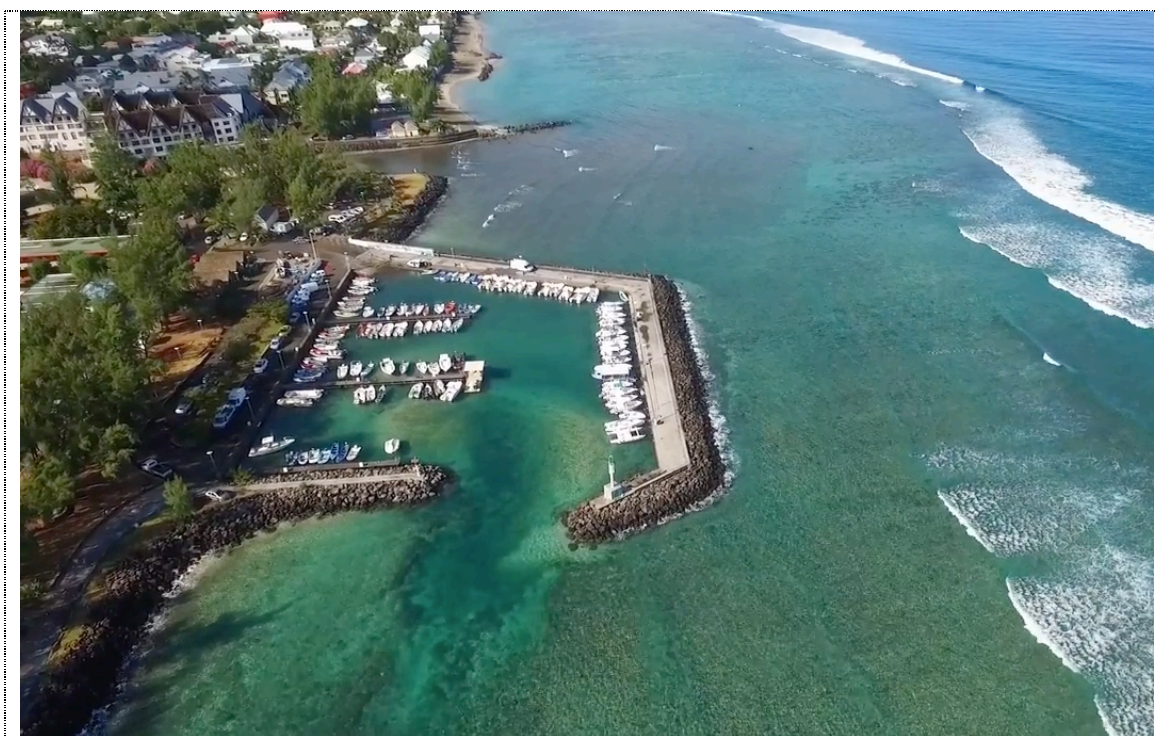


Commune de SAINT-LEU  
Département de La Réunion

Enquête publique  
(Autorisation unique au titre du Code de l'Environnement)

Projet de réaménagement et d'extension  
du port de SAINT-LEU



Du 25 mai au 25 juin 2018

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---

Commissaire enquêteur : Philippe MASTERNAK

# SOMMAIRE

<b>PARTIE 1 – RAPPORT D’ENQUETE</b>	<b>3</b>
<b>I – Présentation de l’enquête</b>	<b>4</b>
I-1 – Contexte général	4
I-2 – La concertation	5
I-3 – Objet de l’enquête	6
I-4 – Cadre juridique	6
I-5 – Présentation sommaire du projet	7
I-6 – Composition du dossier	7
<b>II – Organisation et déroulement de l’enquête</b>	<b>9</b>
<b>A - Organisation de l’enquête</b>	<b>9</b>
II-1 – Désignation du commissaire enquêteur	9
II-2 – Opérations préalables à l’enquête	9
II-3 – Visite des lieux	9
II-4 – Rencontre avec le maître d’ouvrage	9
<b>B - Déroulement de l’enquête</b>	<b>10</b>
II-5 – Publicité de l’enquête	10
II-6 – Ouverture et durée de l’enquête	10
II-7 – Consultation du dossier d’enquête	10
II-8 – Organisation des permanences	11
II-9 – Climat dans lequel s’est déroulé l’enquête	11
II-10 – Consultations pendant l’enquête	11
II-11 – Clôture de l’enquête	11
II-12 – Les observations du public	12
II-13 – Consultations après enquête	12
<b>III- Présentation du projet</b>	<b>13</b>
III-1 Enjeux du projet	13
III-2 Caractéristiques générales des ouvrages projetés	13
III-3 Planning prévisionnel des travaux	14
III-4 Coût des travaux	14
III-5 Outils de planification pris en compte dans l’élaboration du projet	15
III-6 Avis réglementaires précédant l’enquête publique	16
III-7 Appréciations sur le contenu et la qualité du dossier (étude d’impact)	18
<b>IV - Analyse et réponses aux observations</b>	<b>23</b>
IV-1 Rappel des résultats à l’issue de l’enquête :	23
IV-2 Constat général	24
IV-3 Analyse des observations du public	24
IV-4 Questions particulières du commissaire enquêteur	32
IV-4 Commentaire général sur les observations du public et les réponses du maître d’ouvrage	34

# Partie 1 – RAPPORT D’ENQUETE

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---

Commissaire enquêteur : Philippe MASTERNAK

# I – Présentation de l'enquête

## I-1 – Contexte général

Le port de Saint-Leu est l'un des plus petits ports de La Réunion (145 places). Il abrite des petites embarcations (canots traditionnels en bois d'environ 5,5 mètres, des barques en plastique et des vedettes entre 4,80 et 8 mètres) à faible tirant d'eau. Les embarcations servent à la petite pêche aux abords immédiats de la côte (environ 10% des usagers du port). Le reste de la flotte se compose de pneumatiques semi-rigides et de bateaux à fond plat réservés aux plaisanciers, aux amateurs et professionnels de la plongée sous-marine.

Entièrement ouvert sur l'espace public et gratuit, le port connaît les mêmes problèmes de saturation de places que les autres ports de l'île et la demande est particulièrement forte sur le territoire de la commune. Les services et équipements sont minimalistes et vieillissants.

La gestion et l'aménagement du port de plaisance de Saint-Leu ont été transférés au TCO le 1er janvier 2014 au titre de la compétence développement économique.

La Régie des Ports de Plaisance (RPP) du TCO a été créée en octobre 2015. Depuis le 1er janvier 2016, elle gère en direct les ports de Saint-Leu et de la Pointe des Galets (Port Ouest), ainsi que le port de Saint Gilles depuis 2017.

Le TCO est ainsi maître d'ouvrage du projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Saint-Leu, initialement piloté par la commune.

De par sa situation centrale dans la Ville, le projet, dont les prémices remontent au début des années 2000, s'inscrit dans une logique de développement durable volontariste, dans la continuité des grands projets initiés par la commune. A ce titre, il vise le renforcement de la cohérence et de l'identité touristique et balnéaire du centre-ville de Saint-Leu tout en préservant son patrimoine historique et en orientant le pôle attractif de la commune vers le front de mer.

Trois scénarios de rénovation du port ont été étudiés sur le plan technique, réglementaire, urbanistique, environnemental et financier. Après analyse de ces trois scénarios (création d'un port à l'intérieur des terres sous la forme d'une marina accessible par la ravine du Petit Étang, création d'un port à sec, extension du port en mer avec éco-conception), c'est le projet d'extension en mer incluant l'intégration de solutions techniques d'éco-conception adaptées aux ouvrages portuaires qui a été retenu.

Il comporte des travaux maritimes (réorganisation et extension du plan d'eau, dragage du bassin) et des travaux terrestres (infrastructures et équipements bâtis).

## I-2 – La concertation

Par décision du 31 octobre 2016, le Conseil communautaire a décidé de valider le lancement de la procédure de concertation publique préalable relative au projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Saint-Leu, conformément à l'article L300-2 du code de l'urbanisme.

Le TCO a procédé à l'information de la population des communes de Saint-Leu, Trois-Bassins, Saint-Paul, Le Port et La Possession du lancement de la procédure. Cette procédure a été organisée conformément aux dispositions précisées par la délibération du Conseil communautaire du 31 octobre 2016. Elle s'est déroulée du lundi 28 novembre 2016 au lundi 26 décembre 2016 inclus, aux heures d'ouverture des bureaux.

Des points d'information ont été ouverts pendant la période sus-visée :

- Au TCO site Ansellia 15, rue Moulin Joli – 97419 à La Possession ;
- A la Direction de l'aménagement et du développement de la Mairie de Saint-Leu rue de la Marine, 97 898 Saint-Leu ;
- Au bureau du maître de port, au port de plaisance de Saint-Leu.

Une exposition a été organisée du 28 novembre au 26 décembre 2016 au service aménagement-urbanisme de la Ville de Saint-Leu, au bureau du maître de port sur le port de Saint-Leu, ainsi que sur le site Ansellia du TCO à La Possession.

A cet effet, un panneau au format A0 et un dossier de concertation de 23 pages ont exposé la synthèse des éléments du programme d'aménagement envisagé et les grandes orientations souhaitées sur cette opération.

Le dossier était également consultable sur les sites internet de la Ville de Saint-Leu et du TCO ([www.saintleu.re](http://www.saintleu.re) ; [www.tco.re](http://www.tco.re))

Le public a été invité à faire part de ses observations en les consignand dans un registre ouvert à cet effet sur les trois sites au TCO et à Saint-Leu ou par courrier à l'adresse suivante :

TCO – BP 50049 – 97822 Le Port Cedex ou à [courrier@tco.re](mailto:courrier@tco.re)

Six (6) observations ont été consignées au registre et un (1) document écrit recueilli au bureau du maître de port de Saint-Leu. Aucune remarque ni document écrit n'a été consigné aux registres du TCO et de la mairie de Saint-Leu. Deux (2) commentaires ont été déposés via Facebook.

Le Conseil Communautaire a considéré que la concertation a « permis d'enrichir le projet, de répondre aux attentes et aux questions exprimées durant toute la procédure de concertation préalable ». Le Conseil Communautaire, après analyse des observations exprimées et constat fait de la régularité des moyens de concertation mis en œuvre pour l'information et l'association des usagers, habitants et acteurs du territoire, a dressé un bilan favorable de la concertation. Le bilan (*cf annexe A9*) est joint au dossier d'enquête.

En préalable à la procédure mise en oeuvre par le Conseil communautaire, les représentants de la régie du port on rencontré les pêcheurs, les plaisanciers et professionnels utilisateurs du port le 08 novembre 2016. La réunion s'est tenue en mairie de Saint-Leu et a réuni environ 40 usagers (*cf annexe A10*).

Lors de cette rencontre, ont été évoquées successivement les questions d'aménagement à court terme (dragage, réparations, nettoyage du chenal d'accès), à moyen terme (construction d'une capitainerie), et à plus long terme (travaux d'extension du port).

Le bilan de la concertation, validé le 16 mars 2017 par le Conseil communautaire, apporte des réponses à plusieurs questions qui seront de nouveau exposées par le public lors des permanences de l'enquête.

### I-3 – Objet de l'enquête

La présente enquête publique est préalable à la sollicitation de l'autorisation unique au titre du code de l'environnement relatif au projet de réaménagement et d'extension du port de Saint-Leu.

### I-4 – Cadre juridique

Cette procédure fait référence :

Au code de l'environnement et notamment les articles L123-1 et suivants, L210-1 et suivants, L214-1 et suivants, L215-13, R123-1 et suivants, R211-1 et suivants, R214-1 et suivants ;

Egalement à :

- La décision n° E1 8000006 / 97 du 26 mars 2018 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de La Réunion portant désignation du commissaire enquêteur ;
- L'arrêté n° 2018-547/SG/DRECV du 05 avril 2018 du Préfet de La Réunion, prescrivant l'ouverture d'une enquête publique unique au titre de la législation sur l'eau (autorisation loi sur l'eau avec étude d'impact).

Il s'agit d'une enquête unique associant deux volets rappelés ci-dessous :

- L'autorisation liée à la législation sur l'eau, puisqu'elle concerne un projet relevant de la nomenclature de l'article R214-1 du Code de l'Environnement : travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence sur le milieu, d'un montant supérieur à 1 900 000 euros ;
- L'étude d'impact au titre des articles L 122-1 à L122-3, R122-1 et suivants du Code de l'Environnement portant sur un projet dont le montant est supérieur à 1 900 000 euros

La zone envisagée pour accueillir l'extension du port de Saint-Leu est située dans l'emprise du Domaine Public Portuaire (DPM transféré à la collectivité en 1996).

#### **Report d'ouverture de l'enquête publique prescrite le 04 décembre 2017**

Une première ouverture d'enquête publique, préalable à l'autorisation unique au titre du code de l'environnement relative au projet de réaménagement et d'extension du port de Saint-Leu a été prescrite par arrêté préfectoral n° 2017-2671/SG/DRECV du 04 décembre 2017, pour la période du 15 janvier au 15 février 2018.

Suite à l'arrêt du Conseil d'État n° 400559 en date du 6/12/2017, qui a annulé les dispositions du décret 216-519 du 28 avril 2016, le préfet de région n'est pas maintenu en qualité d'autorité environnementale pour les projets. A titre de mesures transitoires, la MRAe exerce désormais les attributions de l'autorité environnementale. L'avis du préfet

du 02 janvier 2017 exprimé en qualité d'autorité environnementale, joint au dossier de l'enquête prescrite par l'arrêté du 04 décembre 2017, ne pouvait donc être considéré, et l'avis de la MRAe devait être sollicité sur le projet.

Le 10 janvier 2018, par arrêté préfectoral n° 2018-35/SG/DRECV, l'arrêté du 04 décembre 2017 a été abrogé, et l'enquête publique reportée.

La MRAe a rendu son avis le 21 février 2018, permettant ainsi la reprise de la procédure.

## I-5 – Présentation sommaire du projet

Le projet consiste à réaménager le port actuel et à procéder à son extension (passage de 150 à 241 anneaux), en s'intégrant dans un projet plus vaste de revalorisation du front de mer de la ville.

Le périmètre du projet et notamment sa zone d'extension est soumis à de fortes contraintes environnementales du fait de sa proximité immédiate avec l'exutoire des ravines de Petit Etang et de Grand Etang, ainsi que d'un édifice corallien frangeant.

Le projet est situé dans la zone de protection renforcée de la Réserve Nationale Marine de La Réunion. Son environnement marin est fréquenté par plusieurs espèces emblématiques vulnérables et protégées (cétacés et tortues marines).

Les travaux projetés comportent des infrastructures maritimes, terrestres et des équipements portuaires bâtis. Les chantiers correspondants vont générer un certain nombre de nuisances et de déchets divers polluants, qui imposent de déterminer et mettre en oeuvre des dispositifs et mesures appropriés de préservation de l'environnement.

## I-6 – Composition du dossier

Le dossier mis à l'enquête publique par le maître d'ouvrage est constitué d'un dossier, présenté en plusieurs fascicules reliés dont la liste figure ci-après :

### I-6-a Documents administratifs, précisant la procédure :

Pré-cadrage réglementaire (DEAL, 2011) rappelé dans les documents techniques.

Arrêtés préfectoraux portant :

- ouverture d'enquête, du 04 décembre 2017
- abrogation de l'arrêté sus-visé, du 10 janvier 2018
- ouverture d'enquête, du 05 avril 2018

Avis des instances consultées

### I-6-b Documents de projet

Documents généraux	Auteur	Date production
Dossier de demande d'autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement	SAFEGE	Novembre 2016



Dossier de demande d'autorisation pour la modification de la Réserve Nationale marine de La Réunion	SAFEGE	Novembre 2016
Etude d'impact	SAFEGE	Novembre 2016
Dossier de synthèse de l'étude d'impact	SAFEGE	Novembre 2016
Dossier de concertation	TCO	Novembre 2016
Bilan de la concertation	TCO	Mars 2017
Avis délibéré de l'Autorité Environnementale	MRAe	21 février 2018
Note complémentaire au dossier d'étude d'impact suite à l'avis de l'Autorité Environnementale	TCO/SAFEGE	Mai 2018

<b>Documents techniques</b>	<b>Auteur</b>	<b>Date production</b>
Pièce 1 : Expertise écologique du milieu marin pour le projet d'extension du port de Saint-Leu (Platier et pente externe du récif de Saint-Leu)	Le Dodo Palmé	Juillet 2010
Pièce 2 : Programme technique détaillé : Etude urbaine et de développement touristique de Saint-Leu	BRED AMO gpe GINGER	Février 2012
Pièce 3 : Avant Projet : Notice technique de présentation et de synthèse	EGIS Eau	Avril 2010
Pièce 4 : Avant Projet : Etude d'agitation sur modèle numérique	EGIS Eau	Avril 2010
Pièce 5 : Avant Projet : Etude préliminaire pour éco-conception portuaire	EGIS Eau	Avril 2010
Pièce 6 : Pré-cadrage réglementaire	DEAL Reunion	Mai 2011
Pièce 7.1 : Description de l'état de référence de la distribution des cétacés	GLOBICE Reunion	Juillet 2012
Pièce 7.2 : Etude d'impact sur les mammifères marins	GLOBICE Reunion	Février 2013
Pièce 8 : Etude d'impact de l'extension du port de Saint-Leu sur les tortues marines ;	KELONIA	Juillet 2012
Pièce 9 : Etude hydrosédimentaire	ACTIMAR/SAFEGE	Décembre 2011
Pièce 10 : Avant Projet : Vue en plan des réseaux humides	EGIS Eau	Avril 2010
Pièce 11 : Fiches techniques « Barrages travaux maritimes »	RCY	Février 2010
Pièce 12.1 : Fiche technique « Traitement et recyclage des eaux issues des activités de carénage »	Saint Dizier Environnement	NR
Pièce 12.2 : Fiche technique « Unité de traitement des eaux pour aire de carénage bateaux »	TechnEau	NR
Pièce 12.3 : Courrier CISE à mairie de Saint Leu pour préconisations relatives au rejet des eaux de carénage	CISE	Février 2013
Pièce 13 : Relevés topobathymétriques - prélèvements de sédiments	CTSI/JP TOPO/SEGC	Octobre 2011

Est joint à ce dossier le registre d'enquête publique, destiné à recueillir les observations du public auxquelles seront associées les observations transmises par courrier postal ou par courriel ou déposées en annexe de ce document.



## **II – Organisation et déroulement de l'enquête**

### **A - Organisation de l'enquête**

#### **II-1 – Désignation du commissaire enquêteur**

Le 16 mars 2018, le Préfet de La Réunion a demandé la désignation d'un commissaire enquêteur en vue de procéder à l'enquête publique en objet.

Par décision n° E1 8000006 / 97 du 26 mars 2018, le Président du Tribunal Administratif de La Réunion m'a désigné commissaire enquêteur (*cf annexe A1*).

#### **II-2 – Opérations préalables à l'enquête**

Les modalités d'organisation de l'enquête ont été arrêtées en accord avec le bureau cadre de vie de la préfecture de La Réunion. Celle-ci a été fixée pour une durée de 31 jours du vendredi 25 mai au lundi 25 juin inclus.

J'ai pris possession du dossier d'enquête le 04 avril 2018, qui m'a été remis en mains propres. Le même jour, j'ai tenu une réunion de travail avec M. Alain COLLOMBIER, commissaire enquêteur nommé sur la liste 2018 de La Réunion, auprès de qui j'ai été désigné « tuteur » par M. le président du tribunal administratif dans le cadre de la présente enquête. M. COLLOMBIER avait participé à la réunion de présentation du projet par le maître d'ouvrage, organisée dans le cadre de l'enquête ouverte par l'arrêté préfectoral du 04 décembre 2017.

M. COLLOMBIER assistera à toutes les permanences et réunions tenues dans le cadre de l'enquête.

#### **II-3 – Visite des lieux**

Le site portuaire étant ouvert à tout public, j'ai pu procéder librement à une visite générale des lieux et de l'ensemble de son environnement terrestre dès les 6 et 7 avril, visite complétée par la suite par d'autres tout au long de la procédure et au gré des questions qui se sont posées (effets de la houle sur le plan d'eau, conditions de navigation dans le chenal, utilisation du port et comportements des usagers, ensablement de la partie nord de l'embouchure des ravines, occupations et utilisations des aménagements et équipements terrestres, ...).

#### **II-4 – Rencontre avec le maître d'ouvrage**

Une réunion générale avec les responsables du TCO en charge du projet (Mme Marylène WAGNER et M. Christophe PAYET) s'est tenue le 24 mai sur le port, à l'issue de laquelle nous avons rencontré M. le Maire de Saint-Leu et le directeur adjoint des services techniques de la Ville (M. Sebastien TREMOULU).

## B - Déroulement de l'enquête

### II-5 – Publicité de l'enquête

L'article R123-11 du code de l'environnement précise les dispositions réglementaires relatives à l'information du public.

#### - affichage de l'avis au public en mairie

L'avis au public était affiché sur le tableau d'affichage intérieur dans le hall de la mairie principale et dans les mairies annexes (*cf annexe A4 : certificat d'affichage établi par la commune*).

#### - affichage de l'avis au public

Conformément au III de l'article R123-11 du code de l'environnement, l'avis au public a également été affiché sur des panneaux installés comme il en a été convenu le mercredi 09 mai 2018, soit 15 jours avant le début de l'ouverture de l'enquête publique (*cf annexe A5*).

Des affiches A3 ont également été posées en mairie centrale et mairies annexes ainsi que sur le panneau d'affichage et la porte d'entrée du bureau du port.

#### - publication de l'avis au public sur le site internet de la préfecture

Pendant toute la durée de la procédure, la préfecture a mis en ligne l'avis d'enquête sur son site Internet (*cf annexe A3*). Le dossier d'enquête y était également consultable dès l'ouverture de la procédure et pendant toute sa durée.

#### - annonce dans les journaux

L'annonce dans les journaux a été faite de la façon suivante (*cf annexe A6*) dans :

- Le Journal de l'île de La Réunion du 9 mai et 25 mai 2018;
- Le Quotidien du 9 mai et 25 mai 2018.

**La publicité** de l'enquête publique a été réalisée **conformément** aux dispositions des textes réglementaires et de l'arrêté préfectoral du 05 avril 2018.

### II-6 – Ouverture et durée de l'enquête

Le registre d'enquête publique a été ouvert par mes soins le vendredi 25 juin 2018 en mairie principale de Saint-Leu.

L'enquête publique s'est déroulée du 25 mai au 25 juin 2018 inclus.

### II-7 – Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête est resté à disposition du public en mairie principale de Saint-Leu pendant toute la durée de l'enquête selon les heures habituelles d'ouverture au public.

L'ensemble du dossier était consultable à l'accueil de la mairie principale, et accessible à tout public.

## II-8 – Organisation des permanences

Conformément aux termes de l'arrêté préfectoral d'ouverture d'enquête, cinq permanences ont été tenues en mairie principale de Saint-Leu aux jours et horaires suivants:

- Vendredi 25 mai 2018 de 9 h à 12h ;
- Lundi 04 juin 2018 de 13h à 16h ;
- Mercredi 13 juin 2018 de 9h à 12h ;
- Mardi 19 juin 2018 de 9h à 12h ;
- Lundi 25 juin 2018 de 13h à 16h.

La salle de délibérations de la mairie a été mise à ma disposition pour les permanences des 25 mai, 04 juin, 13 juin et 25 juin.

La permanence du 19 juin s'est tenue dans le bureau du DGS, la salle de délibérations étant occupée pour raison de conférence de presse. Cette substitution n'a porté aucun préjudice à la qualité attendue de la permanence.

## II-9 – Climat dans lequel s'est déroulé l'enquête

Aucun incident particulier n'a été relevé pendant la durée de l'enquête publique. Toutes les personnes qui se sont présentées aux permanences ont été entendues.

## II-10 – Consultations pendant l'enquête

Aucune consultation n'a été organisée pendant le temps de l'enquête. La maîtrise d'ouvrage a été tenue informée de la participation du public aux permanences, ainsi que des principales observations délivrées au commissaire enquêteur.

## II-11 – Clôture de l'enquête

J'ai clos le registre d'enquête le lundi 25 juin à 16 heures, récupéré le registre et le dossier d'enquête à l'issue de ma permanence ce même jour à 16 heures.

Le 27 juin, j'ai remis par voie informatique au TCO le procès-verbal de synthèse des observations, incluant les questions particulières du commissaire enquêteur (*cf annexe A11*).

Ce document a été commenté, et les principales réponses du maître d'ouvrage apportées lors d'une rencontre avec le TCO et la Régie du port le 2 juillet sur les lieux du projet. Le TCO y a été invité à produire officiellement un mémoire en réponse dans la quinzaine soit au plus tard le lundi 16 juillet 2018. Ce document a été adressé par le maître d'ouvrage le 9 juillet, dans les délais prescrits (*cf annexe A11*).

L'organisation et le déroulement de l'enquête **ont été conformes** aux termes de l'arrêté préfectoral du 05 avril 2018 prescrivant l'ouverture de l'enquête publique.

## II-12 – Les observations du public

L'enquête a été marquée par une faible fréquentation. Toutefois, le public présent aux permanences s'est montré particulièrement intéressé par l'avenir du projet.

La collecte des interventions du public donne les résultats suivants :

- inscriptions au registre : 8
- observation par courriel : 0
- observations orales : 3

Sur un total de 11 observations, 9 ont été recueillies lors des permanences.

Sur les 10 personnes entendues par le commissaire enquêteur (1 observation commune à 2 personnes), 4 avaient participé à la concertation organisée par la Ville de Saint-Leu et le TCO, fin 2016.

Parmi les personnes entendues :

- 2 associations : l'Association Nautique de Saint-Leu par son président et l'Association Neptune (découverte et sensibilisation au milieu marin) par sa trésorière ;
- 1 représentant des parents d'élèves de l'école élémentaire de Saint-Leu.

Avis formulés par les personnes qui se sont exprimées :

- favorables au projet : 10 (tous ces avis, s'ils expriment un intérêt manifeste pour le réaménagement du port, sont assortis de critiques voire de désaccords sur la programmation des travaux envisagés et soulèvent plusieurs questions qui interpellent plusieurs points du projet)
- défavorable : 1

## II-13 – Consultations après enquête

La commune de Saint-Leu étant étroitement concernée par le projet soumis à l'enquête, j'ai transmis le procès verbal de synthèse des observations à sa Direction des Services Techniques. Je me suis ensuite entretenu avec son directeur adjoint en charge des superstructures le 12 juillet dans ses locaux.

De manière à me faire préciser certains éléments pour une meilleure connaissance du milieu marin concerné par le projet, eu égard à l'ancienneté de certaines données, j'ai rencontré le directeur de KELONIA ainsi que le gérant du club de plongée EXCELSUS, ce dernier siégeant également au Conseil Portuaire de Saint-Leu comme représentant la catégorie des professionnels (activités nautiques et associations). Ces rencontres se sont tenues le 18 juillet, respectivement aux sièges des activités de ces deux structures.

## III- Présentation du projet

### III-1 Enjeux du projet

Se rajoutant aux enjeux environnementaux classiques pour ce type de projet, ce dernier étant situé dans la zone de protection renforcée de la Réserve Nationale Naturelle Marine, les enjeux sur un milieu marin très fragile (édifice corallien et faune marine) sont particulièrement forts.

Les principaux impacts du projet, tels qu'ils ressortent de l'étude d'impact, sont principalement concentrés lors de la réalisation des travaux, donc de manière temporaire.

Sont notamment relevés les impacts sur la mégafaune marine qui est particulièrement sensible aux effets acoustiques susceptibles de provoquer des perturbations comportementales, ainsi que des impacts négatifs sur les activités nautiques et la fréquentation du front de mer.

L'avis du Conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN), requis sur modification de la Réserve nationale marine de La Réunion est dans ce contexte sensible, particulièrement détaillé et précis. Les préconisations émises, également confirmées par l'avis de l'autorité environnementale, devront être impérativement mises en oeuvre et suivies.

### III-2 Caractéristiques générales des ouvrages projetés

Les ouvrages regroupent des infrastructures maritimes, terrestres ainsi que des équipements bâtis :

#### **Les infrastructures maritimes**

##### **Principes généraux de l'organisation portuaire :**

- extension du plan d'eau portuaire vers la ravine ;
- réorganisation globale du plan d'eau portuaire pour optimiser le nombre d'anneaux et assurer une meilleure fonctionnalité en déplaçant la rampe de mise à l'eau côté nord ;
- regroupement des bateaux par catégorie avec adaptation des dimensions des postes aux divers types de bateaux ;
- extension d'environ 5 m de la digue principale (la largeur utile de la passe restera supérieure à 15 m) ;
- mise en place d'appontements flottants en remplacement des pontons actuels.

**Auxquels s'ajoutent l'équipement des pontons :** bornes de distribution d'eau et d'électricité avec dispositif d'éclairage, signalétique, accessoires de sécurité, amarrage sur catway, confortement éventuel sur la digue et contre-digue existantes, dragage du bassin actuel afin de disposer d'un tirant d'eau entre moins 1,4m et moins 1,8m, réalisation d'une nouvelle cale de mise à l'eau au nord, en remplacement de l'actuelle.

### **Les infrastructures terrestres**

- amélioration du front de mer et de la promenade piétonne (continuité piétonne le long du littoral avec bancs, poubelles publiques et points d'éclairage) ;
- création d'un espace événementiel avec gradins, attenant à la rondavelle existante ;
- aménagement de nouveaux espaces paysagers ;
- création d'un large mail piétonnier de front de mer planté ;
- création d'une aire de stationnement de 23 places réservée aux amodiataires du port, d'un parc à vélos et d'une place spécifique dédiée aux services de secours ;
- aménagement d'une zone de carénage éclairée et clôturée d'environ 250 m2 pour l'entretien des bateaux ;
- amélioration de l'ensemble des réseaux ;
- création d'un point propre à proximité de l'aire de carénage (zone de récupération et de tri des déchets portuaires répondant aux exigences d'obtention des labels « Ports propres » et « Pavillon bleu Ports de plaisance ») ;
- signalétique renforcée à l'attention des usagers de la mer et du grand public.

L'accès aux quais sera réservé aux usagers du port via une barrière.

### **Les équipements portuaires bâtis**

#### **Réalisation d'un ensemble bâti sur 2 niveaux comprenant :**

- Au niveau quai, des espaces dédiés aux usagers : sanitaires et vestiaires publics, sanitaires privés (capitainerie), local de location articles nautiques/ plongée, box et salle pour pêcheurs, local pour secours (pompiers) ;
- Au niveau rue : 2 espaces de vente de poissons (criées), 3 locaux commerciaux à aménager, 1 zone hall-entrée capitainerie ;
- Au niveau étage (R+1) : Bureau capitainerie (non accessible au public)

## **III-3 Planning prévisionnel des travaux**

Durée estimée des travaux : 28 mois au total :

- Phase 1 (6 mois): Réalisation du bureau de port et des box pêcheurs provisoires et aménagement d'une zone de carénage provisoire hors programme des infrastructures ;
- Phase 2 : Déplacement des sanitaires publics et démolition des bâtiments existants (bureau de port, box pêcheurs, sanitaires) ;
- Phase 3 (terme 18<sup>ème</sup> mois): Travaux de construction de la capitainerie ;
- Phase 4 (terme 28<sup>ème</sup> mois): Travaux d'extension maritimes et terrestres (infrastructures).

## **III-4 Coût des travaux**

Le coût global des travaux est estimé à 15 millions d'euros H.T (estimation novembre 2016).

## III-5 Outils de planification pris en compte dans l'élaboration du projet

### **Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR)**

Approuvé le 22 novembre 2011 par décret ministériel, vaut Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

- La partie terrestre du projet est située en zone préférentielle d'urbanisation ;
- Le zonage de l'Espace Remarquable du Littoral du SAR ne concerne pas le projet.

### **Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) 2013-2023 du TCO**

Approuvé en Conseil Communautaire le 21 décembre 2016.

Le SCoT définit des orientations pour :

- L'organisation générale de l'espace du TCO;
- La préservation et la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- La définition des voies et moyens d'une urbanisation économe en espaces et ressources naturelles.

La partie terrestre du projet est située en zone UP du PLU de Saint-Leu et classée en zone préférentielle d'urbanisation au titre de l'organisation générale de l'espace du SCoT.

L'extension du bassin portuaire est incluse dans le périmètre de protection forte de la Réserve Nationale Marine de La Réunion (RNMR), et respecte les objectifs de son plan de gestion.

Le SCoT identifie le port de Saint-Leu comme infrastructure à valoriser en lien avec le centre urbain de la Ville. Le projet décline cette valorisation par une amélioration du service rendu à l'utilisateur (capitainerie, rénovation de l'aire de carénage, augmentation de la capacité d'accueil, nouveaux appontements et équipements), par une amélioration de l'offre d'activités nautiques et par son ouverture sur la ville.

### **Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)**

Approuvé en février 2007, actuellement en révision.

Le projet :

- se situe en zone UP, compatible avec le PLU car il s'insère dans le milieu environnant ;
- est cohérent avec le zonage des espaces voisins (centre-ville classé en zone UA et Uat, front de mer classé en zone NI et exutoire des ravines Grand et Petit Etang classé en zone N).

### **Le SDAGE Réunion 2016-2021**

définit 6 orientations fondamentales et une orientation complémentaire de liaison avec le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI).

Deux orientations concernent le projet : le rétablissement et la préservation des fonctionnalités des milieux aquatiques et la lutte contre les pollutions. Les techniques employées et les mesures prises dans le cadre du projet le rendent compatible avec ces orientations.



### **Le SAGE Ouest**

Le SAGE Ouest révisé a été approuvé par arrêté préfectoral n°2015-1367 du 29 juillet 2015.

Le projet est concerné par trois objectifs de gestion du Schéma : la préservation et la restauration de la qualité des milieux aquatiques, l'amélioration de la gestion du ruissellement pluvial et du risque inondation, et la garantie d'une gestion durable de la ressource en eau. Les techniques employées et les dispositions prises dans le cadre du projet le rendent compatible avec ces objectifs.

### **Le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI)**

Le PGRI de La Réunion a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 15 octobre 2015.

La commune de Saint Leu ne figure pas sur la liste des territoires à risque important fixée par l'arrêté préfectoral n°66 SG/DRCTCV du 25 janvier 2013.

La partie terrestre du projet est située en zone d'aléa moyen. Elle est concernée par l'objectif visant la conciliation des aménagements futurs et des aléas. L'étude d'impact précise que la gestion quantitative des eaux pluviales sera prise en compte dès la conception du projet (dimensionnement des ouvrages conformément au Guide sur les modalités de gestion des eaux pluviales élaboré par la DEAL Réunion).

### **Le Plan de Protection des Risques naturels littoral (PPR littoral)**

Prescrit le 25 juin 2015.

Les ouvrages maritimes sont situés en aléa fort et les ouvrages terrestres en aléa faible à modéré.

Le plancher du bâtiment de la capitainerie a été implanté au-dessus des cotes de référence de l'aléa modéré (lames d'eau de hauteur inférieure à 0.50 m).

Les ouvrages maritimes et portuaires seront dimensionnés vis-à-vis de la submersion marine.

## **III-6 Avis réglementaires précédant l'enquête publique**

### **a - Avis de l'autorité environnementale**

L'avis de la Mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion (MRAe) a été rendu le 21 février 2018. L'Autorité environnementale reconnaît la qualité de l'étude (notamment sa partie hydro-dynamique et courantologie ainsi que la démarche d'intégration architecturale et paysagère du projet) et :

Recommande de :

- définir et mettre en oeuvre des mesures d'urgence en cas de pollution accidentelle en phase chantier pour éviter toute diffusion ou dilution dans l'eau ;
- préciser le fonctionnement en phase d'exploitation des unités de carénage et de collecte des eaux pluviales ;
- faire traiter les déchets hors site par un professionnel agréé ;
- respecter strictement les mesures d'évitement, réduction et compensation présentées dans l'étude d'impact (en particulier pour ce qui concerne la faune marine et l'avifaune) ;
- adjoindre un échancier à l'intégration architecturale et paysagère du site terrestre.

Souligne la nécessité de :

- limiter très fortement les nuisances sonores lors de la période de reproduction des cétacés et des tortues marines (juillet à octobre) ;
- compléter les études acoustiques pour mieux caractériser les impacts sur la mégafaune marine et dimensionner les mesures d'accompagnement voire les mesures compensatoires. Cette étude permettrait également d'évaluer la nécessité d'obtenir ou pas une dérogation au titre des espèces protégées ;

Demande de démontrer la compatibilité du projet avec le Plan de Gestion des Risques Inondations (PGRI), le Plan de Protection des Risques naturels littoral (PPR littoral recul du trait de côte et submersion marine), les objectifs du SAGE Ouest, et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Enfin, l'AE mentionne la « multiplication concomitante » des grands chantiers sur l'île, ce qui pourrait constituer une menace pour la mégafaune marine, et interpelle la maîtrise d'ouvrage sur la nécessaire coordination des chantiers.

### b - Autres avis rendus avant le début de l'enquête publique

Instances consultées	Avis	Recommandations / Réserves
Commission départementale de la nature, des paysages et des sites	Favorable	Sans
Comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN)	Favorable avec réserves	<p>3 réserves (préconisations) émises par demande :</p> <p>1 – du strict respect des mesures de réduction, accompagnement, compensation et tout particulièrement de suivi ;</p> <p>2 – de la garantie d'une évaluation régulière des effets du chantier par des organismes indépendants ;</p> <p>3 – de la prise en compte des préconisations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• réaliser des études acoustiques complémentaires ;</li> <li>• créer une meilleure continuité spatiale pour les suivis en pentes externes (hydrosédimentaires et peuplements coralliens) entre les stations existantes au nord et au sud, par l'ajout de deux stations intermédiaires (au droit du port actuel et au droit ou en limite sud de la plage de la ville) ;</li> <li>• adapter l'éclairage actuel et futur selon les préconisations de la SEOR et de la mission AUBE (0% ULOR ; éviter tout éclairage inutile ; éviter les LED pour les éclairages sur mât ;</li> <li>• limiter les nuisances sonores lors de la période de forte activité des cétacés et des tortues marines ;</li> <li>• utiliser les rideaux à bulles de manière</li> </ul>

		<p>systematique pendant la durée des opérations de dragage ; respecter strictement le suivi proposé de la turbidité et suspendre le chantier à 20 NTU ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mettre en place des écrans géotextiles au niveau des ravines du Petit et du Grand Etang.</li> </ul>
Direction des affaires culturelles	Favorable	<p>L'avis est assorti de plusieurs observations au titre de l'architecture, de l'urbanisme et des paysages, visant à maintenir le littoral comme espace « libre et aéré ». A ce titre sont demandés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>d'implanter la nouvelle capitainerie, la criée et les abris pêcheurs de manière à ne pas masquer les perspectives vers l'océan depuis les rues perpendiculaires au rivage ;</li> <li>d'analyser et revoir éventuellement quelques aménagements terrestres (linéaire piéton en tranche 1 de l'opération, emplacement de la zone de déchets, positionnement de la grue à bateaux en tranche 2, nombre et taille des candélabres).</li> </ul> <p>L'ABF demande également de traiter le raccord de la jetée de la digue, en continuité de la digue existante, avec une volumétrie et des matériaux similaires.</p>
Commission locale de l'eau (CLE) de l'Ouest	Réputé favorable faute de réponse	
Conseil municipal de la ville de Saint-Leu	Favorable	<p>Délibération du 5 décembre 2017, approuve :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la mise en place d'un comité de suivi du milieu marin chargé de statuer sur le suivi environnemental du chantier ;</li> <li>les mesures réductrices et compensatoires de l'impact du projet sur le milieu.</li> </ul>

### III-7 Appréciations sur le contenu et la qualité du dossier (étude d'impact)

#### III-7-1 Conformité du dossier

Le dossier soumis à l'enquête est complet (*cf I-6-b Documents de projet*) et conforme à la réglementation.

De nombreux documents qui le constituent restent d'une lecture difficile voire rebutante pour un public non averti. Toutefois, la synthèse de l'étude d'impact (présentée en document séparé) ainsi que son résumé non technique (partie intégrée dans le document « étude d'impact », mais difficilement identifiable au premier abord) sont bien construits

et permettent de saisir facilement les problématiques attachées au projet. Bien que ces deux documents présentent de très nombreuses redondances (peut-on faire mieux ?), la synthèse de l'étude d'impact reste le document le plus approprié pour une prise de connaissance assez facile des enjeux par un public intéressé.

Les personnes qui se sont rendues aux permanences se sont pour la plupart contentées de consulter le document présenté à la concertation préalable de fin 2016, bien que j'ai systématiquement conseillé à mes interlocuteurs de prendre le temps nécessaire pour prendre connaissance d'autres éléments du dossier, dont l'intérêt n'est pas à démontrer. Le fait d'être assisté par M. COLLOMBIER, la faible participation du public ainsi que l'espace mis à notre disposition en mairie permettaient de procéder à une complète information de ce dernier.

### **III-7-2 Appréciations sur l'étude d'impact**

Comme mentionné au III.6, l'autorité environnementale reconnaît la qualité de l'étude, notamment sa partie hydrodynamique et courantologie ainsi que la démarche d'intégration architecturale et paysagère du projet, et souligne la décision du TCO de mettre en place un dispositif de management environnemental du chantier dont l'objectif général sera de maîtriser les impacts environnementaux et réduire les nuisances sur l'environnement.

Le TCO prévoit de constituer un Comité de Suivi du Milieu Marin (associant le maître d'ouvrage TCO, la ville de Saint Leu, les services de l'Etat (DEAL, ARS), la RNMR, des scientifiques et des usagers de la mer ) qui sera chargé « de statuer sur les modalités du suivi environnemental du chantier, de s'assurer de la qualité et de la pertinence du protocole de suivi et des mesures d'accompagnement mises en œuvre, et de contrôler l'efficacité des mesures réductrices adoptées ». Il est prévu pour être animé par un « coordonnateur environnement ».

L'étude d'impact a été complétée par le maître d'ouvrage en réponse aux questions et demandes de précisions formulées par l'autorité environnementale, sous forme d'une note complémentaire et d'un tableau récapitulatif des impacts résiduels (sur plusieurs pages de format A3), documents qui ont été joints au dossier d'enquête.

#### **a - Les réponses apportées à l'autorité environnementale**

Les principaux effets du projet sur l'environnement se concentrent pour la plupart en période de travaux. On relèvera notamment les effets du projet et des chantiers :

- sur la dynamique hydro-sédimentaire dont l'étude est primordiale pour éviter tout ensablement du bassin (impact résiduel) ;
- sur la qualité de l'eau et le peuplement corallien, par mise en suspension de matériaux fins (pollutions) lors des travaux maritimes ;
- sur les cétacés, plus particulièrement le grand dauphin de l'indo-pacifique et la baleine à bosse, susceptibles de perturbations comportementales générées par les intensités acoustiques en phases travaux ;
- sur les tortues marines, susceptibles d'être affectées par la dispersion de panaches turbides (impact sur les sources d'alimentation) et par les nuisances sonores liées aux ateliers de dragage et de battage de pieux ;
- sur le paysage et le milieu humain en cours de travaux.

Aux questions de l'autorité environnementale, sollicitées pour faciliter la mise au point du dossier, les réponses du porteur de projet ont été apportées sur :

- la compatibilité du projet avec plusieurs documents de planification ;
- les mesures d'urgence en cas de pollution accidentelle ;
- les principes de traitement des eaux résiduaires (bâtiments et aire de carénage) ;
- la dynamique hydro-sédimentaire en réponse à la question des besoins en dragage eu égard à l'importance éventuelle d'accumulation de sédiments à l'entrée du port ;
- la mesure en continu de la turbidité et le suivi hydro-sédimentaire ;
- le complément demandé pour des études acoustiques afin de mieux cerner la zone d'influence du chantier, et mieux caractériser les impacts sur la mégafaune marine ; il est ici question d'évaluer la nécessité d'obtenir ou pas une dérogation au titre des espèces protégées ;
- l'échéancier d'intégration paysagère du projet et la mise en place d'un contrat d'entretien des plantations ;
- la décomposition du budget consacré à l'intégration paysagère ;
- la coordination des travaux avec d'autres chantiers de l'île.

Les réponses formulées appellent de ma part les commentaires suivants :

- sur la dynamique hydro-sédimentaire et les besoins en dragage de l'entrée du port: la réponse du maître d'ouvrage cite le prolongement du musoir conçu pour réduire l'ensablement du bassin et l'agitation, ce qui est effectivement le cas. Toutefois, en réponse à plusieurs observations reçues lors de l'enquête ainsi qu'à mon propre questionnement, le maître d'ouvrage a considéré qu'au vu des récents événements météorologiques (cyclones, fortes pluies) et des conséquences qui en ont résulté (création d'une plage « éphémère » au nord de l'embouchure de la ravine Grand-Etang et amplification du phénomène d'ensablement du port de Saint-Leu), le TCO est convaincu de la nécessité de repréciser les données techniques ayant abouti au dimensionnement du musoir ;
- la réponse à la demande de l'AE sur un complément d'études acoustiques en vue de mieux caractériser les impacts sur la mégafaune marine, renvoie aux mesures compensatoires déjà proposées dans l'étude d'impact. L'AE demande que ces études soient complétées, ce qui est en effet déjà prévu dans le document ;
- sur la coordination des travaux sur l'île (suggéré par le Comité scientifique régional du patrimoine naturel), le maître d'ouvrage considère que le procédé est difficile à mettre en oeuvre. La demande du CSRPN concerne la mise en oeuvre des travaux très sonores, (battages de pieux). Il s'agit d'une question d'organisation et de planning de chantier pour laquelle il semble en effet difficile aujourd'hui de formuler une réponse autre que celle d'un accord de principe assorti d'interrogations quant à sa mise en oeuvre.

#### **b – La question de la qualité de l'air et des nuisances générées par les opérations de déroctage, le transport des matériaux, ainsi que leur stockage temporaire sur site.**

L'autorité environnementale n'évoque pas précisément la question des effets négatifs des transports ou manipulation des matériaux provenant des déblais ou devant être amenés sur chantier notamment pour réaliser les travaux de construction de la digue. Le chantier du projet entraînera des déblais (estimés à 19 000 m<sup>3</sup>) et des remblais (7500 m<sup>3</sup>), et par voie de conséquence des effets sur l'environnement, notamment humain.

Le projet prévoit que dans la mesure du possible (compatibilité des matériaux, phasage des opérations), l'équilibre entre les déblais et les remblais sera optimisé afin de limiter les circulations d'engins à travers le centre-ville de Saint-Leu et ainsi réduire les impacts en termes de nuisances aux riverains et de pollution (envols de poussière).

Concernant les apports de matériaux pour le prolongement de la digue, le TCO (en réponse à mon questionnement) précise qu'il s'agira de blocs naturels dont la provenance ne peut être anticipée au vu des problèmes de gisements actuels (dépendant de la date des travaux). Ils seront approvisionnés par voie terrestre au fur et à mesure de l'avancement de la digue (déchargement direct) avec peu de besoins de stockage sur place.

Concernant les déblais essentiellement liés au dragage / déroctage, ces matériaux devront auparavant faire l'objet d'un stockage temporaire sur place pour ressuyage dans une emprise confinée pour éviter les pollutions (cf p221 de l'EI). L'emprise envisagée n'est pas précisément définie à ce stade mais sera certainement positionnée directement sur le front de mer entre le port actuel et la rondavelle.

Une fois essorés, les matériaux seront soit réutilisés directement sur chantier pour des remblais techniques, soit valorisés sur des sites dûment autorisés, non déterminés actuellement.

L'étude précise que le dragage concerne environ 10 000 m<sup>3</sup> de matériaux, comprenant sables et blocs. La fraction qui pourra être recyclée sur place n'est pas connue au stade actuel des études.

Sont également à prendre en compte les déblais non prévus des importants volumes de sable apportés récemment au niveau de l'exutoire de la ravine sur la zone concernée par l'extension du port (cf ci-dessous)

Situation  
Fin 2017





Situation  
Mai 2018



Les dispositions prévues dans l'étude pour atténuer la propagation des poussières (bâchage des camions, arrosage des voies, limitation de vitesse ...) devront en conséquence être renforcées et calées avec la commune. Le sujet des nuisances engendrés par les camions et engins ayant été largement évoqué par deux personnes lors des permanences (*cf chapitre IV*) en manifestant leurs craintes quant aux effets du chantier sur la santé et la sécurité des enfants fréquentant les deux écoles (maternelle et élémentaire) situées à proximité de la zone du projet, il devra être notamment étudié et suivi par le coordonnateur environnement.

Aux questions qui précèdent, doivent être ajoutée les conséquences pour la commune de la fermeture d'une partie du front de mer, dont la fréquentation est particulièrement importante à toute époque de l'année, lors de certaines phases de travaux.

**c - Plusieurs mesures réductrices ou compensatoires prévues sont à souligner :**

- le management environnemental du chantier (*cf début III-7-2*) ;
- le principe d'Eco-conception portuaire, basé sur la mise en oeuvre de dispositifs capables de générer un effet bénéfique sur le milieu biologique marin environnant en restaurant la richesse écologique de la zone à partir de systèmes qui imitent les écosystèmes naturels.

Sont prévus dans le cadre du projet :

- des nurseries pour juvéniles à l'intérieur du bassin portuaire, essentiellement le long des quais : il peut s'agir de mangroves artificielles (abris reproduisant des racines) ;
- des micro-habitats, implantés sur les quais et au droit des pieux des appontements (pochons) ;
- des éléments de béton écologique (type coquillier) à incorporer dans les bétons de quais et destinés à accélérer la colonisation de la faune et de la flore (algues et animaux filtreurs) ;
- des éco-blocs à insérer dans la digue, concept ébasé sur la recherche d'une solution à la faible disponibilité d'habitats sur les fonds côtiers et la faible diversité des cavités offertes par une digue classique en enrochements.



Dans le cadre du chantier :

- le confinement des travaux maritimes par des rideaux filtrants pour éviter la dispersion des panaches turbides (la jupe du rideau est constituée de plusieurs couches de géotextiles pour une meilleure filtration) ;
- la mise en place de rideaux de bulles d'air pour isoler les zones de travaux des émissions sonores les plus bruyantes : les travaux maritimes les plus impactants (dragage et battage des pieux) seront réalisés en dehors de la période de présence des baleines à bosse et de reproduction des tortues vertes (hors période juillet à octobre).

La pièce n°5 du dossier « *Avant Projet : Etude préliminaire pour éco-conception portuaire* » est particulièrement instructive, par une présentation imagée des différentes techniques utilisées dans la conception portuaire orientée vers le développement durable.

Ces mesures de réduction ou de compensation des effets sur l'environnement, proposées dans le cadre du projet de réaménagement et d'extension du port de Saint-Leu, associées à la mise en place d'un management environnemental, constituent une opportunité intéressante de sensibilisation du public et des usagers du port aux enjeux du projet et à la connaissance du milieu marin.

## IV - Analyse et réponses aux observations

### IV-1 Rappel des résultats à l'issue de l'enquête :

#### **Observations déposées par le public :**

- Inscriptions au registre : 8
- Observation par courriel : 0
- Observations orales : 3

Sur un total de 11 observations, 9 ont été recueillies lors des permanences.

Sur les 10 personnes entendues (1 observation commune à 2 personnes), 4 avaient participé à la concertation organisée par la Ville de Saint Leu et le TCO, fin 2016.

*Commentaire : Il faut relever l'absence de participation des professionnels de la plongée, pourtant utilisateurs permanents du port. Le seul professionnel qui s'est présenté dit n'avoir jusqu'à ce jour obtenu de place au port.*

#### **Avis formulés par les personnes qui se sont exprimées :**

Avis favorables au projet : 10

Avis considéré défavorable : 1

La répercussion de l'investissement sur les redevances des utilisateurs n'a pas été évoquée au cours de l'enquête.

## IV-2 Constat général

L'impact du projet sur le milieu naturel marin ainsi que sa compatibilité avec les plans d'aménagement du territoire, de gestion, et de protection contre les risques naturels, objets de l'étude d'impact et de l'avis de la MRAE, n'ont d'aucune manière été évoqués par le public.

Le document presque exclusivement consulté lors des permanences a été le dossier soumis à concertation préalable. Seul le représentant des parents d'élèves de l'école élémentaire proche du port a consulté l'étude d'impact par voie informatique à partir d'une recherche sur le mot clé « école ».

## IV-3 Analyse des observations du public

Bien que l'enquête a mobilisé peu de personnes, les sujets abordés sont toutefois nombreux, et permettent un classement par thème qui en facilite la lecture et la compréhension. Le texte intégral des observations recueillies ainsi que les réponses apportées par le maître d'ouvrage figurent *en annexe A11* du rapport (procès verbal de synthèse des observations et mémoire en réponse du TCO).

Les observations ont été regroupées selon 4 thèmes :

- Thème 1 : Le projet de port et la programmation des travaux ;
- Thème 2 : L'organisation portuaire ;
- Thème 3 : Les aspects techniques du projet ;
- Thème 4 : La gestion du chantier / Sécurité / Santé.

Pour une lecture plus aisée, les observations du public ont été résumées. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sont reproduites intégralement.

### Thème 1 : Le projet de port et la programmation des travaux

#### 1.1 L'opportunité du projet

##### Observation (s) :

Le projet présente un intérêt touristique-économique discutable, génère une augmentation des nuisances, constitue un bénéfice pour une minorité, occasionne une perte de vue sur l'océan (couchers de soleil à partir de la rondavelle).

##### Maître d'ouvrage :

Cette observation sur l'opportunité du projet relève directement de la municipalité.

##### Commentaire du CE :

Le projet répond à un réel besoin (manque de places, équipements obsolètes...) et intègre des solutions techniques d'éco-conception adaptées aux ouvrages portuaires.

Le bénéfice attendu concerne principalement les usagers actuels. Tous ceux qui se sont exprimés lors de l'enquête, mais également lors de la concertation préalable, s'accordent sur son utilité.

La modification de la vue des couchers de soleil sur l'océan à partir de la rondavelle après réalisation de l'extension du port relève de l'appréciation subjective.

## 1.2 La capitainerie

### Observation (s) :

La priorité donnée à la construction de la nouvelle capitainerie ne résoud pas les problèmes des utilisateurs du port, et ne répond pas à leurs besoins immédiats.

### Maître d'ouvrage :

La construction de la capitainerie est hors enquête publique.

Le projet global a été divisé en 2 opérations, d'une part avec l'extension et les aménagements associés, et d'autre part avec le bâtiment de la capitainerie. La chronologie de réalisation découle plus d'opportunités techniques et financières. Le détail technique du bâtiment est bien défini avec la dépose du permis de construire et sa construction est supportée par des fonds propres du TCO. Par contre pour l'autre partie du projet, des précisions restent à apporter notamment par rapport aux mouvements de sable, au musoir d'entrée de port, et au positionnement de certains aménagements. Enfin son plan de financement n'est pas totalement bouclé.

### Commentaire du CE :

Il n'est pas exact de dire que la construction du nouveau bâtiment abritant la capitainerie est « hors enquête publique », bien que l'autorisation de construire peut être délivrée sans l'autorisation environnementale objet de l'enquête. Le projet de construction du bâtiment figure bien au dossier d'enquête et la compatibilité du projet dans sa partie terrestre est notamment analysée au regard des différents plans pris en compte. Il est donc tout à fait logique que ce projet de construction soit évoqué et commenté dans le cadre de l'enquête.

La question posée ne concerne pas explicitement l'opportunité de construire un nouveau bâtiment, mais de caler cette réalisation faisant partie du projet en regard des priorités exprimées par les usagers, qui insistent notamment sur les conditions d'accès au port et de son utilisation.

Ces questions (configuration du chenal notamment) ont déjà été évoquées lors de la concertation préalable, ainsi que lors de la réunion du 08 novembre 2016 entre le TCO et les utilisateurs du port.

Le maître d'ouvrage explique que son choix découle de considérations techniques et financières, raisons qui pourraient toutefois être précisées.

## 1.3 Le chenal

### Observation (s) :

Le projet ne peut être réalisé sans une mise en conformité du tirant d'eau du chenal d'accès, notamment pour des raisons de sécurité.

Le réaménagement du chenal est une priorité, notamment en considérant l'augmentation de trafic prévisible du fait de l'extension du port.

Certaines actions de secours en mer peuvent être rendues délicates dans la configuration actuelle du chenal.

Les risques d'ensablement sont importants (référence faite à l'atterrissement important de sédiments à l'exutoire de la ravine consécutif aux récents épisodes pluvieux).

Maître d'ouvrage :

Le projet d'extension du port de Saint-Leu, objet de la présente enquête publique, n'intègre pas les interventions sur le chenal d'entrée et de sortie du port. Le chenal étant hors opération, les problématiques liées à son calibrage et à sa délimitation doivent à ce titre être traitées séparément du projet plus global d'extension du port.

Il est rappelé que la volonté de la Mairie et du TCO était de maintenir ce port authentique avec ses canots traditionnels (<6 mètres) et le même type de bateaux (barques en plastique et vedettes < 10 mètres). Cependant, le TCO est conscient des difficultés actuellement rencontrées par les usagers (hélices arrachées, coques des embarcations abimées, ...) et des mauvaises conditions de navigation dans le chenal, notamment à marée basse et lorsque le plan d'eau est particulièrement agité. Aujourd'hui, le tirant d'eau n'est pas adapté aux attentes des usagers et n'est plus en adéquation avec les catégories de bateaux présentes dans le port.

Dans un souci de sécurisation de l'accès au port pour les usagers et les secours et sans attendre les travaux d'extension du port, le TCO va lancer les études techniques nécessaires pour définir les travaux à réaliser en termes de calibrage du chenal, de tirant d'eau à atteindre et de balisage physique de part et d'autre du chenal. La DEAL et la Préfecture seront ainsi saisis officiellement, au titre du cadrage préalable, pour préciser les études spécifiques à mener et les démarches réglementaires à entreprendre.

Commentaire du CE :

Le constat des mauvaises conditions actuelles de l'accès au port est partagé par tous les usagers ainsi que par le TCO et la commune, et j'ai pu m'en rendre compte. S'il paraît éventuellement acceptable de procéder au dragage du plan d'eau portuaire actuel et son réaménagement sans procéder au préalable à un dragage voire un recalibrage du chenal, il semble par contre difficile de concevoir l'extension du port dans les mêmes conditions. A minima, le réaménagement du port et à fortiori les travaux d'extension doivent être associés à un dragage efficace du chenal et accompagnés d'un balisage correct.

La réponse du TCO, en proposant de mettre en oeuvre les démarches nécessaires, va dans le sens des demandes exprimées.

## **Thème 2 : L'organisation portuaire**

### ***2.1 Le stationnement, la circulation, les accès***

Observation (s) :

Les espaces de stationnement prévus au projet sont à réserver aux utilisateurs du port, compte-tenu du manque de place actuel, notamment pour manoeuvrer en toute sécurité (véhicule plus remorque).

La présence de la rondavelle génère de forts besoins en stationnement.

Le projet n'offre pas les places de stationnement nécessaires.

Maître d'ouvrage :

Dans l'attente de la réalisation des travaux et sur proposition des usagers, la Régie des Ports de Plaisance va procéder rapidement à quelques aménagements limitant fortement la gêne occasionnée. Il s'agit dans un premier temps de :

Demander au Maire de Saint-Leu de prendre un arrêté pour réserver le stationnement au personnel de secours et aux amodiataires du port ayant un bateau, et à la police municipale d'intervenir pour verbaliser les contrevenants.

Mettre en place une signalétique appropriée (entrée de port, bureau du maitre de port) informant de ces nouvelles dispositions.

Distribuer aux usagers un macaron à apposer à l'intérieur de leur voiture (rappel de l'arrêté municipal). Ce document ne serait distribué qu'aux seuls usagers ayant transmis l'ensemble des pièces administratives nécessaires à la signature de l'autorisation d'occupation du plan d'eau (redevance anneaux).

A moyen terme, lors des chantiers de démolition des bâtiments existants et de construction de la capitainerie, le parking situé à proximité de la rondavelle sera réservé aux usagers et sera également utilisé en partie comme aire de carénage provisoire.

A plus long terme, une barrière avec contrôle des accès (système de badge) sera installée.

Les opérations de construction d'une capitainerie, et d'aménagement et d'extension du plan d'eau sont intimement liées. Ces deux projets sont localisés sur un espace très contraint (domaine public portuaire) physiquement (océan, route) et réglementairement (PLU, PPRI, Espaces protégés du littoral). La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures maritimes et terrestres devra affiner le schéma global de déplacement et de stationnement du port en lien avec le centre-ville et la rue Compagnie des Indes (activités, services publics, ...):

- Accès au port (entrées et sorties) depuis la rue Compagnie des Indes pour des véhicules + remorques de gros gabarit (manœuvre, angle de giration, ...);
- Accès à la cale de mise à l'eau;
- Gestion des flux de déplacements piétons / véhicules / remorques / secours (espace technique / espace événementiel, touristique et de loisirs);
- Stationnement : amodiataires, usagers de la cale de mise à l'eau, remorques

Commentaire du CE :

La réponse précise les dispositions de fonctionnement sur le port, certaines ont déjà été consignées au bilan de la concertation.

## ***2.2 Les box pour pêcheurs***

Observation (s) :

Qu'en est-il de la construction de box pour les pêcheurs ?

Maître d'ouvrage :

De nouveaux box seront construits dans le cadre du projet de capitainerie. Ils seront mieux adaptés (surface, services) à la demande des pêcheurs et leur occupation sera payante. Toute occupation du domaine public fait l'objet d'une redevance d'occupation.

Commentaire du CE :

La réponse apporte une précision sur l'organisation portuaire.

## ***2.3 Le gardiennage***

Observation (s) :

Qu'en est-il du gardiennage ? qui est actuellement peu visible.

**Maître d'ouvrage :**

Un gardiennage de nuit est assuré par une entreprise privée qui procède à plusieurs rondes vers 22h00 et 2h00 du matin, et un agent portuaire est présent la journée aux horaires de bureau. La Régie des Ports de Plaisance est consciente que cela n'est pas suffisant mais renforcer le gardiennage est trop coûteux dans un contexte où le service public est loin d'être équilibré. L'installation d'une vidéo surveillance est également envisagée à plus ou moins court terme.

**Commentaire du CE :**

La réponse apporte une précision sur l'organisation portuaire (déjà consignée au bilan de la concertation).

## ***2.4 La disponibilité des anneaux***

**Observation (s) :**

« Responsable d'un club de plongée à Saint-Leu, je n'ai pas de place au port ».

Demande de gestion « équitable » des places.

**Maître d'ouvrage :**

Une liste d'attente pour l'obtention d'un anneau sur le port de Saint-Leu existe (une 30<sup>aine</sup> de demandes actuellement). Le turn over est cependant extrêmement long. Une 100<sup>aine</sup> d'anneaux supplémentaires est prévu dans le cadre du projet d'extension.

Cette observation relève plutôt du fonctionnement du port. Des choix, quant à la possibilité de mettre en place des quotas d'anneaux réservés aux structures touristiques de découverte et de sensibilisation au milieu marin, professionnelles ou non, pourront être proposés par le Conseil portuaire puis décidés en Conseil d'exploitation.

Un dragage beaucoup plus régulier du bassin sera ensuite entrepris annuellement afin de limiter les désagréments causés aux usagers et d'éviter d'enlever de trop gros volumes de sédiments d'un coup.

**Commentaire du CE :**

La régie gère actuellement les demandes de places (environ une trentaine en attente). L'extension du port permettra d'apporter des solutions.

## ***2.5 L'entretien du port***

**Observation (s) :**

La cale actuelle est glissante, non entretenue.

Le dernier dragage du chenal a été totalement inefficace.

**Maître d'ouvrage :**

Un programme de remise en état du port de Saint-Leu a débuté en 2017 (dragage bassin, réfection des pontons, éclairage public, bornes d'alimentation en eau, ... ). Une réfection de l'état de surface dégradé de la cale de mise à l'eau est envisagée prochainement (devis demandé).

Le programme de remise à niveau se poursuivra jusqu'au début des travaux d'extension.

Un dragage d'urgence a été réalisé en avril 2018 à la demande pressante des usagers professionnels du port afin de pallier aux difficultés de navigation. Cependant, la vidange

de la ravine Grand-Etang en sédiments, d'origine terrestre et corallienne, suite aux épisodes pluvieux de début d'année et la création de la plage « éphémère » au sud du port qui en a découlé ont eu pour conséquence un réensablement très rapide de l'entrée du port.

Par ailleurs, le marché de travaux relatif au remplacement à neuf du système de mouillage et d'amarrage du port (corps-morts, chaînes de mouillage, anneaux d'amarrage, ...) est en cours de rédaction. A ce titre, il est programmé de faire intervenir simultanément les 2 entreprises (dragage + système de mouillage) afin de remettre à niveau le tirant d'eau prévu.

Commentaire du CE :

Il s'agit de questions qui concernent l'entretien du port tel qu'il existe. Le constat des difficultés rencontrées lors du dernier dragage réalisé en urgence sont à considérer comme apportant des précisions utiles aux prochains travaux à réaliser (malgré les dépenses engagées et sans doute perdues ?)

## ***2.6 La station d'avitaillement***

Observation (s) :

La fourniture de carburant n'est pas prévue au projet : certaines pratiques actuelles (volume de carburant transporté par véhicule) ne respectent pas la réglementation.

Maître d'ouvrage :

Ce service d'avitaillement en carburant n'a pas été prévu initialement dans le projet (EGIS, AVP 2010). Des solutions seront à trouver ultérieurement avec les stations d'essence à terre.

Commentaire du CE :

Les contraintes attachées à ce type d'équipement (sécurité d'utilisation et pollutions accidentelles) ne militent pas pour son installation dans l'enceinte portuaire.

## ***2.7 L'éclairage du chenal***

Observation (s) :

Un éclairage adapté du chenal est indispensable pour manoeuvrer en toute sécurité.

Maître d'ouvrage :

Ce point spécifique sera traité en même temps que les études de calibrage et de délimitation du chenal

Commentaire du CE :

La réponse est claire.

## **Thème 3 : Les aspects techniques du projet**

### ***3.1 L'extension de la digue***



#### Observation (s) :

L'extension de 5m du musoir de la digue principale paraît nettement insuffisante pour améliorer les conditions d'agitation du plan d'eau et répondre aux risques d'ensablement du port, risques notamment démontrés par les conséquences des récents événements climatiques.

#### Maître d'ouvrage :

L'extension d'environ 5 mètres de la digue principale (musoir digue ouest) préconisée au stade des études d'avant-projet (AVP, EGIS 2010) avait comme objectif d'améliorer les conditions d'agitation du plan d'eau dans le port et la protection des biens (équipements portuaires et bateaux) et des personnes. Au vue des récents événements météorologiques (cyclones, fortes pluies) et des conséquences qui en ont découlé (création d'une plage « éphémère » au nord de l'embouchure de la ravine Grand-Etang et amplification du phénomène d'ensablement du port de Saint-Leu), le TCO est convaincu de la nécessité de repréciser les données techniques ayant abouti à ces conclusions.

La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures terrestres et maritimes, en cours d'attribution, devra vérifier les propositions techniques présentées (longueur d'extension, orientation, type de matériaux utilisé, ...) et proposer éventuellement d'autres solutions en adéquation avec les contraintes locales (transit littoral, fonctionnement hydro sédimentaire du secteur). Les besoins de déflexion de la digue étendue (mais également celle de la digue nord) devront être précisés de manière à réduire considérablement le niveau d'ensablement et d'agitation du plan d'eau, notamment en entrée de port.

#### Commentaire du CE :

Le maître d'ouvrage considère que l'étude ayant conduit à dimensionner le musoir doit être reprécisée. Au cas où le projet de digue venait à être légèrement modifié (rallongement du musoir ou (et) ré-orientation), qu'elles seraient les conséquences de cette modification sur l'autorisation obtenue au titre de la loi sur l'eau avec étude d'impact?

### **3.2 La cale de mise à l'eau**

#### Observation (s) :

Le projet de nouvelle cale de mise à l'eau est mal positionné, obligeant à des manoeuvres délicates avec une remorque, et qui nécessiterait l'abattage de filaos.

La mise à l'eau est gratuite et cause un afflux important d'usagers, avec voitures et remorques. Quelles seront les dispositions prises ?

#### Maître d'ouvrage :

Le projet d'extension du port prévoit un déplacement de la cale de mise à l'eau au nord du bassin (Etudes AVP, EGIS 2010). Ce positionnement a été privilégié d'un point de vue technique pour sa proximité immédiate avec l'aire technique, la zone de stationnement et la rue Compagnie des Indes. L'objectif étant de séparer la zone technique située au nord du projet, souvent source de nuisances (aire de carénage, parking, cale de mise à l'eau) de la zone touristique et événementielle située au sud (rondavelle, esplanade, promenade piétonne, terrasse des commerces). De plus, cela devrait en principe limiter les circulations de bateaux à l'intérieur de la darse.

La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures terrestres et maritimes, en cours d'attribution, devra vérifier la faisabilité de cet emplacement au regard du fonctionnement

du schéma global d'aménagement (gestion des flux véhicules, remorques, piétons, ...) et plus particulièrement des points suivants :

Facilité de manœuvre pour les mises à l'eau et les sorties

Facilité d'accès depuis la rue Compagnie des Indes

Facilité de stationnement (véhicule + remorque)

Zone d'ensablement et d'agitation du plan

La gratuité d'accès ou non à la cale de mise à l'eau relève du fonctionnement du port (prise de décision en Conseils portuaire et d'exploitation).

Commentaire du CE :

La remarque relative au positionnement de la nouvelle cale de mise à l'eau est basée sur deux considérations, à vérifier au cas où celles-ci n'ont pas déjà été prises en compte.

### **3.3 L'aire de carénage**

Observation (s) :

Le projet prévoit une aire de carénage de trop petites dimensions pour garantir les services auxquels elle est sensée répondre.

Maître d'ouvrage :

La surface de l'aire de carénage a été optimisée en fonction du foncier disponible (domaine public portuaire limité et contraint) et de la réglementation en vigueur (zone des 50 pas géométriques interdisant de modifier la vocation des espaces naturels actuellement en zone de pique-nique).

Commentaire du CE :

L'augmentation de l'aire réservée au carénage est en effet impossible, et pose de plus un problème de compatibilité (notamment par les nuisances susceptibles d'être occasionnées) avec l'affectation des espaces voisins, qui milite pour ne pas étendre cette zone au delà du strict nécessaire.

## **Thème 4 : La gestion du chantier / Sécurité / Santé**

### **4.1 La circulation aux abords du chantier**

Observation (s) :

L'étude d'impact ne prend pas en compte la présence de l'école élémentaire, alors qu'elle se situe à proximité des futurs travaux : la circulation à proximité de l'école est déjà problématique, notamment lors des horaires de rentrée et de sortie des classes.

La circulation automobile est concentrée sur de courtes périodes, des conflits d'usage sont à attendre entre poids lourds, engins de chantier et vélos, trotinettes avec enfants (souvent sans accompagnement d'adultes), piétons.

Maître d'ouvrage :

Les aspects relatifs à la circulation et à la sécurité des piétons aux abords du chantier seront abordés dans le cadre de la maîtrise d'œuvre sur les infrastructures terrestres et maritimes. Les cahiers des charges aux entreprises imposeront à celles-ci des mesures de sécurité, comme cela se fait pour tout chantier en zone urbaine contrainte, vis-à-vis de la circulation des camions et des engins. Il a déjà été évoqué avec la mairie de Saint-Leu la

possibilité de récupérer transitoirement le parking actuel de l'épicerie sociale (en face de la rondavelle) pour les besoins de stationnement du chantier.

Commentaire du CE :

La réponse est claire.

#### **4.2 Consultation école**

Observation (s) :

« Il est regrettable que les parents d'élèves et les personnels de l'école élémentaire de Saint-Leu centre n'aient pas été consultés pour débattre de l'organisation et du phasage des travaux ».

Maître d'ouvrage :

Il est normal qu'à ce stade des études (AVP), ces interlocuteurs (direction de l'école, enseignants, parents d'élèves) n'aient pas été associés. La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures terrestres et maritimes étant en cours d'attribution, ils seront consultés lorsque les modalités de travaux seront clairement définies et que le phasage des travaux sera précisé. Des échanges seront également à prévoir avec la Mairie.

Commentaire du CE :

Procédure normale à ce stade du projet. L'association de certains publics pourra se faire par la suite.

#### **4.3 Projet de déplacement de l'école**

Observation (s) :

Qu'en est-il du déplacement de l'école élémentaire, prévu depuis plusieurs années ?

Maître d'ouvrage :

Cette observation ne relève pas de la présente enquête publique et n'est pas de la compétence du TCO. Il s'agit d'un projet communal.

Commentaire du CE :

Question en marge de l'enquête, bien que le déplacement de l'école figurait dans l'étude de programmation urbaine de 2012.

### **IV-4 Questions particulières du commissaire enquêteur**

#### **1. Mouvements de sable embouchure ravine**

L'ensablement récent et particulièrement important de la rive droite de l'embouchure de la ravine pourrait-il contrarier les travaux d'extension du port ? Ce type d'ensablement s'est-il produit par le passé ? Apparemment lié aux derniers événements climatiques, quelle serait la part de matériaux apportés par les crues de la ravine et celle issue du transit littoral ? En cas de survenance d'événements similaires, voire plus importants, quels en seraient les impacts sur le nouveau port et sur le chenal ?

**Maître d'ouvrage :**

En complément à la réponse (observations du public) **n°1.3 (Le chenal)**

Réponse apportée par SAFEGE : Les mouvements de sable à l'embouchure de la ravine sont relativement fréquents. Ils affectent fréquemment la plage rive gauche et le gabarit du pont. Les modélisations lors de l'étude d'impact ont montré que l'extension n'aura qu'un impact très limité sur le transit sédimentaire, donc pas de grosse modification attendue. Ces modélisations ont pris en compte des phénomènes cycloniques extrêmes. Ces atterrissements de sable n'auront pas d'impact sur le port qui n'a pas d'entrée du côté ravine.

Par ailleurs, des contacts ont d'ores et déjà été pris avec la DEAL et un expert en hydro sédimentation afin de mieux appréhender cet évènement nouveau (phénomènes exceptionnels / régime normal) impactant considérablement le fonctionnement du port.

Le TCO va saisir officiellement la DEAL afin d'organiser une réunion et préciser les démarches à entreprendre sans attendre le projet d'extension du port.

## **2. Concertation usagers / phasage travaux**

Le maintien d'une activité portuaire en phase travaux est prévu dans le projet. Il est plus que probable que les dispositions qui seront prises impacteront les usagers réguliers du port. Cette question ne semble pas avoir été évoquée lors de la concertation. L'a-t-elle été avec des responsables ou représentants des activités existantes sur le port ?

### **Maître d'ouvrage :**

Il n'y a pas encore eu à ce stade de l'étude (AVP) de concertation spécifique sur la question de la gêne des usagers en phase travaux. Celle-ci sera limitée car les travaux ne concernent que très peu le bassin existant. Pendant le dragage du bassin actuel et la remise à neuf des pontons, qui se feront par étape, certains bateaux seront déplacés dans le nouveau bassin qui aura été réalisé avant.

La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures terrestres et maritimes étant en cours d'attribution, l'ensemble des usagers du port, représentés au sein du Conseil Portuaire de Saint-Leu (pêcheurs professionnels, plaisanciers, professionnels de la plongée et des activités touristiques et de loisirs) seront consultés lorsque les modalités de travaux seront définies précisément. Leurs avis permettront d'optimiser l'organisation et le phasage des travaux et ainsi de limiter les impacts sur le fonctionnement du port.

## **3. Caractéristiques du chenal**

La question de l'insuffisance des caractéristiques du chenal est récurrente. Quel en est le niveau actuel d'analyse (pour des travaux de dragage), notamment au plan réglementaire ? Les réponses données à la concertation laissent entendre que des études sont en cours ou seront lancées prochainement : a-t-on un planning prévisionnel ou une estimation de délais permettant de situer d'éventuels travaux de dragage du chenal en regard du réaménagement du port (au cas où les financements correspondants seraient garantis et disponibles) ?

### **Maître d'ouvrage :**

***Cf. réponse n°1.3***

## **4. Pollution de l'air**

Les activités de carénage qui seront autorisées sont-elles susceptibles de produire des poussières ? dans l'affirmative quelles seront les dispositions prises pour garantir la qualité de l'air sur l'aire de carénage et au delà ?

**Maître d'ouvrage :**

Le projet d'aménagement et d'extension du port de Saint-Leu comprend la réalisation d'une aire technique aux normes afin d'éviter notamment toute contamination des sols et milieux naturels environnants : collecte et traitement des eaux de ruissellement, élimination et tri des déchets (huiles de vidanges, filtres, batteries, peintures, solvants, ...). Le carénage d'un bateau génère effectivement des poussières issues du ponçage (antifouling) sur un port dont les bateaux demeurent de taille limitée.

La maîtrise d'œuvre relative aux infrastructures maritimes et terrestres, affinera la conception de l'aire technique sachant que le projet n'aggraverà de toute façon pas une situation actuelle.

Il est par ailleurs prévu, en complément de la maîtrise d'œuvre, l'intervention d'un Coordonnateur Environnemental qui aura pour mission de nous assister et nous conseiller tout au long du projet. Il aura notamment en charge de :

- Contrôler et suivre les enjeux environnementaux dans les études de conception et les marchés de travaux ;
- Contrôler le protocole de suivi ;
- Contrôler les mesures d'accompagnement durant tout le chantier

Le coordonnateur environnemental nous assistera également, en phase exploitation, dans la rédaction d'un règlement intérieur d'utilisation de l'aire technique selon la réglementation en vigueur. Afin de limiter toute pollution de l'air par des particules nocives, le règlement, validé par les conseils portuaire et d'exploitation, pourra par exemple :

- Interdire le ponçage par vent fort ;
- Suivre la qualité de l'air (mise en place d'instruments de mesure, de suivi et de contrôle) ;
- Autoriser le ponçage uniquement pour les petites embarcations ;
- Limiter d'autres activités ;
- Limiter le passage des piétons à proximité ;
- Végétaliser le site ;
- Mettre en place une signalétique appropriée.

#### **IV-4 Commentaire général sur les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage**

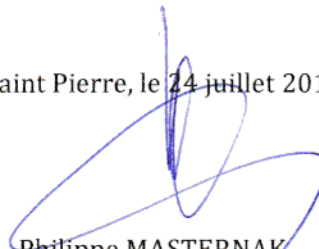
Principalement préoccupé par des questions issues de préoccupations immédiates, le public et notamment les usagers, tout en considérant que le réaménagement du port était une nécessité, s'est montré très interrogatif sur la gestion de mise en oeuvre du projet. Sont ainsi évoquées des questions techniques voire plus générales qui concernent en même temps le fonctionnement du port notamment sur sa partie terrestre tel qu'il existe et certaines dispositions prévues au projet, qui paraissent insuffisamment précisées.

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage sur les questions relatives au fonctionnement du port (actuel et projeté) apportent des précisions utiles à sa bonne compréhension, et plusieurs d'entre elles figuraient déjà dans le bilan de la concertation.

Des deux questions principales, déjà évoquées lors de la concertation préalable et de la réunion du 08 mai 2016, celle relative à la mise en état du chenal pour y garantir la navigation en sécurité a fait l'objet d'une complète prise en considération.

Pour ce qui concerne la priorité accordée à la phase d'aménagement terrestre, les critères techniques et financiers avancés pour justifier ce choix pourraient être explicités.

A Saint Pierre, le 24 juillet 2018



Philippe MASTERNAK  
Commissaire enquêteur

## Partie 2 – CONCLUSIONS MOTIVEES

RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

---

Commissaire enquêteur : Philippe MASTERNAK



# SOMMAIRE

<b>PARTIE 2 – CONCLUSIONS MOTIVEES</b>	<b>36</b>
<b>CONCLUSIONS MOTIVEES</b>	<b>38</b>
<b>AVANT PROPOS</b>	<b>38</b>
<b>I - Constat et fondement de l'avis</b>	<b>39</b>
I.1 Sur la conformité de la procédure	40
I.2 La concertation préalable	40
I.3 Les avis de l'autorité environnementale et des personnes associées	41
I.4 Les observations du public	42
I.5 Le dossier	42
<b>II - Avis motivé relatif à l'autorisation liée à la législation sur l'eau avec étude d'impact</b>	<b>43</b>
II.1 Propos conclusifs	43
II.2 Avis motivé - autorisation unique loi sur l'eau avec étude d'impact	45
II.3 Formulation de l'avis	46

# CONCLUSIONS MOTIVEES

## « Réaménagement et extension du port de plaisance » Commune de Saint-Leu – Département de La Réunion

### AVANT PROPOS

#### **Le cadre juridique :**

Cette enquête publique, diligentée au titre du code de l'environnement, concerne une demande d'autorisation au titre de la législation sur l'eau, avec étude d'impact.

Il s'agit d'une enquête unique associant deux volets rappelés ci-dessous :

- L'autorisation liée à la législation sur l'eau, puisqu'elle concerne un projet relevant de la nomenclature de l'article R214-1 du Code de l'Environnement : travaux d'aménagement portuaire et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence sur le milieu, d'un montant supérieur à 1 900 000 euros ;
- L'étude d'impact au titre des articles L 122-1 à L122-3, R122-1 et suivants du Code de l'Environnement portant un projet dont le montant est supérieur à 1 900 000 euros.

Les deux procédures étant intimement liées au sein du même projet dans l'autorisation liée à la législation sur l'eau, et l'étude d'impact constituant le document essentiel du dossier soumis à l'enquête, il n'y a pas lieu de distinguer les avis portant sur l'une et l'autre procédure.

#### **Les grandes lignes du projet :**

Tout en apportant des solutions aux difficultés actuelles de fonctionnement du port, il s'inscrit dans la continuité des grands projets initiés par la commune et vise le renforcement de l'identité touristique et balnéaire du centre-ville de Saint-Leu, en orientant le pôle attractif de la commune vers le front de mer.

Trois scénarios de rénovation du port ont été étudiés sur le plan technique, réglementaire, urbanistique, environnemental et financier. L'analyse de ces trois scénarios (création d'un port à l'intérieur des terres sous la forme d'une marina accessible par la ravine du Petit Étang, création d'un port à sec, extension du port en mer avec éco-conception) a conduit à retenir le projet d'extension du port en mer, qui inclut l'intégration de solutions techniques d'éco-conception adaptées aux ouvrages portuaires.

Il comporte des travaux maritimes spécialement étudiés pour la réorganisation, l'extension du plan d'eau et le dragage du bassin ainsi que des travaux terrestres d'infrastructures et de réalisation d'équipements bâtis incluant une nouvelle capitainerie.

Le montant estimé des travaux s'élève à 15 M€, en valeur 2016.

Les travaux sont prévus pour durer 28 mois au total.

C'est dans ce contexte que le Territoire de la Côte Ouest, maître d'ouvrage, a déposé en préfecture de La Réunion un dossier de demande d'autorisation Loi sur l'eau comportant une étude d'impact.

Ce projet conduit à s'interroger sur les répercussions environnementales et humaines qu'il est susceptible d'engendrer. Tel a été le sens de la présente enquête publique qui s'est déroulée dans des conditions satisfaisantes, du vendredi 25 mai au lundi 25 juin 2018 inclus.

Conformément aux dispositions de l'article 6 de l'arrêté préfectoral de référence du 5 avril 2018, j'ai rencontré le lundi 2 juillet le porteur de projet à qui j'ai communiqué par procès-verbal le mercredi 27 juin les observations écrites et verbales recueillies au cours de cette procédure. Ce dernier qui disposait d'un délai de quinze jours pour apporter ses éventuelles réponses aux observations a produit un mémoire en réponse le lundi 9 juillet 2018, respectant ainsi les délais prescrits.

\*\*\*\*\*

## I - Constat et fondement de l'avis

Les conclusions dégagées à l'issue de la procédure s'appuient notamment sur les points principaux suivants : la conformité de l'enquête avec l'arrêté préfectoral de référence, la valeur du dossier présenté à l'enquête et notamment l'évaluation de l'étude d'impact, les observations faites par le public et les divers entretiens que j'ai jugé utiles.

### I.1 Sur la conformité de la procédure

Toutes les opérations de contrôle relevant de la procédure ont été conduites avant son ouverture : contrôle du dossier au siège de l'enquête, ouverture du registre d'enquête, contrôle de l'affichage de l'avis d'enquête en mairie et sur les lieux du projet (trois affiches au format A2 sur fond jaune). D'autre part, l'avis d'enquête a bien été mis en ligne sur le site internet de la préfecture quinze jours avant l'ouverture de l'enquête publique. Par ailleurs l'ensemble des pièces constitutives du dossier était également accessible sur le site internet de la préfecture dès le premier jour de procédure et maintenu en ligne durant toute sa durée.

Le public a eu la possibilité de s'exprimer sur le registre, y joindre un courrier ou l'envoyer par courriel à l'adresse figurant sur l'avis d'enquête.

Les prescriptions relatives à cette procédure, fixée par l'arrêté préfectoral du 05 avril 2018 ont bien été respectées.

### I.2 La concertation préalable

La concertation est un préalable à la réalisation de ce type de projet. Cette procédure constitue souvent le moyen de parvenir au juste compromis entre demandes, exigences et contraintes.

Selon les éléments portés au dossier, le projet a bien fait l'objet d'une concertation après information de la population des communes de Saint-Leu, Trois-Bassins, Saint-Paul, Le Port et La Possession, des professionnels utilisateurs du port et des associations. Cette procédure s'est déroulée du lundi 28 novembre 2016 au lundi 26 décembre 2016 inclus, selon des formes qui ont permis à chaque personne intéressée de prendre connaissance des éléments du programme d'aménagement envisagé et des grandes orientations souhaitées sur cette opération (exposition sur panneaux dans 3 sites différents), et d'exprimer son point de vue. Six (6) observations ont été consignées au registre mis à disposition et un (1) document écrit recueilli au bureau du maître de port de Saint-Leu.

Le public, tout en n'étant pas opposé au projet, a surtout exprimé ses craintes quant à l'accessibilité du bassin, en considérant que tout projet d'extension n'aurait de sens sans un nettoyage préalable, voire un dragage du chenal.

La période d'exposition précitée a été précédée de plusieurs rencontres entre la régie portuaire et les usagers du port. Une réunion, qui s'est tenue le 8 mai 2016 en mairie a regroupé une quarantaine de personnes, notamment des plaisanciers. La note établie comme compte-rendu de la réunion mentionne qu'ont été évoquées successivement les questions d'aménagements à court terme (dragage, réparations, nettoyage du chenal d'accès), à moyen terme (construction d'une capitainerie), et à plus long terme (travaux d'extension du port).

Comme précisé au rapport d'enquête, l'information sur le déroulement de cette procédure a été largement diffusée afin que chacun puisse prendre connaissance de la consultation.

La période réservée à la concertation se trouvant toutefois assez éloignée de la période dédiée à l'enquête publique, les usagers du port et autres publics ont toujours conservé la possibilité de s'entretenir avec le personnel de la régie portuaire, s'ils le souhaitaient.

Le bilan de la concertation présente les réponses qui ont pu être données aux questions et aux observations formulées. Il mentionne qu'une attention particulière sera portée aux remarques lors de la poursuite des études opérationnelles. Le bilan était joint au dossier d'enquête, bien identifié et signalé par mes soins comme pièce importante du dossier.

Le contenu du bilan, qui précise également les modalités de la participation du public, atteste que la concertation a joué son rôle. Les engagements pris par le maître d'ouvrage à cette occasion devront être tenus, notamment par la prise en compte des remarques exprimées dans la suite de la procédure.

### **I.3 Les avis de l'autorité environnementale et des personnes associées**

La mission régionale d'autorité environnementale, consultée sur l'étude d'impact, a émis son avis le 21 février 2018.

Les autres personnes publiques associées consultées par le maître d'ouvrage en fin d'instruction du dossier ont émis un avis favorable assorti parfois de remarques ou recommandations (désignées « réserves » par le Comité scientifique régional du patrimoine naturel - CSRPN).

Le porteur de projet s'est efforcé de prendre en compte la totalité des recommandations et de répondre aux demandes de précisions émanant tant de l'autorité environnementale que des personnes publiques associées dans une note complémentaire remise avant le début de l'enquête et qui a été jointe au dossier.

Je fais le constat que la prise en compte des avis de l'autorité environnementale et des personnes publiques associées a bien contribué à compléter le projet sur plusieurs aspects.

## I.4 Les observations du public

Onze (11) observations ont été recueillies, dont neuf (9) lors des permanences.

Sur les dix (10) personnes entendues, quatre (4) avaient participé à la concertation organisée par la Ville de Saint-Leu et le TCO, fin 2016.

Un seul avis a été considéré comme défavorable au projet. Bien que les autres avis exprimés y sont favorables, ils apportent plusieurs critiques voire désaccords sur la programmation des travaux envisagés et soulèvent plusieurs questions principalement relatives au fonctionnement actuel et futur du port.

L'étude d'impact a été peu consultée.

## I.5 Le dossier

Le dossier relatif au projet présenté à l'enquête publique, est conforme aux dispositions du code de l'environnement. Il s'articule autour de huit (8) documents principaux comportant notamment une étude d'impact incorporant un résumé non technique, et seize (16) pièces techniques regroupées en un seul document ce qui n'en facilite pas la lecture.

La lecture de ce dossier est difficile pour un public non averti en raison de l'abondance des informations qu'il contient et du nombre de rubriques traitées. Le résumé non technique n'étant pas présenté dans un document séparé, il a été identifié et désigné par mes soins pour être rapidement repérable dans le document général. Toutefois, la synthèse de l'étude d'impact, bien construite et présentée dans un document séparé est de nature à faciliter pour tous la compréhension du projet et à saisir l'essentiel des objectifs poursuivis.

L'étude d'impact constitue la pièce principale du dossier soumis à l'enquête. Elle doit aussi apporter la preuve qu'une décision alternative plus favorable à l'environnement est impossible à un coût raisonnable.

L'étude rappelle à ce titre les différents scénarios analysés et les critères pris en compte et raisons qui ont conduit à retenir le projet de réaménagement et d'extension du port actuel en mer. On peut toutefois regretter que les pages concernées du document soient peu identifiables au premier abord, alors que le public est susceptible de s'interroger en priorité sur les raisons qui ont conduit au choix du projet.

Le document le plus consulté lors des permanences a été le dossier soumis à concertation préalable (24 pages) et de manière moindre, le bilan associé, alors que celui-ci apporte des réponses à certaines questions exprimées lors de l'enquête.

Dans sa globalité le dossier s'attache à démontrer l'acceptabilité du projet.

Tous les éléments de réponses du maître d'ouvrage aux observations du public et aux questions du commissaire enquêteur (*cf annexe A11*) sont à porter en ajout de l'étude d'impact présentée au dossier d'enquête.

Je considère que la composition et le contenu du dossier sont en rapport avec les objectifs réglementaires, en soulignant toutefois les redondances qu'il contient (qui semblent récurrentes pour ce type d'études) et que sa présentation aurait mérité davantage de clarté.

## II - Avis motivé relatif à l'autorisation liée à la législation sur l'eau avec étude d'impact

### II.1 Propos conclusifs

#### **La qualité de l'étude d'impact :**

L'autorité environnementale reconnaît la qualité de l'étude d'impact, notamment sa partie hydrodynamique et courantologie ainsi que la démarche d'intégration architecturale et paysagère du projet. La description du projet dans son ensemble permet de comprendre comment l'environnement est pris en compte et comment est mise en œuvre la démarche « éviter/réduire/compenser ».

Un Comité de Suivi du Milieu Marin, associant divers partenaires dont les services de l'Etat, la RNMR, des scientifiques et des usagers de la mer, sera constitué et mis en place. Il sera chargé du suivi environnemental du chantier en s'assurant de sa qualité, et de contrôler l'efficacité des mesures réductrices adoptées. Cette proposition, qui verra la désignation d'un « coordonnateur environnement » affecté à l'opération, est à souligner.

Les mesures de réduction ou de compensation des effets sur l'environnement, comportent entre autres des dispositifs d'éco-conception, qui associées à la mise en place d'un management environnemental, constituent à mon avis une opportunité intéressante de sensibilisation du public et des usagers du port aux enjeux du projet et à la connaissance du milieu marin.

La question de l'atténuation des nuisances générées par le chantier sur l'environnement humain et paysager n'a été que peu traitée, en dehors de l'évocation des mesures classiques adoptées pour réduire la propagation de poussières lors des déplacements des camions et engins. On peut comprendre qu'en l'absence de maîtrise de la connaissance des quantités et de la nature des matériaux qui seront transportés, ou (et) stockés provisoirement, les dispositions à mettre en place pour traiter les risques de pollution de l'air, le bruit, la sécurité, ne pouvaient être précisément déterminées à ce stade de l'étude. L'organisation du chantier étant du ressort des entreprises, elle est établie sur la base de cahiers des charges élaborés par le maître d'oeuvre. La fraction des matériaux extraits sur place pouvant être réutilisés n'est pas encore connue, et s'y rajoute l'incertitude sur les importants volumes de sable qui se sont déposés récemment sur la zone prévue pour l'extension du port (embouchure de la ravine Grand Etang).



### **Ce qui ressort en priorité des observations du public :**

On notera un décalage notoire entre les préoccupations des personnes qui se sont rendues aux permanences et la densité et la précision des informations auxquels elles avaient accès et pour lesquelles elles n'ont pas manifesté de véritable intérêt.

Les questions relatives à la gestion du port, à la politique d'usage, à la gestion des places sur le port ont été les plus nombreuses. Certaines questions avaient déjà fait l'objet d'une réponse ou d'une piste de réponse, qui ont été consignées au bilan de la concertation préalable. On notera que le délai écoulé entre la concertation de fin 2016, la validation de son bilan de mars 2017 et l'enquête publique (on peut retenir la date de l'ouverture de la première enquête dont la tenue a été reportée, soit en fin 2017) permettait au maître d'ouvrage d'ajouter certaines informations et compléments d'analyses au dossier sur les sujets évoqués lors de la concertation, ce qui m'aurait donné la possibilité de mieux informer mes interlocuteurs.

Il ressort toutefois des entretiens tenus avec le maître d'ouvrage et des réponses (dont on notera la précision et le caractère complet) qu'il a apporté aux observations du public lors de l'enquête, qu'il sera donné suite aux questions soulevées dans la suite de la procédure (*cf détails au chapitre IV*).

Enfin, la décision de procéder en priorité à la réalisation des équipements terrestres, et notamment par la construction du bâtiment abritant la future capitainerie a soulevé de nombreuses incompréhensions. Sur ce point, le commissaire enquêteur n'a pas à prendre parti. Je soulignerai toutefois que compte-tenu de ce sentiment partagé par le public qui s'est exprimé lors de l'enquête et préalablement lors de la concertation, il semble opportun de préciser les critères qui ont conduit à ce choix.

### **Les décisions prises par le maître d'ouvrage à l'issue de l'enquête, pour sécuriser le projet :**

Les questions liées aux caractéristiques insuffisantes du chenal d'accès au port et leurs conséquences sur la navigation et les embarcations sont évoquées par tous les utilisateurs. Dans le souci de sécurisation de l'accès pour les usagers et les secours, le maître d'ouvrage a pris la décision de lancer dès à présent les études techniques nécessaires pour définir les travaux à réaliser (calibrage du chenal, tirant d'eau à atteindre et balisage). La DEAL et la Préfecture vont être saisis officiellement pour un cadrage préalable de la procédure et des précisions sur les études spécifiques à entreprendre.

D'autre part, en réponse à plusieurs avis exprimés par les utilisateurs du port, le maître d'ouvrage précise que les études ayant conduit à l'extension prévue d'environ cinq (5) mètres de la digue principale (musoir de la digue ouest) dont l'objectif est d'améliorer les conditions d'agitation du plan d'eau dans le port ainsi que d'assurer la protection des équipements portuaires, bateaux et personnes, seront reconsidérées au vu des conséquences des récents événements météorologiques (création d'une plage «éphémère» au nord de l'embouchure de la ravine Grand-Etang et amplification du phénomène d'ensablement du port de Saint-Leu), ce qui pourrait conduire à modifier éventuellement le principe et la nature de la solution retenue au projet.

## II.2 Avis motivé - autorisation unique loi sur l'eau avec étude d'impact

Les raisons et motifs sur lesquels je m'appuie pour fonder mon avis sont les suivants :

### 1. Les considérations générales :

- l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact, dont la qualité est reconnue, et les réponses apportées par le maître d'ouvrage ;
- la compatibilité du projet avec les différents documents de planification ;
- les observations du public globalement favorables au projet, bien qu'il ne se soit pas prononcé sur les principaux enjeux environnementaux.

### 2. Les impacts positifs du projet :

- sa participation à la requalification du front de mer de la Ville ;
- la rénovation des infrastructures portuaires, l'augmentation de la capacité du port et des services rendus aux usagers ;
- la mise en place d'une véritable organisation portuaire, actuellement mal appréhendée par les usagers ;
- l'amélioration de la qualité des rejets liquides de l'aire de carénage ;
- la prise en compte de l'avifaune dans le choix et la mise en oeuvre des dispositifs d'éclairage public liés au projet ;
- les aménagements paysagers de la partie terrestre ;
- le dispositif de management environnemental proposé ;
- la sensibilisation du public et des usagers du port à la connaissance et au comportement de la faune marine.

### 3. Les impacts négatifs du projet :

Les périodes de chantier concentrent les principaux impacts :

- sur le milieu humain, le paysage urbain et sa fréquentation régulière et touristique, les activités nautiques. Les éléments fournis au dossier, s'ils renseignent sur les principes de réduction de ces impacts (pollution de l'air, bruit, sécurité liée à la circulation des camions et engins) ne permettent pas de se prononcer sur les dispositions précises qui devront être mises en place en partenariat avec la commune dans le cadre de l'organisation du chantier puisque qu'elles sont notamment dépendantes de la connaissance de la nature et du volume des matériaux à transporter, données qui restent à préciser (réemploi, stockage ...). Le maître d'ouvrage précise que cette mission sera confiée au maître d'oeuvre chargé des infrastructures terrestres et maritimes, en cours de désignation ;
- sur les écosystèmes marins ainsi que sur la faune marine : les mesures de réduction, d'accompagnement, de compensation et de suivi concernant ces impacts ont été correctement étudiés selon les avis rendus par les instances consultées, notamment par l'utilisation de modèles correspondants à l'état de l'art en la matière : l'évolution continue de la connaissance dans les domaines des écosystèmes marin et de l'hydrodynamisme contribuera également à préciser un certain nombre de données et d'analyses réalisées dans le cadre du projet et permettront d'affiner les mesures d'ores et déjà préconisées.

**Au regard des raisons évoquées ci-dessus, je considère que les éléments d'appréciation positive portant sur le projet de réaménagement et d'extension du port de Saint-Leu, l'emportent sur les inconvénients qu'il pourrait représenter.**

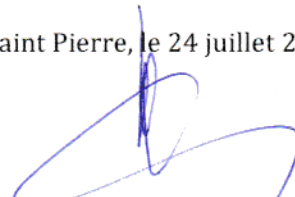
### II.3 Formulation de l'avis

En conséquence et compte tenu des motivations qui précèdent, j'émet un **Avis favorable** à l'autorisation liée à la législation sur l'eau avec étude d'impact du projet de réaménagement et d'extension du port de la commune de Saint-Leu – département de La Réunion, **assorti de la recommandation** suivante :

- Dans le cadre des études de maîtrise d'oeuvre, porter une attention particulière à la détermination des mesures opérationnelles (organisation de chantier) d'évitement et de réduction des impacts en phase travaux sur le milieu humain et sur le paysage.

Cette recommandation s'ajoute à celles exprimées par l'autorité environnementale.

A Saint Pierre, le 24 juillet 2018



Philippe MASTERNAK  
Commissaire enquêteur