ni les besoins, ni l'origine, ni l'utilisation des matériaux qui seront utilisés pour la digue. Les modalités d'extension (remblaiement ou affouillement) du port ne sont pas présentées.

Aussi, j'attire votre attention sur le fait que les affouillements du sol portant sur une superficie supérieure à 1000 m², ou lorsque la quantité des matériaux à extraire est supérieure à 2000 tonnes, dès lors que les matériaux extraits sont utilisés à des fins autres que la réalisation de l'ouvrage sur l'emprise duquel ils ont été extraits, sont soumis à autorisation au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), sous le numéro de rubrique 2510-3 de la nomenclature correspondante.

S'il est prévu un transit temporaire des matériaux de déblais sur le site du chantier, cette activité est susceptible de relever du régime de la déclaration préfectorale au titre de la rubrique 2517 de la nomenclature des installations classées relative au transit de produits minéraux solides, à l'exclusion de ceux visés par d'autres rubriques, la capacité de stockage étant supérieure à 15 000m³ mais inférieure ou égale à 75 000m³.

Ces besoins en matériaux du chantier, l'origine de leur approvisionnement, ainsi que la période de réalisation des travaux devront être précisés dans l'étude et la notion d'impact associée à cette opération.

B3) Procédure « loi sur l'eau »

Le projet est soumis à autorisation au titre de la loi sur l'eau. A ce titre un dossier est à déposer en préfecture. Il doit comprendre tous les éléments requis par l'article R214-6 du code de l'environnement.

Le réaménagement portuaire projeté relève de l'article R214-1 du code de l'environnement relatif à la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou à déclaration à savoir :

4. 1. 1. 0. Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant (A).

4. 1. 2. 0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :

1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ;

2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D).

4. 1. 3. 0. Dragage et / ou rejet y afférent en milieu marin :

1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ;



Liberté • Égalité • Fraternité

2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :

a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines :

I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m³ (A) ;

II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 50 000 m³ (D) ;

b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines :

I.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m³ (A) ;

II.-Dont le volume maximal in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m³ (D) ;

3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent :

a) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m³ (A) ;

b) Et dont le volume in situ dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m³ sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m³ ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m³ (D).

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

Les rejets afférents aux dragages donnant lieu à des opérations d'immersions et dont les paramètres sont inférieurs aux seuils d'autorisation sont soumis à déclaration.

Le conformité au SDAGE Réunion et au SAGE Ouest devra être démontrée dans l'étude d'impact relative au projet.

B4) Autorisation de travaux en réserve

Le périmètre du port de Saint-Leu, s'il reste compris dans le secteur couvert par la concession portuaire, est exclu de la Réserve nationale naturelle marine. Cependant, l'extension du port est susceptible de dépasser les limites de cette concession et les travaux auront un impact direct sur la réserve naturelle marine. C'est pourquoi le décret n°2007-236 du 21 février 2007 soumis à autorisation, « dans les conditions définies aux articles L.332-9 et R.332-23 (...) les travaux permettant une extension du port de St Leu compatible avec les objectifs de la réserve ».

Cette demande d'autorisation sera présentée par le maître d'ouvrage au Préfet, sous la forme d'un rapport exposant en détail l'opération programmée et ses impacts sur la réserve. Il est important de souligner que l'étude d'impact peut se substituer à ce rapport.

Le Préfet se prononce alors dans un délai de cinq mois au maximum, en s'appuyant sur l'avis des conseils municipaux concernés, du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et de la Commission Départementale Nature Paysage et Sites (CDNPS). Ces deux instances doivent se prononcer dans les trois mois suivant leur saisine. Si le CSRPN ou la CDNPS émettent un avis défavorable, la décision d'autorisation des travaux revient au ministre en charge de la protection de la nature, sur avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPAN).



Liberté • Égalité • Fraternité

Il est probable que le CSRPN souhaite disposer de l'avis du conseil scientifique de la réserve nationale marine avant d'émettre son propre avis. Cette consultation pourrait être réalisée dans le délai dévolu au CSRPN pour émettre son avis. Ainsi elle ne provoquerait pas de décalage dans le calendrier.

La demande d'autorisation de travaux devra en particulier faire la démonstration de la compatibilité de l'extension avec les objectifs de la réserve. A cette fin, elle devra non seulement étudier les impacts temporaires et permanents sur la réserve des travaux réalisés, mais aussi ceux des activités qui seront générées par l'extension (accroissement de la circulation de navires, risques de pollution...).

Les objectifs de la réserve sont conformes aux dispositions du code de l'environnement (art. L332-1 et L332-2). Ils seront prochainement précisés et déclinés dans le plan de gestion de la réserve, actuellement en cours d'élaboration, qui devrait être adopté au premier semestre 2012. Je vous invite à prendre l'attache du directeur du Groupement d'Intérêt Public – Réserve Nationale Marine de La Réunion (GIP RNMR) pour obtenir des éléments propres à dimensionner vos interventions de manière à respecter les objectifs du plan de gestion.

B5) Domaine Public Maritime

La zone envisagée pour accueillir l'extension du port de Saint-Leu est déjà située dans l'emprise du Domaine Public Portuaire. L'arrêté préfectoral du 21 février 1996 qui a créé le port de Saint-Leu, a également été l'occasion du transfert de gestion à la commune des dépendances du Domaine Public Maritime naturel et du Domaine public artificiel suivantes :

- les terrains compris entre la limite d'entrée au plan d'eau au Nord, la rue de la Compagnie à l'Est, la ravine du Grand Étang au Sud ;
- l'ouvrage de défense du port (digue) ;
- l'installation de mise à l'eau des embarcations ;
- le plan d'eau (abris) ;
- le chenal d'accès ;

conformément au plan en annexe.

L'article 3 de l'arrêté stipule que tout projet de modification ou d'extension du port devra être soumis à instruction conformément au code des Ports maritimes. Mais pour le projet de réaménagement du port tel que présenté par la collectivité, le transfert de gestion du DPM a déjà été réalisé en 1996.

Aucune autre délimitation n'est nécessaire et donc aucune procédure n'est à appliquer.

B6) Périmètre monument historique

Sur le plan patrimonial, le projet se situe dans le périmètre de protection de l'Hôtel des Postes (Inventaire des Monuments Historiques du 23/09/1987).

Compte tenu de son implantation, l'extension du port est susceptible d'être affectée par la présence d'éventuelles traces archéologiques qui pourront donner lieu le cas échéant, à des fouilles d'étude ainsi qu'au versement de la redevance sur l'archéologie préventive.

En tout état de cause, et au delà de l'application des dispositions réglementaires applicables en la circonstance, le projet devra répondre à des conditions d'insertion paysagères particulières : qualité des ouvrages, continuité urbaine, mobilier, traitement de l'espace public... qui feront l'objet d'un examen attentif de la Direction des Affaires Culturelles Océan Indien.



Liberté • Égalité • Fraternité

B7) Autres points RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

- **Sur l'adéquation nautique du projet aux contraintes de la navigation maritime et portuaire**, ce projet devrait être soumis à l'avis de la grande commission nautique. En effet, le décret 86-606 relatif aux commissions nautiques prévoit que « la grande commission nautique est consultée, sur décision du ministre chargé des ports et de la signalisation maritime lors de l'instruction relative aux travaux de création, d'extension et de modernisation des ports départementaux et communaux... ». Le dossier présenté à cette Commission, par la Direction de la mer Sud océan indien devra comprendre des plans suffisamment précis de la future installation, les résultats d'études ou d'estimation de la dynamique des courants, des sédiments, de la bathymétrie, du trafic actuel et attendu. Il devra également préciser comment sera assurée la sécurité du plan d'eau pendant ou après les travaux, la signalisation, le balisage du port...
- En matière de lutte contre les moustiques vecteurs, aucune retenue d'eau pouvant servir de gîtes à moustique ne devra être créée. Les retenues d'eau qui ne pourraient pas être vidangées devront être efficacement obturés par des grillages fins (diamètre des mailles inférieur à 1,5mm).

3 Enjeux environnementaux

3 A) Enjeux marins et terrestres :

Pour construire votre étude d'impact, qui pourra également valoir notice d'incidence au titre de la loi sur l'eau si elle contient les éléments nécessaires, il vous est recommandé de suivre les prescriptions du guide « l'étude d'impact des ports de plaisance » depuis l'analyse de l'état initial jusqu'à la variante retenue au regard des effets du projet sur l'environnement.

Dans le contexte local de l'île de La Réunion et du site du projet, il conviendra de porter une attention particulière aux points suivants.

1) Analyse de l'état initial du site

- Délimitation de l'aire d'étude

Le périmètre d'étude devra être suffisamment large pour permettre une analyse cohérente des facteurs environnementaux et une prise en compte complète des diverses composantes du projet d'extension. L'aire d'étude est à définir au regard des paramètres du projet (surface exondée, travaux générés, diffusion de pollutions...) et des paramètres du milieu (par exemple : courantologie de la zone, dynamique littorale, sensibilité des peuplements marins, faune et flore...).

- Informations existantes sur le secteur d'étude

Plusieurs études et suivis ont été conduits dans l'environnement du projet et devraient être disponibles. Il est recommandé au pétitionnaire de prendre connaissance des informations contenues dans les documents énumérés ci-dessous et de consulter la base de données BD-DOC de la DEAL référençant la plupart des études conduites à La Réunion en domaine marin. Ces données vous guideront pour déterminer votre aire d'étude et définir les études et inventaires complémentaires à mener in situ. Citons notamment :

- CARTOMAR (cartographie morpho-sédimentologique des fonds marins côtiers de La Réunion : MEEDDAT, BRGM, septembre 2008.
- Suivis pour le volet marin des paramètres généraux issus du contrôle de surveillance de la Directive cadre sur l'Eau (DCE) dont les données sont disponibles à la DEAL.



Liberté • Égalité • Fraternité

Le gestionnaire de la réserve naturelle marine, peut également être interrogé sur les études disponibles sur le secteur.

- Études complémentaires

Les informations existantes seront à compléter par certaines expertises dont il est conseillé qu'elles soient réalisées par des prestataires spécialisés.

En **domaine marin**, les investigations à mener devront concerner l'ensemble des espaces littoraux (terre et mer) susceptibles d'être impactés par les équipements portuaires en phase travaux et après travaux (impacts temporaires, permanents, directs) et par les activités qui en découleront (impacts indirects).

Cet état des lieux initial devra être particulièrement soigné étant donné la grande valeur des écosystèmes entourant le port actuel, protégés par la réserve naturelle nationale marine. Devront être considérées la faune et la flore situées dans le périmètre d'influence des aménagements, et non dans le seul secteur voué à transformation par les travaux. Il conviendra ainsi de décrire et cartographier les habitats marins présents dans la zone, d'y recenser la faune marine en y définissant les enjeux (faune, flore, milieux) et en produisant notamment une cartographie de synthèse les hiérarchisant. La consultation du gestionnaire de la réserve à ce stade de l'analyse est fortement recommandée, les enjeux devant notamment être appréciés en lien avec les objectifs de gestion de cet espace protégé. Les formations de récifs coralliens et leur état de conservation seront particulièrement décrits. De même, des informations relatives à la fréquentation du secteur par les mammifères marins (migration, reproduction, mise bas, repos, etc.) devront être collectées. Les données sur ces groupes devront être exploitées pour évaluer les mesures nécessaires à prendre vis-à-vis de la faune marine protégée ainsi que pour déterminer les périodes les plus propices pour la phase chantier.

Si les impacts sur les espèces protégées sont avérés, une dérogation au titre de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement sera nécessaire.

Les données collectées et les cartographies produites pourront être fournies sous « format SIG » à la DEAL afin de faciliter l'instruction. De même, les protocoles d'inventaire et les restitutions associées devront, dans la mesure du possible :

- être compatibles avec les suivis mis en œuvre à La Réunion dans le cadre de l'initiative française pour les récifs coralliens (IFRECOR) et de la Directive cadre sur l'eau. (standards préconisés par le manuel méthodologique du GCRMN/COI , Global Coral Reef Monitoring Network /Commission de l'Océan Indien intitulé « suivi de l'état des récifs coralliens des pays sud Ouest de l'Océan Indien » ; Conand et al., 2000. Protocoles « DCE » macro-faune benthique...),
- être versés aux « bases de données référentes » (COREMO, Quadriges...).

La caractérisation fine du fonctionnement du milieu dans ses composantes abiotiques (courantologie, transports sédimentaires, morphologie du trait de côte...) sera un volet important de l'état initial.

Concernant le **milieu terrestre**, l'état initial portera essentiellement sur le volet paysager. Elle illustrera et analysera le paysage actuel perçu depuis la mer et depuis différents points de vues stratégiques que vous explicitez (points de passage, points touristiques depuis lesquels votre projet est visible). Pour chacun de ces espaces, l'étude d'impact devra proposer un photomontage (avant/après aménagement) et apprécier la sensibilité du site.



Liberté • Égalité • Fraternité

Si les études s'échelonnent sur des périodes de temps longues, les transports sédimentaires laissent présager d'une forte évolution du trait de côte du fait du projet, les secteurs du littoral concernés devront également être caractérisés dans leurs dimensions naturalistes (faune, flore, habitats naturels).

Pour ce qui concerne les espèces patrimoniales potentiellement impactées par votre projet, l'avifaune migratrice est particulièrement sensible à l'éclairage artificiel nocturne. Il conviendra par conséquent d'éviter autant que possible tout éclairage des nouvelles installations, et opur l'éclairage qui serait maintenu de respecter les préconisations de la SEOR pétrels/éclairage de février 2004.

2) Analyse des impacts du projet et mesures d'accompagnement (éviter, réduire, compenser).

Ce chapitre de l'étude d'impact présentera les impacts du projet sur les différents volets environnementaux (paysage, composante physique du milieu marin, biocénoses marines, espèces patrimoniales, qualité des eaux, etc.). La description de ces impacts doit être précise (nature de l'impact, localisation et étendue spatiale de l'impact, durée, liste des milieux et espèces impactées, ampleur de l'impact, etc.).

L'appréciation des impacts indirects ne devra pas être négligée, non plus que celle des impacts en phase chantier, dont il faudra estimer la portée en fonction de la résilience des écosystèmes concernés, certains étant particulièrement fragiles (coraux). Le projet devra tenir compte des risques de pollution induits par la circulation routière et l'urbanisation à proximité.

Une analyse fine est en particulier attendue sur:

- l'impact des aménagements sur la propagation des houles à la côte, sur la distribution des courants et sur les éléments géomorphologiques associés (nature des fonds, bathymétrie, dynamique sédimentaire, panache turbide, érosion-accumulation côtière...) en décrivant clairement les évolutions imputables au projet,
- les impacts sur les éléments biologiques remarquables constitutifs du patrimoine ayant conduit à inclure le secteur au sein d'une réserve naturelle nationale,
- les impacts sur les espèces protégées identifiées dans l'état initial.

Au regard de ces éléments, il conviendra de décrire précisément les mesures d'évitement et de réduction d'impact qui seront mises en œuvre. Il est recommandé de prévoir un suivi environnemental du chantier par un spécialiste environnement, qui sera à même de garantir la mise en œuvre des mesures telles que définies dans votre projet et de proposer rapidement des mesures correctives en cas d'impacts non prévus. Par ailleurs, dans le cadre de l'extension du port, je vous recommande vivement de procéder à la remise aux normes du dispositif de traitement des eaux, afin de limiter l'impact de l'activité portuaire sur le milieu marin récepteur.

Si, après mise en place de ces mesures, il subsiste des impacts résiduels, il conviendra de mettre en place des mesures compensatoires permettant de compenser la perte de biodiversité ou de fonctionnalité écologique induite par le projet. Mes services se tiennent à votre disposition pour vous aider à définir ces mesures compensatoires en cas de besoin.

3 B) Risques et plan de prévention des risques :

Un Plan de Protection Contre les Risques Inondation (PPRI) a été prescrit le 14/02/2002 sur la commune de Saint-Leu.



Liberté • Égalité • Fraternité

Le 30/12/2009, un ~~port de connaissance~~ ^{port de connaissance} de l'aléa inondation a été faite. L'enquête publique a été réalisée.

Le projet se situe en zone d'aléa fort, à l'embouchure des ravines du Petit Étang et du Grand Étang.

Votre attention est donc attirée sur la nécessaire cohérence de votre projet avec le règlement du futur PPRI.

De plus, la dynamique des littoraux a été particulièrement étudiée par le BRGM dans le cadre des études intitulées « Morphodynamique des littoraux ». Les éléments issus de cette étude indiquent notamment le caractère cloisonnant du port sur le transit sédimentaire, alimenté notamment par le récif et la ravine de Grand Étang. L'étude d'impact devra donc déterminer l'impact prévisible du projet sur la dynamique sédimentaire, le trait de côte et l'évacuation des eaux en période cyclonique, puis présenter les mesures pour les éviter ou les réduire.

En tout état de cause, la réalisation du futur équipement ne devra en aucun cas entraîner une aggravation des risques recensés. Cette démonstration sera conduite au sein de l'étude d'impact ou de la notice.

4. Conclusions

Le projet d'extension du Port de Saint-Leu est un projet d'envergure. Son emprise peut sembler restreinte, mais la sensibilité du milieu qui l'entoure, les impacts potentiels sur le trait de côte, sur l'écoulement des eaux de la ravine du Grand Etang et sur la biodiversité marine doivent conduire à des études fines sur l'ensemble de ces points.

Dans ce contexte, il se trouve soumis à diverses procédures administratives, la principale s'appuyant sur une étude d'impact assortie d'une enquête publique. La précision de cette étude d'impact devra être corrélée aux forts enjeux environnementaux du secteur.

Mes services se tiennent à votre disposition pour vous accompagner dans la conduite de ces procédures. Vous pourrez utilement leur transmettre une version plus détaillée de votre projet, dès qu'elle sera disponible, de manière à préciser les éléments de cadrage fournis dans la présente note.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

**Le Directeur de l'Environnement, de
l'Aménagement et du Logement,**

SIGNE

Bertrand GALTIER

Copies : Préfecture (SG/BEU)

Sous-préfecture de Saint-Paul

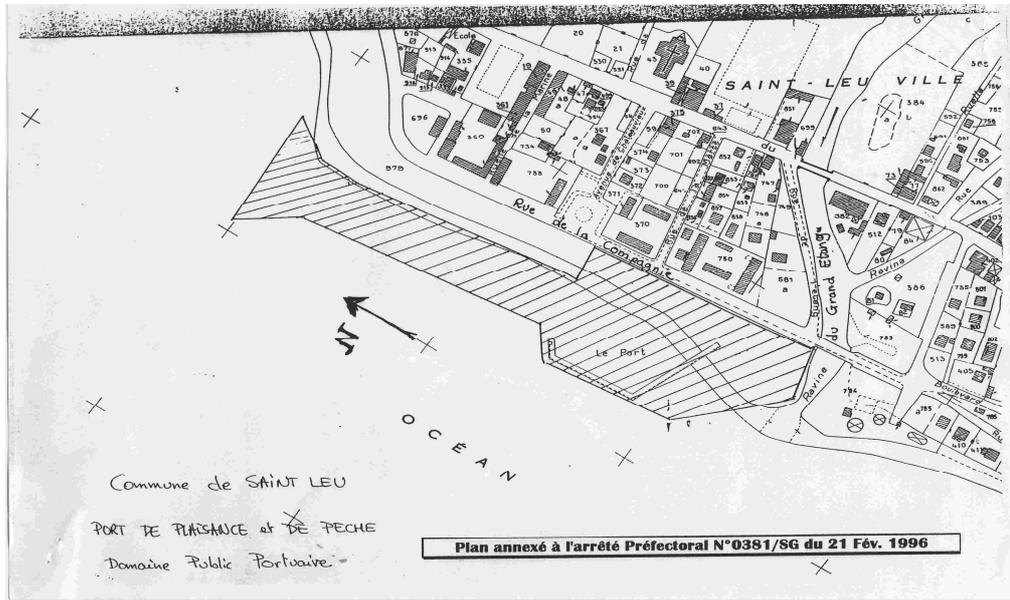
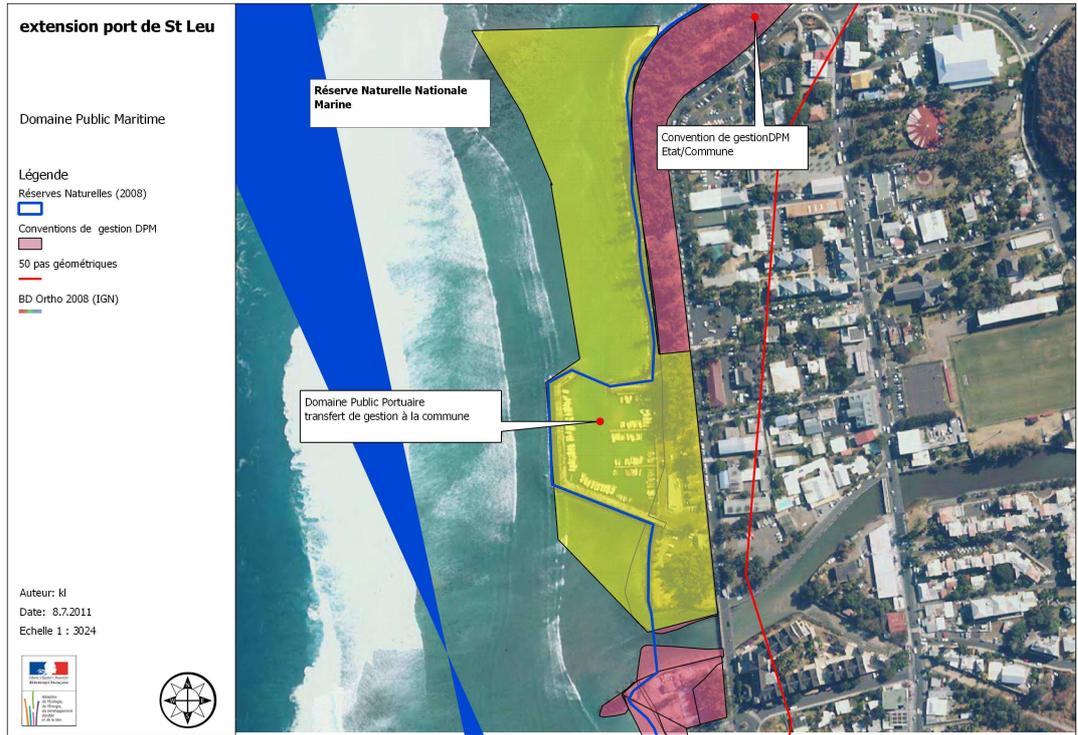
DACOI

DMSOI

DEAL : SADEC, SCED, SPBA, Antenne Ouest



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir