

Délégation de La Réunion

Service Santé-Environnement
Affaire suivie par Maëlle BERTIN
Courriel : maelle.bertin@ars.sante.fr
Téléphone : 02 62 97 93 99
Télécopie : 02 62 20 14 31

N/Réf : 000587 IARS/SE/MB
V/Réf : DEAL/SACoD/UAP/18.018

Saint-Denis, le 02 MAR. 2018

COPIE

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE : 07 MARS 2018

N° 18002704
DAT → T DGS → I
Lab → I DGST → I

Monsieur le Directeur de
l'Environnement, de l'Aménagement
et du Logement

SACoD
2, rue Juliette Dodu
CS 41 009
97743 Saint Denis Cedex

Objet : Arrêt du projet de Plan local d'urbanisme de la commune du Port.

Le conseil municipal de la commune a arrêté son PLU par délibération du 5 décembre 2017. Dans le cadre de ce dossier, mes services vous adressent les remarques suivantes :

1- Les servitudes d'utilité publique relatives aux ouvrages de captage pour la production d'eau de consommation humaine

La ville exploite 11 forages ou puits pour l'alimentation en eau potable sur son territoire, ainsi que 2 sources captées servant également pour l'eau embouteillée. L'ensemble de ses ressources disposent d'un arrêté préfectoral de déclaration d'utilité publique instaurant des périmètres de protection à l'exception du puits de la rivière des galets.

La commune a pour projet d'exploiter 3 nouveaux forages sur son territoire : FRG2, F7 bis et F8.

L'annexe relative aux servitudes d'utilité publique cite les ressources et les arrêtés de DUP correspondants. Une liste détaillée des servitudes d'occupation des sols relatives aux ressources est bien intégrée à l'annexe, dans la mesure où les arrêtés de DUP y sont joints dans leur intégralité conformément aux articles L. 126-1, R123-14 et R126-1 à 3 du code de l'urbanisme.

Enfin, les périmètres de protection des forages avec ou sans protection réglementaire figurent également aux plans de zonage du PLU.

2- Traduction de la cohérence entre le PLU et la protection des captages

o Compatibilité du projet de règlement avec les servitudes d'occupation des sols

Le règlement écrit ne reprend pas directement les servitudes d'occupation des sols liées à la présence de forage, mais mentionne les périmètres de forages en préambule : « L'arrêté préfectoral d'autorisation de prélèvement et d'institution des périmètres de protection fixe les servitudes de protection opposables au tiers par déclaration d'utilité publique (DUP). Ces arrêtés sont annexés au PLU de la Commune de le Port en tant que servitudes d'utilités publiques. Les dispositions réglementaires particulières (Section III du règlement) s'appliquent et viennent renforcer les réglementations et obligations à l'intérieur des périmètres ».

Ces dispositions particulières sont définies par une étude jointe en annexe du règlement qui définit des prescriptions complémentaires d'occupation des sols dans un objectif de protection des ressources : « Accompagnement de la Commune dans la recherche de solutions d'optimisation de la ressource en eau potable – Incidences sur le PLU » (ANTEA).

Les pièces écrites et graphiques du règlement ne semblent pas a priori présenter d'incompatibilités réglementaires aux servitudes de protection des forages. L'ARS remarque toutefois que le zonage d'assainissement maintient la zone non urbanisée du triangle agricole en zone « assainissement non collectif », or l'arrêté n°13-478/SG/DRCTCV du forage FR1 présent dans cette zone prescrit la connexion au réseau d'assainissement collectif : « l'ensemble des habitations, lotissement,

établissements seront raccordés à un réseau d'assainissement collectif ». Il convient donc de maintenir le caractère agricole de la zone.

De manière générale, étant donné les éléments d'étude prenant en considération la ressource en eau potable qui sont inclus dans les documents, la mise en œuvre des protections réglementaires pour la quasi-totalité des forages, et l'inclusion de prescriptions particulières à appliquer à l'ensemble des ressources, on peut considérer que le document affiche clairement la volonté de la commune de veiller à la compatibilité du PLU avec la préservation de la ressource en eau.

L'étude ANTEA citée précédemment détaille les pressions d'aménagement pour chaque ressource. Il manque toutefois un état des lieux pour les forages FR1 et FRG1bis. L'étude révèle des activités non autorisées dans le périmètre du forage F6. Au-delà de la compatibilité affichée dans le document, il serait donc opportun de mener des actions de contrôle permettant de veiller à l'application et au respect des servitudes instituées (cf. l'orientation « garantir la protection et la qualité des ressources en eau potable (pollutions potentielles agricoles et pollutions ponctuelles aux dépôts illégaux de déchets et autres marchandises) » citée dans l'évaluation environnementale page 96). L'ARS préconise que l'instruction de tout projet d'aménagement fasse l'objet d'une concertation étroite entre les services communaux concernés (services Urbanisme et Eau).

o Prise en compte de l'enjeu « Eau d'alimentation humaine »

L'enjeu sanitaire et environnemental de l'eau potable est examiné dans l'ensemble des documents présentés :

- L'évaluation environnementale détaille les enjeux liés à la ressource en eau, dont notamment les aspects qualitatifs (pressions, état chimique) et quantitatifs (production, rendement...). L'enjeu de la compatibilité du développement urbain avec la ressource n'est cependant pas exploré. Par contre, la situation du triangle agricole qui recoupe des emprises de forages est évoquée, et le document précise qu'une convention d'assistance a été signée entre la Commune du Port et la Chambre d'Agriculture pour limiter les impacts agricoles sur ces ressources en eau.

S'agissant des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) mises en œuvre dans le cadre du PLU, aucune mesure pour la protection des ressources en eau contre les incidences dues aux aménagements n'est proposée. Il serait opportun d'envisager des mesures prévoyant de limiter la densité de l'urbanisation dans les zones sensibles que sont les périmètres de protection de forages et puits.

- Le PADD inscrit l'enjeu « ressources en eau » comme enjeu fort. Son orientation 10 relative à la protection qualitative de la ressource eau prévoit 3 voies d'actions :

- A/ La localisation des développements urbains au regard de la protection des aquifères et des périmètres de captage ;
- B/ La conditionnalité entre les développements urbains et les dispositifs d'assainissement des eaux usées ;
- C/ La gestion des eaux pluviales.

Bien que le projet précise que les développements urbains dans les périmètres des forages seront mis en œuvre de façon à ne pas dégrader la qualité de la ressource et dans le respect des servitudes associées, l'ARS recommande d'envisager des mesures d'évitement conduisant à une réflexion sur le positionnement même des aménagements dans l'emprise des ressources en eau. C'est en particulier le cas de l'intensification urbaine et économique de la zone Mascareignes qui s'avère incompatible avec la protection des forages F4 et F5 présents sur le secteur. La commune a en conséquence engagé une étude de substitution du forage F4 qui ne peut plus être protégé en raison de l'urbanisation de la zone (voir le paragraphe concernant les OAP).

La recommandation R10 relative à la protection de la ressource en eau met l'accent sur l'usage économe de l'eau (poursuite du projet REUSE, gestion des déchets...). L'ARS note l'engagement de la commune à poursuivre les travaux de sécurisation des réseaux AEP en vue d'atteindre les objectifs réglementaires (objectif de rendement 85%).

- Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) doivent garantir la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables selon l'article R.151-8 du code de l'urbanisme. Or, la description de l'OAP2 Mascareignes ne mentionne pas l'enjeu lié à la présence de plusieurs forages, en particulier le forage F4, pour lesquels le maintien de la qualité de la ressource est menacé par le développement des activités économiques de la zone et par la densification de la zone d'habitats (page 6). L'ARS attire l'attention sur la problématique de l'adéquation entre la protection des ressources en eau stratégiques de cette zone et les projets de développement

commerciaux de la commune du Port : en plus de l'extension du centre commercial du Sacré-Cœur, plusieurs projets sont actuellement en cours d'étude et/ou de réalisation. Or la poursuite du développement économique de la zone nécessite une vision globale, accompagnée d'éléments de réflexion de la commune pour assurer le maintien de son service d'eau potable. Plus particulièrement, il est préconisé que la commune établisse un schéma de développement commercial global à confronter avec les ressources en eau afin de pouvoir garantir une alimentation en eau pérenne, en quantité et en qualité suffisantes.

Il conviendra également de veiller, de manière générale, à la compatibilité des principes d'aménagement présentés pour l'OAP2 Mascareignes avec les servitudes, notamment concernant la gestion des eaux pluviales (voiries, parkings souterrains...).

3- Les enjeux sanitaires du PLU et les recommandations de l'ARS

- Site et sols pollués

La commune du Port est confrontée à une problématique sanitaire liée à la présence de plomb dans ses sols. Le document évoque cette problématique dans le rapport de présentation en indiquant que la ville poursuit les investigations sur ce point. Par la suite, la commune prendra en compte les résultats de ces investigations pour l'établissement de jardins dans la ville.

Il est également inscrit dans l'évaluation des mesures ERC que *« la commune poursuit le diagnostic élargi sols et sites pollués ainsi que les dossiers de dépollution (site de l'ancienne centrale EDF au port Ouest) et démantèlement. L'expérience EcoCité Sols Fertiles pourrait permettre de végétaliser et cultiver certains sols pollués au Plomb. »* L'ARS préconise de proscrire la culture sur des terres reconnues comme polluées.

Par ailleurs, aucune orientation ou disposition réglementaire n'a cependant été écrite concernant cet enjeu. L'ARS recommande d'inscrire dans le PADD une orientation permettant d'intégrer la recherche de plomb dans les sols sur l'emprise des projets d'aménagement et de confronter les projets aux données recueillies, sur l'ensemble du territoire de la commune. L'objectif de cette orientation serait de pouvoir adapter de manière évolutive les choix d'aménagement en fonction des diagnostics établis et également de poursuivre l'identification des sites et sols pollués en fonction des contextes.

- L'Ambiance sonore

Concernant la problématique des nuisances sonores, les OAP4 « Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire » et OAP5 « Ravine à Marquet » concernent toutes les deux le développement d'activités industrielles et économiques à proximité de zones urbaines ou sur des secteurs comportant de l'habitat informel. La possibilité d'un risque d'exposition de ces populations à des nuisances sonores n'est pas abordée dans le document OAP.

Par ailleurs, l'ARS a été destinataire de plaintes concernant l'exploitation du Grand Port Maritime. Cet équipement n'est pas mentionné comme source de bruit lors de l'évaluation environnementale. L'ARS préconise de prendre en considération les nuisances sonores potentiellement générées par le Grand Port Maritime dans le développement de la commune.

Enfin, le PLU du Port comporte dans son rapport de présentation une étude relative à la demande de dérogation à la Loi Barnier. Cette loi interdit toutes constructions dans une bande de 75 mètres de part et d'autre de l'axe des routes classées à grande circulation. La commune a identifié un périmètre d'aménagement concerné par la marge de recul de 75 mètres et pour lequel elle souhaiterait obtenir une dérogation. Ainsi, elle souhaite limiter ce recul à 25 mètres pour la zone économique, 45 mètres pour les zones résidentielles / espaces publiques et 15 mètres pour le secteur santé (cliniques...).

En l'absence d'éléments d'études (étude acoustique...) permettant d'apprécier les impacts sonores de cette dérogation sur l'exposition des habitants et occupants des ERP dédiés à la santé, l'ARS ne peut se prononcer sur le bien-fondé de cette demande de dérogation, notamment pour ce qui concerne les zones résidentielles et le secteur sanitaire.

- Assainissement

Les annexes du document comprennent un zonage des types d'assainissement des eaux usées envisagés, les plans des réseaux d'eaux usées et pluviales et un schéma directeur d'assainissement des eaux usées. L'ARS attire l'attention sur le fait que les aires d'alimentation de captage en eau potable constituent des zones à enjeux sanitaire et environnemental pour lesquelles il convient de s'assurer que les dispositifs d'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales sont conformes à la réglementation et en bon état de fonctionnement.

- La qualité de l'air

Le Port présente un contexte industriel qui fait de la qualité de l'air une thématique à enjeu. La gestion de cette problématique dans le document est plutôt axée sur le développement des modes doux et le recours aux transports en commun. L'ARS recommande également la réalisation d'un diagnostic de la qualité de l'air pour les zones d'activités existantes.

En conclusion, le projet de PLU du Port prend en considération l'enjeu de la préservation de la ressource en eau, en intégrant notamment les prescriptions de protection réglementaire des forages et puits d'alimentation en eau potable. Il conviendrait toutefois de renforcer l'évaluation des incidences du développement de la commune sur la ressource en eau potable, et par la suite, le contrôle du respect des servitudes associées.

Concernant les autres enjeux sanitaires (air, bruit, sols pollués), s'ils sont bien identifiés, l'ARS préconise qu'ils soient traduits en orientations et prescriptions, les mesures proposées demeurant souvent trop générales.

Aussi, l'ARS émet un **avis favorable** au projet de PLU du Port, sous réserve de la prise en compte des remarques précédentes.

P/Le Directeur Général
de l'Agence de Santé de l'Océan Indien
Le Responsable du Service SE



Ingénieur Sanitaire
J.C. DENYS

Copies à : DEAL/SCETE/JEE (pour l'avis de l'autorité environnementale)

Direction de l'alimentation,
de l'agriculture et de la forêt
Service territoires et innovation
Pôle protection des terres agricoles

Monsieur le Maire
de la COMMUNE du PORT
9, rue Renaudière de Vaux
97420 LE PORT

Dossier suivi par : Albert GUEZELLO
Tél. : 02 62 30 89 62
Fax : 02 62 30 89 99
Courriel : albert.guezello@agriculture.gouv.fr

Saint-Denis, le 20 avril 2018

Objet : **CDPENAF du 21 mars 2018**
Avis sur le PLU arrêté.

N/réf. : AG/SD/BD N° STI-PPTA-2018-304-D
PJ : 1 ex

Monsieur le Maire,

La Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) s'est réunie le **21 mars 2018** pour examiner le Plan Local d'Urbanisme arrêté le 5 décembre 2017 de votre Commune.

J'ai l'honneur de vous adresser l'avis de cette commission sur votre dossier.

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

Pour le préfet et par délégation,

Le Sous-Préfet chargé de mission
cohésion sociale et jeunesse


Gilles TRAIMOND

PRÉFET DE LA RÉUNION

Direction de l'alimentation,
de l'agriculture et de la forêt
Service territoires et innovation
Pôle protection des terres agricoles

REDACTEUR : Sophie DUTRIPON
Tél. : 02 62 30 89 34
Fax : 02 62 30 89 99
Courriel : sophie.dutripont@agriculture.gouv.fr

**EXTRAIT DU COMPTE-RENDU
DE LA COMMISSION DÉPARTEMENTALE DE
PRÉSERVATION DES ESPACES NATURELS,
AGRICILES ET FORESTIERS**

DU 21 mars 2018

Saint-Denis, le 22 mars 2018

Ordre du jour

- Avis sur le PLU arrêté le 5 décembre 2017 du PORT ;

Participants

Président de séance :

M. TRAIMOND Gilles Sous-Préfet chargé de mission Cohésion Sociale et Jeunesse

• **Collège des administrations :**

M. SIMON Philippe	Directeur de la DAAF
Mme KIENTZ Marie	DAAF / Cheffe du Service Territoires et Innovation
Mme REILHES Cécile	DEAL / SACOD

• **Collège des collectivités :**

Mme K'BIDI Virginie Représentante du Conseil Régional

• **Collège des professionnels :**

M. MARATCHIA Jean-Bernard	Représentant les propriétaires agricoles au COSDA
M. GONTHIER Jean Bernard	Représentant de la Chambre d'Agriculture
M. DIJOUX Gaël	Représentant de la SAFER

• **Collège des associations :**

Mme BURY Aurore	Représentante d'ÉCOLOGIE RÉUNION
M. SAVRIAMA Alex	Représentant de la SREPEN
M. LEONARD Jean-Maxime	Représentant de la SEOR

DIRECTION DE L'ALIMENTATION, DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT – BOULEVARD DE LA PROVIDENCE
97489 SAINT-DENIS CEDEX

Tél. : 02 62 30 89 89 – Fax : 02 62 30 89 99 – site : www.daa974.agriculture.gouv.fr
www.reunion.gouv.fr

• **Membres ayant voie consultative :**

M. ZETTOR Alix Représentant du Parc National de La Réunion

➤ ***Étaient également présents :***

Mme GEOFFROY Christine	Sous-Préfète de Saint-Benoît
Mme MROIVILI Faouzia	Préfecture / Bureau Urbanisme
M. GUEZELLO Albert	DAAF / STI / Chef de Pôle PPTA
Mme DUTRIPON Sophie	DAAF / STI / PPTA
Mme CLOTAGATILDE Béatrice	DAAF / STI / PPTA
M. MAILLOT Jean Bernard	DAAF / STI / PPTA
Mme MOREL Isabelle	Conseil Régional / SAR
M. DUSSEL Claude	Département
M. HAMONET Yann	Département / DAEE

Déroulement de la réunion

◆ **Avis sur le PLU arrêté le 5 décembre 2017 du PORT**

La DAAF, en tant que secrétaire de la CDPENAF, informe les membres de la commission que la commune du PORT a arrêté son Plan Local d'Urbanisme (PLU) lors du conseil municipal du 5 décembre 2017. Dans le cadre de la procédure de révision générale d'un PLU, et conformément au code de l'urbanisme, le projet a été notifié et transmis pour avis à la CDPENAF le 6 février 2018, qui doit émettre un avis dans un délai de trois mois. De même que pour Saint-Benoît, une réunion technique a été organisée avec les membres volontaires de la CDPENAF le 7 mars 2018.

Conformément à l'article L. 181-12 du code rural et de la pêche maritime, la CDPENAF doit se prononcer sur tout projet d'élaboration ou de révision d'un document d'aménagement ou d'urbanisme en cas :

- de réduction des surfaces des espaces naturels, agricoles et forestiers dans un PLU ;
- de délimitation de secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées (STECAL) ;
- des changements de destination ;
- de modification des règlements permettant l'extension des bâtiments d'habitation existants et les annexes en zone A ou N.

La représentante de la DEAL présente à la commission les éléments d'analyse ci-dessous, relative à la consommation des espaces naturels induite par le PLU arrêté du Port.

Le PLU arrêté fait l'objet d'un diagnostic environnemental extrêmement précis qui doit être salué, et qui permet d'identifier des zones présentant un intérêt spécifique en matière de protection des espaces naturels. Compte tenu de ce diagnostic, il ressort de l'analyse du zonage du PLU que les 4 secteurs ci-dessous nécessitent une protection plus poussée que celle qui a été retenue par le PLU :

- la zone Uv au milieu de l'OAP *Mascareignes* présente un intérêt patrimonial, et un zonage N plus protecteur est à envisager pour garantir la préservation de cette coulée verte ;
- la partie Nord de l'OAP *Mascareignes* présente un réservoir de biodiversité important, avec la présence notamment d'une espèce protégée, qui nécessite des mesures de protection spécifiques ;
- au Sud de la commune, une importante poche de biodiversité avec une très large occurrence probable de *Zornia*, espèce menacée, est identifiée, mais le périmètre a fait l'objet d'un zonage

de type 2AUem, qui prévoit de futurs aménagements. Un zonage N serait plus adapté afin de prendre en compte son caractère exceptionnel ;

- le parc boisé, zoné Uv dans le projet de PLU, présente une forte sensibilité environnementale. Un classement en zone naturelle serait donc à mettre en avant.

La représentante de la DAAF présente aux membres l'analyse de la zone agricole du PLU arrêté. La commune a décidé de préserver le *Triangle agricole* de 65 ha, les observations réalisées sont ciblées sur la partie réglementaire :

- afin d'homogénéiser les PLU de l'île, il est demandé à la commune d'ajouter un paragraphe dans l'Article 1 du règlement de la zone agricole pour informer de l'existence de la CDPENAF : *« Les permis de construire, déclarations préalables, permis d'aménager, permis de démolir et changement de destination d'un bâtiment, devront être soumis à l'avis favorable de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), comme mentionné à l'article L 181-12 du code rural et de la pêche maritime, préalablement à la délivrance du permis par la municipalité »* ;
- également dans un objectif d'homogénéisation, il faudrait ajouter dans l'Article 2 un paragraphe consacré à l'autorisation des travaux d'amélioration foncière dans le cadre du protocole épierrement : *« Sont autorisées les activités soumises au régime d'autorisation ou de déclaration préalable des installations classées pour la protection de l'environnement nécessaires à l'activité de production agricole ainsi que la réalisation des travaux d'amélioration foncière agricole, dont les travaux d'épierrement, et la valorisation des matériaux excédentaires issus de ces travaux »* ;
- modifier dans l'Article 2 paragraphe 3 : *« Les annexes à l'habitation (garage, piscine, cuisine extérieure, abri de jardin ...) peuvent être autorisées sous réserve de la légalité du bâti existant en tant qu'habitation, dès lors qu'elles ne compromettent pas l'activité agricole ou la qualité paysagère du site »*.

Après échanges entre les membres de la commission, le Président de séance fait entrer les représentants de la Commune : Mme Marie HUART-PAYET, cheffe de projet planification et Mme Aude QUID'BOEUF directrice de l'aménagement du territoire. Le Président de séance propose aux représentants de la municipalité d'échanger sur la problématique de la sensibilité des 4 secteurs d'intérêt environnemental identifiés et qui appellent à un questionnement de la Commission.

Les représentantes de la commune précisent que le projet de PLU du Port a porté une attention particulière aux enjeux de préservation des espaces naturels à l'échelle du territoire de la commune, en augmentant d'environ 10 ha les espaces naturels au sein d'un périmètre déjà très contraint par l'urbanisation.

Concernant la coulée verte prévue au sein de l'OAP *Mascareignes*, un classement plus protecteur de la coulée verte pourra s'envisager, et le PLU du Port évoluera dans ce sens d'ici son approbation définitive.

Concernant la partie Nord de cette OAP, il s'agit d'un des rares secteurs disponibles pour de futurs aménagements sur le territoire, et la commune a pris l'engagement de déplacer les espèces menacées vers un site en bordure de la *Rivière des Galets*. Cette démarche s'inscrit dans le triptyque « éviter, réduire, compenser » et permettrait de préserver les espèces concernées.

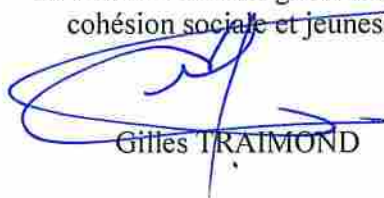
Concernant le secteur identifié au Sud de la commune, il est indiqué qu'il s'agit d'un secteur 2AU, non urbanisable immédiatement et dont la municipalité maîtrise le foncier.

Concernant le parc boisé, un zonage N est envisageable sur une grande partie de cet espace. La municipalité souhaite cependant pouvoir envisager des aménagements futurs sur une frange.

Compte tenu des éléments de réponse apportés par les représentants de la municipalité, et la perspective de voir évoluer le projet de PLU arrêté d'ici son approbation sur les secteurs évoqués ci-dessus, la commission émet un **avis favorable à l'unanimité sur le PLU arrêté de la commune du Port.**

Pour le préfet et par délégation,

Le Sous-Préfet chargé de mission
cohésion sociale et jeunesse



Gilles TRAIMOND

**CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT
DE LA RÉUNION**

ÉTABLISSEMENT PUBLIC CRÉÉ PAR DÉCRET DU 8 MAI 1968

MAIRIE DU PORT
ARRIVÉE LE : 23 MAI 2018
N° 18005669
DAT, T CAS, I

V/Réf. : DAVAL, I

N/Réf. : PE-GI/ 83 /18

Objet : Révision générale du PLU du Port,
arrêté le 5 décembre 2017
Avis et observation de la CMAR - PPA

Monsieur le Maire de la Commune du Port
Direction de l'Aménagement
et du Développement Urbain
9, rue Renaudière-Devaux - BP 62004
97420 LE PORT

A Saint Denis, le 17 MAI 2018

Affaire suivie par :

Gwladys IMACHÉ – Tel. : 0262 45 52 52

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 5 Mars 2018, vous avez sollicité l'avis de la CMAR concernant la révision générale du Plan Local d'Urbanisme de votre commune arrêté le 5 décembre 2017.

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de la Réunion se veut particulièrement attentive aux conditions d'accueil et de développement du tissu artisanal déclinées dans les projets de territoire, et en particulier dans celui du Port.

Les orientations d'aménagement proposées réaffirment la place donnée aux activités à la fois portuaires et économiques, ce qui permettra à la ville de continuer d'accueillir de nouvelles entreprises et des artisans sur son territoire.

Aussi, la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de La Réunion émet un avis favorable concernant le projet de Plan Local Urbanisme du Port.

Au-delà de ce soutien, je souhaite néanmoins attirer votre attention sur les deux points suivants :

- D'abord, la présence sur la commune de près de 800 structures artisanales dont plus du quart exerce une activité de production et de services aux entreprises. Ce tissu artisanal connaît une progression régulière et exprime des besoins avérés en locaux d'activités pour se développer. A ce titre, je serai vigilant concernant la déclinaison effective des orientations d'aménagement et de programmations relatives à la couronne Est de la Zone Arrière Portuaire et à la zone de la Ravine à Marquet qui prévoient l'accueil de ce type d'activités.
- Ensuite, la nécessité de renforcer l'attractivité commerciale du centre -ville face à une périphérie du Sacré-Cœur dont l'aménagement et le développement avancent à un rythme plus soutenu.

En espérant que ces observations trouveront un écho favorable auprès de votre autorité, je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'assurance de ma parfaite considération.

Le Président



Bernard PICARDO

Saint-Denis, le **04 MAI 2018**

Le Président du Conseil Départemental

A

Monsieur le Maire du Port
Mairie du Port
B.P. 62004
97821 LE PORT CEDEX

A l'attention de Mme HUART-PAYET
(service urbanisme planification)

HAD C-2018-37
N/Réf. : **DGAD-001**
Affaire suivie par : Didier VISNELDA
Tél. : 0262 94 41 01
MAIRIE DU PORT
ARRIVÉE LE : **14 MAI 2018**
N° : **18005327**
DATE : **28-05-18**

Objet : Avis du Département sur le projet du PLU du Port

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 05 février 2018, vous sollicitez l'avis du Département sur le projet du PLU du Port.

A la lecture des documents et au regard des compétences départementales, je vous prie de considérer les éléments ci-dessous.

S'agissant du **triangle agricole du Port**, la ville dispose sur son territoire d'une zone agricole de 65 hectares. Cette zone subit une forte pression urbaine et mérite une protection renforcée. Le Département peut vous accompagner dans cette démarche notamment grâce à l'outil PAEN (Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains).

S'agissant de la **Zone Arrière Portuaire (ZAP)**, deux zonages sont proposés : conservation du zonage 2AU sur la majeure partie des terrains, et mise en place d'un zonage 1AU sur la partie occupée par SETCR.

Concernant le zonage en 1AU, les prescriptions pour les activités de carrières ne sont pas clairement identifiées. Il conviendrait de préciser que l'activité de carrières est autorisée dans ces zones. En outre, une solution devra être trouvée conjointement concernant les occupations illégales et leur compatibilité avec le nouveau zonage.

Enfin, de manière générale, le règlement sur la Zone Arrière Portuaire devra être compatible avec les aménagements prévus en lien avec le Grand Port Maritime.

L'objectif de ces aménagements est de développer des activités logistiques à haute valeur ajoutée, créatrices d'emploi. Ils doivent également contribuer au développement de l'export de produits agricoles réunionnais.

Concernant l'**ancienne centrale électrique (parcelle BM11)**, le classement envisagé, en mutation urbaine à vocation résidentielle future, ne devra pas faire peser sur le Département des coûts de dépollution supplémentaires par rapport aux niveaux actuellement prévus. Il conviendra en effet de trouver une solution équitable permettant une répartition des coûts entre l'ensemble des parties prenantes.

Un avis favorable du Département peut être considéré sur le projet de PLU du Port sous réserve de la prise en compte des points évoqués ci-dessus.

Restant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le Président du Conseil Départemental

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'C' followed by a horizontal line and a small flourish.

Cyrille MELCHIOR

Plan Local d'Urbanisme de la commune du Port

Avis de l'État sur le projet arrêté le 5 décembre 2017

Sommaire

Préambule.....	3
I) Besoins en logements, dimensionnement et mixité.....	3
A) Estimation démographique.....	3
B) Dimensionnement des zones potentielles de logement.....	3
C) Densité	4
D) Mixité sociale.....	4
E) Prise en compte des projets phares communaux.....	4
II) Prise en compte des risques et des nuisances.....	5
A) Servitude Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).....	5
B) Règlement Installations Classées.....	5
C) Documents graphiques.....	6
III) Nature et biodiversité.....	6
A) OAP Mascareignes.....	6
B) Parc Boisé et Espaces Boisés Classés (EBC).....	7
C) Zone 2AUem sud.....	8
D) Espace Remarquable du littoral.....	8
IV) Protection de la ressource en eau.....	9
V) Installations militaires.....	9
VI) Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR).....	10
A) Port Ouest.....	10
B) Port Est.....	11
C) Conclusions quant au GPMDLR.....	11
D) Zonage des bassins portuaires.....	11
VII) Thématique Bruit.....	11
VIII) Remarques sur la forme.....	12
A) OAP Sectorielle Porte de l'Océan.....	12
B) zonage 2AUmut.....	13
C) Règle de stationnement.....	13
E) Renvoi du règlement vers les schémas directeurs.....	14
F) Reconstruction bâtiment.....	14
G) Constructibilité des zones économiques.....	14
H) Constructibilité des zones N.....	14
IX) Conclusion.....	16

Préambule

La commune du Port est actuellement couverte par un Plan Local d'Urbanisme approuvé le 29 juillet 2004. La présente révision porte sur l'ensemble du territoire communal, et a été arrêtée le 5 décembre 2017. Dans le cadre de l'association des personnes publiques à cette procédure de révision et conformément à l'article L.153-16 du code de l'urbanisme, le projet a été transmis pour avis de l'État le 5 janvier 2018.

Ce présent avis de l'État doit être joint au dossier d'enquête publique en vertu des dispositions de l'article R.153-8 du code de l'urbanisme.

Il paraît utile de préciser qu'il ne s'agit pas d'un avis formulé au titre du contrôle de légalité. Cette phase de la procédure n'intervient qu'ultérieurement sur la base du document définitif adopté par le conseil municipal. Il ne s'agit pas non plus d'un jugement de valeur. La décentralisation de l'urbanisme ayant transféré à l'assemblée délibérante locale la responsabilité de la planification urbaine, il n'appartient pas à l'État de juger de l'opportunité de ses choix.

Pour l'État, il s'agit d'exprimer ses observations au regard de la cohérence interne de ce projet, de la prise en compte des objectifs d'intérêt général dont il détient la responsabilité et de la compatibilité des documents de planification supra-communaux en vigueur.

L'avis de l'État s'attache ainsi à vérifier que le projet transmis ne comporte pas de principes ou de règles de nature à compromettre la réalisation ou l'application des politiques nationales initiées par la volonté des pouvoirs législatifs et exécutifs. En ce sens, le principe fondamental d'équilibre entre un développement urbain maîtrisé, l'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, milieux et paysages naturels, est une priorité des politiques publiques portées par l'État qui tendent ainsi à être davantage traduites dans notre contexte insulaire pour privilégier une utilisation optimale et harmonieuse des secteurs déjà urbanisés, et donc éviter l'étalement urbain.

I) Besoins en logements, dimensionnement et mixité

A) Estimation démographique

Le projet communal est construit sur une hypothèse de croissance démographie annuel de +0,5 %/an et un besoin de 1500 logements d'ici 2030, soit environ 125 logements par an.

Bien qu'ambitieuses au regard des tendances démographiques passées, ces hypothèses ne paraissent pas être manifestement surestimées notamment en considérant le potentiel économique de la commune, sa proximité avec le chef-lieu du département, les perspectives liées au projet de renouvellement urbain et de l'écocité ainsi que la qualité du projet urbain portée par le PLU.

B) Dimensionnement des zones potentielles de logement

Le projet arrêté de PLU ne modifie pas la surface des zones à urbaniser (AU) et urbanisables sous conditions (2AU) du PLU en vigueur. Ce dernier, approuvé en 2004, s'appuyait sur une situation réunionnaise et portoise plus dynamique en matière de croissance démographique.

Les surfaces des zones 1 AU résidentielles (1AUa, 1AUc, 1AUm) et 2 AUmut, représentent environ 88 ha. Au vu de la densité de 50 logements à l'hectare exigée par le SCoT, elles constituent un potentiel compris entre 3 000 et 4 500 logements, soit 2 à 3 fois les besoins identifiés. Leur taille excède donc les surfaces nécessaires pour les besoins en logements affichés.

Le PLU doit justifier la nécessité de conserver ces zones. En l'absence de justification adéquate, les zones AU et 2AU devront être réduites afin de garantir la sécurité juridique du document. Ces réductions pourraient notamment permettre de mieux prendre en compte les enjeux environnementaux identifiés sur le territoire (cf partie IV).

C) Densité

Le SCoT Ouest identifie la commune du Port comme cœur d'agglomération de la région Ouest, niveau I de l'armature urbaine. Dans ce secteur l'orientation O8 de son Document d'Orientation et d'Objectif (DOO) préconise une densité de 50 logements et équivalents par hectare.

Cette règle de densité minimale n'est portée que dans les OAP « Mascareignes » et « Porte de l'Océan ». Afin de garantir cet objectif de densité soit respecté par tous les futurs développement urbains, il est nécessaire de la faire apparaître également sur toutes les OAP correspondant à des zones IAU.

Il est à noter qu'en application de l'article R151-39 du code de l'urbanisme, le règlement du PLU peut aussi fixer certains secteurs des règles minimales de hauteur et d'emprise au sol des constructions notamment pour traduire réglementairement les densités minimales imposées par les documents supra-communaux.

Les éléments visant à une densité minimale ne vont pas à l'encontre de la possibilité d'introduire des limites à la constructibilité, pour éviter des formes urbaines ne correspondant pas au projet communal.

Selon l'article L151-4 du code de l'urbanisme, le rapport de présentation doit analyser la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Or, l'analyse portée par le rapport de présentation du PLU arrêté est incomplète. En effet, le 2) du chapitre IV du tome 1 du rapport de présentation établit simplement un bilan et un constat de la densité actuelle sans analyser les possibilités de densification et de mutabilité du tissu urbain existant.

Il convient donc de compléter le rapport de présentation afin qu'il réponde aux exigences du code de l'urbanisme.

D) Mixité sociale

La pièce graphique N°2 « Plans des Périmètres Particuliers » présente un plan de la mixité sociale, qui prévoit un zonage des quartiers en trois secteurs :

- un secteur où 100 % des constructions neuves, restructuration lourde ou les changements de destination seront des logements libres et intermédiaires,
- un secteur où 100 % des constructions neuves, restructuration lourde ou les changements de destination seront des logements libres, intermédiaires et individuels sociaux,
- un troisième secteur non réglementé.

La répartition de ces secteurs est à revoir sur les parcelles concernées par le projet ANRU ou situées en Quartier Prioritaire de la Politique de la Ville où certains apparaissent en non réglementés ou autorisent des logements intermédiaires locatifs et/ou individuels sociaux. Or la localisation des futures opérations de logements locatifs sociaux doit se faire en dehors des QPV et de manière générale en dehors des secteurs qui en sont déjà fortement dotés.

E) Prise en compte des projets phares communaux

Le rapport de présentation et le PADD n'évoquent que très peu le Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU). Ce projet phare de la commune pour au moins les six prochaines années n'est abordé que très succinctement. Par ailleurs, le PLU ne prévoit pas de dispositions destinées à favoriser la réalisation des opérations de renouvellement urbain.

De même, l'Ecocité, projet central impactant la commune, n'est que très peu abordée par le document.

Il conviendrait que ces projets majeurs soient plus développés dans le PLU notamment en termes d'impacts sur le projet et besoins communaux et en cohérence avec les objectifs portés par l'Ecocité sur l'ensemble du territoire. En effet, ces projets pourraient contribuer à mieux justifier les hypothèses de croissance ainsi que les besoins en logement retenues et donc le dimensionnement des zones à urbaniser.

II) Prise en compte des risques et des nuisances

A) Servitude Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)

La commune du Port est dotée d'un PPRT, approuvé par arrêté préfectoral le 12 juin 2014, lié à l'activité de la Société Réunionnaise des Produits Pétroliers « SRPP ». Celui-ci met en place des servitudes de risque sur la pointe nord Ouest de la commune, à proximité du site de la pointe du Phare.

Le PLU actuellement en vigueur prévoit deux types de zones naturelles nommées « N » et « N1 ». Les zones N, qui recoupent le périmètre du PPRT présentent un règlement très limitatif, dans lequel ne sont autorisés que « les installations et ouvrages techniques, tels que ceux liés à l'alimentation en eau, à la salubrité ou à la sécurité » ainsi que les « affouillements et exhaussements de sol liés à l'assainissement pluvial, ou à l'aménagement paysager ». Les zones N1 quand à elles permettent également « les constructions légères liées aux activités de promenade, de loisirs (telles que kiosque de plein air, aire de pique-nique, ...) » ainsi que « les constructions liées à l'accueil du public (relais d'information, petite restauration, sanitaires...) ». Ce zonage différencié permet ainsi actuellement de limiter la présence du public au sein des zones naturelles concernées par les zones d'effets des phénomènes dangereux potentiels identifiés par le PPRT.

Or le projet de PLU arrêté fusionne ces deux zonages pour ne conserver qu'une zone « N », permettant certaines constructions et ouvrages liés à l'exploitation forestière ou aux réseaux, mais également « les aménagements légers à vocation touristique et de loisirs ouverts au public, sans hébergement, et permettant la libre circulation des piétons ou des cycles (points d'arrêts, kiosques, mobilier urbain, terrains de jeux, etc.) dès lors qu'ils s'insèrent dans le milieu environnant ».

Ce nouveau zonage est de nature à augmenter l'exposition du public aux risques identifiés par le PPRT en facilitant les possibilités d'accès, et de fréquentation (piétonne, cycliste, aménagements de loisirs) des zones N concernées par le PPRT. De plus, le traitement du littoral nord tel que présenté par le règlement en P214 affiche une volonté d'ouverture au public de ces zones.

Ce zonage et cette volonté d'ouverture s'opposent au cahier de recommandations annexé à l'arrêté d'approbation du PPRT qui préconise dans son chapitre 2 "Recommandations relatives à l'utilisation ou à l'exploitation - Concernant les rassemblements et l'usage des terrains" que l'accès des piétons et cycles ne soit pas facilité sur les terrains concernés par le risque.

Par conséquent, le PLU doit veiller à ne pas renforcer l'exposition de la population à un risque prévisible. Il est nécessaire de sécuriser la zone et d'interdire toute évolution favorisant la fréquentation du public en complétant en ce sens le PLU, par exemple avec **la mise en place d'un sous zonage, applicable aux zones de risques, dans lequel les aménagements cités ne sont pas possibles. Celui-ci devra en outre autoriser les actions d'entretien de la carapace de protection de la pointe du phare.**

B) Règlement Installations Classées

Le document d'urbanisme de la commune affiche la volonté de limiter la place des sites industriels et des installations classées dans certaines zones de la commune, afin de s'orienter vers une vocation plus résidentielle. Le règlement limite ainsi de manière drastique les activités à visée industrielle.

Il convient cependant de s'assurer que ces limitations n'aient pas pour résultat de s'opposer aux infrastructures visant à améliorer l'existant. Par exemple, le règlement de la zone Uem qui présente une impossibilité d'extension clairement affichée y compris pour les stockages recoupe des ICPE existantes, tels que le site de Cycléa proche de la rivière des Galets et contigu au site de TGBR.

Cette règle devra faire l'objet d'une exception afin d'autoriser les travaux sur les installations existantes permettant de réduire les dangers et nuisances.

De même, dans les zones 2AU, qui recouvrent les sites de la SCPR, le site de concassage, la centrale d'enrobage GTOI, Distridom, TGBR, seuls sont autorisés le maintien et la mise aux normes des activités industrielles et entrepôts dans les emprises bâties.

Cette rédaction doit être modifiée afin d'autoriser les travaux permettant de réduire les dangers et nuisances de ces installations industrielles.

Enfin, l'article 2AU 2 prévoit qu'en zone 2AU_p les occupations et utilisations du sol ne doivent entraîner « aucune aggravation des risques, aucune pollution et aucune autre nuisance, liées tant à la construction, au fonctionnement des installations qu'à l'acheminement des matériaux nécessaires à leur exploitation ». Cette formulation conduit de fait à interdire toute nouvelle activité dans ce secteur.

Cette écriture demande à être modérée afin de permettre les nouvelles activités de type ICPE visant à la réduction des risques de pollution et des nuisances.

C) Documents graphiques

L'étude du plan de zonage général et divers plans de zonage a permis de mettre en évidence des anomalies à corriger.

En premier lieu, le périmètre d'exposition aux risques, issu du PPRT autour de la SRPP, bien que figurant sur ce plan, mériterait d'être plus affirmé pour être plus lisible. A contrario, figurent encore, en rouge, les périmètres Z1 et Z2 autour de la SRPP, ainsi que les 3 périmètres autour de l'ancienne centrale thermique EDF-SEI port Ouest. Ceux-ci ne doivent plus apparaître en raison d'une part, de la prise du PPRT, et d'autre part, de la fermeture du site EDF.

Par ailleurs, le tracé des canalisations de transport de matières dangereuses est uniquement schématisé et son positionnement erroné, avec notamment une partie située en mer pour la canalisation hydrocarbures.

Enfin, les zones d'effets à considérer pour la maîtrise de l'urbanisation autour des installations et infrastructures à risques, pourtant identifiées au tome 1 des annexes, ne figurent pas sur les documents graphiques. **Il y a donc lieu de les ajouter.**

III) Nature et biodiversité

L'évaluation environnementale du PLU, dont la qualité doit être soulignée, est à la fois complète et précise. Elle corrobore les corridors et réservoirs de biodiversité identifiés par les différentes études disponibles sur le territoire de la commune tout en apportant une précision supplémentaire, permettant ainsi d'identifier les zones présentant un intérêt spécifique en matière de protection de la nature. Il apparaît ainsi que certaines parties de la commune présentent une richesse particulière en terme de biodiversité et nécessitent à ce titre d'être protégées.

A) OAP Mascareignes

Le secteur du nord de l'OAP Mascareignes présente trois secteurs d'une richesse spécifique : la coulée verte, une poche au nord de celle-ci, et le Parc boisé.

En ce qui concerne la coulée verte, celle-ci est identifiée comme étant un réservoir de biodiversité, présentant de nombreux pieds de *Bulbostylis barbata*, plante classée en danger critique d'extinction sur la liste rouge UICN. En page 143 de l'évaluation environnementale, il est préconisé de classer cette coulée en zone naturelle N afin de conserver la savane et la flore présentant un intérêt. Pourtant, le projet classe cette zone en UV, soit « Urbaine Verte », zone permettant des constructions diverses, comme par exemple des services publics, et des salles de spectacle.

Afin d'être conforme avec la sensibilité de la zone, et d'assurer la bonne prise en compte de l'évaluation environnementale, il est nécessaire que le PLU reclasse cette zone en N.

Dans la même OAP, tout au nord, est également identifié un réservoir de biodiversité important, couvert par un zonage 1AU_m, prévu pour la construction d'habitat et de service. Dans la même logique, il est préconisé la mise en œuvre d'un classement N sur celui-ci. Cependant, si la commune faisait le choix de conserver sur ce réservoir un zonage de type urbain, elle devra respecter l'orientation O4 du SCoT qui prévoit que lorsque des corridors ou réservoirs écologiques avérés se trouvent dans un espace urbain de référence, les plans locaux d'urbanisme veillent à mettre en œuvre les dispositions (servitudes et règles

spécifiques, notamment) visant à préserver leurs fonctionnalités écologiques ou leur remise en bon état. Ainsi, il est nécessaire d'opérer un reclassement en zone N de ce réservoir. Dans le cas contraire, le PLU devra justifier du respect des exigences de l'orientation O4 du SCoT du TCO, en précisant les dispositions prises dans le règlement ces fonctionnalités.



B) Parc Boisé et Espaces Boisés Classés (EBC)

Le parc boisé, également zoné UV, présente une sensibilité environnementale avec la présence avérée de *Zornia Gibbosa*, ainsi que celle de 4 autres espèces de plantes en danger critique d'extinction et protégées depuis 2017, dont le bois puant *Foetidia mauritiana*. **Il doit être classé en zone naturelle afin de permettre la protection de la flore présente sur la zone.**

D'autre part, l'article L. 121-27 du code de l'urbanisme impose aux communes littorales de classer en EBC au titre de l'article L. 113-1 du code de l'urbanisme les parcs et ensembles boisés existants les plus significatifs de la commune après consultation de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites (CDNPS). Or au vu de la présence d'espèces protégées, des ses caractéristiques et qualités paysagères, de son rôle de principal poumon vert communal, ce parc boisé paraît être le plus significatif de la commune. **Il mérite donc être classé par le PLU comme EBC après avis de la CDNPS.** La définition précise du périmètre devra cependant prendre en compte les éventuelles contraintes liées à la présence des forages.



C) Zone 2AUem sud

Au sud de la commune se trouve une importante poche de biodiversité avec une très large occurrence probable de *Zornia Gibbosa*. Cette zone d'environ 2 hectares fait l'objet d'un zonage 2AUem, qui prévoit de futurs aménagements, et ne prévoit pas ainsi de garantir sa préservation.

Aussi, le PLU devra reclasser en espace naturel N la zone d'occurrence de *Zornia Gibbosa*, tel que définie sur le plan ci-dessous. Ce reclassement contribuerait en outre à réduire la surface des zones à urbaniser qui paraît, comme indiqué au I ci-dessus, trop importante au regard des estimations de croissance et des besoins en logement de la commune.



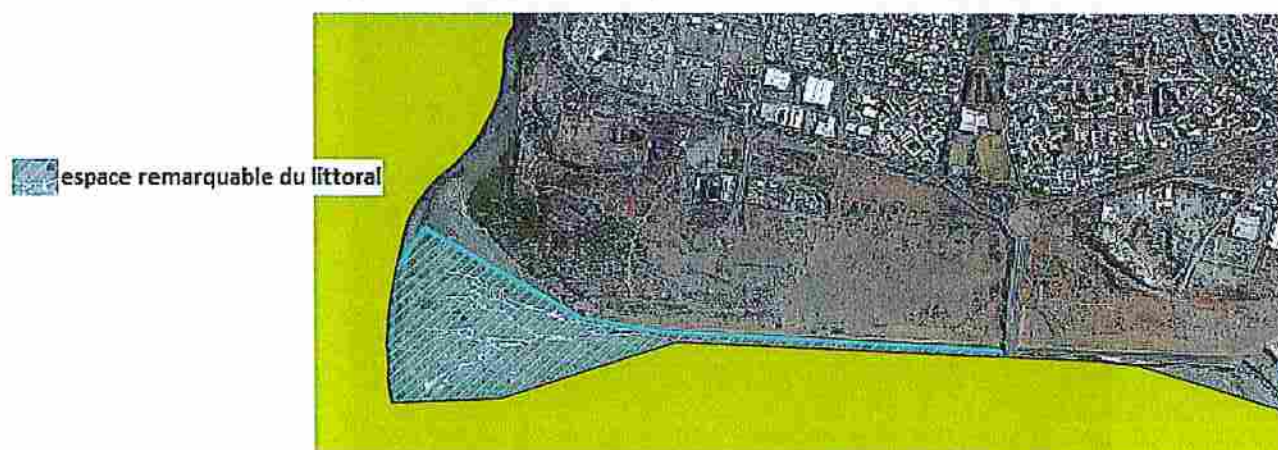
D) Espace Remarquable du littoral

Le schéma d'aménagement régional approuvé en 2011 et son chapitre particulier valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer définissent et localisent les espaces naturels remarquables du littoral (ERL) au sens du L121-23 du code de l'urbanisme. En ce qui concerne la commune du Port, l'Embouchure de la rivière des Galets est identifiée comme relevant de ces espaces.

Les prescriptions de la loi littorale, transcrites dans le code de l'urbanisme, n'y autorisent que les aménagements légers prévus aux articles R121-5 et L121-26 du code de l'urbanisme.

Or, le projet de PLU définit ces espaces en zone naturelle N, où sont autorisées des constructions et aménagements non prévus aux articles précités.

Le PLU arrêté doit prendre en considération l'ERL en proposant un sous-zonage du type « Nerl » avec un règlement limitant les occupations du sols conformément au code de l'urbanisme.



IV) Protection de la ressource en eau

L'article R.151-8 du code de l'urbanisme prévoit que les OAP garantissent la cohérence des projets d'aménagement et de construction avec le projet d'aménagement et de développement durables.

Pourtant, l'OAP « Mascareignes » bien que couvrant plusieurs forages, et en particulier le forage F4 pour lequel le maintien de la qualité de la ressource est menacé par le développement des activités économiques de la zone et par la densification de la zone d'habitats n'évoque pas la protection de la ressource en eau. Elle pourrait être complétée sur ce point afin de garantir la prise en compte des forages par les projets de développement commerciaux. De plus, le sud de cette zone est concerné par de nombreux projets actuellement en cours d'étude ou de réalisation, tels que l'extension du Jumbo Score ou la création du Leroy Merlin.

D'une manière plus générale, la poursuite du développement économique de la zone nécessiterait une vision globale de la commune sur la mobilisation et préservation de ses ressources en eau pour assurer le maintien de son service d'eau potable.

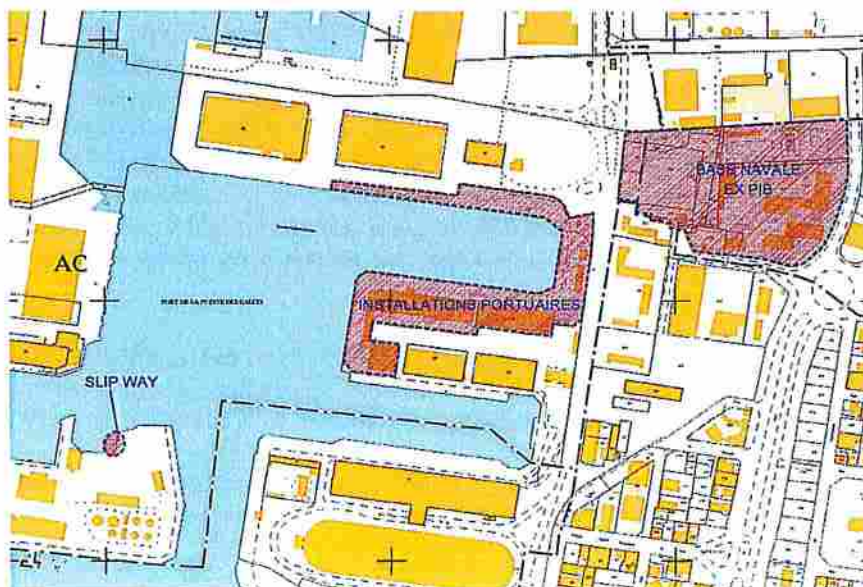
D'autre part, le règlement dans sa partie « *II Dispositions réglementaires complémentaires ; Section III. Périmètres de forage.* » reprend in extenso d'une étude du bureau d'étude Antea Groupe qui présente des préconisations intéressantes afin d'améliorer la préservation de la ressource en eau potable. Cependant, le fait de la reproduire intégralement dans le règlement la rend inopposable et va fragiliser le PLU. En effet, le règlement d'un PLU ne doit contenir que des règles, les études pouvant, si nécessaire, faire l'objet d'une annexe au sein du rapport de présentation..

Le PLU doit donc faire siennes les conclusions et les prescriptions de l'étude afin d'en déduire des règles et de les incorporer dans son règlement. L'étude correspondante doit en être supprimée ou mise en annexe du rapport de présentation.

V) Installations militaires

Les forces armées de la zone sud de l'Océan Indien occupent plusieurs installations dans la commune du Port, dont la base navale, les terrains EX PIB, les installations portuaires et le Slipway. Les zonages sur lesquelles prennent place ces activités, respectivement Upplaisance, OAP et UC n'autorisent pas explicitement les activités militaires.

Afin de ne pas limiter les besoins militaires spécifiques, **il est demandé la mise en place d'un sous-zonage Umi, à vocation militaire, couvrant les périmètres ci-dessous.**



VI) Grand Port Maritime De La Réunion (GPMDLR)

La commune du Port a pour spécificité d'accueillir le GPMDLR, seul port de France à cumuler les cinq fonctions de gare maritime, port de commerce, base navale, port de plaisance et port de pêche. Ces infrastructures, regroupées sur les sites des Port Est et Port Ouest présentent de nombreuses interactions avec le projet de PLU en induisant des usages qu'il convient de faire coexister avec le projet politique de la commune.

A) Port Ouest

L'OAP « Porte de l'Océan » dite « sectorielle » prise sur la base de l'article R151-8 du code de l'urbanisme ne définit pas ses conditions d'aménagement et d'équipement par des dispositions réglementaires, laissant ainsi une liberté supérieure aux projets d'aménagements futurs. Se faisant, elle fait peser une incertitude quand à la continuité d'activités sensibles présentes dans son périmètre, tels que le terminal sucrier, les services du GPMDLR (ateliers de maintenance), le foyer du personnel du port et une partie de la base navale, considérés comme étant « patrimoine industrialo-portuaire » ou bien « Friches Culturelles et économiques ». Elle précise cependant qu'en l'attente de mise en œuvre d'un projet, le règlement de la zone UP s'applique. Cette exception ne se retrouve cependant pas dans les autres pièces opposables, notamment le règlement et les pièces graphiques.

Cette formulation manque ainsi de précision et paraît induire des problèmes de temporalité, d'interprétation dans la mise en œuvre effective d'un projet de valorisation, mais également de compréhension du périmètre d'application du zonage UP. Ainsi, les conditions d'application du règlement ne sont pas suffisamment claires pour permettre une application du règlement de la zone Up retenue par l'OAP. Pourtant, les sites visés sont le siège d'activités existantes, actives et sensibles, notamment en ce qui concerne la filière sucre.

Il est donc impératif que le PLU sécurise la possibilité d'évoluer et de se maintenir pour ces activités essentielles dans l'OAP ou le règlement.

L'OAP prévoit également un traitement « apaisé » de la rue Amiral Bosse. Son opportunité devra être analysée en cohérence avec : la nécessité de maintenir les opérations de dragages menées par le GPMDLR pour la lutte contre l'engrèvement du chenal d'accès du port ouest, l'impératif des rechargements de matériaux effectués pour le retrait du la gestion du trait de côte mené par le GPMDLR et nécessaire à du Port Ouest et enfin avec les déplacements liés aux autres activités économiques localisées au port ouest. La rue Amiral Bosse étant un axe central pour le parcours entre zone d'extraction et zone de dépôt des matériaux, la circulation des poids lourds dans ce cadre devra être prise en compte, et avoir fait l'objet au préalable d'une solution alternative viable techniquement comme économiquement. **Ce préalable doit être affiché en même temps le principe de traitement apaisé.**

Dans le même esprit, les activités actuelles de réparation navale, d'entreposage froid et de production de glace situées sur les terres-plein du bassin « Père Guèze » sont impactées par un nouveau zonage Upplaisance, interdisant les activités portuaires, industrielles, artisanales, de bureaux, de stockage et logistiques. Le règlement n'y autorise les constructions à vocation d'activités économiques qu'à la condition qu'elles contribuent au fonctionnement et au développement du port de plaisance. Une interprétation stricte de cette rédaction pourrait amener à remettre en cause les activités existantes de réparation navale, et de pêche, ainsi que les infrastructures de production de glace industrielle qui y sont liées. **Le règlement doit donc être modifié pour ne pas remettre en cause les activités de pêche et de réparations navales présentes sur le site.**

De plus, l'extension des zones N sur le secteur littoral Nord devra, soit être modifiée et rétablie en Uem, soit permettre la poursuite de l'activité de fabrication et de stockage des blocs nécessaires à l'entretien de la carapace de protection de la pointe du phare, comme indiqué dans le règlement du PPRT.

Enfin, le schéma de sécurisation du Port Ouest, joint en annexe du PLU, présente des principes qui semblent clairement incompatibles avec les risques présents sur les sites comme par exemple aux alentours

du terminal sucrier. Ce document semble souvent inadapté aux activités en cours sur le territoire de la commune. Bien que n'étant qu'une annexe, et n'ayant ainsi pas d'opposabilité, **il serait opportun de le supprimer afin de ne pas complexifier la lecture du PLU.**

B) Port Est

Par arrêté préfectoral n°1629 en date du 27 juillet 2017, le préfet a renouvelé l'arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014 qualifiant de projet d'intérêt général (PIG) le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire.

Le PLU arrêté prend en compte ce projet en conservant une zone 2AUp recouvrant le périmètre de la ZAP. Cependant, bien que les OAP ne soient pas obligatoires pour des zones 2AU, la commune a fait le choix de définir dans l'espace de la ZAP une OAP3 « Zone Arrière Portuaire » et une OAP4 « Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire ». **Le PLU doit apporter la démonstration qu'elles respectent les périmètres retenus par l'arrêté de PIG, et sont compatibles avec le projet d'aménagement tel qu'il est annexé à l'arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014.**

En tout état de cause ces OAP n'étant pas obligatoires, leur suppression pourrait être envisagée afin d'exclure tout risque d'incompatibilité avec le PIG. Les principes d'aménagements pourront être affichés et définis plus précisément par la commune lorsque la procédure d'ouverture à l'urbanisation sera mise en œuvre.

C) Conclusions quant au GPMDLR

En conclusion, le projet de plan local d'urbanisme devra être remanié en lien avec les services du GPMDLR. **Un travail conjoint devra être mené afin d'assurer la cohérence entre le projet urbain de la commune et les activités spécifiques présentes sur son territoire. Il conviendra également de veiller à la prise en compte du projet d'intérêt général de la ZAP, dans le périmètre prévu par l'arrêté.**

D) Zonage des bassins portuaires

Le tome 3 du rapport de présentation « Justification des choix » précise en page 24 que les limites « externes » des zonages du projet de PLU ont été retouchées afin d'être calées sur la base de données topographiques de l'Institut Géographique National. Se faisant, elle a exclu du périmètre du PLU l'emprise des bassins des Port Est et Ouest, qui ne sont désormais plus couverts par un zonage. Cette interprétation présente un problème juridique et pratique.

D'un point de vue juridique, le PLU doit couvrir l'intégralité du territoire de la commune (cf article L153-1 du code de l'urbanisme). Dans le cas contraire, cela constitue un vice substantiel du document le PLU de nature à entraîner son annulation en cas de recours.

D'autre part, l'absence de zonage et de règlement associé rend difficile voire impossible de mettre en œuvre des actions d'entretien ou d'aménagement des bassins.

Il est donc primordial que les bassins portuaires bénéficient d'un zonage permettant notamment la réalisation des aménagements portuaires, de plaisance ou de pêche. Par ailleurs, afin d'anticiper des travaux dépassant l'enclave des bassins, il serait opportun d'envisager un zonage en mer à minima sur le port ouest.

VII) Thématique Bruit

Conformément aux dispositions de la loi « bruit » n° 92-144 du 31 décembre 1992, les communes doivent annexer au PLU l'intégralité de l'arrêté de classement sonore en vigueur et reporter graphiquement dans le PLU les « secteurs » affectés par le bruit.

L'arrêté N°2014-3743/SG/DRCTCV du 16 juin 2014 portant révision du classement sonore sur la commune du Port est annexé de manière incomplète. En effet, le tableau récapitulatif reprenant des caractéristiques précises (Point Repère de début et fin, type de tissu ...) des linéaires classés n'y figure pas. (Voir « Pièces écrites/Annexes/Pièce5_Tome 1 », en page 201). **Il doit donc être complété sur ce point.**

D'autre part, le report des secteurs affectés par le bruit (pièce graphique n°3) présente des

incohérences et anomalies par rapport aux données de l'arrêté préfectoral de classement. (Pièces écrites/Documents graphiques/ Pièce 6).

Ces incohérences, listées ci-dessous, doivent être rectifiées :

- Les secteurs affectés de l'avenue du 20 décembre 1848 n'apparaissent pas alors qu'elle est classée en catégorie 4.
- Une portion de secteur affecté de la RN1 au nord-est de la commune ne figure pas sur la carte.
- Les secteurs affectés par le bruit généré par les rues Louise Michel (D1, Catégorie 2), rue Mahatma Gandhi et l'avenue Jacques Prévert (N1e), ne sont pas représentés.
- Le défaut d'alignement de certaines voies avec leurs secteurs affectés doit être corrigé.

Au delà du bruit routier, l'exploitation du Port Ouest aurait mérité d'être mentionné comme source de bruit dans l'évaluation environnementale.

VIII) Remarques sur la forme

L'instruction du document a permis de relever certaines points de forme susceptible de fragiliser le document. Ceux-ci doivent être pris en compte par la commune afin de faire évoluer son document.

A) OAP Sectorielle Porte de l'Océan

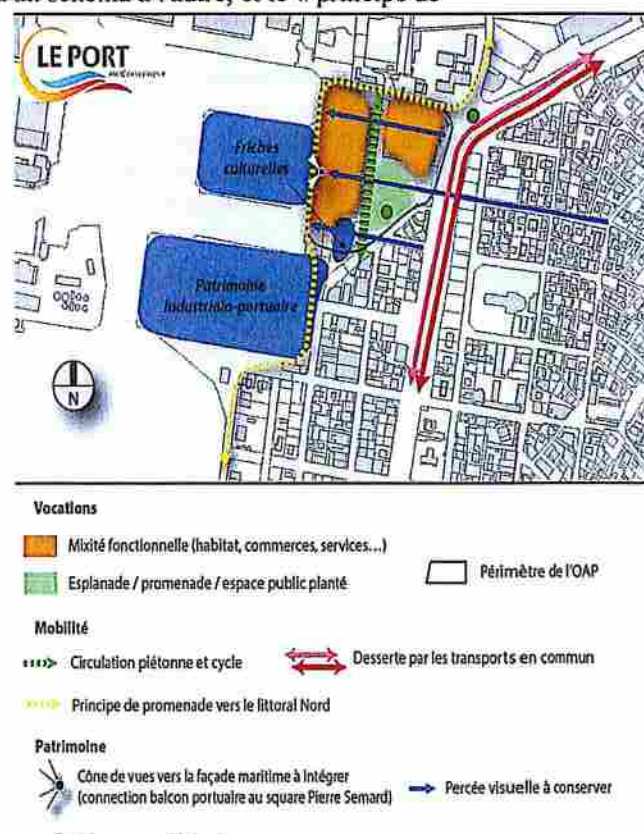
L'OAP « Porte de l'Océan » est une OAP « sectorielle », prise sur la base de l'article R151-8 du code de l'Urbanisme. Cet article prévoit que ce type d'OAP doit être rattaché à un zonage U ou AU.

Le projet de PLU arrêté ne définissant ici qu'un zonage dit « OAP » sans le rattacher à une zone U ou AU, il est nécessaire de définir la zone dont relève l'OAP, qui s'appliquera comme un sur-tramage.

Cette erreur matérielle doit être corrigée.

D'autre part, la flexibilité offerte par l'article R151-8 prévoit que ce type d'OAP porte à minima sur six items réglementaires. Or, si le dossier de l'OAP fait abstraction de la partie sur « la qualité environnementale et la prévention des risques ». Cette thématique est particulièrement sensible en terme d'aménagement durable, et l'exposition du quartier en façade maritime rend incontournable l'approche sur les risques. L'OAP doit donc être complétée.

Enfin, une partie du périmètre du schéma de principe recoupe celui de l'OAP Kartié Mairie. Les voies de circulation piétonne et cycle ne se recoupent pas d'un schéma à l'autre, et le « principe de

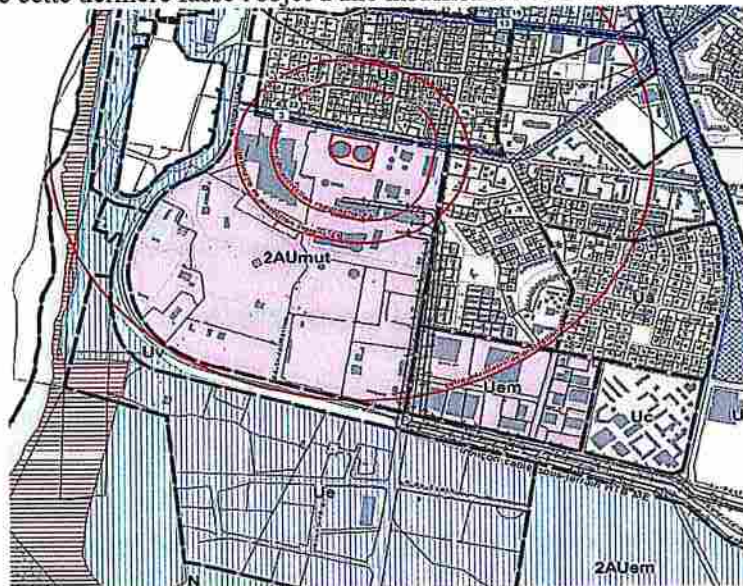


promenade vers le littoral nord mis en avant sur l'OAP quartier Mairie ne se retrouve pas sur Porte de l'Océan. Il serait opportun de mettre en cohérence les représentations graphiques de ces deux OAP.

B) zonage 2AUmut

Le projet de PLU change le zonage du site de l'ancienne usine EDF jusqu'alors Uem, en zone 2AUmut afin de permettre son évolution à long terme en zone à vocation résidentielle en lien avec le développement de la zone plaisance.

L'article R151-20 du code de l'urbanisme prévoit qu'un zonage de type 2AU n'est possible que dans les cas où « les voies ouvertes au public et les réseaux d'eau, d'électricité et, le cas échéant, d'assainissement existant à la périphérie immédiate d'une zone AU n'ont pas une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone ». Dans le cas d'espèce, au vu de l'emplacement de la zone 2AUmut, il paraît improbable que cette dernière fasse l'objet d'une insuffisance de réseau.



Celle-ci doit être reclassée en zone 1AU¹ ou U², ou faire l'objet d'une démonstration adéquate quant à l'insuffisance de réseau en périphérie immédiate.

Dans l'hypothèse où le classement en zone 2AU de ce secteur serait effectivement à revoir, il convient de relever que le PLU dispose d'autres outils lui permettant de maîtriser l'évolution des zones U ou 1AU. Ainsi, le PLU peut notamment :

- comporter au sein des OAP un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ; (cf L151-7 du code de l'urbanisme)
- instituer dans les zones U et AU des servitudes interdisant, pour une durée au plus de cinq ans dans l'attente de l'approbation par la commune d'un projet d'aménagement global, les constructions ou installations d'une superficie supérieure à un seuil défini par le règlement. Ces servitudes ne peuvent avoir pour effet d'interdire les travaux d'adaptation, de changement de destination, de réfection ou d'extension limitée des constructions existantes. (cf L151-41 du code de l'urbanisme).

C) Règle de stationnement

Dans son chapitre « dispositions générales », sous le titre « réglementation du stationnement », le règlement présente (dans les pages 11 à 14) une méthode de calcul par l'application de coefficients correctifs qui ne paraît opérationnelle et facilement applicable dans le cadre des instructions des autorisations d'urbanisme.

- 1 Zones 1AU : zones destinées à être ouvertes à l'urbanisation dont les voies ouvertes au public et les réseaux existants à la périphérie immédiate ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter dans l'ensemble de cette zone (R151-20 C urb)
- 2 Zones U : secteurs déjà urbanisés et secteurs où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante .

Cette partie doit être supprimée du règlement.

D'autre part le règlement du PLU est habilité à définir les règles qui peuvent être différenciées uniquement selon les 5 destinations et 20 sous-destinations énumérées aux articles R151-27 et R151-28 du code de l'urbanisme. Toutefois en application de l'article L151-34 et L151-35 du code de l'urbanisme, les logements locatifs financés avec un prêt aide par l'Etat, les établissements assurant l'hébergement des personnes âgées dépendantes et les résidences universitaires peuvent bénéficier d'une réglementation plus fine que la sous-destination concernant les règles de stationnement.

Or, les articles Ua-Ub-Uc-Ud12 prévoient des règles différenciées de stationnement pour des nouvelles catégories de destination ou de sous-destination non prévues aux articles précités.

Tout particulièrement, le règlement prévoit des règles de stationnement différentes selon que le logement « soit aidé » ou « non aidé ». Cette notion de logement aidé est trop large et ne peut être utilisée dans le PLU modernisé. **Elle doit être remplacée par la notion de logement locatifs financés par un prêt aidé de l'Etat, conformément à l'article L151-34 du code de l'urbanisme.**

De même le règlement prévoit des règles différentes pour des constructions appartenant à la même sous-destination, créant de fait de nouvelles sous-destinations. Ainsi par exemple, le PLU prévoit des règles selon le type d'établissement d'enseignement et pour les établissements de santé alors que seule une règle différenciée pour les « établissements d'enseignement, de santé et d'action » est possible.

Il convient que le règlement s'en tienne strictement aux destinations et sous-destinations limitativement énumérées aux articles R151-27 et R151-28 sans chercher à les subdiviser.

E) Renvoi du règlement vers les schémas directeurs

Le règlement prévoit en page 6 qu'une série de 10 schémas directeurs s'appliqueraient sur toute ou partie du territoire, dont le schéma de sécurisation du Port Ouest évoqué précédemment dans l'avis.

Comme évoqué précédemment, le règlement doit s'approprier les règles et ne peut faire de renvoi vers d'autres documents « inférieurs » en termes d'opposabilité.

En l'état, ces schémas doivent évoluer en règles ou OAP pour être opposables ou être mis dans les annexes du PLU si leur valeur est informative.

F) Reconstruction bâtiment

Le règlement autorise des reconstructions qui ne correspondent pas parfaitement aux possibilités ouvertes par l'article L111-15 du code de l'urbanisme et par le Plan de Prévention des Risques inondation, mouvements de terrain et aléa côtier.

Il conviendra que le règlement s'en tienne aux dispositions de l'article et du PPR précités.

G) Constructibilité des zones économiques

Le SCoT du TCO reprend la prescription N°14 du SAR qui prévoit notamment que dans les zones économiques de production l'implantation des équipements et activités commerciales et de services soit limitée à 5% de la superficie de la zone.

Or le règlement de la zone Ue à vocation économique de production, applicable à la zone 1AUe, prévoit que cette limite de 5% s'applique aux services et commerces destinés aux personnes employées dans la zone d'activité. Au-delà du caractère difficilement applicable de cette règle, celle-ci ouvre des possibilités de dévoiement pour du commerce à dévoiement plus large. **Elle doit donc être corrigée.**

H) Constructibilité des zones N

Le règlement de la zone N du PLU arrêté autorise (article 2) : « Les travaux d'aménagement et d'extension mesurée des constructions existantes, dès lors qu'ils sont compatibles avec le caractère naturel

de la zone et dans la limite d'une surface de plancher totale cumulée de 120 m². ». Une telle disposition méconnaît l'habilitation donnée aux PLU quant à la constructibilité admise en zone N.

En effet, les constructions pouvant être autorisées en zone N par un PLU sont limitativement énumérées à l'article R151-25 du code de l'urbanisme. Ainsi, seule l'extension des bâtiments existants correspondant aux constructions énumérées peut être admise en zone N, l'extension des autres constructions existantes étant interdites.

Pour gérer le bâti existant ne relevant pas des constructions admises en zone N, les seules possibilités ouvertes au PLU sont :

- de délimiter des Secteurs de Taille et de Capacité d'Accueil Limitées (STECAL) où l'extension, des constructions existantes, quel qu'en soit la destination, pourrait être admise. Les STECAL sont délimités à titre exceptionnel après avis de la CDPENAF ;
- d'autoriser l'extension ou les annexes des habitations existantes. Le règlement du PLU doit alors préciser la zone d'implantation et les conditions de hauteur, d'emprise et de densité de ces extensions ou annexes permettant d'assurer leur insertion dans l'environnement et leur compatibilité avec la vocation de la zone. Ce règlement doit être soumis à l'avis de la CDPENAF.

Le règlement de la zone N doit donc être corrigé sur ce point.

IX) Conclusion

L'analyse du projet de PLU confirme la qualité de la démarche de la commune pour traduire son projet de territoire. Toutefois pour renforcer la sécurité juridique du document, je vous demande d'intégrer les remarques ci-dessus et de faire évoluer en conséquence votre projet.

Parmi ces éléments, les points ci-dessous ressortent particulièrement :

- **Le dimensionnement des zones AU et 2AU est disproportionné par rapport aux besoins. Le PLU doit apporter une justification précise de l'utilité de ces zones au vu de ses besoins, ou opter pour une réduction.**
- **Le règlement du PLU doit être modifié afin de ne pas augmenter l'exposition de la population au PPRT.**
- **Les réservoirs de biodiversité identifiés par l'évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une protection par un zonage naturel adapté, ou par l'application de dispositions permettant leur sauvegarde et leur remise en état.**
- **Le PLU ne devra pas porter atteinte aux activités sensibles préexistantes, notamment dans le Port Ouest. Cette réserve passe par la redéfinition du zonage, règlement ou OAP applicables au terminal sucrier, aux services du GPMDLR (ateliers de maintenance), au foyer du personnel du port et à une partie de la base navale. Il faudra également mettre en œuvre la modification du règlement Upplaisance pour autoriser les activités liées à la pêche et à la réparation navale existantes. Les principes de l'OAP Porte de l'Océan devront également veiller à prendre en compte la lutte contre le recul du trait de côte.**
- **Les bassins portuaires doivent bénéficier d'un zonage permettant notamment la réalisation des aménagements portuaires, de plaisance ou de pêche. Par ailleurs, afin d'anticiper des travaux dépassant l'enclave des bassins, il serait opportun d'envisager un zonage en mer à minima sur le port ouest.**

En conclusion, et sous réserve de l'évolution de votre document avec la prise en compte de l'ensemble des remarques émises, j'émet un avis favorable sur ce projet de PLU.



PRÉFET DE LA RÉUNION

Direction
de l'environnement, de l'aménagement
et du logement de La Réunion

Service aménagement et construction
durables

Unité aménagement planification

Saint-Denis, le 04 AVR 2018

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE : 05 AVR 2018

N° 18003831

DAT T CAS I

Le Préfet

à

Monsieur le maire du Port

Objet : Avis de l'État sur le projet de Plan Local d'Urbanisme du Port arrêté le 5 décembre 2017

Réfer : DEAL/SACoD/PDT/UAP/ 18 • 122

Pièces jointes : Avis de l'Etat sur le projet de PLU arrêté du Port

Par délibération du conseil municipal du 5 décembre 2017, le conseil municipal du Port a arrêté son projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Dans le cadre de l'association des personnes publiques à cette procédure de révision et conformément à l'article L. 153-16 du code de l'urbanisme, ce projet a été transmis pour avis de l'État le 5 janvier 2018. L'avis de l'État, transmis par le présent courrier, doit être joint au dossier d'enquête publique en vertu des dispositions de l'article R. 153-08 du code de l'urbanisme.

Il me paraît utile de préciser qu'il ne s'agit pas d'un avis formulé au titre du contrôle de légalité. Cette phase de la procédure n'intervient en effet qu'ultérieurement sur la base du document définitif adopté par le conseil municipal. Par ailleurs, la décentralisation de l'urbanisme ayant transféré à l'assemblée délibérante locale la responsabilité de la planification urbaine, il n'appartient pas à l'État de juger de l'opportunité de ses choix. Pour l'État, associé à l'élaboration de ce document, il s'agit d'exprimer les commentaires et remarques techniques, de fond et de forme, suite à l'analyse du projet transmis, en veillant, en particulier, à sa cohérence interne et à sa parfaite compatibilité avec les objectifs d'intérêt général dont il détient la responsabilité, ainsi qu'avec les documents supra-communaux.

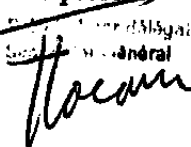
Affaire suivie par :
Mathieu CHEVAL
Tél. 02 62 40 26 49 - Fax 02 62 40 27 02
mathieu.cheval@developpement-durable.gouv.fr

Ce projet de PLU arrêté est globalement de bonne qualité et porte un projet de territoire ambitieux mais réaliste. La qualité de l'évaluation environnementale réalisée est aussi à souligner. Toutefois, ce document soulève un certain nombre d'observations qu'il convient de corriger afin de sécuriser juridiquement le document et de mieux prendre en compte la prévention des risques et des nuisances, les installations ou activités économiques (notamment industrielles ou portuaires) existantes ou futures ainsi que la préservation de l'environnement.

Parmi ces éléments, les points ci-dessous m'interpellent tout particulièrement :

- Le dimensionnement des zones AU et 2AU est disproportionné par rapport aux besoins. Le PLU doit apporter une justification précise de l'utilité de ces zones au vu de ses besoins, ou opter pour une réduction.
- Le règlement du PLU doit être modifié afin de ne pas augmenter l'exposition de la population au PPRT.
- Les réservoirs de biodiversité identifiés par l'évaluation environnementale doivent faire l'objet d'une protection par un zonage naturel adapté, ou par l'application de dispositions permettant leur sauvegarde et leur remise en état.
- Le PLU ne devra pas porter atteinte aux activités sensibles préexistantes, notamment dans le Port Ouest. Cette réserve passe par la redéfinition du zonage, règlement ou OAP applicables au terminal sucrier, aux services du GPMDLR (ateliers de maintenance), au foyer du personnel du port et à une partie de la base navale. Il faudra également mettre en œuvre la modification du règlement Upplaisance pour autoriser les activités liées à la pêche et à la réparation navale existantes. Les principes de l'OAP Porte de l'Océan devront également veiller à prendre en compte la lutte contre le recul du trait de côte.
- Les bassins portuaires doivent bénéficier d'un zonage permettant notamment la réalisation des aménagements portuaires, de plaisance ou de pêche. Par ailleurs, afin d'anticiper des travaux dépassant l'enclave des bassins, il serait opportun d'envisager un zonage en mer à minima sur le port ouest.

J'émet donc un avis favorable sur ce PLU arrêté sous réserve de la prise en compte des observations émises.

Le préfet
Pour le Préfet, en délégation
Arnaud JORAM, Préfet

Frédéric JORAM

MINISTÈRE DES ARMÉES



DIRECTION D'INFRASTRUCTURE
DE LA DÉFENSE DE SAINT-DENIS

Section Domaine
Division Gestion du Patrimoine

Affaire suivie par Mme SARRELABOUT

Tél. : 02 62 93 53 05
Fax : 02 62 93 53 37
claudia.sarrelabout@intradef.gouv.fr
claudia.sarrelabout@fazsoi.defense.gouv.fr

Saint-Denis, le 19 FEV. 2018

N° 500415
/ARM/SGA/SID/DID-SDS/DGP/SD

L'ingénieur en chef de 1^{ère} classe Alain LAGACHE
directeur d'infrastructure de la défense
de Saint-Denis

à

Direction de l'environnement, de l'aménagement
et du logement de La Réunion
Service aménagement et construction durables
Unité aménagement planification
2, rue Juliette Dodu CS 41009
97743 Saint-Denis cedex 9

OBJET : Arrêt du projet du Plan Local d'Urbanisme de la commune du Port.

REFERENCE : DEAL/SACoD/UAP/18.018 du 11 janvier 2018.

Par délibération du 05 décembre 2017, le conseil municipal de la commune du Port a arrêté son projet de Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Conformément aux dispositions de l'article R.143-4 du Code de l'urbanisme, les Forces Armées dans la Zone Sud de l'Océan Indien (FAZSOI) sont consultées afin de faire connaître leur avis concernant ce projet arrêté.

Le ministère des armées occupe sept emprises dans cette commune :

- la base navale ;
- les installations portuaires ;
- la gendarmerie maritime ;
- le slipway ;
- le casernement butte citronnelle ;
- les parcelles AS 72 et AS 73 ;
- les terrains EX-PIB.

Les FAZSOI souhaitent que les emprises qu'elles occupent à vocation militaire (base navale, installations portuaires, slipway, terrains EX-PIB) se voient attribuer un zonage particulier « Umi » qui permettrait de signaler ses activités militaires bien caractéristiques.

Egalement, le numéro de la servitude instaurée par décret du 9 juin 1989 devra être modifié et remplacé par « PT2 974 005 ». Le plan joint à ce décret devra être annexé aux documents du PLU.

De plus, les Installations portuaires ne pourront pas être configurées à terme comme une zone « loisir – tourisme ». Cette emprise militaire doit donc être retirée de la zone « loisir – tourisme » mais aussi du nouvel espace urbain à aménager et du plan de la mixité sociale.

Le ministère des armées occupe les installations portuaires, un site qui lui est indispensable et qui est irremplaçable dans le cadre de ses activités spécifiques.

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes.

DESTINATAIRES POUR COPIE :

- COMSUP (ATCR) ;
- AIA ;
- Commune du Port.

Port, le vendredi 4 mai 2018

Environnement et Aménagement

Réf. : E&A/PL/bm/21800610

Affaire suivie par : **Priscille LABARRERE**
Responsable Environnement et Aménagement
Tél : 0262 42 91 09 – Fax : 0262 42 47 95
E-mail : priscille.labarrere@reunion.port.fr

V/Réf : 2018-18000550/SUP/MHP/CV

Lettre recommandée + AR

Monsieur Le Maire
MAIRIE DU PORT
BP 62004
97821 LE PORT Cedex

MAIRIE DU PORT
ARRIVEE LE : 07 MAI 2018
N° 180055064
DAT → T
LAB. I

Objet : Avis du GPMDLR sur le projet de Plan Local d'Urbanisme du Port arrêté le 5 décembre 2017

Monsieur le Maire,

Nous accusons réception de votre courrier référencé n° 2018-18000550/SUP/MHP/CV en date du 05 février dernier, relatif à la formulation d'observations sur le projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

Nous tenons tout d'abord à vous remercier de nous avoir associé à la liste des PPA consultées, pour la tenue des réunions de travail en présence de vos services sur ce projet et pour les premières démarches constructives visant à traiter au mieux les impacts liés aux évolutions réglementaires du PLU de la commune sur nos activités portuaires.

Conformément au délai prescrit dans votre courrier, nous vous adressons notre projet d'avis synthétique sur votre projet, accompagné de sa note détaillée qui fait état des observations suivantes :

- Observation n° 1 : La réaffectation des installations portuaires à des activités tertiaires, d'habitat et de loisirs, doit entraîner plusieurs modifications du projet de PLU afin de prendre en compte les contraintes de sécurité et d'anticiper les conséquences socio-économiques.
- Observation n° 2 : La réaffectation des hangars D1 à D5, du foyer du personnel ainsi que les ateliers de maintenance du GPMDLR vers une vocation culturelle est non justifiée dans le projet de PLU. Il est donc impératif que le PLU sécurise la possibilité d'évoluer et maintenir ces activités dans l'OAP ou le règlement et ce en tenant compte des activités actuelles de la Marine nationale.
- Observation n° 3 : Le reclassement du site des services techniques en zone Uc doit prendre en compte les activités actuelles et les contraintes de la base de la Marine nationale.

- Observation n°4 : Le projet de PLU doit assurer la possibilité d'utiliser le magasin 90 pour toute activité en lien avec le portuaire en maintenant le site concerné en zone Up et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 5 : Le projet de PLU doit protéger l'activité de maintenance et de réparation navale du GPMDLR en maintenant le site du Slipway en zone Up, et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 6 : Le projet de PLU doit assurer la pérennité des activités du silo à glace Sud ainsi que des entrepôts frigorifiques, en maintenant les sites concernés en zone Up, et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 7 : Le projet de PLU doit prendre en compte les contraintes liées à l'entretien des accès nautiques et du trait de côte en tenant compte de la circulation des camions de transport des matériaux sur la digue Sud et la rue Amiral Bosse selon une réflexion menée conjointement entre le GPMDLR et la Mairie de principe de traitement apaisé
- Observation n° 8 : Le projet de PLU doit renoncer à attirer le public dans les zones à fort aléas conformément, d'ailleurs, aux dispositions du règlement du PPRT de la SRPP.
- Observation n° 9 : l'extension des zones N prévue dans le PLU sur le secteur littoral Nord devra être modifiée afin de permettre l'activité de fabrication et de stockage des blocs nécessaires à l'entretien de la carapace de protection de la Pointe du Phare (site du dépôt pétrolier) comme indiqué dans le règlement du PPRT.
- Observation n° 10 : Le projet de PLU qui, en l'état, n'intègre pas de réflexion stratégique sur l'ensemble des activités exercées par le GPMDLR, devrait être repris de manière à combler cette grave lacune.
- Observation n° 11 : Le projet de PLU doit être rendu compatible avec le projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est menée par le GPMDLR.
- Observation n° 12 : L'OAP « ZAP » méconnaît le contenu du PIG et impose des principes d'aménagement potentiellement contraires au programme d'aménagement global prévu dans la ZAP finalisé par le TCO et le GPMDLR.

Nous prenons acte de votre volonté de dialogue sur ce projet qui se traduira par la poursuite de nos échanges en amont de l'ouverture de l'enquête publique.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma plus haute considération.

Le Président du Directoire,



Jean-Frédéric LAURENT

P.J 1 : - Note synthétique

P.J 2 : - Annexe : Note détaillée

PROJET D'AVIS SYNTHÉTIQUE DU GPMDLR SUR LE PROJET ARRÊTÉ DE PLU DE LA COMMUNE DU PORT

I – INTRODUCTION

Par délibération du 5 décembre 2017, le conseil municipal de la commune du Port a arrêté son projet de PLU.

Par courrier référencé n° 2018-18000550/SUP/MHP/CV daté du 05 février dernier, la Mairie du Port a souhaité recueillir les avis du GPMDLR sur ce projet arrêté du Plan Local d'Urbanisme de votre commune.

C'est l'objet de la présente note.

Le présent avis formule donc les observations du GPMDLR de manière synthétique, afin d'en faciliter l'analyse par les parties concernées.

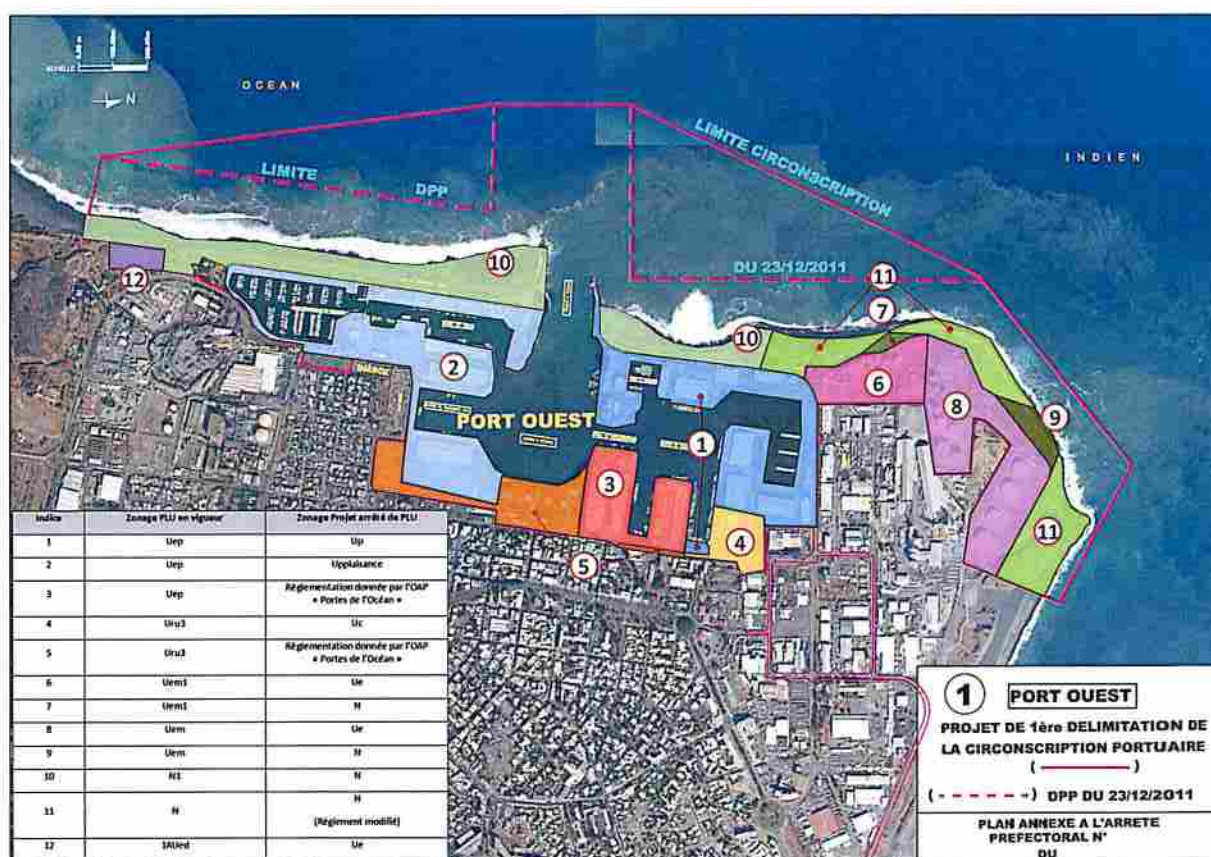
La note d'observations initiale détaillée figure en annexe.

II – GÉNÉRALITÉS : ÉVOLUTIONS NOTABLES PROPOSÉES

- Evolution du zonage

Le projet arrêté de PLU souhaite modifier, sur tout ou partie, les zonages du Port Ouest suivants :

PORT OUEST		
Indice	Zonage PLU en vigueur	Zonage Projet arrêté de PLU
1	Uep	Up
2	Uep	Upplaisance
3	Uep	Règlementation donnée par l'OAP « Portes de l'Océan »
4	Uru3	Uc
5	Uru3	Règlementation donnée par l'OAP « Portes de l'Océan »
6	Uem1	Ue
7	Uem1	N
8	Uem	Ue
9	Uem	N
10	N1	N
11	N	N (Règlement modifié)
12	1AUed	Ue



Le projet arrêté de PLU souhaite modifier, sur tout ou partie, les zonages du Port Est suivants :

PORT EST		
Indice figurant dans la figure	Zonage PLU en vigueur	Zonage Projet arrêté de PLU
1	Uep	Up
2	Uem3	Up
3	2AU	2AU _p
4	N1	N
5	Aucun zonage	Up



III – IMPACTS DU PROJET DE PLU AU PORT OUEST

L'analyse du projet de PLU de la commune du PORT révèle plusieurs types de conséquences sur les activités du GPMDLR.

III.1. Impacts sur le Terminal sucrier

Impacts socio-économiques

A ce jour, toute l'activité d'exportation de sucre **en vrac** à la Réunion s'effectue au Port Ouest.

Elle fait travailler au niveau du Terminal sucrier, directement 15 collaborateurs et environ 8 emplois indirects (agent maritime/maintenance extérieure, contrôle qualité...), sans compter les transporteurs (15 camions de transport) et les plus de 18 000 emplois de la filière Sucre (source : *Syndicat du Sucre de la Réunion*).

Elle représente 107 000 tonnes exportées en 2017, soit 30 % de l'ensemble des exportations réunionnaises.

Or, le PADD et l'OAP « *Portes de l'Océan* » semblent annoncer la fin progressive de la filière d'exportation de sucre en vrac :

« *A/ Les activités portuaires actuelles de plaisance et de pêche sont confirmées ; celles de loisirs y sont développées. A l'inverse les activités de fret et de stockage y prennent une place progressivement minoritaire* ».

[Orientation n° 2 du PADD, p. 10].

La fin de l'activité d'exportation maritime de sucre en vrac au Port Ouest semble donc programmée, sans échéance précise, et sans aucune anticipation en matière relocalisation de l'activité et/ou de reclassement des personnels.

Or, la relocalisation de l'activité sucrière au Port Est, un temps envisagée, a été suspendue en raison de son coût et des obstacles techniques à surmonter.

Rien ne démontre, contrairement à ce que suggèrent les auteurs du projet, que le Port Ouest soit « *marqué par un certain délaissement de ses équipements et outillages devenus trop importants au regard de l'activité qui est la sienne* » (Rapport de présentation, p. 10).

Aucun document du projet de PLU, notamment le Diagnostic territorial, n'évoque la question.

Cette lacune est regrettable, car les activités du Port Ouest demeurent très importantes :

- Exportation de sucre en vrac, comme il a été évoqué ;
- Importation de gaz pour les professionnels et particuliers (23 000 tonnes en 2017), de bitume (5 000 tonnes en 2017), de ciment (52 000 tonnes en 2017) ;
- Mise à disposition de multiples services pour la filière Pêche (qui représente 11 % de la filière française – Rapport INSEE décembre 2017) dont les entrepôts frigorifiques et le silo à glace.
- Maintenance et réparation navale ;
- Liaison logistique avec l'ensemble des îles administrées par les TAAF ;

- Stationnement de la force militaire stratégique française dans l'Océan Indien ;
- Services et accueil des plaisanciers dans les conditions nautiques et maritimes les plus sûres de l'île.

Le SCOT de l'Ouest de la Réunion, avec lequel le PLU devra être compatible, rappelle combien « l'importance du pôle industrielo portuaire du Port est grande. En témoigne bien le nombre d'emplois sur place égal à peu près à 20 000 soit le tiers du total de l'Ouest et presque 9 % du total réunionnais, pour une commune qui représente environ 4 % de la population régionale » (Rapport de présentation du SCOT, Livre I relatif au Diagnostic socio-économique et spatial, p. 24).

D'un niveau supérieur au SCOT, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de la Réunion rappelle bien que « ..., Port Réunion assure au sein de la même structure les fonctions de port de commerce, de pêche, de plaisance et de port militaire. Face à l'augmentation régulière du trafic de marchandise (4 % par an), qui conduirait à un doublement en 2020, le schéma directeur portuaire de 2000 a prévu d'accompagner l'évolution du trafic par plusieurs projets en cours de réalisation ou d'étude (...) » (p. 54, Rapport, volume 1).

Impacts en matière de sécurité

Actuellement en zonage Uep réservé aux activités économiques portuaires, les terrains du terminal sucrier pourraient être reclassés au sein d'une zone admettant les activités tertiaires, d'habitat, de commerce et services, terrains de sport, crèches, etc. (OAP n° 6 « Portes de l'Océan »).

Or, l'activité du terminal sucrier est soumise à autorisation ICPE (n° 2160 de la nomenclature) impliquant un périmètre de danger associé à l'explosion des cellules de stockage.

Dans ce cadre, les aménagements proposés par le projet de PLU aux alentours du terminal sucrier sont incohérents avec le périmètre de dangers actuel du site.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.1

La réaffectation des installations portuaires à des activités tertiaires, d'habitat et de loisirs, n'a fait l'objet d'aucune anticipation en matière de sécurité et de conséquences socio-économiques.

Le GPMDLR demande :

- Que le projet de PLU analyse véritablement les impacts socio-économiques qu'il induit, et en tire les conséquences dans son futur règlement.
- Que l'OAP « Portes de l'Océan » n'inclue pas, dans son périmètre, les installations et zones d'effet du terminal sucrier.
- Que le projet de PLU corrige les erreurs et précise la définition de la valorisation patrimoniale des différentes installations du Port Ouest.
- Que le second paragraphe de la page 10 du Rapport de présentation (voir ci-dessus) soit supprimé.

- Que les principes d'aménagement exposés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest soient supprimés.

III.2. Impacts sur le site de la maintenance et sur le foyer du personnel

Actuellement situé en zonage à vocation de développement de l'économie portuaire Uep, comprenant les hangars D1 à D5 (46 collaborateurs assurant la maintenance, et hangars occupés par la Marine nationale) ainsi que le foyer du personnel du port, ce site est identifié dans le projet de PLU comme espace appelé à muter vers l'activité culturelle.

Or, le projet de PLU ne justifie pas ce choix.

Il ne prévoit de surcroît aucune solution de relocalisation des activités actuellement exercées.

Les questions de sécurité liées à la présence actuelle de la Marine nationale ne sont pas davantage prises en considération.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.2

Le GPMDLR demande :

- Que l'OAP « *Portes de l'Océan* » n'inclue pas, dans son périmètre, les hangars D1 à D5, le foyer du personnel et leurs alentours.
- Que le projet de PLU prenne en compte la nature et les contraintes des activités de la Marine nationale si des aménagements destinés à recevoir du public devaient être autorisés.
- Que les principes d'aménagement exposés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest soient supprimés.

III.3. Impacts sur le site des Services techniques

Ce site serait reclassé en zone Uc ouvrant plus largement les possibilités d'activités économiques et commerciales, notamment les lotissements à usage d'activités économiques, les ICPE soumises à autorisation ainsi que les garages de réparation automobile.

Cependant, ce site est situé à proximité de la base navale militaire, ce qui implique plusieurs types de contraintes dans le cadre d'activités qui seraient destinées à recevoir du public.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.3

Le GPMDLR demande que les activités de la Marine nationale soient prises en compte si des aménagements destinés à recevoir du public devaient être autorisés.

III.4. Impacts sur le site de réparation navale

Le site de maintenance et de réparation, actuellement classé en zone Uep, s'étend sur 10 700 m² sur les sites du Roulev et du Slipway, et fait intervenir de nombreux corps de métiers (chaudronnerie, mécanique, électricité, composite, peinture, décapage, électronique, propulsion, désamiantage, avitaillement, expertise, certification).

La réactivation récente et les perspectives de développement de la réparation navale à la Réunion permettent de relocaliser certaines opérations de maintenance des navires de la Marine nationale, des navires de servitude du GPMDLR (remorquage, pilotage) et des unités affectées aux TAAF.

Depuis de nombreuses années, le site fait travailler plus de 9 emplois équivalent temps plein dans les effectifs du GPMDLR, sans compter les emplois indirects en augmentation depuis l'implantation fin 2017, des chantiers PIRIOU sur le site.

Or, le projet de PLU semble ignorer cette activité, tant dans le PADD que dans le Rapport de présentation.

Le règlement, quant à lui, reclasserait le site en zone Upplaisance, dédiée exclusivement aux activités permettant le développement de la plaisance :

*« Sont admises toutes les occupations et utilisations du sol non cochées à l'article Up 1 (...).
Dans le secteur Upplaisance, les constructions à vocation d'activités économiques et touristiques à condition qu'elles contribuent au fonctionnement et au développement du port de plaisance ».*

[Règlement, p. 83].

Dans une telle hypothèse, le site du Slipway, seule infrastructure de l'île permettant la mise à sec de navires jusqu'à 800 tonnes et 63 mètres de long, serait impacté car ce site est aujourd'hui également dédié à la réparation navale des navires de pêche et des navires de servitude.

En cas d'adoption du PLU en l'état, le site du Slipway pourrait, faute d'activité suffisante proposée par la seule plaisance, devenir trop conséquent et donc inadapté.

Port Réunion pourrait s'en trouver dévalorisé auprès des grands armements de pêche.

L'entretien des navires basés à la Réunion s'effectuerait ainsi, à terme, exclusivement à l'étranger.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.4

Le projet de PLU ignore l'activité de maintenance et de réparation navale du GPMDLR, génératrice d'emploi et d'attractivité économique.

Le GPMDLR demande :

- La suppression du zonage Upplaisance sur le site du Slipway, et l'application du zonage Up.

- Que les principes d'aménagement exposés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest soient supprimés.

III.5. Impacts sur les activités de support à la pêche

Le silo à glace et les entrepôts frigorifiques situés à proximité du magasin 90 et du Slipway sont indispensables au secteur de la pêche, principale source d'exportation de l'île de la Réunion.

Or, le projet de PLU est contradictoire car, si le PADD assure confirmer l'activité de pêche (page 10), le nouveau zonage Upplaisance proposé, lui, ne prévoit pas la possibilité de maintenir une telle activité (page 83 du règlement).

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.5

Le projet de PLU n'assure pas la pérennité des activités du silo à glace Sud ainsi que des entrepôts frigorifiques situés à proximité du magasin 90, activités pourtant indispensables à la filière pêche.

Le GPMDLR demande :

- La suppression du zonage Upplaisance sur les sites du silo à glace et des entrepôts frigorifiques, et l'application du zonage Up.
- Que les principes d'aménagement exposés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest soient supprimés.

III.6. Impacts sur l'entretien des accès nautiques et du trait de côte

Afin de garantir l'accès aux navires en toute sécurité au Port Ouest, il est nécessaire de procéder régulièrement à des opérations de dragage pour éviter l'engrèvement du chenal d'accès.

En effet, les matériaux déplacés par le transit littoral entrent dans le chenal du Port Ouest et se déposent sur la rive Sud. En fonction de l'importance des houles, le volume des matériaux entrant dans le chenal varie entre 35 000 m³ et 90 000 m³ par an.

Le volume total de dragage pouvant dépasser 200 000 tonnes, le transfert des matériaux sur la côte de la Pointe du Phare pour protéger le seul dépôt d'hydrocarbures de l'île peut nécessiter plus de 13 000 allers-retours en camion.

Or, à travers l'orientation n° 8 du PADD, le projet de PLU entend valoriser la commune en ouvrant le littoral Nord au public.

Le problème est que cette ouverture risque d'être contraignante pour les opérations de dragage, de transport et de rechargement du trait de côte.

De même, l'OAP « *Portes de l'Océan* » traduisant la volonté de rendre piétonne la rue Amiral Bosse, risque de modifier significativement le trajet du transport des matériaux de dragage avec un impact financier et environnemental considérable.

Enfin, les aménagements prévus par le projet de PLU en haut de la digue Sud ne sont pas adaptés aux cheminements de plusieurs milliers de camions par an. Une adaptation des propositions du Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest apparaît nécessaire.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur les points III.6

Le GPMDLR demande :

- La mise en compatibilité de l'OAP « *Portes de l'Océan* » avec les activités d'entretien des accès nautiques et de la gestion du trait de côte.

III.7. Impacts sur le littoral Nord

La présence d'un fil vert sur le littoral nord mentionné au projet de PLU facilite grandement l'accueil et le cheminement du public à l'intérieur de la zone de risques technologiques de la SRPP (arrêté préfectoral n° 3714 du 12 juin 2014), alors que le Cahier des recommandations issu du règlement du PPRT de la SRPP préconise de ne pas permettre la circulation organisée des piétons ou des cyclistes.

Par ailleurs, le projet de PLU encourageant le développement de pratiques sportives ou culturelles dans le secteur de la Pointe du Phare crée une cohabitation potentiellement dangereuse avec les opérations quasi-quotidiennes de transport de matériaux et de rechargement du littoral.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur les points III.7

Par ailleurs, la fabrication et le stockage des blocs nécessaire à l'entretien de la carapace de protection de la Pointe du Phare (comme autorisé dans le règlement du PPRT), doit être permis dans le projet de PLU.

Le GPMDLR demande :

- La suppression des principes de l'OAP « *Fil vert* » qui sont incompatibles avec le règlement et le zonage PPRT de la SRPP.
- La modification du règlement et de ses pièces graphiques afin de ne pas favoriser la venue du public sur des zones concernées par un PPRT.
- La modification du règlement et de ses pièces graphiques afin de permettre l'activité du GPMDLR de fabrication des blocs.
- La suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

III.8. Impacts sur la gestion des futures activités au Port Ouest

Dans sa volonté d'« attirer de nouveaux résidents et visiteurs extérieurs », le projet de PLU indique qu'« il serait souhaitable de localiser au Port Ouest l'escale des bateaux de croisière touristique de gabarit compatible avec les infrastructures portuaires » (PADD, p. 10).

Le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest prévoit la création d'une gare maritime sur un quai à proximité de la Darse Titan.

Cependant, la faisabilité technique de l'accueil de ces activités en amont et en aval de ladite gare maritime n'est pas analysée. Elles vont par ailleurs induire le choix d'une modalité de gestion dont la forme et la soutenabilité ne sont pas précisées dans le projet de PLU.

Enfin, le site du magasin 90 situé bord à quai serait reclassé en zone Upplaisance, ce qui interroge encore sur la prise en compte des activités actuelles et à venir au niveau de ce hangar du GPMDLR.

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point III.8

Le projet de PLU n'intègre pas l'ensemble des activités exercées par le GPMDLR.

Le GPMDLR demande :

- Que soit menée une réflexion en amont de l'adoption du PLU sur le devenir de ses activités au Port Ouest.
- La suppression du zonage Upplaisance sur le site du magasin 90, et l'application du zonage Up.

IV – IMPACTS DU PROJET DE PLU AU PORT EST

IV.1. Impacts sur le projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est

Les travaux de réorganisation et de sécurisation du Port Est, en constante évolution grâce à la hausse du trafic portuaire, vont démarrer d'ici la fin de l'année 2018 (Appel à candidature lancée et candidat retenu pour les études).

Or, le projet de PLU impacte une importante opération d'optimisation et de sécurisation du Port Est.

En effet, l'analyse menée par le GPMDLR l'a conduit à prévoir le réagencement de 35 activités et fonctions aujourd'hui dispersées sur l'ensemble du site.

Cette réorganisation permettra conjointement une modernisation des infrastructures du Port Est (réseaux, accès routiers, gestion de l'éclairage, vidéosurveillance, etc.).

Cette grande opération sera menée en parallèle d'autres opérations importantes en cours (déplacement du point de chargement des hydrocarbures, création de l'exondement Ouest,

extension du port avec l'acquisition des terrains situés à l'Ouest afin d'organiser la nouvelle entrée du PORT EST).

Prenant en considération cette problématique générale de réorganisation du Port Est, le GPMDLR avait sollicité la commune du PORT afin que l'ensemble de la circonscription portuaire fasse l'objet d'un zonage unique Uep (courrier du 26 avril 2017).

Or, le projet de PLU présenté aujourd'hui ne prend pas en compte cette demande et découpe la zone portuaire en plusieurs zonages N, N1, Uv et Uep.

Cette lacune est d'autant plus regrettable que le Document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCOT de l'Ouest de la Réunion prévoit, pour sa part, au travers des Orientations 12 et 15, d'améliorer la fonctionnalité du Port Est, et fait clairement référence, à cet égard, au fait que, *« en novembre 2014 le conseil de surveillance du Grand Port Maritime de la Réunion (le GPMDLR) a approuvé le plan stratégique de Port Réunion relatif à la période 2014-2018. Ce document acte les ambitions du port, définit une trajectoire financière, arrête les modalités d'exploitation des outillages, la politique d'aménagement des espaces portuaires, et les problématiques de desserte du port. Dans ce cadre un PIG (Projet d'Intérêt Général) pour l'aménagement de la zone arrière portuaire du Port est, a été validé par arrêté préfectoral. Cette procédure résulte de la volonté de mobiliser tout le potentiel de la zone arrière portuaire pour améliorer la fonctionnalité du Port et de ses services mais aussi pour augmenter la capacité d'accueil des entreprises dans le périmètre de l'activité portuaire. Cet aménagement est un projet de développement à l'échelle de l'île, porteur d'activités à haute valeur ajoutée ».*

Or, il n'est pas inutile de rappeler qu'aux termes de l'article L. 142-1 du Code de l'urbanisme, *« sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs du schéma de cohérence territoriale : 1° Les plans locaux d'urbanisme prévus au titre V du présent livre (...) ».*

De même, d'un niveau supérieur au SCOT, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de la Réunion rappelle bien que « classé port d'intérêt national, et géré la CCIR, Port Réunion assure au sein de la même structure les fonctions de port de commerce, de pêche, de plaisance et de port militaire. Face à l'augmentation régulière du trafic de marchandise (4 % par an), qui conduirait à un doublement en 2020, le schéma directeur portuaire de 2000 a prévu d'accompagner l'évolution du trafic par plusieurs projets en cours de réalisation ou d'étude. Ils concernent principalement le Port Est : - La création de deux quais nouveaux de 650 m au total pour accueillir des navires de vrac de 80 000 T (hydrocarbures, charbon, céréales...) d'un tirant d'eau de 14 m (contre 12 actuellement) et amélioration des accès (chenal et cercle d'évitage). - La construction d'un nouveau terminal céréalier et des compléments d'équipement (grues mobiles, portiques). - La création de deux nouveaux quais en allongement de la darse actuelle affectés l'un aux conteneurs, l'autre aux marchandises diverses à réaliser sur la période 2007-2013 » (p. 54, Rapport, volume 1).

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point IV.1

Le projet de PLU n'homogénéise pas le zonage de l'ensemble du site portuaire, ce qui obère la poursuite de l'opération de réorganisation et de sécurisation du Port Est.

Le GPMDLR demande :

- La mise en compatibilité du règlement et de ses pièces graphiques avec le projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est.
- La suppression du zonage N concerné dans le périmètre du projet.

- La suppression du zonage Uem sur les terrains de la ZAC Belvédère appartenant au GPMDLR, et son remplacement par un zonage Up.

IV.2. Impacts sur le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire

Le Port représente plus de 99 % des volumes entrant et sortant de La Réunion.

Dans ce cadre, la ZAP constitue un site d'extension des activités portuaires stratégiques permettant, dès qu'elle sera aménagée, l'amélioration de la compétitivité du GPMDLR, et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

Le projet de ZAP a été déclaré Projet d'Intérêt Général par arrêté préfectoral n° 4232 du 14 août 2014, confirmé par arrêté n° 1629 du 27 juillet 2017, pour une durée de trois ans.

L'aménagement de la ZAP par le GPMDLR et TCO permettra de répondre au double besoin de plateformes portuaires et de plateformes logistiques et industrialo-portuaires.

Selon l'analyse des besoins effectuée par le GPMDLR, 54 ha pourraient être affectés aux activités logistiques, industrielles et tertiaires, et 43 ha aux activités portuaires. Cette vision d'aménagement a été partagée et validée avec le TCO.

Or, dans ce contexte, le projet de PLU n'applique pas le même périmètre à la ZAP que celui indiqué par le rapport du PIG.

Pour assurer une cohérence, l'OAP « ZAP » devrait recouvrir les terrains de la frange Ouest placés en zonage Up, mais aussi ceux de l'OAP « *Couronne Est de la ZAP* », laquelle devrait donc être supprimée.

Ensuite, le zonage 1AUe ne convient pas à la vocation économique de la zone et à la nécessaire coordination des aménagements de la ZAP dans une opération unique. Le projet de PLU n'explique pas l'abandon de l'actuel zonage 2AU (ouverture à l'urbanisation sous condition d'une procédure d'aménagement).

Le projet de PLU impose des prescriptions d'aménagement de la ZAP très contraignantes au regard de la phase de préfaisabilité technique dans laquelle se trouve actuellement l'opération (respect de l'altimétrie actuelle des terrains, obligation de franges végétalisées et d'une percée verte, mail piéton au travers de la zone d'activité économique, etc.).

Conclusions et demandes du GPMDLR sur le point IV.2

L'OAP « ZAP » impose des éléments de programme en contradiction avec le PIG et le programme d'aménagement de la ZAP établi par le TCO et le GPMDLR.

Le GPMDLR demande :

- La mise en compatibilité du projet de PLU avec le PIG pour un aménagement global en cohérence avec la programmation de la ZAP.
- La suppression de l'OAP « *Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire* ».
- La suppression des paragraphes relatifs aux éléments de programme et aux principes de composition urbaine et paysagère de l'OAP « *Zone Arrière Portuaire* ».

- La mise en cohérence du périmètre de l'OAP « *Zone Arrière Portuaire* » avec le périmètre du PIG pour l'aménagement de la ZAP.
- La suppression du zonage 1AUe dans le périmètre du PIG pour l'aménagement de la ZAP, et l'application d'un zonage 2AUp pour les terrains concernés.

CONCLUSIONS RÉCAPITULATIVES

Le GPMDLR a donc souhaité, au terme de son étude du projet de PLU du Port, et sur la sollicitation des Services de l'État, formuler un certain nombre d'observations traduisant ses inquiétudes, et ainsi résumées :

- Observation n° 1 : La réaffectation des installations portuaires à des activités tertiaires, d'habitat et de loisirs, doit entraîner plusieurs modifications du projet de PLU afin de prendre en compte les contraintes de sécurité et d'anticiper les conséquences socio-économiques.
- Observation n° 2 : La réaffectation des hangars D1 à D5 , du foyer du personnel ainsi que les ateliers de maintenance du GPMDLR vers une vocation culturelle est non justifiée dans le projet de PLU. Il est donc impératif que le PLU sécurise la possibilité d'évoluer et maintenir ces activités dans l'OAP ou le règlement et ce en tenant compte des activités actuelles de la Marine nationale.
- Observation n° 3 : Le reclassement du site des services techniques en zone Uc doit prendre en compte les activités actuelles et les contraintes de la base de la Marine nationale.
- Observation n° 4 : Le projet de PLU doit assurer la possibilité d'utiliser le magasin 90 pour toute activité en lien avec le portuaire en maintenant le site concerné en zone Up et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 5 : Le projet de PLU doit protéger l'activité de maintenance et de réparation navale du GPMDLR en maintenant le site du Slipway en zone Up, et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 6 : Le projet de PLU doit assurer la pérennité des activités du silo à glace Sud ainsi que des entrepôts frigorifiques, en maintenant les sites concernés en zone Up, et non en zone Upplaisance.
- Observation n° 7 : Le projet de PLU doit prendre en compte les contraintes liées à l'entretien des accès nautiques et du trait de côte en tenant compte de la circulation des camions de transport des matériaux sur la digue Sud et la rue Amiral Bosse selon une réflexion menée conjointement entre le GPMDLR et la Mairie de principe de traitement apaisé.
- Observation n° 8 : Le projet de PLU doit renoncer à attirer le public dans les zones à fort aléas conformément, d'ailleurs, aux dispositions du règlement du PPRT de la SRPP.
- Observation n° 9 : l'extension des zones N prévue dans le PLU sur le secteur littoral Nord devra être modifiée afin de permettre l'activité de fabrication et de stockage des blocs nécessaires à l'entretien de la carapace de protection de la Pointe du phare (site du dépôt pétrolier) comme indiqué dans le règlement du PPRT.
- Observation n° 10 : Le projet de PLU qui, en l'état, n'intègre pas de réflexion stratégique sur l'ensemble des activités exercées par le GPMDLR, devrait être repris de manière à combler cette grave lacune.
- Observation n° 11 : Le projet de PLU doit être rendu compatible avec le projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est menée par le GPMDLR.

- Observation n° 12 : L'OAP « ZAP » méconnaît le contenu du PIG et impose des principes d'aménagement potentiellement contraires au programme d'aménagement global prévu dans la ZAP finalisé par le TCO et le GPMDLR.

Annexe au courrier n° E&A/PL/bm/21800610

-

*Avis détaillé du GPMDLR sur le projet arrêté du Plan Local
d'Urbanisme de la commune du Port*

SOMMAIRE

I Introduction	2
II Généralités : évolutions notables	3
II.1 Zonage et Règlement.....	3
II.2 Orientations d'Aménagement et de Programmation.....	6
II.3 Terminal sucrier	6
II.4 Site de la maintenance et du foyer du personnel.....	13
II.5 Orientations d'aménagement du site des Services Techniques.....	16
II.6 La réparation navale	16
II.7 Les activités de support à la pêche	20
II.8 L'entretien des accès nautiques et du trait de côte	23
II.9 Gestion des futures activités au Port Ouest	30
III Port Est	32
III.1 Projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est.....	32
III.2 Projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire	37

I INTRODUCTION

Par délibération du 05 décembre 2017, le conseil municipal de la commune du Port a arrêté son projet de Plan Local d'Urbanisme.

Par courrier daté du 05 février 2018, la Mairie du Port a demandé l'avis du GPMDLR concernant l'ensemble du projet arrêté de PLU (courrier référencé n°2018-18000550/SUP/MHP/CV). Ce dernier est à transmettre avant le 5 mai 2018 au plus tard.

Dans ce cadre, cette présente note a pour but de présenter l'avis détaillé du GPMDLR concernant le projet arrêté de PLU de la commune du Port.

Une première partie localisera sur les terrains composant le Domaine Public Portuaire les évolutions réglementaires notables proposées par le projet de PLU. Le cadre de leur portée juridique potentielle est également discuté.

Les chapitres suivants présentent dans le détail l'analyse des impacts du projet de PLU pour tous les sites, projets ou enjeux du GPMDLR sur lesquels un avis a souhaité être donné. Le chapitre 0 traite des terrains compris dans la DPP du Port Ouest, et le chapitre III de ceux placés au sein du Port Est.

II GENERALITES : EVOLUTIONS NOTABLES

Le projet arrêté de PLU de la commune du Port propose par la modification apportée à son Règlement et à ses Pièces graphiques, mais également par l'ajout d'Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), des évolutions réglementaires significatives, notamment pour les terrains appartenant au Domaine Public Portuaire (DPP).

II.1 ZONAGE ET REGLEMENT

Dans les sections suivantes, les évolutions majeures de zonage souhaitées par le projet de PLU face au plan actuellement en vigueur sont synthétisées pour les deux ports dont la DPP est composée.

II.1.a. PORT OUEST

Localisées par la Figure 1, le projet arrêté de PLU souhaite modifier, sur tout ou partie, les zonages du Port Ouest suivants :

PORT OUEST		
Indice figurant à la Figure 1	Zonage PLU en vigueur	Zonage Projet arrêté de PLU
1	Uep	Up
2	Uep	Upplaisance
3	Uep	Règlementation donnée par l'OAP « Portes de l'Océan »
4	Uru3	Uc
5	Uru3	Règlementation donnée par l'OAP « Portes de l'Océan »
6	Uem1	Ue
7	Uem1	N
8	Uem	Ue
9	Uem	N
10	N1	N
11	N	N (Règlement modifié)
12	1AUed	Ue

II.1.b. PORT EST

Localisées par la Figure 2, le projet arrêté de PLU souhaite modifier, sur tout ou partie, les zonages du Port Est suivants :

PORT EST		
Indice figurant dans la Figure 2	Zonage PLU en vigueur	Zonage Projet arrêté de PLU
1	Uep	Up
2	Uem3	Up
3	2AU	2AUp
4	N1	N
5	Aucun zonage	Up



Figure 1 : Terrains de la circonscription portuaire d

age est modifié par le projet arrêté de PLU du Port



II.2 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

Au sein de la DPP, les terrains peuvent, selon leur situation, être désormais concernés par les OAP suivantes :

- OAP « Portes de l'Océan » ;
- OAP « Zone Arrière Portuaire » ;
- OAP « Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire » ;
- OAP « Fil vert ».

Impacts du projet de PLU au Port Ouest

En analysant les différentes modifications souhaitées par le projet de PLU au regard des activités et projets du GPMDLR, des avis ont été donnés sur les sites, activités ou projets suivants :

- Terminal sucrier ;
- Site de la maintenance et du foyer du personnel ;
- Site des Services Techniques ;
- Réparation navale ;
- Activités de support à la pêche (silo à glace et entrepôts frigorifiques) ;
- Entretien du chenal d'entrée et gestion du trait de côte ;
- Evolutions futures des activités du GPMDLR et du TCO au Port Ouest.
- Activité de fabrication des blocs sur le littoral Nord pour la protection du littoral

Les sections de ce chapitre détaillent l'analyse et les avis par sujets.

II.3 TERMINAL SUCRIER

L'OAP « Portes de l'Océan » met en question la pérennité de la filière d'exportation de sucre en vrac au Port Ouest.

Actuellement en zonage Uep, c'est-à-dire réservés aux activités économiques portuaires, les terrains sur lesquels le terminal sucrier du GPMDLR est situé pourraient, à terme, voir leur destination être modifiée pour accueillir des activités tertiaires, d'habitat et/ou de commerce et services.

II.3.a. CONTEXTE ACTUEL

La totalité des activités d'exportation de sucre en vrac de La Réunion est traitée par le GPMDLR au sein de son site localisé au Port Ouest.

Propriété du GPMDLR, le terminal sucrier est composé de 3 cellules de stockage qui, ainsi que le montre la Figure 3, ont été construites en deux étapes (1964 pour les cellules 70 et 71 ; 1969 pour la cellule 72). Leurs capacités respectives sont :

- Cellule 70 : 20 000 T ;
- Cellule 71 : 20 000 T ;
- Cellule 72 : 100 000 T (stockage actuel 88 000 T).

Le terminal sucrier est un site majeur pour l'exportation des produits réunionnais. En effet, de ces cellules ont été exportés près de 107 000 tonnes de sucre en 2017 ; **soit environ 30% de l'ensemble des exportations réunionnaises pour cette année-là**. L'exploitation des installations est assurée en moyenne par **15 collaborateurs de Port Réunion** (14,75 ETP en 2017) sans compter les emplois indirects (maintenance extérieure, transporteurs, contrôle qualité,...).

L'activité du terminal sucrier est soumise à autorisation par référence à la rubrique n°2160 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) : « silo et installations de stockage de céréales, de graines, de produits alimentaires ou de tout autre produit organique dégageant des poussières inflammables ». Les périmètres de danger associés à l'explosion des cellules sont donnés à la figure 4.



1963, Bassin Emile HUGO
Démarriage des travaux des cellules 70 et 71 du silo à sucre



1965, vue aérienne Port Ouest
Gare de maintenance ferroviaire et cellules 70 et 71 du silo à sucre



1969, vue aérienne terminal sucrier
Travaux de construction de la cellule 72 du silo à sucre

Figure 3 : Photographies de la construction du terminal sucrier

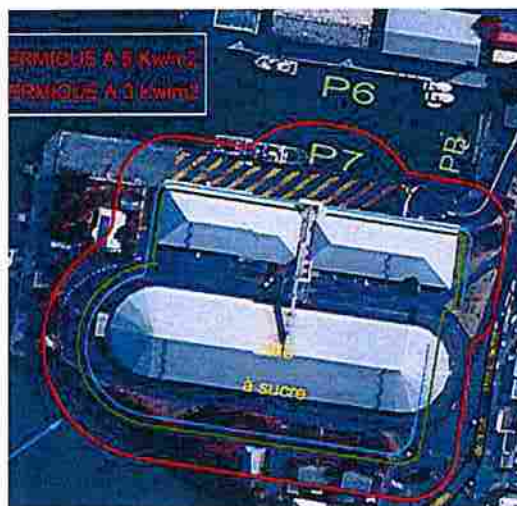


Figure 4 : Cercles de dangers dus aux effets de surpression par explosion des cellules. Source : Antéa, 2007

II.3.b. PLACE DE L'ACTIVITE D'EXPORTATION DE SUCRE DANS LE PROJET ARRETE DE PLU

L'activité commerciale de sucre en vrac a bien été identifiée, même si le document de justification des choix, pièce insérée dans le rapport de présentation du projet de PLU, fait une description des installations du Port Ouest plus subjective :

« Le Port Ouest est maintenant, sinon historiquement du moins économiquement, la composante de 2^{ème} ordre de l'activité portuaire de Port Réunion : y sont localisées les activités de pêche, et de vrac sucrier et la marine nationale. Y a été développé récemment, dans la partie sud, l'outillage pour l'activité plaisance. Toujours portuaire certes, mais aux activités commerciales déclinantes, il est marqué par un certain délaissement de ses équipements et outillages devenus trop importants au regard de l'activité qui est la sienne. De fait, il illustre, dans son état actuel, la coupure entre la ville et l'Océan. » (p. 10, Justification des choix)

Tout en n'indiquant pas le site du terminal sucrier comme une composante de l'outil portuaire de Port Réunion (p. 30 et 31 du Diagnostic territorial), le projet de PLU souhaite permettre à la ville de retourner vers le littoral et ses ports (Enjeu 1, p. 33 du Diagnostic territorial). Dans ce cadre, le projet de PLU porte la volonté de :

« Faire évoluer le Port Ouest et les tissus urbains environnants vers la constitution d'un front de mer porteur de programmes caractéristiques d'une économie urbaine touristique orientée vers les services récréatifs et de loisirs » (Orientation 2 ; p.10, PA2D).

Aussi, au travers de son PA2D et de l'OAP « Portes de l'Océan », le projet de PLU décide au Port Ouest que :

« Les activités portuaires actuelles de plaisance et de pêche sont confirmées ; celle de loisirs y sont développées. A l'inverse les activités de fret et de stockage y prennent une place progressivement minoritaire. » (p. 10, PA2D)

La fin de l'activité d'exportation maritime de sucre en vrac au Port Ouest est donc programmée, sans date précise, et sans qu'une alternative permettant le prolongement de l'activité n'ait été annoncée.

L'impact économique et social de ce choix n'a pas été étudié. Ce point aurait pu trouver sa place dans la prévision économique et sociale du Diagnostic territorial.

II.3.c. LE TERMINAL SUCRIER DANS L'OAP « PORTES DE L'OCEAN »

L'OAP « Portes de l'Océan » est la seule pièce du projet de PLU réglementant par ses prescriptions le secteur englobant le site du terminal sucrier. La Figure 5 présente la fiche de synthèse de l'OAP.

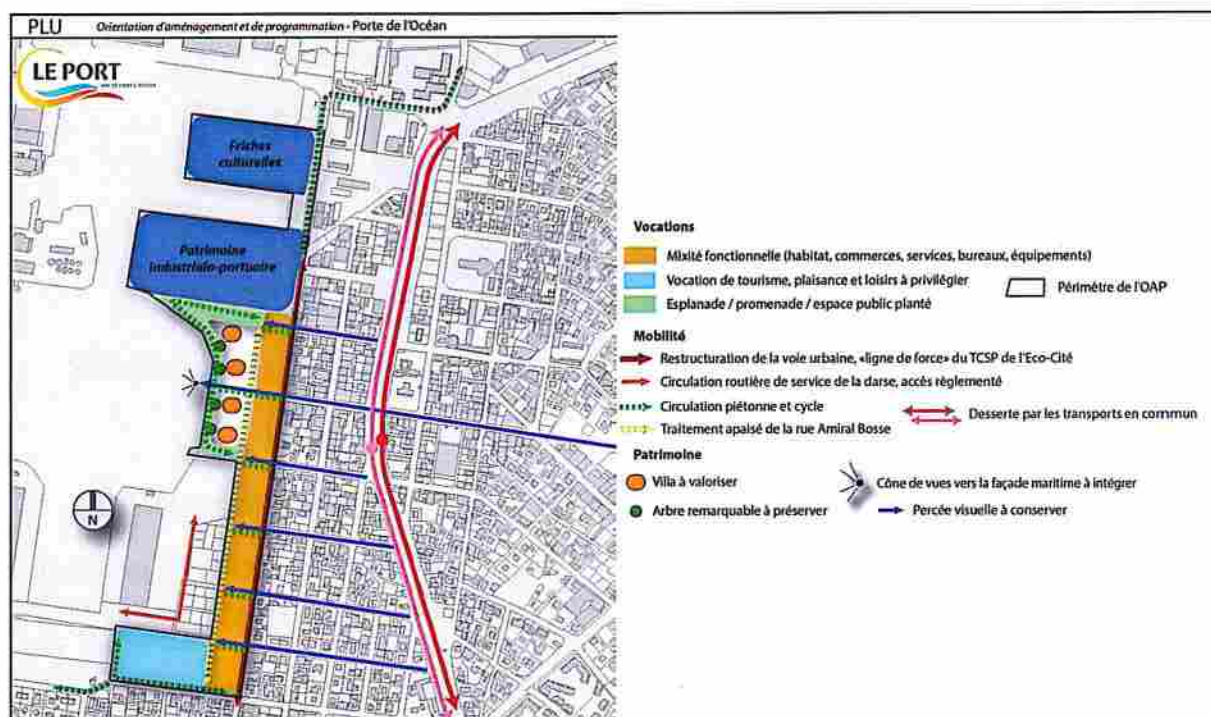


Figure 5 : OAP « Portes de l'Océan ». Source : p. 19, OAP

Le terminal sucrier, un élément du patrimoine industrialo-portuaire ?

Au travers de l'opération « Portes de l'Océan », le projet de PLU a la volonté de valoriser le patrimoine industrialo-portuaire.

Au travers d'une carte présentée dans son document de justification des choix, le projet de PLU localise les éléments présentant des intérêts architecturaux, urbanistiques, historiques et paysagers. Au sein du périmètre de l'OAP « Portes de l'Océan », un élément d'intérêt historique ainsi que deux édifices d'intérêt architectural et urbanistique ont été positionnés. La Figure 6 les présente.

Le terminal sucrier semble alors être un élément du patrimoine architectural et urbanistique de la ville du Port, et représente à lui seul l'ensemble du patrimoine industrialo-portuaire de l'OAP (Figure 6).

Si le règlement du projet de PLU décrit correctement les éléments d'intérêt architectural, urbanistique et historique placés au Nord du terminal sucrier (« escalier », fiche PH8, p. 195 ; « anciens bureaux de la chambre de commerce », fiche IPVP3, p. 172), il semble présenter, pour le terminal sucrier, un autre bâtiment que celui pointé par le document de justification des choix.

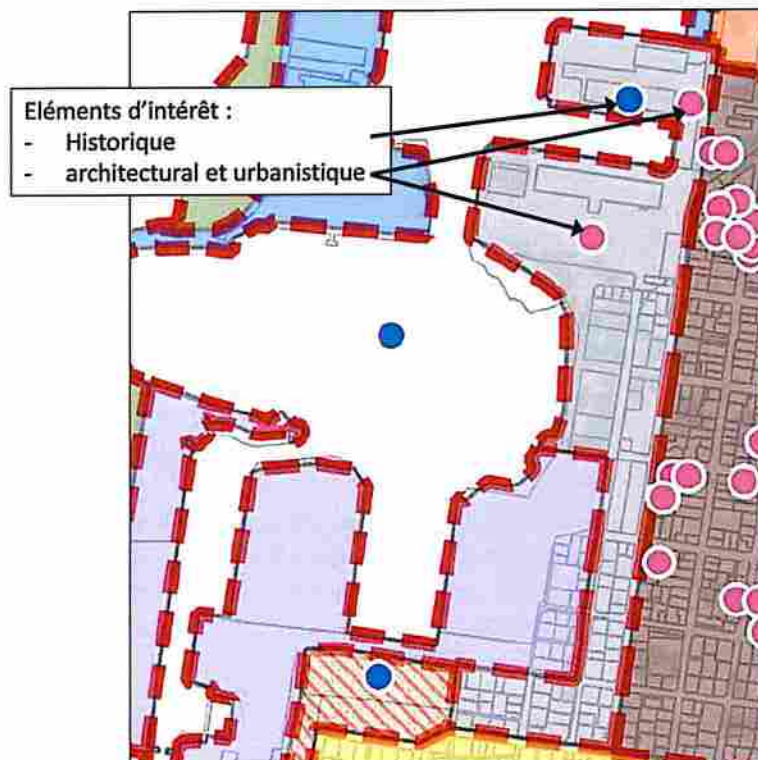


Figure 6 : Eléments de patrimoine identifiés par le règlement du projet de PLU. Source : p. 32, Justification des choix

Ainsi, contrairement à ce que l'OAP « Portes de l'Océan » suggère, le règlement n'identifie pas le terminal sucrier comme élément d'intérêt architectural et urbanistique. En effet, ainsi que présenté en Figure 3, le terminal sucrier actuel a été construit en deux étapes, de 1963 à 1969. Il ne correspond donc pas à la description faite par le projet de règlement.

Dans ce cadre, l'inscription du terminal sucrier au patrimoine industrialo-portuaire de la ville du Port ne semble pas justifiée. De la même manière, l'orientation 6 du PA2D « valoriser l'identité et le patrimoine du Port » ne semble pas concerner le terminal sucrier.

Insertion du terminal sucrier dans le projet « Portes de l'Océan »

Développé dans le document Orientations d'Aménagement et de Programmation, le PLU révisé souhaiterait, par appel à projets, permettre le développement de :

- Activité tertiaire : supérieur ou égal à 10 000 m² de surface de plancher ;
- Habitat : supérieur ou égal à 350 logements ;
- Commerces et services : supérieur ou égal à 6 000 m² de surface de plancher.

Dans l'attente des résultats de la procédure de consultation, le projet de PLU précise à destination du terminal sucrier :

Concernant le « Silo à Sucre », dans l'attente d'un projet de valorisation, le règlement de la zone Up s'applique. » (p 16, OAP).

Tout comme le zonage Uep sur lequel le terminal sucrier se situe actuellement, le zonage Up permet l'exploitation des installations d'exportation de sucre en vrac. Une fois la nouvelle destination du terminal sucrier connue, son zonage Up ne sera plus valide, son exploitation actuelle ne sera plus possible et la cessation d'activité du site devra être réalisée.

Le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest définit certains principes d'aménagement du terminal sucrier une fois l'adoption du PLU effectuée. Synthétisés par la Figure 7, le projet de PLU souhaite ainsi positionner à terme sur le site du terminal sucrier les éléments suivants :

- « A. Mise en sécurité par plantations à long terme :
- Végétation basse et haute.
 - Espaces à aménager à terme (promenade, parcs, repos) :
 - Espace public en terrasse ;
 - Espace ombragé par plantations ;
 - Emmarchements ;
 - Mobilier ;
 - Eclairage ;
 - Mise en lumière des silos. » (p. 29, Schéma directeur sécurisation du Port Ouest)

Par ailleurs, le projet de PLU présente également les principes d'aménagement Grandes Maisons, situées à proximité immédiate du terminal sucrier. L'OAP « Portes de l'Océan » précise ainsi :
« Le projet doit conserver et mettre en valeur les Villas inscrites à l'inventaire des Monuments Historiques (Villas des Ingénieurs). Ces édifices peuvent accueillir des activités de loisirs, culturelles, de restauration, etc. » (p. 16, OAP)



Figure 7 : Intentions d'aménagement du terminal sucrier par le projet de PLU. Source : p. 30, Schéma directeur sécurisation du Port Ouest

Les aménagements proposés par le projet de PLU à destination du terminal sucrier, ou de ses abords immédiats, ne sont pas cohérents avec le périmètre de dangers actuel (effets irréversibles) du site (figure 8).

Figure 8 : Mise en perspective de l'OAP « Portes de l'Océan » et des cercles de dangers dus aux effets de surpression de l'explosion des cellules. Source : p. 19, OAP et Antéa, 2007

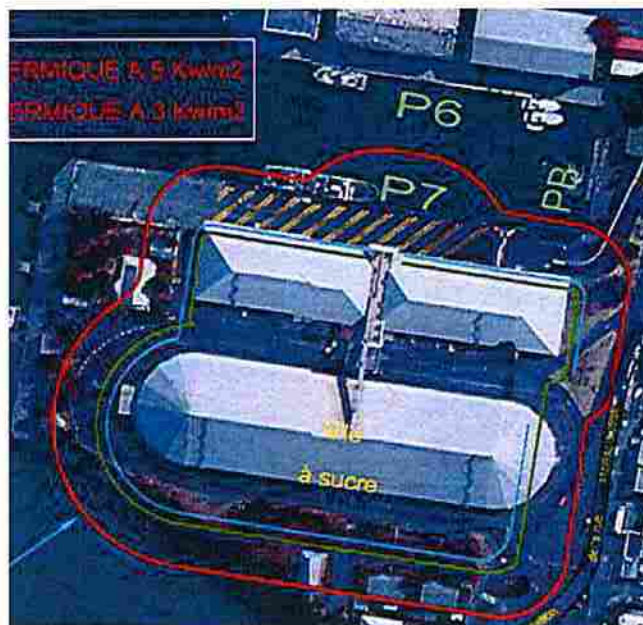
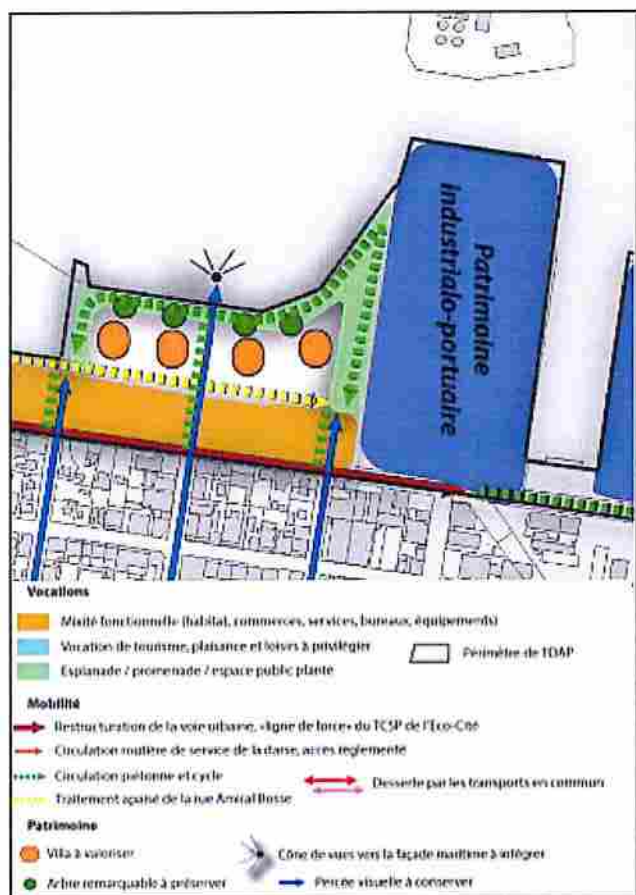


Figure 8 : Mise en perspective de l'OAP « Portes de l'Océan » et des cercles de dangers dus aux effets de surpression de l'explosion des cellules. Source : p. 19, OAP et Antéa, 2007

L'exploitation actuelle du terminal sucrier n'est donc pas insérée dans le projet « Portes de l'Océan ».

II.3.d. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet arrêté de PLU du Port souhaite par son opération « Portes de l'Océan » réaffecter certaines installations portuaires du Port Ouest à des activités tertiaires, d'habitat et de commerce et service. Le terminal sucrier est concerné, et la cessation de ses activités actuelles semble être un prérequis pour la réalisation d'une partie significative du projet « Portes de l'Océan ».

Dans ce cadre, la fin de l'activité d'exportation maritime de sucre en vrac au Port Ouest est anticipée par la commune, sans date précise de fin, et sans qu'une alternative permettant le prolongement de la filière n'ait été avancée. De plus, aucune étude évaluant l'impact socio-économique de cet arrêt d'activité n'a été présentée dans le projet de PLU.

II.3.e. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- Le projet de PLU doit considérer dans ses analyses, propositions et règles d'urbanisme, le fonctionnement de l'ensemble des activités actuelles développées au Port Ouest. Leurs importances socio-économiques et stratégiques ne peuvent pas être dévalorisées ou ignorées par le Plan Local d'Urbanisme.
- L'OAP « Portes de l'Océan » ne doit pas inclure dans son périmètre les installations du terminal sucrier.
- L'OAP « Portes de l'Océan » doit modifier ses propositions pour que celles-ci soient compatibles avec l'exploitation du terminal sucrier.
- Les erreurs de définition des installations du terminal sucrier en tant qu'éléments de patrimoine doivent être corrigées.
- Suppression à la page 10 du document Justification des choix du paragraphe suivant :
« Le Port Ouest est maintenant, sinon historiquement du moins économiquement, la composante de 2ème ordre de l'activité portuaire de Port Réunion : y sont localisées les activités de pêche, et de vrac sucrier et la marine nationale. Y a été développé récemment, dans la partie sud, l'outillage pour l'activité plaisance. Toujours portuaire certes, mais aux activités commerciales déclinantes, il est marqué par un certain délaissement de ses équipements et outillages devenus trop importants au regard de l'activité qui est la sienne. De fait, il illustre, dans son état actuel, la coupure entre la ville et l'Océan. ».
- Suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

II.4 SITE DE LA MAINTENANCE ET DU FOYER DU PERSONNEL

Actuellement situé en zonage à vocation de développement de l'économie portuaire Uep, le site, comprenant les hangars D1 à D5 ainsi que le foyer du personnel de Port Réunion, est identifié par le projet de PLU comme un espace appelé à muter vers l'accueil d'activité culturelle.

II.4.a. CONTEXTE ACTUEL

Le site est composé de 5 hangars et du bâtiment du foyer du personnel du GPMDLR :

- Les hangars D1 et D3 permettent principalement le regroupement du personnel et du matériel liés au Service de la maintenance. Ce dernier veille tout l'année à l'entretien de divers ouvrages.

- Le hangar D2 est fréquemment utilisé comme lieu d'accueil d'exposition.
- Les hangars D4 et D5 sont occupés par la Marine Nationale.
- Le foyer du personnel héberge notamment les bureaux du CE et des membres DP de Port Réunion. Il permet d'accueillir en outre les salariés du GPMDLR et du public externe lors de diverses manifestations (réunions, formations, réceptions, festivités diverses). Une rénovation très importante du bâtiment a été achevée en 2016.

Il est à noter que le site est le lieu de travail de 46 collaborateurs de Port Réunion.

II.4.b. LE SITE DANS LE PROJET DE PLU

Dans le projet de PLU, la programmation des terrains désignés par l'OAP « Portes de l'Océan » comme « friches culturelles » est la suivante :

Le hangar D2 fait partie d'un des îlots du projet de restauration économique et urbain « Friches culturelles et économiques ». Dans l'attente de la mise en œuvre du projet, le règlement de la zone Up s'applique. » (p. 19, OAP)

La fin des activités du service de la maintenance et du foyer du personnel du GPMDLR est donc programmée sans date précise. Le projet de PLU n'indique pas les raisons ayant permis la proposition du site dans sa globalité, ni l'existence de sites alternatifs.

Dans cet esprit, le projet de PLU exprime au travers de son schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest sa volonté de mutation du site (Figure 9). En effet, des délimitations utilisant des clôtures basses sont proposées. Elles n'entoureraient plus le foyer du personnel mais laisserait l'espace ouvert au public. L'espace centrale, permettant notamment le stationnement de véhicules du GPMDLR, seraient remplacé par un aménagement utilisant des plantations et permettant d'être une « plateforme d'innovation ». Aucune explication n'est donnée sur ce que pourrait comprendre cette plateforme.

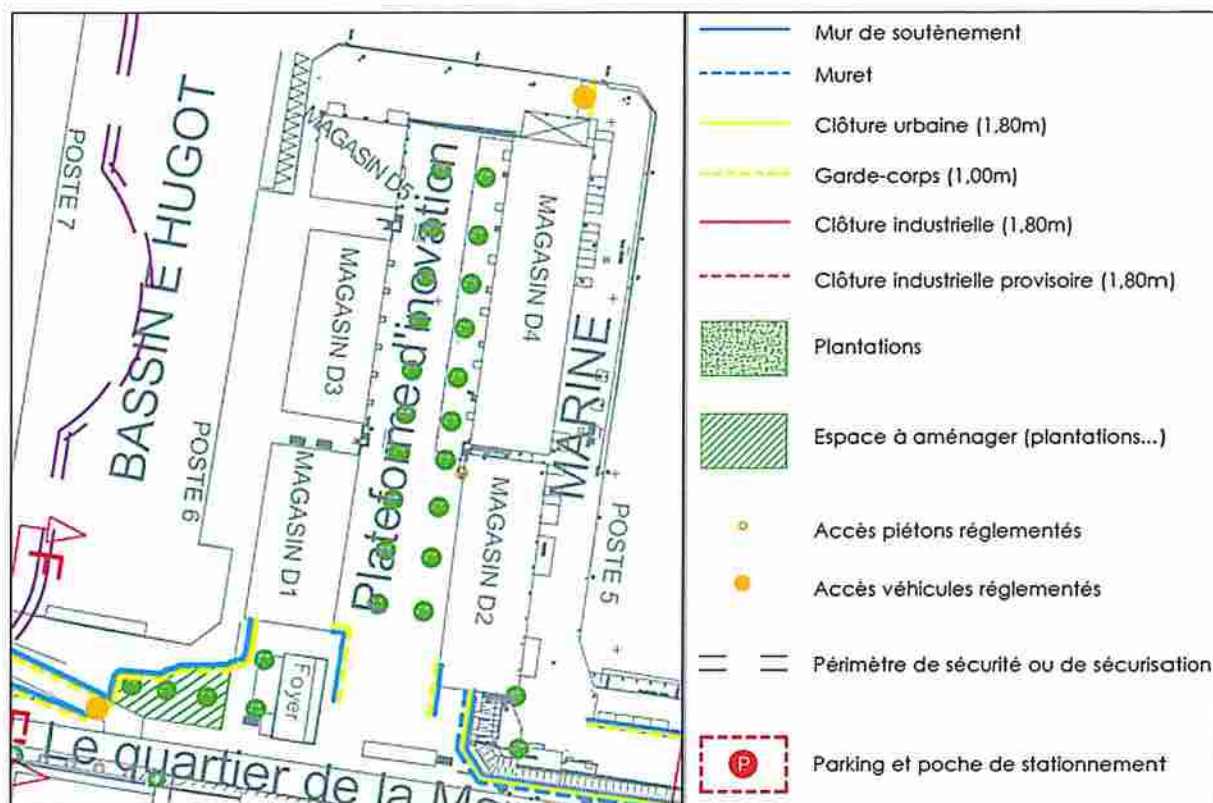


Figure 9 : Proposition de traitement des espaces du site accueillant notamment la maintenance du GPMDLR. Source : Schéma directeur sécurisation Port Ouest

II.4.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet de PLU souhaite de faire du site accueillant actuellement le service de la maintenance et le foyer du personnel du GPMDLR une zone développant les activités culturelles. En cas d'adoption de ce projet de PLU, ces activités devront migrer vers un autre terrain.

Le projet de PLU ne donne pas de justification précise quant au choix de ce site. Quand bien même le hangar D2 accueillerait en permanence des activités culturelles, pourquoi l'ensemble du site, dont une partie est actuellement utilisée par Port Réunion pour ses besoins propres, et une autre par la Marine Nationale mériterait une mutation pour devenir une « friche culturelle » ? Le projet de PLU ne répond pas à cette question.

La compatibilité du projet « Portes de l'Océan » avec les risques inhérents aux activités de la Marine Nationale n'a ni été soulevée, ni évaluée. Ces lieux ayant une fonctionnalité indispensable pour le GPMDLR, sans projet alternatif, un autre site pour le développement des activités culturelles doit être proposé dans le projet de PLU.

II.4.d. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- L'OAP « Portes de l'Océan » ne doit pas inclure dans son périmètre les hangars D1, D2, D3, D4, D5, le foyer du personnel du GPMDLR ainsi que leurs alentours.
- Les activités de la Marine Nationale sont à considérer dans la création d'aménagements destinés à recevoir du public.

- Suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

II.5 ORIENTATIONS D'AMENAGEMENT DU SITE DES SERVICES TECHNIQUES

II.5.a. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet de PLU, au travers d'une proposition de modification du zonage, souhaite ouvrir plus largement les possibilités d'activités économiques et commerciales sur le site des Services Techniques du GPMDLR.

En effet, actuellement situés dans le zonage Uru3, c'est-à-dire dans un secteur souhaitant le renouvellement urbain par le développement d'une activité économique compatible avec le quartier de la mairie et l'ancienne opération « la Ville est Port », les terrains du site des Services Techniques sont concernés par une proposition de destination Uc.

L'activité de bureaux du site des Services Techniques reste autorisée.

Cependant, des opportunités nouvelles pourraient apparaître pour ce site. En effet, le projet de PLU souhaite dorénavant autoriser sur la zone les activités suivantes (p. 45 - 46, Règlement) :

- Les lotissements à usage d'activité économiques ;
- Les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation, « sous réserve qu'elles soient nécessaires à la satisfaction des besoins domestiques des habitants, qu'elles soient compatibles, par leur fonctionnement, avec la proximité d'habitation et que les dispositions soient prises afin d'éviter une aggravation des nuisances ou risques pour le voisinage » ;
- Les garages de réparation automobile.

Le site des Services Techniques pourraient, à proximité des opérations « Kartyé Marie » et « Portes de l'Océan », devenir un site prisé.

Enfin, ce site est situé à proximité de la base navale militaire, ce qui génère un certain nombre de contraintes pour la création d'aménagements destinés à recevoir un large public.

II.5.b. Avis du GPMDLR

Avis :

- Les activités de la Marine Nationale sont à considérer dans la création d'aménagements destinés à recevoir du public.

II.6 LA REPARATION NAVALE

Le projet de PLU souhaite modifier les spécifications réglementant actuellement les terrains dédiés aux activités de maintenance et réparation navale. Leur zonage actuel Uep est proposé d'être modifié pour le zonage Upplaisance, qui souhaite n'autoriser que les activités permettant le développement de la plaisance.

II.6.a. CONTEXTE ACTUEL

Le Port Ouest dispose actuellement de cinq terre-pleins de carénage, d'une surface totale d'environ 10 700 m², dédiés aux activités de maintenance et de réparation navale. Ces activités sont situées sur deux sites différents, chacun d'eux étant desservi par un élévateur à bateaux particulier :

- Site du Roulev : Maintenance et réparation des navires majoritairement de plaisance et de petite pêche ;
- Site du Silpway : Réparation navale à destination des navires de pêche, de servitude et de grande plaisance

Le pôle de réparation navale fait intervenir différents corps de métiers, intéressant notamment la chaudronnerie, la mécanique, l'électricité, le composite, la peinture, le décapage par sablage ou par ultra-haute pression, l'électronique, la propulsion, le désamiantage, l'avitaillement ou encore l'expertise et la certification de navires.

Les terrains dédiés à la réparation navale, repérés par la Figure 5, sont actuellement règlementés par les spécifications du zonage Uep. Ce secteur marque la volonté de la commune d'accueillir et de permettre le développement d'activités économiques portuaires.



Figure 5 : Les terre-pleins actuels dédiés à la réparation navale sont tous situés au Port Ouest

Industrie¹ de support aux activités portuaires, la réparation navale a été particulièrement identifiée comme un support à la filière de la pêche par le projet stratégique actuel :

« La mise en place d'une réparation navale de qualité permettrait de maintenir l'attractivité de Port Réunion pour les grands armements de pêche et ainsi d'éviter que certains navires soient accueillis dans d'autres ports de la zone faute d'infrastructures à niveau à Port Réunion ». (Orientation 4.3, p.37, PS 14-18)

Par ailleurs, la réactivation récente et les perspectives de développement de la réparation navale à La Réunion permettent de relocaliser certaines opérations de maintenance des navires de la Marine

¹ : « Industrie : Constructions destinées à l'activité extractive et manufacturière du secteur primaire, constructions destinées à l'activité industrielle du secteur secondaire et constructions artisanales du secteur de la construction ou de l'industrie. Cette sous-destination recouvre notamment les activités de production, de construction ou de réparation susceptibles de générer des nuisances. » (p. 16, Règlement)

Nationale, des navires de servitude du GPMDLR (remorquage, pilotage) et des unités affectées aux TAAF.

En 2017, le site a généré un peu plus de 9 emplois équivalent temps plein dans les effectifs de Port Réunion.

II.6.b. LA REPARATION NAVALE DANS LE PROJET DE PLU

Dans les documents du rapport de présentation et le PA2D

De la même manière que le PA2D, le projet de PLU n'indique pas les activités de réparation navale dans sa présentation générale du Port Ouest :

« Le Port Ouest est la 2^{ème} composante du domaine portuaire de Port Réunion : y sont localisées les activités de pêche, plaisance, commerce de vrac sucre et par ailleurs, il s'agit également du port d'attache, en Océan Indien, de la marine militaire. » (p.8, PA2D)

La réparation navale n'est pas identifiée comme une activité économique du Port Ouest, or elle génère de l'emploi direct et fait travailler de nombreux sous-traitants locaux.

Dans le règlement

Le projet de PLU souhaite modifier le zonage actuel (Uep) lequel est placé les activités de réparation navale pour le remplacer par une zone Upplaisance.

Dans le secteur Upplaisance, les constructions à vocation d'activités économiques et touristiques à condition qu'elles contribuent au fonctionnement et au développement du port de plaisance. » (p.83, Règlement)

Le règlement proposé souhaite donc que les activités économiques portées par la réparation navale puissent permettre le bon développement du Port de Plaisance, et non plus de l'économie portuaire dans son ensemble.

Dans schéma directeur de sécurisation du Port Ouest

Le projet de PLU souhaite conserver le caractère industrielle de la réparation navale en proposant dans son schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest (Figure 7) :

- Une délimitation des terre-pleins dédiés par des clôtures type industrielle ;
- Un contrôle des accès piéton et véhicule.

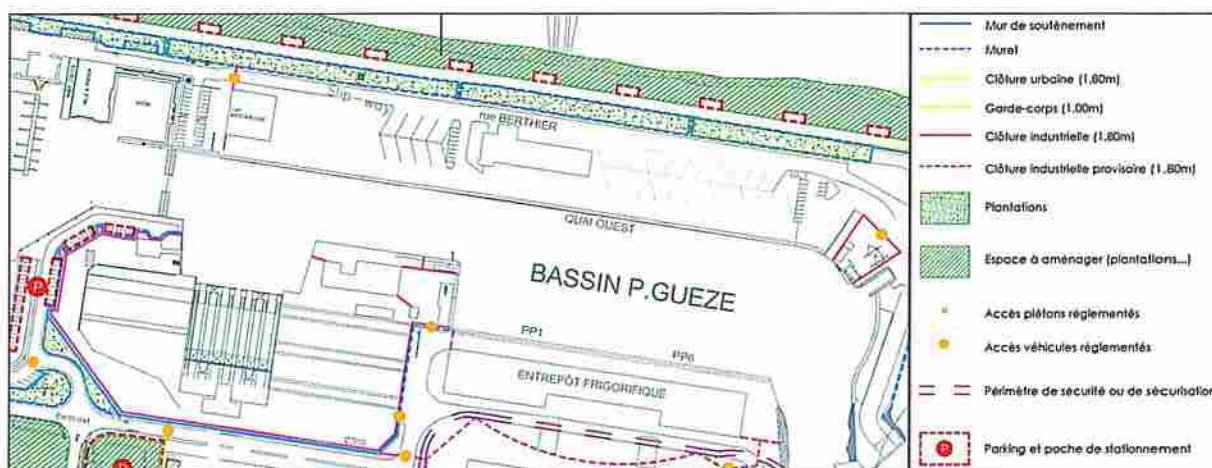


Figure 6 : Proposition de traitement des limites des sites dédiés à la réparation navale au Port Ouest. Source : Schéma directeur sécurisation Port Ouest

II.6.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

En cas d'adoption du projet de PLU et du nouveau zonage Upplaisance proposé, l'objet de la réparation navale serait limitée au seul fonctionnement et développement du Port de Plaisance.

Le site du Roulev, dont l'activité majoritaire est réalisée pour la filière de plaisance, ne semble pas impacté par cette proposition. **A l'inverse, l'utilisation du site du Slipway, seule infrastructure de l'île permettant la mise à sec de navires jusqu'à 800 tonnes et 63 mètres de long, pourrait être profondément modifiée.**

Actuellement en élaboration, le projet stratégique de la période 2019-2023 souhaite qu'un outillage dédié à la réparation navale soit redéployé. Cette action, dont les investissements pourront concerner majoritairement le site du Slipway, vise l'amélioration de la fonction support de la réparation navale aux activités portuaires, militaires et de pêche hauturière.

En cas d'adoption du projet de PLU, le site du Slipway pourrait, faute d'activité suffisante proposée par la plaisance, devenir trop conséquent et donc inadapté. Une dévaluation de Port Réunion pourra notamment être ressentie auprès des grands armements de pêche. L'entretien des navires basés à La Réunion se fera ainsi à terme exclusivement à l'étranger.

Le site du Slipway devrait conserver un zonage dont le but est le développement de l'activité portuaire, et non spécifiquement de plaisance. Le zonage Up, dont le règlement limite la destination aux seules *activités portuaires, industrielles, artisanales, de bureaux, de stockage et logistique* (p. 83, *Règlement*), conviendrait à la réalité économique de la zone ainsi qu'à ses développements futurs.

II.6.d. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- Suppression du zonage Upplaisance sur le site du Slipway, application du zonage Up.
- Suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

II.7 LES ACTIVITES DE SUPPORT A LA PECHE

Le projet de PLU souhaite modifier les spécifications règlementant actuellement les terrains sur lesquels sont placés un silo à glace et des entrepôts frigorifiques, équipements indispensables à la pêche réunionnaise. Leur zonage actuel Uep est proposé d'être modifié pour le zonage Upplaisance, qui souhaite n'autoriser que les activités permettant le développement de la plaisance.

II.7.a. CONTEXTE ACTUEL

Le secteur de la pêche représente, avec celui du sucre, l'une des principales sources d'exportation de l'île.

Sur le segment de la pêche austral, représentant 98% de la pêche en mer réunionnaise, les captures réalisées en 2016 ont été de 6 300 tonnes pour la légine et de 330 tonnes pour la langouste. Le silo à glace et les entrepôts frigorifiques situés à proximité du magasin 90 et du Slipway sont indispensables à ce secteur. Ces installations sont localisées Figure .

Le site du silo à glace fabrique et distribue environ 3 000 tonnes de glace par an aux professionnels pour la conservation des captures.

Actuellement, les activités développées dans ces entrepôts sont soumises à déclaration, par référence à la rubrique n°1511 de la nomenclature des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

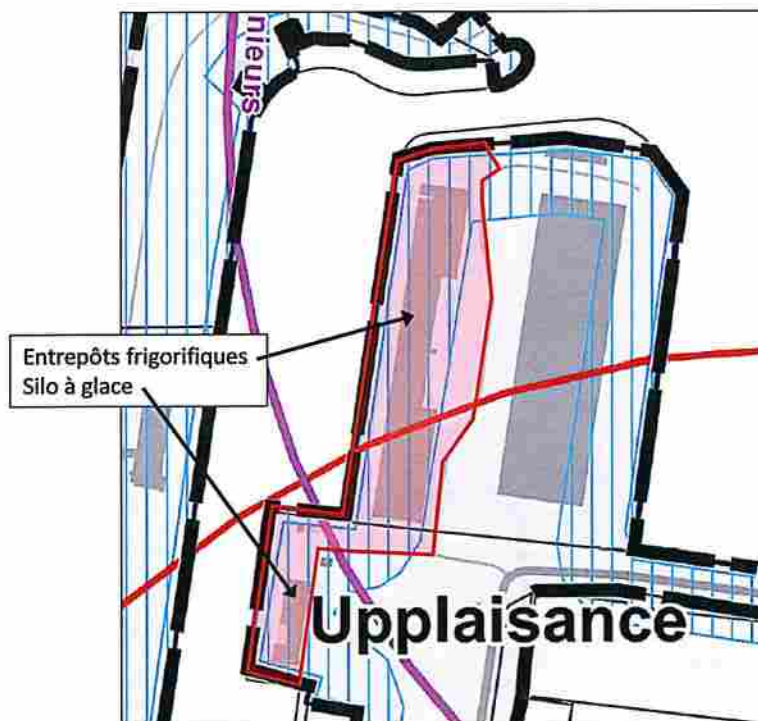


Figure 7 : Zone développant actuellement des activités support à la pêche locale et destinée potentiellement aux activités de plaisance et de loisirs. Source : Pièce graphique projet de PLU

II.7.b. DES INSTALLATIONS SUPPORTS A L'ACTIVITE PECHE DANS LE PROJET DE PLU

Dans son projet de PLU, le PA2D propose dans le périmètre du Port Ouest que :

« Les activités portuaires actuelles de plaisance et de pêche sont confirmées ; celles de loisirs y sont développées. A l'inverse les activités de fret et de stockage y prennent une place progressivement minoritaire » (p. 10, PA2D)

Le développement de la filière pêche est donc confortée au Port Ouest par le projet de PLU.

Cependant, des interrogations peuvent être soulevées quant à la pérennité de certaines activités support, comme la fabrication de glace ou bien le stockage des produits de pêche, au profil d'activités de plaisance ou de loisirs.

La zone située à l'Ouest du magasin 90 (Figure 9) pourrait être particulièrement impactée par le projet de PLU, avec pour activités concernées celles du silo à glace et des entrepôts frigorifiques.

En effet, le zonage Upplaisance proposé en remplacement de l'actuel Uep ne permet pas le développement d'activité en lien avec la pêche :

« Sont admises toutes les occupations et utilisations du sol non cochées à l'article Up 1 [exploitation agricole et forestière ; hébergement ; terrain de camping, caravanning ; dépôts sauvages] dès lors qu'elles respectent les conditions suivantes : [...]

Dans le secteur Upplaisance, les constructions à vocation d'activités économiques et touristiques à condition qu'elles contribuent au fonctionnement et au développement du port de plaisance. » (p.83, Règlement)

Cas du silo à glace dans le projet de PLU

Dans son schéma directeur de sécurisation du Port Ouest, le projet de PLU place le site du silo à glace dans la future zone « plaisance – petite pêche ». Il préconise un site délimité par des clôtures industrielles et dont l'accès est contrôlé (Figure).

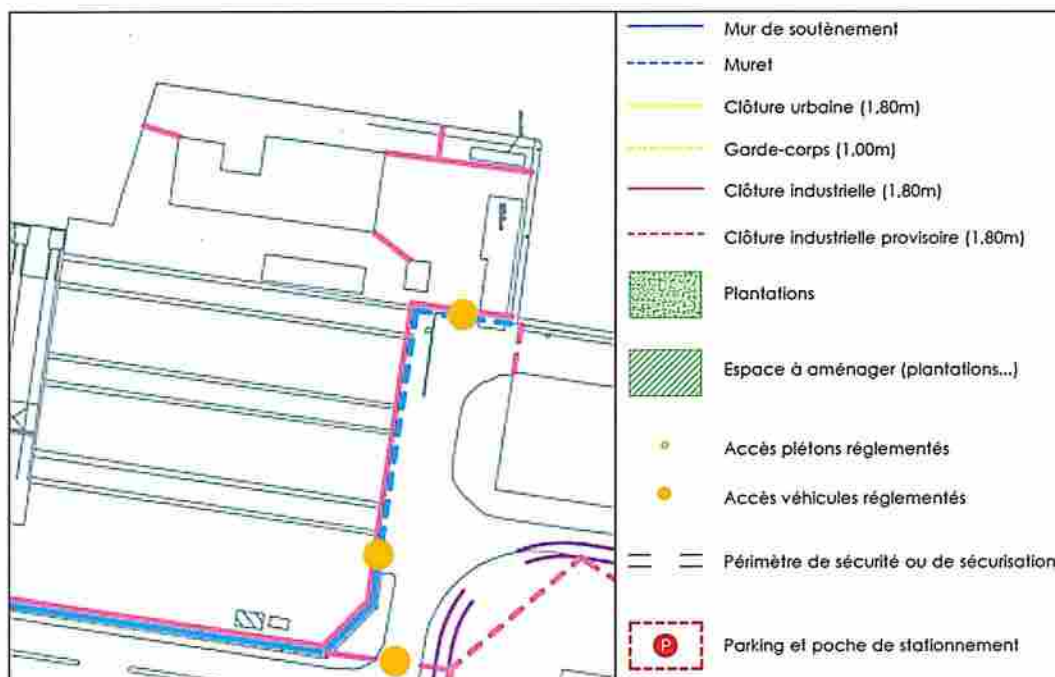


Figure 8 : Proposition de traitement des limites du silo à glace sud du Port Ouest. Source Schéma directeur sécurisation Port Ouest

Ces indications permettraient la continuité de l'activité du silo à glace dans le futur PLU. Cependant, le zonage Upplaisance ne le permet pas.

Cas des entrepôts frigorifiques dans le projet de PLU

Dans son schéma directeur de sécurisation du Port Ouest, le projet de PLU place les entrepôts frigorifiques dans la future zone « loisirs - tourisme » (Figure 10). En ce sens, ce choix rejoint la volonté du projet de PLU de :

« Faire évoluer le Port Ouest et les tissus urbains environnants vers la constitution d'un front de mer porteur de programmes caractéristiques d'une économie urbaine touristique orientée vers les services récréatifs et de loisirs » (Orientation 2 ; p.10, PA2D).

Par ailleurs, ce même schéma directeur préconise un site délimité par des clôtures industrielles provisoire avec accès contrôlé (Figure 10).

Toutes ces indications semblent converger vers la programmation d'un arrêt des activités de débarque et de stockage des produits de pêche dans les entrepôts frigorifiques, sans plus d'élément de justification ni analyse d'impact.

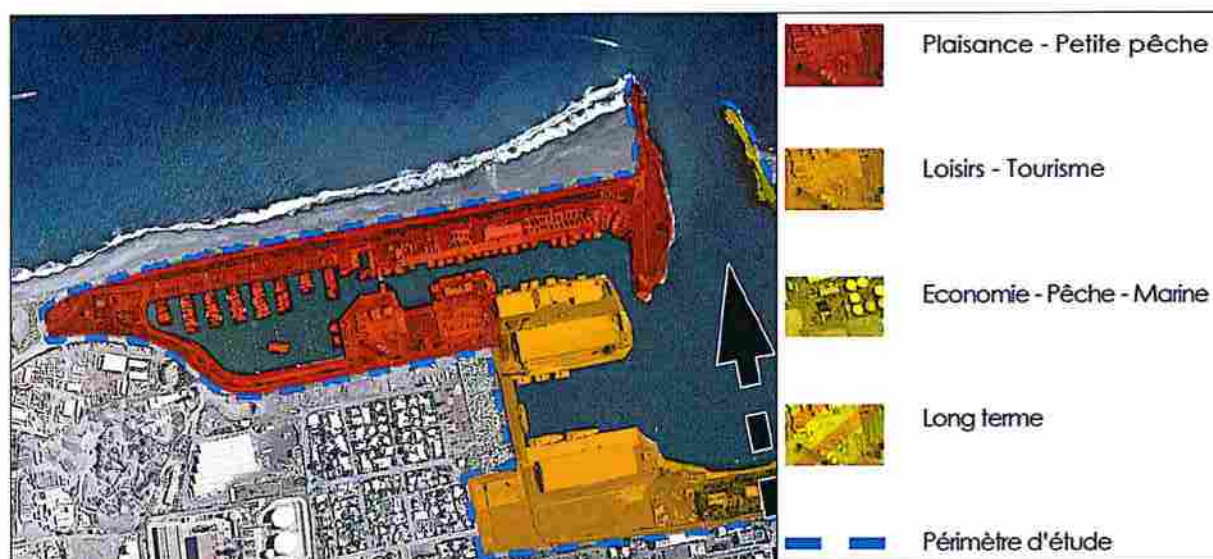


Figure 9 : Proposition d'affectation des futurs secteurs économiques du Port Ouest. Source Schéma directeur sécurisation Port Ouest

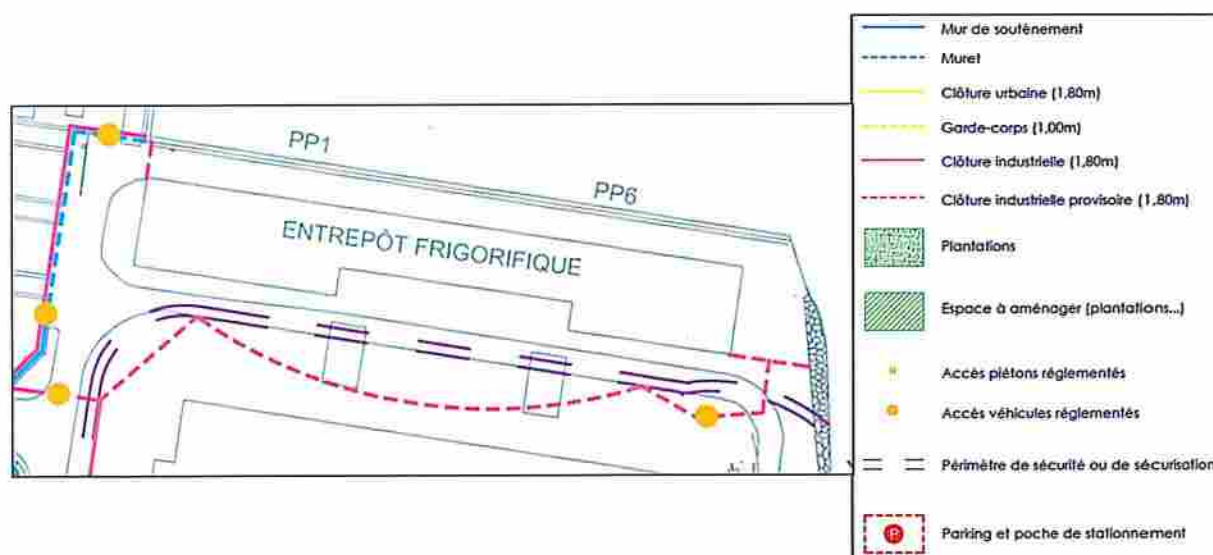


Figure 10 : Proposition de traitement des limites des entrepôts frigorifiques sud du Port Ouest. Source Schéma directeur sécurisation Port Ouest

II.7.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet de PLU n'assure pas la pérennité des activités du silo à glace sud ainsi que des entrepôts frigorifiques situés à proximité du magasin 90. Ces activités sont pourtant nécessaires à une filière pêche dont le développement au Port Ouest est confirmé par le projet de PLU.

Afin de conforter la filière pêche au Port Ouest il conviendrait de placer dans le projet de PLU les secteurs du silo à glace sud et des entrepôts frigorifiques dans le zonage Up, et non Upplaisance.

Par ailleurs, le schéma directeur de sécurisation du Port Ouest devrait prévoir une délimitation permanente du site des entrepôts frigorifiques, mais aussi ne pas intégrer ce secteur au développement de futures activités de « loisirs – tourisme ».

II.7.d. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- Suppression du zonage Upplaisance sur les terrains des sites du silo à glace et des entrepôts frigorifiques, application du zonage Up.
- Suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

II.8 L'ENTRETIEN DES ACCES NAUTIQUES ET DU TRAIT DE COTE

II.8.a. ACTIONS ACTUELLES REALISEES POUR L'ENTRETIEN DES ACCES ET DU TRAIT DE COTE

Afin de garantir l'accès du Port Ouest aux navires dans les meilleures conditions, il est nécessaire de procéder régulièrement à des opérations de dragage du chenal d'accès.

A titre d'exemple, des houles australes particulièrement importantes ont, en 2016, provoqué un engravement important du chenal, ce qui a mobilisé des moyens exceptionnels pour extraire les matériaux à une cadence soutenue, notamment du mois de juillet au mois d'octobre. 92 000 m³ de matériaux ont ainsi été extraits.

Malheureusement, la régularité des travaux de dragage du chenal du Port Ouest est rendue difficile par les multiples contraintes d'exploitation qu'implique un dragage d'un chenal d'accès. Ils sont d'ordre budgétaires, de fiabilité de matériel de dragages, de gestion du personnel ou encore liées aux conditions météorologiques, et ont un impact réel sur l'activité opérationnelle du Port Ouest.

Le transport entre les sites de dragage et les sites de rechargement est effectué par camion et utilise notamment un cheminement sur la digue sud (l'accès y est réglementé) ainsi que la rue Amiral Bosse. Le volume total de dragage pouvant dépasser 200 000 tonnes, le transfert des matériaux sur la côte de la Pointe du Phare peut nécessiter plus de 13 000 allers-retours.

Les sites de dragage, de dépôt ainsi que les trajets effectués par les camions pour le transport des matériaux sont positionnés sur la Figure 11.



Figure 11 : Sites de dragage, sites de dépôt et itinéraires de transport des matériaux associés aux opérations d'entretien du chenal d'accès et du littoral du Port Ouest

II.8.b. L'ORGANISATION ACTUELLE DU GPMDLR DANS LE PROJET DE PLU

A travers l'orientation 8 de son PA2D, le projet de PLU souhaite valoriser la commune du Port telle une ville jardin, conciliant ville et nature et adaptée aux fortes chaleurs et à l'aridité de la plaine côtière (p. 28, PA2D). Une OAP dite « Fil vert » a été définie dans ce sens.

Dans ce cadre, le projet de PLU souhaite, au travers de plusieurs moyens, ouvrir au public le littoral nord de la commune. Cette ouverture pourra être contraignante pour les opérations de dragage, de transport et de rechargement du trait de côte.

Par ailleurs, l'OAP « Portes de l'Océan », et sa volonté de rendre à terme la circulation de la rue Amiral Bosse piétonne, pourra modifier significativement le trajet du transport des matériaux de dragage.

Ouverture du littoral au public

Décomposé dans le règlement ainsi que dans les orientations d'aménagement et de programmation, l'OAP thématique « Fil vert » souhaite protéger la qualité paysagère ; mettre en valeur le patrimoine végétal existant et renforcer l'identité verte de la ville. La Figure 12 présente les secteurs sur lesquels l'OAP « Fil vert » intervient.

Le projet de PLU souhaite ouvrir largement l'accès du public au littoral de la commune.

Dans le secteur de la Pointe du Phare, l'OAP « Fil vert » a la volonté de :

- « - Participer à la mise en valeur de l'espace littoral en offrant un front végétalisé en limitant les nuisances sonores, olfactives et visuelles ;
- Masquer les vues au sein de la parcelle pour les activités industrielles et sur les stationnements en végétalisant les limites ;
- Utiliser des essences adéquates au site. » (p. 214, Règlement)

Le linéaire concerné est repéré par la Figure 12 et suit les modifications de la limite des zonages Ue/N (voir Figure 15). Il est situé pour partie à l'intérieur de la zone de risques technologiques de la SRPP.

Dans ce cadre, des préconisations sont indiquées pour la délimitation du secteur Ue avec le secteur N (voir Figure 14). Ces préconisations sont valables dans le secteur de la Pointe du Phare. Le linéaire concerné est repéré par la Figure 13 et suit les modifications de la limite des zonages Ue/N (voir Figure 14). Il est situé pour partie à l'intérieur de la zone de risques technologiques de la SRPP (figure 15).

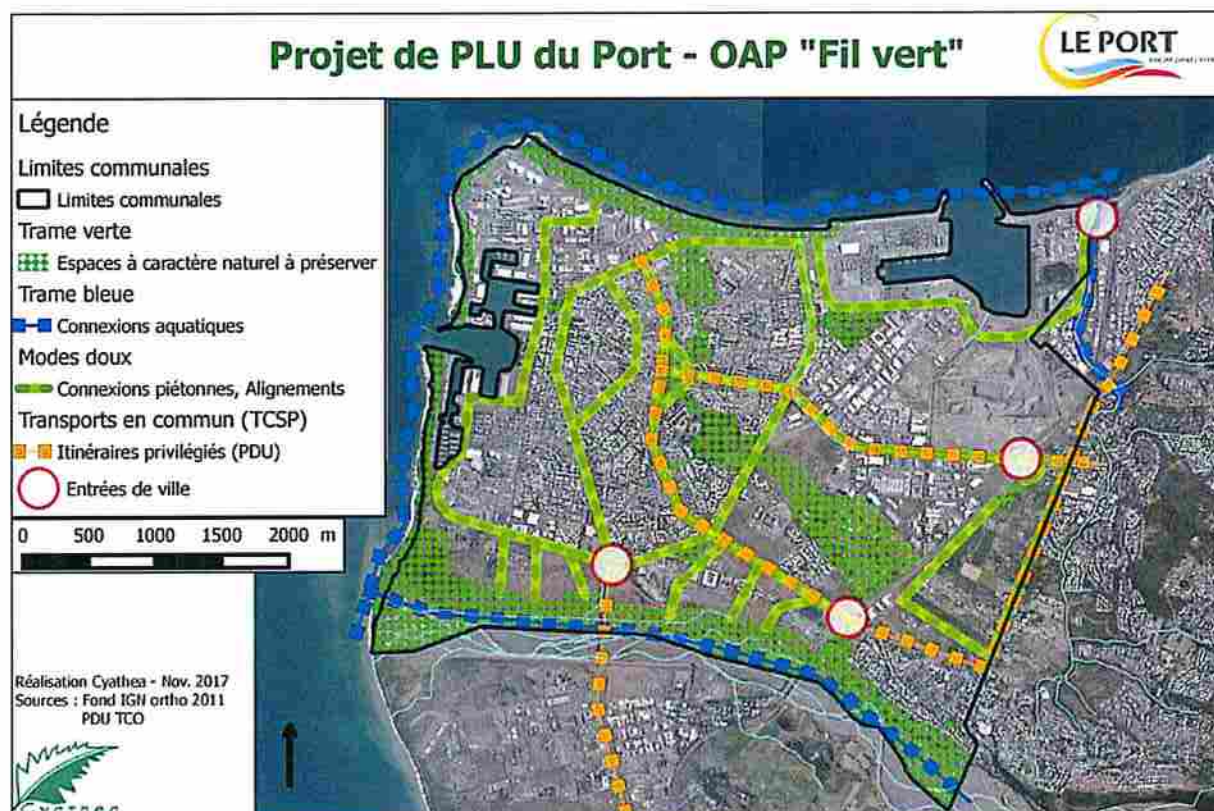


Figure 12 : OAP « Fil Vert ». Source : p 31, OAP

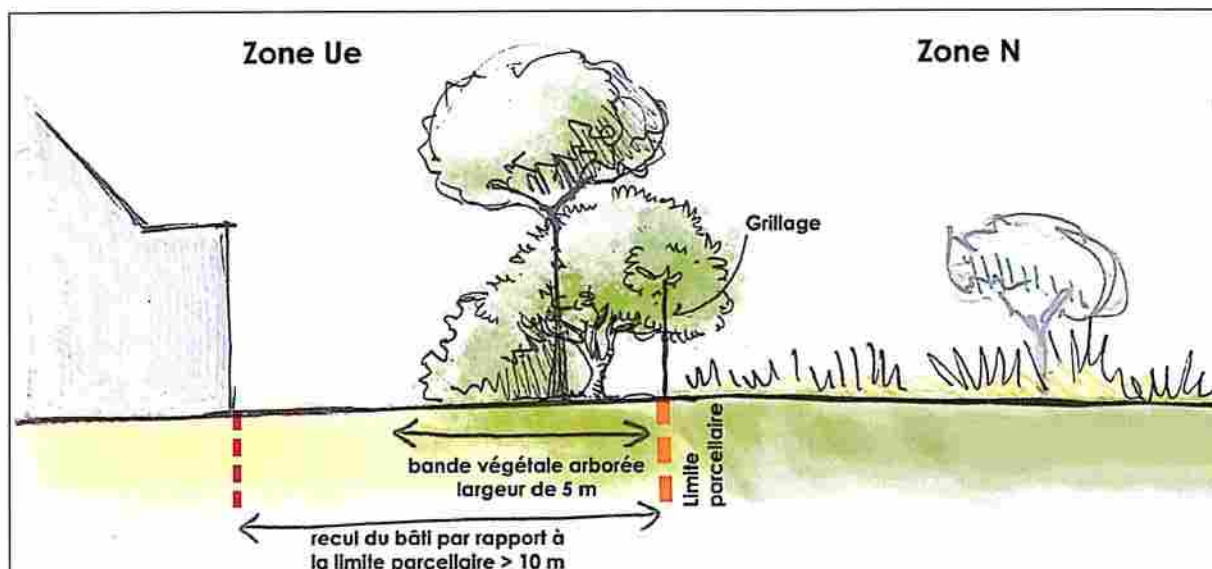


Figure 13 : Préconisation de l'AOP « Fil vert » pour le traitement de la limite Ue/N dans le secteur de la Pointe des Galets.
Source : p 215, Règlement

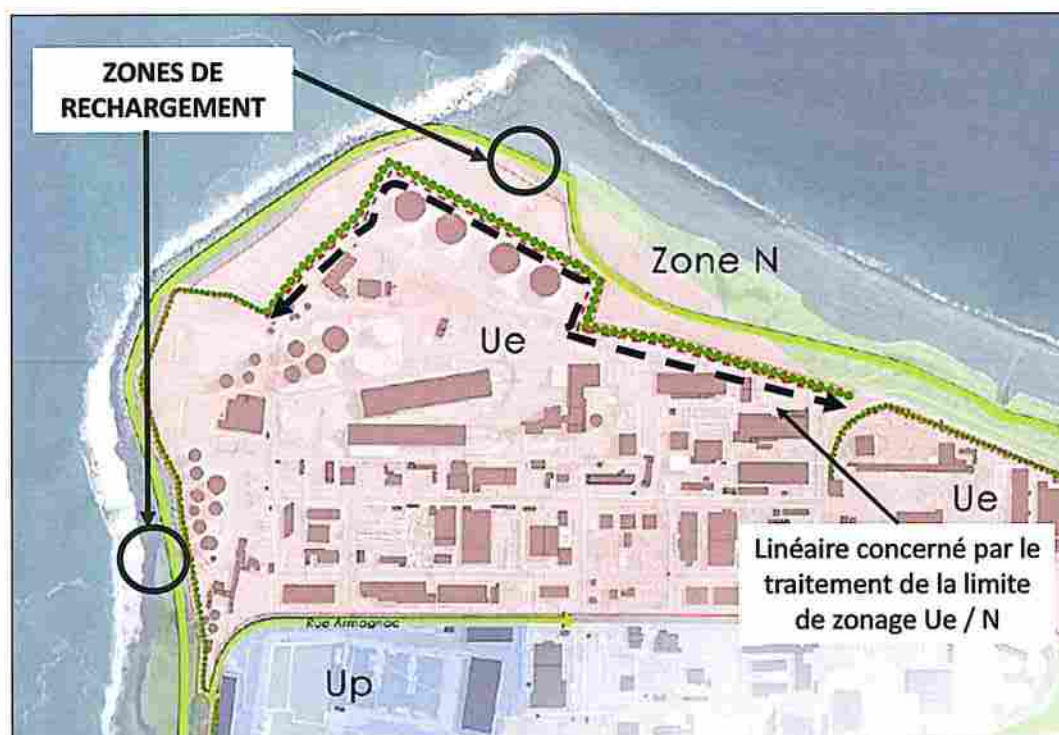


Figure 14 : Linéaire concerné par les préconisations de l'AOP « Fil vert » pour le traitement de la limite Ue/N sur le secteur de la Pointe des Galets. Source : p 214, Règlement

Par ailleurs, le zonage N proposé dans le projet de PLU s'inscrit également dans cette volonté d'ouverture au public du littoral.

En effet, le zonage actuel se décompose notamment des secteurs suivants :

- Secteur N : Toutes les occupations et utilisation du sol sont interdites, sauf :
 - Les installations et ouvrages techniques, tels que ceux liés à l'alimentation en eau, à la salubrité ou à la sécurité ;

- Les affouillements et exhaussement de sol liés à l'assainissement pluvial, ou à l'aménagement paysager.
- Secteur N1 : Les installations cités en secteur N sont autorisés, auxquelles sont ajoutées :
 - Les constructions légères liées aux activités de promenade, de loisirs (telles que kiosque de plein air, aire de pique-nique, ...) ;
 - Les constructions liées à l'accueil du public (relais d'information, petite restauration, sanitaires, ...).

Ces secteurs sont positionnés de manière à ce qu'aucune installation permettant l'accueil de public ou une augmentation de l'attrait de la zone ne soit permise au sein du périmètre de danger de la SRPP (Figure 15).

Le projet de PLU facilite donc significativement l'accueil et le cheminement de public à l'intérieur de la zone de risques technologiques de la SRPP. A des fins de protection des personnes, le cahier des recommandations issu du règlement du Plan de Prévention des Risques Technologiques de la SRPP tel que définie par l'arrêté préfectoral n°3714 daté du 12 juin 2014 précise notamment de ne pas permettre dans cette zone *la circulation organisée des piétons ou des cyclistes*. Une information à destination du public est présente aux limites de la zone de dangers.

Par ailleurs, ainsi que le synthétise la Figure 1, le projet de PLU a souhaité modifier les limites du zonage N. Cela permet notamment de proposer un espace terrestre en zonage N (Figure 16).

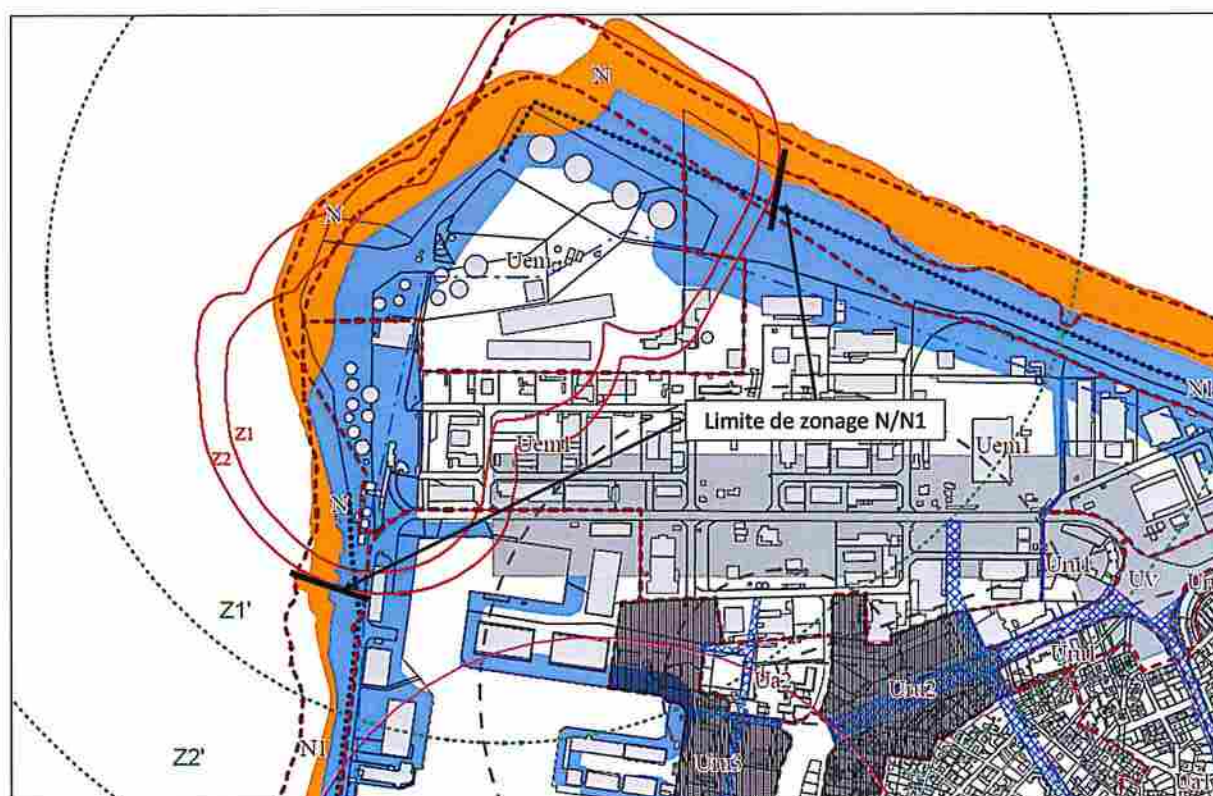


Figure 14 : Positionnement des zonages N et N1 face aux périmètres de dangers de la SRPP. Source : Pièce graphique du PLU en vigueur



Figure 16: Terrains de la Pointe du Phare dont le zonage est modifié par le projet arrêté de PLU du Port

Par ailleurs, le projet de PLU encourage le développement de pratiques sportives ou culturelles sur le secteur de la Pointe du Phare crée une cohabitation potentiellement dangereuse avec les opérations quasi-quotidiennes de transport de matériaux et de rechargement du littoral.

Enfin, les activités de dragage de la plage sud n'ont pas été intégrées. En effet, cette zone pourrait s'avérer dangereuse pour le public.

Contraintes dans le transport des matériaux

Développé dans son Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest, le projet de PLU indique vouloir à terme aménager et ouvrir au public la digue sud. En partie haute, cette digue possède actuellement une piste permettant, via un accès réglementé, le passage des camions transportant les matériaux de dragage. A terme, il est proposé que cette partie haute reçoive un aménagement paysager comprenant notamment : belvédères, stationnements voiture, aires de pique-nique, de repose et de détente (Figure 17).

Ce choix d'aménagement semble ne pas prendre en considération le trafic routier actuel transportant les matériaux (jusqu'à 26 000 déplacements par an). La cohabitation pourra générer des incompatibilités fortes.

Par ailleurs, le projet de PLU souhaite au travers de son OAP « Portes de l'Océan » (Figure 18) : « tendre vers un apaisement des modes de circulations et donc dans une logique de transition vers des circulations piétonnes. Ces circulations sont favorisées par un maillage complet au sein du périmètre opérationnel, comprenant :

- Une promenade haute qui longe la ville dans le prolongement et le traitement apaisé de la rue Amiral Bosse ;
- Une promenade basse qui longe le bassin dans le prolongement et le traitement apaisé de la rue Amiral Bosse [...]. » (p. 18, OAP)

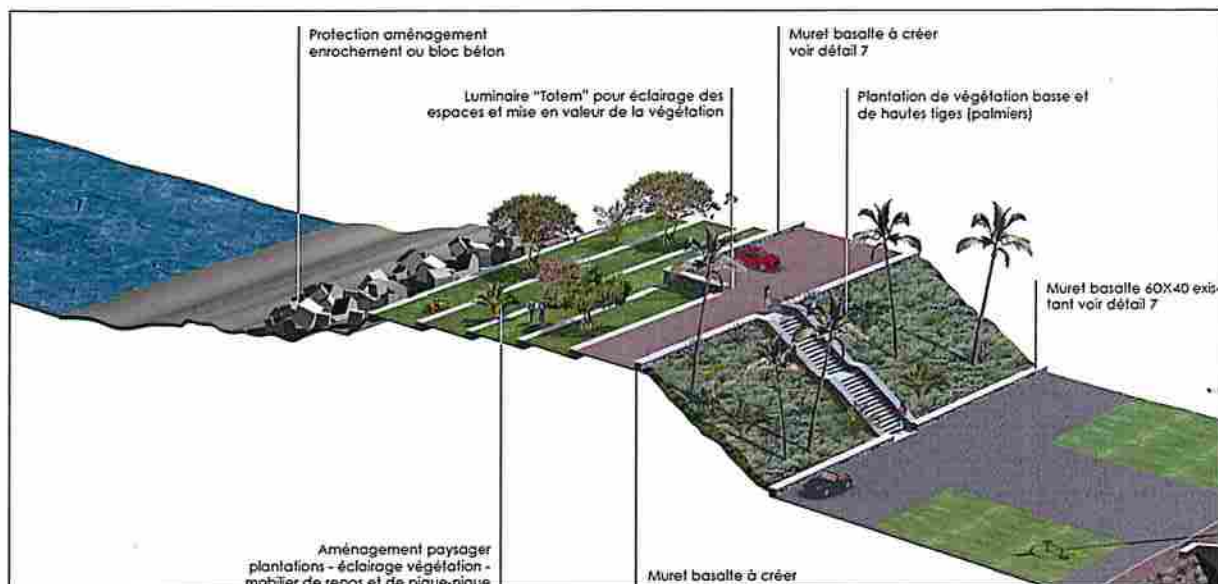


Figure 17 : Proposition de traitement de la digue sud. Source : Schéma directeur sécurisation Port Ouest

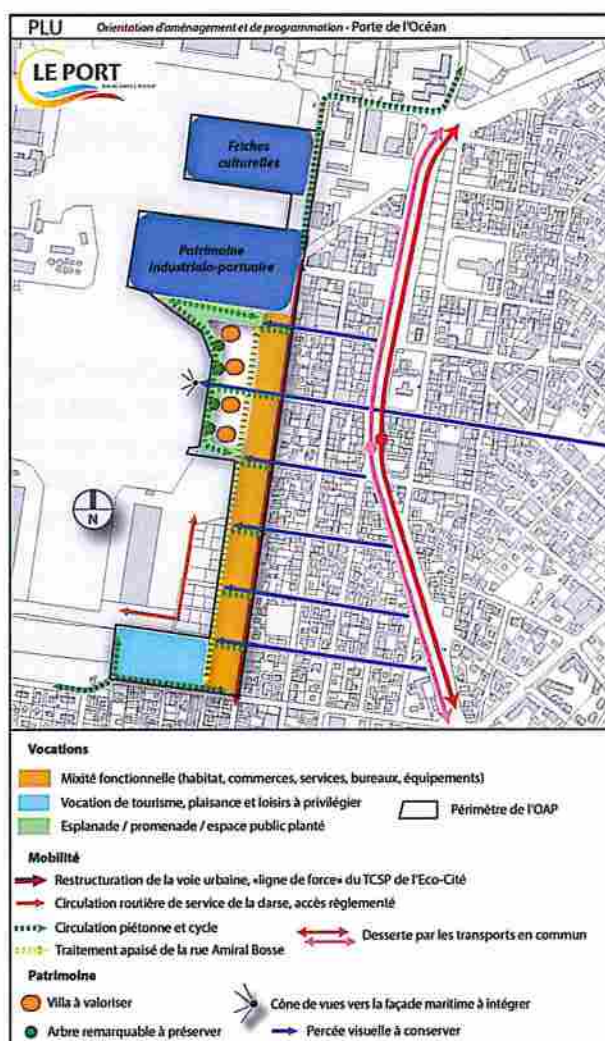


Figure 15 : OAP « Portes de l'Océan ». Source : p. 19, OAP

L'utilisation d'un itinéraire de contournement de la ville pour le transport des matériaux, en dehors de l'impact en matière de congestion, d'usure des infrastructures routières et de pollution atmosphérique, coûterait au GPMDLR plusieurs centaines de milliers d'euros supplémentaires chaque année avec un impact environnemental important.

II.8.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet de PLU induit par ses propositions une ouverture du littoral au public, même dans le périmètre de protection de la SRPP

(l'arrêté préfectoral n°3714 daté du 12 juin 2014 précise notamment de ne pas permettre dans cette zone *la circulation organisée des piétons ou des cyclistes*).

Ce cheminement facilité du public sur le littoral Nord pourrait générer une cohabitation potentiellement dangereuse avec les travaux quasi-continus de rechargement du trait de côte.

Par ailleurs, les aménagements prévus par le projet de PLU en haut de digue Sud ne semble pas adaptés aux cheminements de plusieurs milliers de camions par an. Une adaptation des propositions du Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest semble nécessaire.

Effectivement, le littoral nord est actuellement protégé par des ouvrages majoritairement créés par le GPMDLR. Lorsqu'ils sont situés dans le périmètre du domaine public portuaire (DPP), l'entretien de ces ouvrages est assuré par le GPMDLR. Cependant, dans le périmètre de protection de la SRPP, cet entretien ne tient pas compte d'un accès au public facilité. Ces ouvrages n'ont pas été conçus pour l'accueil de public. Enfin, au-delà du périmètre de la DPP, les ouvrages n'ont pas vocation à être entretenus par le GPMDLR.

II.8.d. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- Suppression des principes de l'OAP « Fil vert » non compatibles avec le règlement et le zonage PPRT de la SRPP.
- Modification du règlement et de ses pièces graphiques afin de ne pas favoriser la venue de public sur des zones concernées par un PPRT.
- Mise en compatibilité de l'OAP « Portes de l'Océan » avec l'entretien des accès nautiques et la gestion du trait de côte.
- Suppression des principes d'aménagement développés dans le Schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest.

II.9 GESTION DES FUTURES ACTIVITES AU PORT OUEST

Dans sa volonté d'« attirer de nouveaux résidents et visiteurs extérieurs » au Port Ouest, le projet de PLU a souhaité confirmer les activités portuaires actuelles de plaisance et de pêche, développer les activités de loisirs et réduire les activités de fret et de stockage (p.10, PA2D).

Dans ce cadre, le projet de PLU annonce qu'« il serait souhaitable de localiser au Port Ouest l'escale des bateaux de croisière touristique de gabarit compatible avec les infrastructures portuaires. » (p.

10, PA2D). Le schéma directeur pour la sécurisation du Port Ouest place à ce titre une gare maritime sur un quai à proximité de la Darse Titan (Figure 19).

Cependant, ces activités vont générer une gestion dont le portage n'est pas précisé dans le projet de PLU.

Il est à noter que la gare maritime telle que positionnée par la Figure impacte la bonne conduite des opérations d'avitaillement du Marion Dufresne lors de ses escales au poste 8. Par ailleurs, le Port Ouest n'a pas été identifié comme le port base des TAFF.

D'autre part, le magasin 90 situé bord à quai, site en cours de cessation d'activité, pourrait selon le projet de PLU et le zonage Upplaisance être dédié uniquement au développement de l'activité de plaisance et non aux autres activités portuaires possible.

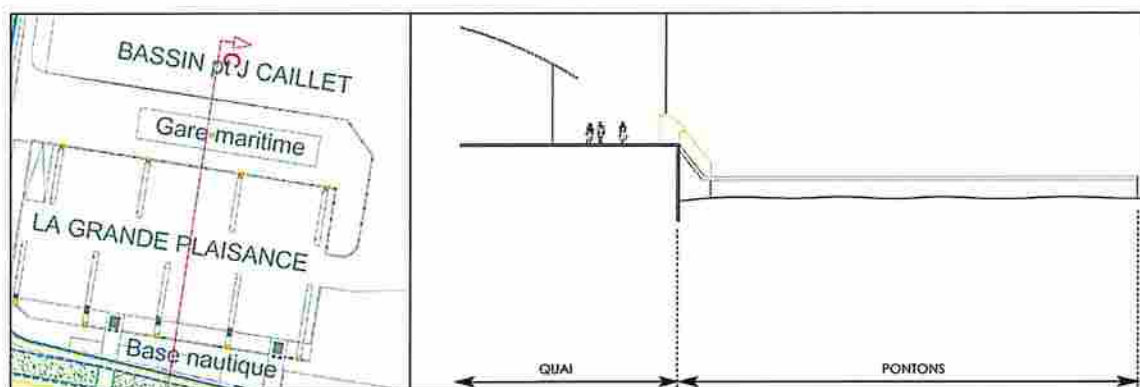


Figure 19 : Proposition d'une gare maritime au Port Ouest. Source : Schéma directeur sécurisation Port Ouest

Avis :

- Le GPMDLR se questionne sur le devenir de ses activités au Port Ouest.
- Sur le site du magasin 90, suppression du zonage Upplaisance, application du zonage Up.

III PORT EST

En analysant les différentes modifications souhaitées par le projet de PLU au regard des activités et projets du GPMDLR, des avis ont été donnés sur les sites, activités ou projets suivants :

- Projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est ;
- Entrée Port Est ;
- Projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire ;

Les sections de ce chapitre détaillent ces différents sujets.

III.1 PROJET DE REORGANISATION ET DE SECURISATION DU PORT EST

Véritable support de croissance de l'île, le Port Est, mis en service en 1986, a constamment évolué au fur et à mesure de la hausse du trafic portuaire domestique accompagnant le développement démographique et économique de La Réunion.

Fin 2015, la mise en service de l'extension du Port Est Phase 2 a permis la modernisation des conditions d'accueil et de traitement des navires porte-conteneurs.

L'augmentation croissante et durable des flux conteneurisés (+3% en 2015 ; +31% en 2016 ; +2% en 2017) nécessite une remise à niveau de l'organisation terrestre des terminaux conteneurs et marchandises et un réaménagement de l'entrée du Port Est qui permettra d'améliorer les conditions d'accès du trafic routier tout en confortant la sûreté générale du site.

Sans attendre une situation de saturation, le GPMDLR souhaite démarrer prochainement ses travaux de réorganisation et de sécurisation du Port Est. Les objectifs de cette opération sont notamment les suivants :

- Augmenter les capacités terrestres du terminal à conteneurs pour répondre à l'augmentation très rapide du trafic des conteneurs (domestique et transbordement) et favoriser le développement de ce trafic ;
- Optimiser les surfaces, rationaliser toutes les activités de la darse « conteneurs » et augmenter le foncier disponible afin de faciliter le développement futur du port et des activités liées au port ;
- Sauvegarder l'évolutivité du site en choisissant des aménagements qui ouvrent le champ des possibles pour des évolutions futures ;
- Augmenter l'expertise du GPMDLR dans l'aménagement durable et devenir une référence en intégrant les aspects économiques, environnementaux et sociaux dans chacun des choix d'aménagement, et rénover l'ensemble de l'éclairage public pour le rendre compatible avec l'avifaune ;
- Améliorer le niveau de sûreté du port.

III.1.a. OPERATION « OPTIMISATION ET SECURISATION DU PORT EST »

Le périmètre principal de l'opération comprend la zone conteneurs de marchandises diverses ainsi que l'entrée du Port Est. Néanmoins, la réorganisation du site pourra conduire à relocaliser certains aménagements en dehors du périmètre principal, et d'autres aménagements tels que la vidéo-surveillance couvriront l'ensemble du Port Est. Le périmètre élargi de l'opération comprendra donc l'ensemble du Port Est et ses alentours.

Actuellement, dans le périmètre de l'opération, une même activité peut être répartie sur plusieurs sites et certains sites peuvent regrouper plusieurs activités différentes. Un simple déplacement des aménagements ne donnerait pas un résultat optimal.

Afin de réorganiser de façon rationnelle, une analyse fonctionnelle globale a été effectuée dans le périmètre de l'opération et a permis d'identifier 35 activités et fonctions qui constitueront les éléments de l'opération à regrouper, positionner et agencer de façon optimale.

Ces éléments sont indiqués et localisés dans la photographie aérienne placée Figure 20, qui représente la situation existante :



L'avancement actuel des études est représenté sur la photographie aérienne placée Figure 21:

- Les éléments délimités en blanc, correspondant aux « implantations à confirmer » (voir légende), sont assez matures pour entrer en phase de maîtrise d'œuvre. Ces éléments correspondent globalement aux terre-pleins à conteneurs.
- Les éléments délimités en orange, correspondant aux « implantations à définir » (voir légende), sont moins matures (localisation à déterminer, capacités à définir,...) et nécessiteront une phase d'étude préalable avant d'entrer en phase de maîtrise d'œuvre.

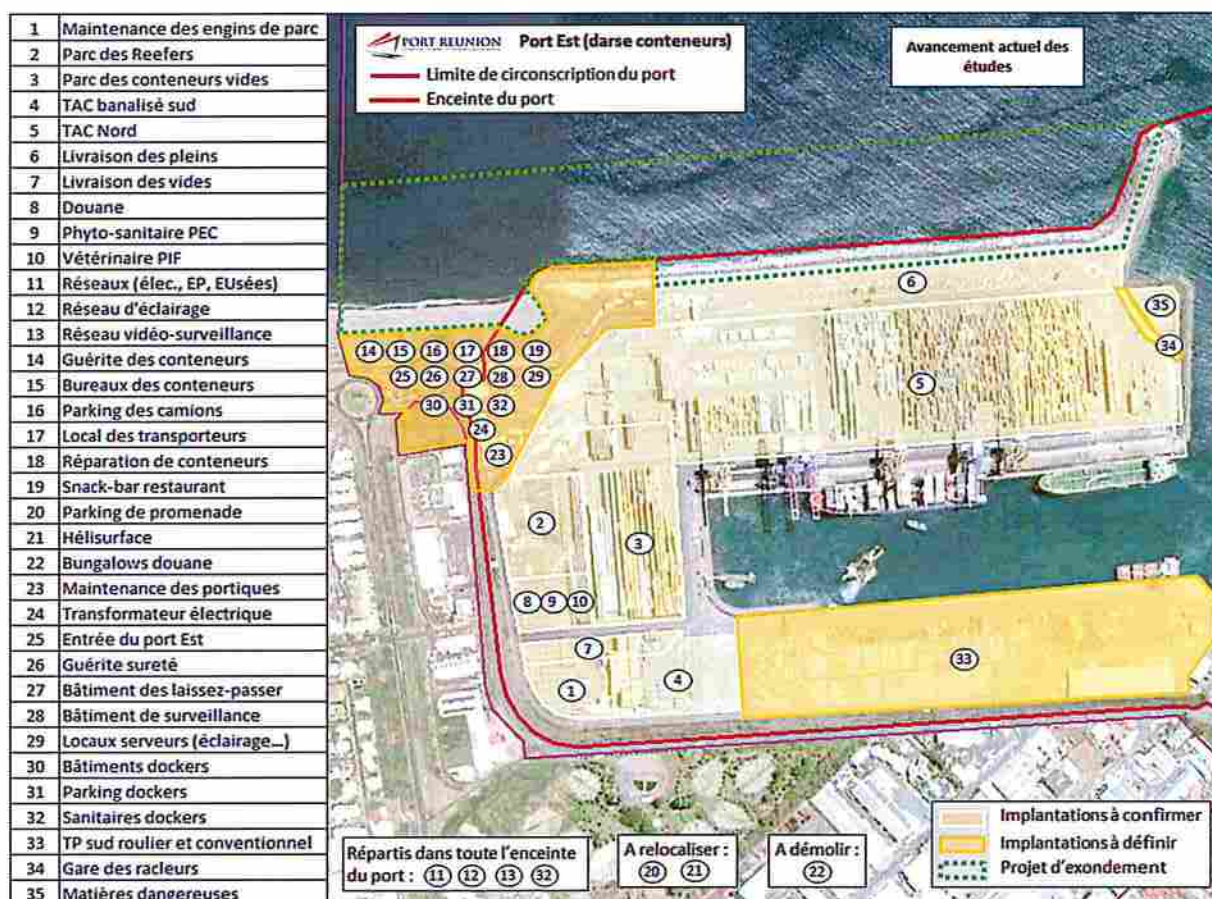


Figure 21 : Projet de réorganisation et de sécurisation du Port Est (mars 2017)

En outre, l'opération devra cohabiter avec d'autres opérations en cours et intégrer leurs incidences :

- L'opération « hydrocarbures » consiste à déplacer le point de chargement d'hydrocarbures du poste 10 vers le poste 21. La conduite traversera éventuellement le périmètre de la présente opération.
- L'opération « exondement Ouest » consiste à créer un exondement en mer au Nord, tout le long du terminal à conteneurs.
- L'acquisition des terrains situés à l'Ouest du port, au Sud du rond-point de l'entrée (voir figure 22). Cet espace augmente la surface disponible pour l'aménagement de la nouvelle entrée du port.



Figure 22 : Terrains acquis ou en cours permettant l'aménagement de la nouvelle entrée du Port Est (encadrés par le trait violet)

III.1.b. L'OPERATION DANS LE PROJET DE PLU

Le projet d'optimisation et de sécurisation du Port Est est actuellement positionné sur des parcelles propriété du GPMDLR (AV15, AV69, AV71, AV210, AV263 et AV264), et sur certaines en cours d'acquisition (AV208 et AV212) (Figure 23).



Figure 23 : Zoom sur les parcelles situées à l'entrée du Port Est

Le projet de PLU place ces parcelles dans différents zonages, lesquels ont évolué par rapport aux zonages actuels.

Entrée du Port Est

Le PLU actuel place le projet de réaménagement de l'entrée du Port Est dans les zonages N, N1, Uv et Uep, ainsi que le montre la Figure 24.

Dans un courrier du 26 avril 2017, le GPMDLR sollicitait les services de la commune du Port pour que soient prise en compte l'opération dans la révision du PLU. Précisément, il avait été souhaité : « une homogénéisation du règlement d'urbanisme au sein de la circonscription portuaire, grâce à la généralisation du zonage Uep, [qui] permettait notamment la mise ne place des futurs aménagements portuaires, sous réserve d'une compatibilité avec le PPR en vigueur ».

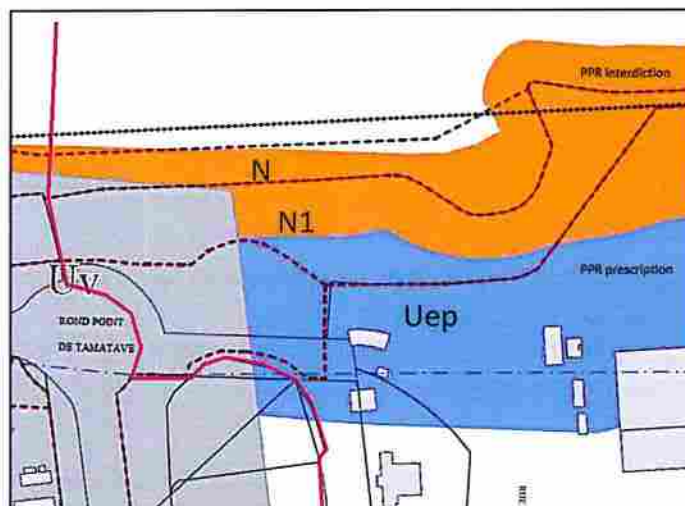


Figure 24 : Juxtaposition du PLU actuel et de la limite de circonscription du GPMDLR

Le projet de PLU propose de :

- Regrouper les zonages N et N1 pour ne faire qu'un seul zonage N ;
- Faire évoluer le zonage Uep en Up ;
- Conserver le zonage Uv et son périmètre ;
- Transformer le zonage Uep des terrains présentés à la en Uem.

En ce sens, il ne répond pas au souhait initial du GPMDLR.

III.1.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Afin de mener à bien l'opération d'optimisation et de sécurisation du Port Est, il conviendrait que le projet de PLU prenne en compte le projet du GPMDLR en harmonisant les zonages. En effet, il conviendrait que l'entrée du Port Est comporte uniquement le zonage Up.

Par ailleurs, le zonage Up proposé par le projet de PLU vient assouplir les obligations réglementaires en terme de distance d'implantation, de hauteur de bâtiment et de surface perméable à conserver.

III.1.d. AVIS DU GPMDLR

Avis :

- Mise en compatibilité du règlement et de ses pièces graphiques avec le projet de réorganisation et sécurisation du Port Est porté par le GPMDLR :
 - Suppression du zonage N concerné dans le périmètre projet ;
 - Suppression du zonage Uem sur les terrains de la ZAC Belvédère appartenant au GPMDLR, remplacement par du zonage Up.

III.2 PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE ARRIERE PORTUAIRE

La Zone Arrière Portuaire (ZAP) constitue un site d'extension des activités portuaires stratégiques permettant, dès qu'elle sera aménagée, l'amélioration de la compétitivité du GPMDLR, et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

III.2.a. PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAP DEVELOPPE PAR LE GPMDLR ET LE TCO

Le port représentant plus de 99 % des volumes entrants et sortants à La Réunion, cet aménagement est un enjeu fondamental pour l'insertion de l'économie réunionnaise dans la dynamique de croissance régionale.

Plus particulièrement, l'aménagement de la ZAP souhaite répondre à deux objectifs essentiels :

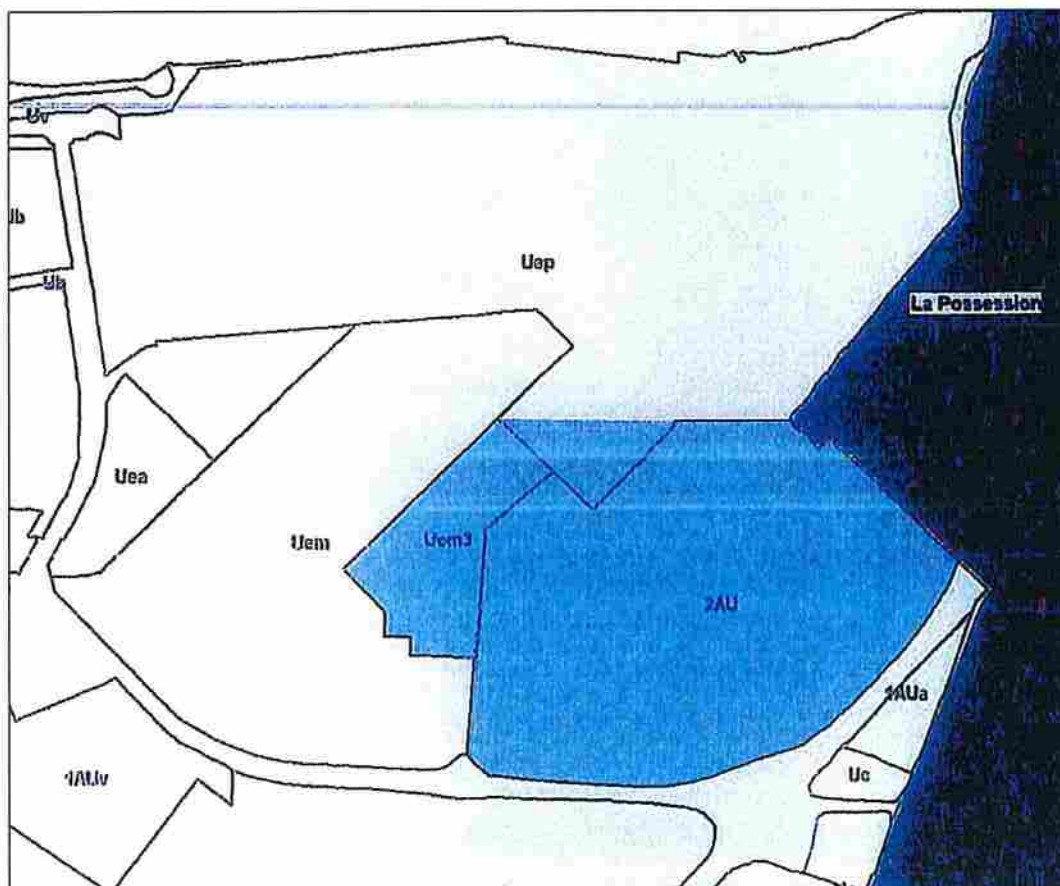
- I. **Besoin de plateformes portuaires** permettant l'extension des zones actuelles de terre-pleins de stockage. Dans un contexte de forte croissance de ses activités, Port Réunion se doit d'adapter ses installations. Les risques de congestions à venir liés à l'absence de disponibilité foncière, vont rapidement créer des surcoûts pour l'ensemble des acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment), un risque de déclassement du port de la part des compagnies maritimes et, plus généralement, représenter un frein au développement économique de La Réunion.
- II. **Besoin de plateformes logistiques et industrialo-portuaires** permettant l'amélioration de la chaîne logistique réunionnaise, mais aussi le développement d'activités de transformation rendu possible par l'amélioration de la connectivité maritime liée au transbordement. Ces activités participeront à l'amélioration de la performance, à la création de valeur ajoutée et d'emploi sur le territoire.

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAP, le TCO et le GPMDLR ont constitué un groupement de commande pour la réalisation d'une étude de faisabilité technico-économique, le TCO étant le Maître d'Ouvrage.

Projet d'Intérêt Général

A la demande du GPMDLR, l'aménagement de la ZAP du Port Est a été qualifié de PIG par arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014. Cette qualification a été renouvelée par arrêté n°1629/SG/DCL/BU du 27 juillet 2017, et ceci pour une durée de 3 ans.

Le courrier du 10 février 2015, par lequel le préfet a notifié au Maire de la commune du Port le Projet d'Intérêt Général, précise sur quel périmètre l'aménagement de la ZAP possède le caractère de PIG. Celui-ci est présenté Figure 25.



- *Figure 16 : Zone dans laquelle le Projet d'Intérêt Général pour l'aménagement de la ZAP est valide (bleue)*

Etude de faisabilité technico-économique de la ZAP

En cours de réalisation, l'étude technico-économique pour l'aménagement de la ZAP menée en partenariat avec le TCO a pour principale mission la caractérisation technique du potentiel d'aménagement de la ZAP.

L'emprise de l'étude s'étend sur **environ 100 ha** et est définie par (Figure 26) :

- Au Nord, la route péri-portuaire ;
- A l'Est, les limites de la commune du Port ;
- Au Sud, la RN 1001 ;
- A l'Ouest, les parcelles GTOI, CCIR et Arcelor Mittal.



Figure 26 : Périmètre retenu de l'étude de faisabilité technico-économique pour l'aménagement de la ZAP

Parmi les besoins auxquels l'aménagement de la ZAP devra répondre, le TCO et le GPMDLR ont notamment identifié dans leur cahier des charges les éléments suivants :

- disposer d'espaces accueillant des activités industrielles et de perfectionnement actif ;
- disposer d'espaces pour les fonctions occupant actuellement les emplacements bord à quai et contraignant ainsi les capacités de développement de l'activité d'accueil de navires ;
- disposer d'espaces permettant aux entreprises logistiques de procéder au dépotage des conteneurs, au rempotage dans le cadre de la fonction hub et au conditionnement de marchandises pour l'irrigation du territoire ;
- disposer d'une diversité des fonctions économiques (industriel, logistique, bureaux de professionnels portuaires, services aux entreprises, ...) en vue d'optimiser le foncier et la qualité de la zone ;
- appliquer le concept d'écologie industrielle ;
- assurer la bonne gestion des flux avec une différenciation entre :
 - o les flux internes au port ;
 - o les flux entre le port et les entreprises de la zone ;
 - o les flux entre le port / les entreprises de la zone et le réseau routier principal ;
 - o les flux urbains (Le Port – La Possession).
- inscrire l'aménagement dans une vision paysagère globale, tant dans un axe nord/sud qu'est/ouest ;
- prendre en compte la nécessaire continuité du sentier littoral, devant à terme parcourir l'ensemble du littoral du TCO, mais s'arrêtant actuellement au Port Est ;

- prendre en compte les contraintes environnementales existantes dans cette zone et la compatibilité des aménagements avec les différents plans et documents cadre liés à l'environnement ou à l'urbanisme.

Après la réalisation d'un état des lieux (phase 1), l'étude a clos la phase 2 « définition des contraintes et opportunités du site » par la tenue d'un COPIL le 20 juin 2017. Des scénarios d'aménagement seront proposés en fin d'étude (phase 3 en cours).

Programmation économique de la ZAP proposée par le GPMDLR

La construction des scénarios d'aménagement nécessite des intentions programmatiques relativement détaillées. En lien avec son opération de réorganisation et d'optimisation des plateformes portuaires du Port Est, le GPMDLR a entrepris en interne une analyse du potentiel de développement des activités sur les futures plateformes portuaires et logistiques de la ZAP.

Selon l'analyse des besoins effectuée par le GPMDLR, les futures activités à implanter sur la ZAP nécessiteraient :

- **Activités portuaires : 46 à 49 ha ;**
- **Activités logistiques, industrielles et tertiaire : 48 à 49 ha.**

Tenant compte des différents niveaux de plateformes du site, 54 ha pourront être affectés aux activités logistiques, industrielles et tertiaires, et 43 ha aux activités portuaires ; les 3 à 6 ha complémentaires seront trouvés au sein du domaine portuaire.

Les plateformes portuaires seront isolées des plateformes logistiques. En effet, ces premières seront intégrées au périmètre soumis au code ISPS, et auront un accès direct aux quais. En ce sens, les plateformes portuaires pourront utilement être positionnées au cœur de la ZAP, les plateformes logistiques en périphérie. Une exception devra toutefois être prévue pour la surface dédiée aux services conteneurs. En effet, cette activité nécessite une connexion forte avec un axe routier public.

En première intention, une répartition possible des surfaces situées hors et dans la zone portuaire a été identifiée sur la Figure 27.

Cette programmation a été validée avec le TCO.



Figure 17 : Schéma d'intention de la programmation économique développée par le GPMDLR, en attente d'une mise en conformité avec le SAE du TCO

III.2.b. LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAP DANS LE PROJET DE PLU

Au travers des différents documents de présentation, mais également du Règlement et des Orientations d'Aménagement et de Programmation, le projet de PLU explique, détaille et arrête sa vision de la future Zone Arrière Portuaire.

Aménagements de la ZAP préconisés par le projet de PLU

Le projet de PLU identifie le périmètre de la ZAP comme étant la zone délimitée par l'OAP « Zone Arrière Portuaire (ZAP) ». Cette OAP est présentée Figure 28.

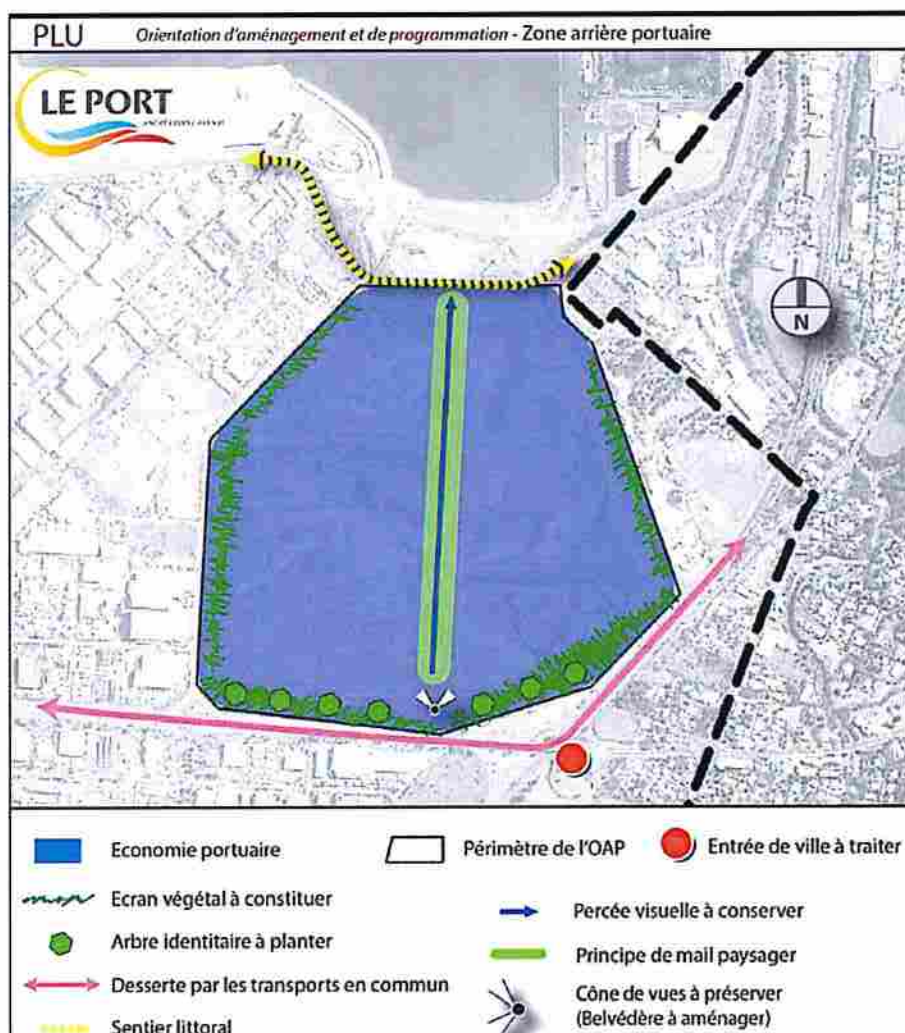


Figure 28 : Schéma de synthèse de l'OAP « Zone Arrière Portuaire ». Source : p. 12, OAP

Dans ces annexes, le projet de PLU identifie le PIG de l'aménagement de la ZAP par la Figure 29.



Figure 29: Désignation du périmètre du PIG par le projet de PLU. Source : p. 192, Annexes – Servitudes Utilité Publique, Emplacements réservés, Autres

Le projet de PLU ajoute les intentions réglementaires de l'OAP « ZAP » aux spécifications du zonage 2AUp, qui permet une fois la procédure d'aménagement validée le développement des activités industrialo-portuaires identifiées.

L'OAP « ZAP » indique notamment les éléments de programme suivant (p. 11-12, OAP) :

- « La contrainte essentielle du site est liée au nivellement du terrain suite à l'exploitation des carrières. L'aménagement de la zone devra respecter l'altimétrie actuelle du site et permettre de conserver les vues sur le Port Est et l'Océan depuis l'avenue de la Compagnie des Indes. » ;
- « cette zone se situant en entrée de ville, il conviendra de réaliser des aménagements compatibles avec l'OAP Fil Vert, notamment par le traitement paysager des franges et par la création de connexions urbano-portuaires à minima visuelles pouvant également se traduire par l'aménagement d'un espace public type mail piéton au sein de la zone permettant de mettre en valeur le patrimoine industriel-portuaire. » ;
- « La topographie de la Ville du Port permet de disposer de balcons naturels ou d'aménager des parcours surplombant ce spectacle (sentier littoral) unissant un port actif à sa ville. Cette mise en scène pourra être également intégrée dès la conception des projets en prévoyant des toits en terrasses ou en créant spécifiquement des belvédères en frange de la ZAP. ».

Aménagements à proximité de ce qui a été identifiée comme la ZAP

Le projet de PLU souhaite placer la zone proche de la Z13 comme faisant partie du zonage Up.

Ce zonage permet bien le développement « des activités portuaires, industrielles, artisanales, de bureaux, de stockage et logistique » (p. 83, Règlement), et ces terrains sont directement aménageables.

Par ailleurs, le projet de PLU souhaite placer la frange située à l'Est de la ZAP dans l'OAP « Couronne de la Zone Arrière Portuaire ». Sur cette zone (Figure), « la vocation économique y est affirmée et permettra concernant la couronne de la ZAP la réalisation d'une première tranche d'une zone économique préfigurant la future ZAP. » (p. 43, Justification des choix)

L'OAP « Couronne de la ZAP » indique uniquement que la zone est dédiée aux activités économique et que « la mise en place d'écrans végétaux le long de la RN et de la Zone Arrière Portuaire doit être privilégiée » (p. 13, OAP)

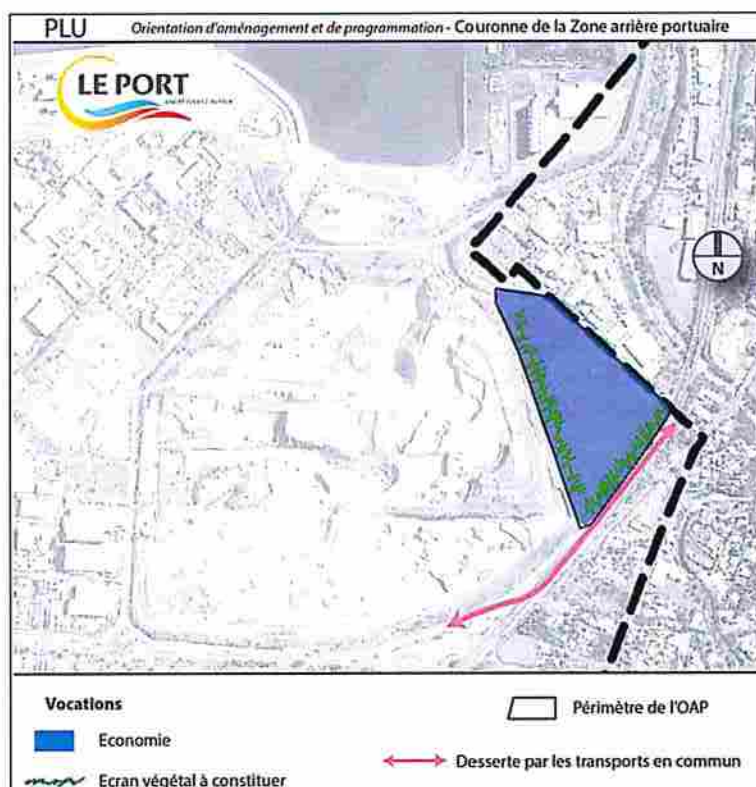


Figure 30: Schéma de synthèse de l'OAP « Couronne de la Zone Arrière Portuaire ». Source : p. 13, OAP

Une partie des terrains de l'OAP « Couronne de la ZAP » est proposée d'être réglementée par zonage 1AUe (Figure 31). Les zones 1AU « couvre des espaces réservés à l'urbanisation future. Les constructions y sont autorisées soit lors de la réalisation d'une opération d'aménagement d'ensemble, soit au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes à la zone. Pour appliquer le règlement, il convient de se reporter en fonction de l'indice de la zone AU considérée au règlement des zones urbaines correspondantes tout en respectant les Orientations d'Aménagement et de Programmation lorsqu'elles existent » (p. 108, Règlement)

Les activités économiques industrielles sont notamment interdites. Les activités suivantes y sont par contre autorisées (p. 109, Règlement) :

- Artisanat et commerce de détail ;

- Restauration ;
- Commerce de gros ;
- Activités de service où s'effectue l'accueil d'une clientèle ;
- Hébergement hôtelier et touristique ;
- Cinéma



Figure 31 : Zoom sur la ZAP. Plan de zonage du projet de PLU. Source : Plan zonage 0, Documents graphiques

III.2.c. COMMENTAIRES CONCLUSIFS

Le projet de PLU n'applique pas le même périmètre à la Zone Arrière Portuaire que celui indiqué par le PIG. Pour une mise en cohérence nécessaire, l'OAP « ZAP » devrait recouvrir les terrains de la frange Ouest placés en zonage Up, mais aussi ceux de l'OAP « Couronne Est de la ZAP ». Dans ce cadre, l'OAP « Couronne Est de la ZAP » devrait être supprimée.

Le zonage 1AUe ne convient pas ni à la programmation économique de la zone, ni à la nécessité de coordonner les aménagements de la ZAP dans une opération unique. Actuellement en 2AU, c'est-à-dire non ouvert à l'urbanisation sans procédure d'aménagement, le projet de PLU n'indique pas la raison du passage de ces terrains en 1AUe.

Alors que le Code de l'urbanisme n'impose pas la réglementation des secteurs 2AU (art. R.151-8), le projet de PLU a souhaité doter la ZAP de prescriptions d'aménagement particulières. Ces éléments viennent fixer les possibilités d'aménagement mais également ajouter des contraintes fortes à un projet qui n'est actuellement au stade de la pré faisabilité technique :

- Nécessité de respecter l'altimétrie actuelle des terrains : La zone, dont la topographie est actuellement chaotique, nécessitera, dans le respect de l'orientation de densification de l'urbanisation exprimé par le projet de PLU, un remodelage des terrains actuelles pour utilisation optimale de ces derniers ;
- Sans remettre en question la nécessité d'une continuité du Fil Vert dans la zone, l'OAP prend un parti pris dans l'aménagement en préconisant des franges végétalisées et une percée

verte. En effet, l'intérêt de la zone résidera sans aucun doute dans ses connexions avec les autres ZAE. De même entre les zones de la ZAP, au regard de la topographie générale, axer une coulée verte dans le sens Nord / Sud ne pourra que dégrader le bon développement de la zone. Des axes verts alternatifs pourraient être imaginés dans un axe Ouest-Est.

- L'accueil d'un public via un mail piéton au travers une zone d'activité économique et à fortiori au sein d'une zone sous contrôle portuaire n'est pas réalisable. Par ailleurs, la percée visuelle ne semble pas nécessaire pour que toutes les activités économiques soient visibles depuis le belvédère. En effet, il existe une différence d'environ 30 mètres d'altitude entre sa position et la terrasse placée juste en contre-bas, et une différence d'environ 45 mètres avec les terrains situés au sud de la voie Jesse Owens ce qui ouvre un angle de vue très large.

En l'absence du programme d'aménagement de la ZAP, résultat des études d'aménagement, l'OAP « ZAP » ne devrait pas indiquer d'élément de programme. Il devrait cependant respecter les éléments indiqués dans la programmation économique de la ZAP portée par le TCO et le GPMDLR.

Par ailleurs, le tracé du sentier du littoral pourra évoluer de la même manière que la rue Jesse Owens pourra être déviée.

III.2.d. Avis du GPMDLR

Avis :

- Mise en compatibilité du projet de PLU avec le PIG pour l'aménagement de la ZAP ;
- Suppression de l'OAP « Couronne Est de la Zone Arrière Portuaire » ;
- Suppression des paragraphes relatifs aux éléments de programme et aux principes de composition urbaine et paysagère de l'OAP « Zone Arrière Portuaires » ;
- Mise en cohérence du périmètre de l'OAP « Zone Arrière Portuaire » avec le périmètre du PIG pour l'aménagement de la ZAP.
- Suppression du zonage 1AUe dans le périmètre du PIG pour l'aménagement de la ZAP, remplacement du zonage des terrains concernés par le zonage 2AUp.



Mission régionale d'autorité environnementale
La Réunion

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE: 14 MAI 2018

N° 18.005314

DAT
PAB 1

18.076

Saint-Denis, le 4 mai 2018

Objet : Avis délibéré de l'Autorité environnementale (Ae).
Dossier : Révision générale du PLU de la Commune du Port
Réf : Accusé Réception Ae du 6 février 2018
Nos réf. : SCETE/UEE/CLR/ appui MRAe /n°2018AREU6

Monsieur le maire,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis rendu par la Mission Régionale de l'Autorité environnementale sur le projet cité en objet.

Cet avis est mis en ligne sur le site internet de la mission régionale d'autorité environnementale de La Réunion (MRAe) : www.mrae.developpement-durable.gouv.fr. Il l'est également sur le site internet de la DEAL de La Réunion, portail SIDE (système d'informations documentaires du développement durable et de l'environnement) : <http://www.side.developpement-durable.gouv.fr>.

Conformément aux articles L.122-7 et R.122-23 du code de l'environnement, cet avis devra être publié sur votre site internet et le moment venu, joint au dossier soumis à enquête publique ou à participation du public.

Je serais heureux de recevoir les éléments complémentaires que le maître d'ouvrage jugerait utile de joindre au dossier d'enquête publique à la suite des recommandations de cet avis, le cas échéant.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le maire, l'expression de ma considération distinguée.

Le président de la mission régionale
d'autorité environnementale

Bernard BUISSON

Monsieur le maire de la commune du Port
BP004.
97821 Le PORT CEDEX

Copie : M. Le Préfet de La Réunion / DRECV, pour information

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE : 12 FEV. 2018

180015821

DAT, T

PAB, I



Parc national
de La Réunion

Objet
Modification du PLU de la commune du Port

Monsieur le Maire
Mairie du Port
Service Urbanisme Planification
BP 62004
97821 LE PORT CEDEX

A l'attention de Mme HUART-PAYET

Suivi par
Secteur Ouest
contact-ouest@reunion-parcnational.fr
N/Ref : 2018-0093\YBAZ
DIR/AD/2018/018
V/Ref : 18000553\SUP\MHP\CV

Date
Plaine des Palmistes, le 09 FEV. 2018

Monsieur le Maire,

Par courrier du 5 février 2018, vous m'avez informé de votre projet de modification du PLU de votre commune.

Ces modifications n'étant pas de nature à affecter le cœur du Parc national, elles ne font par conséquent, pas l'objet d'observation particulière.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour Le Directeur, et par délégation,

Le Responsable du DAAD,

Yves BARET

Copie : Secteur Ouest du Parc national



Parc national de La Réunion

Sainte-Clotilde, le

24 MAI 2018



Monsieur le Maire
de la Commune du Port

Hôtel de ville
BP 62 004
97821 LE PORT

A l'attention du Service Urbanisme Planification

D2018007984

Votre identifiant Région : 4903
(A rappeler dans toutes vos correspondances)

Affaire suivie par : Isabelle MOREL
Mél : Isabelle.morel@cr-reunion.fr

N/REF : N° D2018007984

N/REF : votre courrier réceptionné le 6 février 2018

MAIRIE DU PORT
ARRIVEE LE : 28 MAI 2018
N° 18305863
DAT - T
CAB - I
DES - I

OBJET : Plan Local d'Urbanisme : Avis Région Réunion sur la compatibilité du PLU avec le SAR

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 6 février 2018, vous m'avez transmis votre projet de PLU arrêté par délibération du conseil municipal en date du 5 décembre 2017 afin que notre collectivité puisse formuler son avis sur sa compatibilité avec le Schéma d'Aménagement Régional conformément aux dispositions de l'article L 132-7 du code de l'urbanisme.

Je vous informe que suite à l'examen de votre projet, la commission Aménagement Développement Durable Énergie (CADDE) lors de sa séance en date du 25 avril 2018 a émis un avis favorable sur la compatibilité de votre projet de PLU avec le SAR sous réserve, d'une part de :

- préciser les densités minimales des projets d'aménagement à vocation résidentielle et de services présentées dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation,
- corriger la rédaction du règlement de votre PLU limitant l'implantation des commerces et des services dans les espaces économiques de production conformément à la rédaction de la prescription N°14 du SAR. En effet, votre proposition de rédaction n'est pas conforme à celle-ci. Elle correspond à la première version du SAR dont la rédaction avait été jugée irrecevable par le Conseil d'État.

D'autre part, en 2018, la Région Réunion et le TCO lanceront, en co-maîtrise d'ouvrage, l'étude de faisabilité de la section Ouest du RRTG (entre Bertin et l'Éperon) et du Tram'Ouest du TCO. En fonction des conclusions de celle-ci, un emplacement réservé pourrait être défini pour le tracé du RRTG entre la RN1001 et la RN4A (courbe shuntant la giratoire Rose des Vents et passant derrière la Halle des Manifestations).

Les espaces réservés prévus le long de la RN1001 sont aussi nécessaires pour la réalisation du projet de la Région. A cet effet, le bénéficiaire de l'ER n°20 entre la RN4A et la RN1, est donc la Région. Toutefois, le bénéficiaire de l'ER n°1 n'est pas la Région.

LA RÉUNION!
positive!

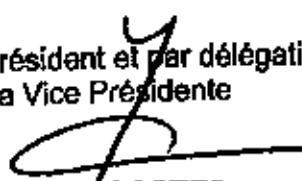
Enfin s'agissant du dossier de dérogation à la loi BARNIER, vous proposez des retraits dérogatoires de 45 m au droit des zones d'habitation, de 15 m au droit de la zone de santé et de 25 m au droit des zones économiques et commerciales. Ces retraits pourraient être amendés pour permettre de meilleures possibilités d'aménagement des espaces publics et une meilleure vitrine faisant la part belle au végétal. En effet, réduire l'espacement entre les zones habitées et les infrastructures de transport n'est pas favorable en termes de nuisances sonores.

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

Le Président,



Le Président et par délégation
La Vice Présidente


Yolaine COSTES

LA RÉUNION!
positive!

Le Port, le 25 AVR. 2018

Direction de la Planification,
de l'Aménagement Urbain et de l'Habitat
Contact : Olivier Chevalier
Responsable service Planification
Tél. : 0262 32.31.91
Vos réf. : 2018-18000569/SUP/MHP/CV
Nos réf. : 1800/17-2 VP-OC

Monsieur le Maire
Mairie du Port
9 rue Renaudière de Vaux
BP 62004
97821 LE PORT CEDEX
A l'attention de Madame Prisca Aure

**Objet : Avis sur le projet de PLU arrêté le 5
décembre 2017, par la commune du Port**

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE 26 AVR 2018

N° 18004744

DAT → T DGAADL → I
CAB → I CDM → I

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 5 février 2018, vous nous avez notifié le projet de PLU arrêté par votre conseil municipal du 5 décembre 2017.

Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, le TCO, en sa qualité de personne publique associée dispose d'un délai de trois mois pour exprimer son avis sur le projet de PLU, soit avant l'échéance du 5 mai 2018.

Le conseil communautaire ne sera pas en mesure de se prononcer avant cette échéance. Cependant, les services du TCO ont pu instruire l'examen du projet de PLU et le soumettre à l'avis de la Commission Aménagement, Economie et Tourisme du 8 mars 2018, ainsi qu'à la Conférence des Maires du 5 avril 2018. Ces deux instances, ont émis un avis favorable sur le projet de PLU de la commune du Port, arrêté le 5 décembre 2017.

L'avis des instances internes au TCO, s'appuie sur l'examen du projet de PLU, au regard de sa compatibilité avec le SCOT Ouest approuvé le 21 décembre 2016, au regard du PLH, et au regard des compétences économie et environnement de l'intercommunalité.

L'avis du TCO est donc formulé dans un projet de délibération, joint en annexe au présent courrier, dont le délibérer est détaillé comme suit, de :

- RELEVER que le projet de PLU arrêté traduit les objectifs et orientations du SCoT de l'Ouest de la Réunion ;
- EMETTRE au regard de la compatibilité du PLU avec le SCoT de l'Ouest de la Réunion, un AVIS FAVORABLE ;
- INVITER la commune à intégrer dans son PADD, le Projet de Renouvellement Urbain Ariste Bolon/SIDR haute ;

.....

- **RETENIR les demandes et remarques suivantes :**

- Extension de la dérogation à la loi Barnier le long de la RN1, impactant le secteur 1AUem, de l'OAP n°5 (ravine à Marquet) ;
- Ajustement du secteur Upplaisance au Sud et à l'Est ;
- Annexion au PLU du règlement intercommunal de collecte des déchets ;
- Corrections et ajustements techniques formulés dans l'annexe n°2.

Lors de la Conférence des Maires du 5 avril 2018, il a été convenu d'organiser une réunion de travail entre nos services sur l'Ecoparc (ZAC Environnement). De plus, les échanges ont porté sur la vigilance quant aux aménagements futurs de la zone arrière portuaire et de ses environs.

Monsieur Olivier Chevalier reste à votre disposition pour toute demande d'information complémentaire.

Nous vous prions de bien vouloir agréer, Monsieur le Maire, l'expression de notre considération distinguée.



Le Président,

Joseph SINMALE



JE SUIS LABELISÉ MARIANNE.

B.P. 50049 - 97802 - Le Port Cedex

Tel : 02 62 32 42 42 - Fax : 02 62 32 27 22 - courrier@tco.re - www.tco.re
Horaires d'ouverture : du lundi au jeudi de 8h à 16h le vendredi de 8h à 15h

AFFAIRE N° 15 : Avis du TCO sur le Plan Local d'Urbanisme de la commune du Port

DIRECTION DE LA PLANIFICATION ET DE L'AMENAGEMENT URBAIN ET DE L'HABITAT

Affaire suivie par Olivier Chevalier - Responsable service Planification

Ce projet n'a pas d'impact financier

Résumé :

Par délibération du 23/03/13, le Conseil Municipal de la commune du Port a prescrit la révision générale du PLU. le 05 Décembre 2017, le conseil municipal a arrêté le projet de PLU GRENELLE. Le TCO a été notifié du projet de PLU, pour avis conformément au Code de l'Urbanisme.

« »

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de la Réunion, approuvé le 21 décembre 2016 et exécutoire depuis le 30 mars 2017 ;

Vu la délibération, en date du 21 décembre 2015, du conseil communautaire, prescrivant l'élaboration du 3^{ème} Programme Local de l'Habitat ;

Vu la délibération, en date du 5 décembre 2017, du conseil municipal de la commune du Port arrêtant le projet de révision de son Plan Local d'Urbanisme ;

Vu l'avis favorable de la commission Aménagement, Habitat, Economie et Tourisme du 8 mars 2018 ;

Considérant le projet de PLU arrêté, résumé succinctement ci-dessous :

Le projet de PLU arrêté est constitué des pièces listées ci-dessous :

- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- Le Rapport de Présentation (comportant 6 livrets dont le diagnostic et l'évaluation environnementale) ;
- Le livret consacré aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;
- Le Règlement ;
- Les pièces graphiques (dont les plans de zonages) ;
- les pièces annexes (dont les schémas directeurs d'adduction en eau potable et celui de l'assainissement).

Le projet de PLU se construit en toute cohérence avec l'état des lieux réalisé dans le rapport de présentation, notamment en termes de dynamique démographique et dynamiques urbaines. Ainsi le projet portois se traduit dans le PADD au travers de trois grands axes :

- Axe 1 : Une ville océano-portoise en développement économique confirmé ;
- Axe 2 : Une ville résidentielle au service des habitants ;

- **Axe 3 : Une ville verte et économe qui soigne son cadre de vie.**

Le projet du PADD est transcrit dans les pièces à portée réglementaire que sont le livret des OAP, le Règlement et les pièces graphiques.

Il convient de souligner la qualité du projet, novations introduites, comme le choix d'opter pour un règlement simplifié.

Ce projet a été élaboré par la commune du Port dans une dynamique d'ouverture, de coopération avec le TCO, ce qui a notamment permis d'anticiper la compatibilité du projet du PLU avec le SCoT en vigueur.

Considérant l'examen du projet de PLU au regard de sa compatibilité avec les 15 orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT de l'Ouest de la Réunion en vigueur, développé ci-dessous :

O1 : Principe d'équilibre des usages de l'espace

Le projet arrêté reprend les principes de l'orientation n°1 du DOO, compte tenu du fait que l'espace urbain de référence ne s'accroît pas et ne mobilise aucun redéploiement dit communautaire (cf. Orientation n°7), les espaces naturels et agricoles restent stables.

Malgré un territoire contraint, le plus petit de l'île, avec 1610,9 ha, le projet de PLU parvient à maîtriser ses zones urbaines, environ 1320 ha (U + AU), légèrement en dessous de l'espace urbain de référence identifié par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2011 et repris par le SCoT.

Le projet de PLU a acté un travail d'évaluation des surfaces comparativement au PLU en vigueur en 2017. Ainsi, la superficie couverte par le PLU passe de 1689,1 ha à 1610,9 ha, soit une baisse de 94,5 ha qui s'explique essentiellement par l'exclusion des bassins de port Est et de port Ouest de tout zonage.

Ainsi les espaces naturels restent stables malgré une perte liée aux travaux de réévaluation des surfaces et accessoirement d'un redéploiement de 1,5 ha, compensée par le reclassement d'anciennes zones urbaines en espaces naturels.

Les espaces agricoles restent stables sans êtres impactés par un changement de zonage.

O2 : Les espaces naturels, forestiers et littoraux

Le projet identifie 225,8 ha d'espaces naturels contre 224,2 ha dans le PLU en vigueur en 2017, une surface de 1,5 ha est soustraite aux espaces de continuité écologique.

Par le mécanisme de redéploiement, 1,5 ha d'espaces naturels, localisés à proximité de l'axe mixte, identifiés par le SAR en espaces de continuité écologique et repris par l'orientation° 2 du SCoT sont soustraits aux espaces naturels. En termes de superficies, cette soustraction est compensée par le classement en espaces naturels de 8,4 ha de zones urbaines au PLU en vigueur en 2017. Suivant les prescriptions P2 et P7 du SAR, reprises par le SCoT, ce redéploiement impactant 1,5 ha est possible sous réserve d'être compatible avec les orientations relatives aux développements urbains et à la

législation en termes de justification des besoins, ce qui est le cas du projet de PLU.

Le projet applique la recommandation R2 du DOO, en classant en zone N les espaces naturels identifiés

O3 : Les espaces agricoles

Les espaces agricoles ne sont pas impactés en termes de zonage (cf. Orientation n°1), l'orientation n°3 du DOO signifie que les espaces agricoles ne sont pas ouverts à l'urbanisation.

Le projet de PLU contraint toute construction à la légalité des constructions circonscrites à l'exploitation agricole. Il reprend également la recommandation R3 du DOO en classant en A, l'ensemble des espaces agricoles y compris les terres en friche ou occupées par des activités non agricoles, comme les zones de faits (identifiées par le SCoT).

Suivant la recommandation R3 du DOO, le PLU pourrait amplifier sa portée réglementaire et la dynamique de reconquête agricole soit en mobilisant les procédures (par exemple : les terres incultes) ou par la mise en œuvre d'un périmètre agricole, environnementale et naturel (PAEN) dans le cadre de sa mise en œuvre opérationnelle.

O4 : Les continuités écologiques - la trame verte et bleue

Le projet de PLU intègre l'orientation n°4, notamment sur les réservoirs de biodiversité avérés localisés au nord de la ZAC Mascareignes et sur les berges aval de la Rivière des Galets. Un inventaire de terrain a permis de préciser et d'affiner les périmètres à préserver. Le projet de PLU a dans le cadre de son évaluation environnementale, appliqué le principe (ERC) : Eviter, Réduire ou Compenser.

La démarche est compatible avec l'orientation n°4, cependant un classement en N du secteur à préserver, tel que conseillé par l'évaluation environnementale aurait été plus opportun sur le cœur de la ZAC Mascareignes que le classement Uv.

O5 : Principe général de mise en œuvre de l'armature urbaine

L'intégralité de la commune du Port est comprise dans le Cœur d'Agglomération, soit le rang n°1 de l'armature urbaine définie par le SCoT.

A ce titre, le développement résidentiel du Port doit contribuer aux objectifs du Cœur d'Agglomération, soit 55 à 60 % de la production de 18 000 logements attendus sur la décennie à venir. Le PADD du PLU arrêté, prévoit un objectif de production de 1500 logements pour 38 000 habitants (soit un retournement majeur de tendance, la ville ayant perdu, ces dernières années, de la population).

Cet objectif est compatible avec l'orientation n°5 du DOO. Sa justification permet aussi une bonne reprise du scénario démographique retenu par le SCoT sur le Cœur d'Agglomération.

O6 : Les espaces urbains de référence - l'intensification urbaine et l'urbanisation prioritaire

Le projet est compatible avec l'orientation n°5, puisque la presque totalité du développement urbain est prévue au sein de l'espace urbain de référence, tel que défini par le SAR en 2011 et repris par le SCoT. L'enveloppe urbaine est même en très légère diminution (cf. orientation n°1) et le projet recourt au redéploiement pour une superficie de 1,5 ha (cf. orientation n°7).

Concernant les espaces urbains à densifier ou à muter, les secteurs identifiés par le SCoT 2013, sont bien repris et leurs mutations identifiées à long terme notamment par le classement en zonage 2AUmut de la ZI Sud.

Le secteur Ariste Bolon est identifié comme secteur prioritaire d'intervention du Plan Intercommunal de Lutte contre l'Habitat Indigne (PILHI) et est partiellement couvert par un périmètre d'étude.

Le Nouveau Projet de Renouvellement Urbain qui concerne le quartier « Ariste Bolon/SIDR haute » présente un enjeu majeur de réhabilitation, touchant presque 10 % de la population et impactant une entrée de ville et une potentielle Zone d'Aménagement et d'Transition vers les Transports (ZATT).

Afin d'anticiper l'évolution du PLU sur ce secteur, permettant la mise en œuvre du programme, il serait opportun d'intégrer le NPRU « Ariste Bolon SIDR haute » à minima dans le PADD, sous la forme d'une orientation spécifique.

Au regard du contexte urbain portois, les conditions d'accessibilité, de proximité et d'opportunité sont respectées pour les développements urbains prévus en Espaces d'Urbanisation Prioritaire (EUP).

O7 : L'intensification urbaine et les redéploiements des possibilités d'extension urbaine

Le projet ne recourt pas aux redéploiements communautaires.

Il active le mécanisme de redéploiement interne à la commune, par le reclassement de certaines zones urbaines du PLU en vigueur, en zone N, lui permettant de redéployer 1,5 ha soustraits aux espaces naturels (cf. orientation n°2 et 4).

O8 : La détermination de densités d'aménagement minimales

Le projet offre des possibilités de densification supérieures au PLU en vigueur, en augmentant notamment les surfaces autorisant des constructions en R+3.

Le projet applique le principe de valeur guide de la densité minimale de 50 logements à l'hectare, en introduisant 5 secteurs résidentiels et/ou mixtes ; Ua, Ub, Uc, Uca, Ud (hors activité de production et portuaire).

L'atteinte des objectifs en matière de densité est également confortée par le maillage des réseaux d'eau potable et d'assainissement collectif.

Les possibilités données par le projet en matière de densification dépassent largement ses objectif de production, tels que justifiés par les besoins de développement résidentiel.

O9 : Les lisières urbaines et abords des ravines - nature, agriculture, paysage et urbanisation

Le projet inscrit dans le cadre de l'OAP « fil vert », les lisières du triangle agricole et des berges de la rivière des Galets repris par l'orientation n°9 du DOO.

Les volets paysager, écologique et urbain sont pleinement intégrés dans l'OAP, le volet agricole n'étant pas explicitement abordé.

L'OAP « fil vert » pourrait être complétée avec des préconisations adaptées au triangle agricole et en lien avec l'orientation n°3, et le cas échéant avec la création d'un PAEN, si la commune souhaite la préservation du triangle agricole à très long terme.

O10 : La préservation des risques naturels et technologiques

Le projet prévoit les développements urbains en dehors des secteurs impactés par les PPR ou à défaut en limite la portée.

Cependant deux secteurs classés en zone rouge au PPRm, donc non constructible, sont classés en zone urbaine ; le premier d'environ 8000 m² au Nord -Ouest de la ZAC Environnement et le second secteur d'environ 30 000 m², localisé sur la frange Nord (littorale) et Est de la centrale thermique d'EDF.

Le projet pourrait être complété par la mise en annexe de l'intégralité des dossiers de Plan de Prévention des Risques Naturels, du Plan de Prévention des Risques Technologiques, afin d'apporter à tout pétitionnaire l'accès à ces réglementations spécifiques.

O11 : La protection de la ressource en eau

Vu les annexes, schéma directeur de l'approvisionnement en eau potable et schéma directeur d'assainissement collectif, les ressources sont suffisantes au regard de l'objectif de 38 000 habitants (population déjà atteint par le passé au Port).

Cependant des extensions de réseaux seront nécessaires dans les sections 1 Au et 2 Au, notamment dans le cadre de l'OAP de la ZAC Mascareignes.

Dans le cadre du transfert de la compétence assainissement à l'intercommunalité, l'ensemble du territoire communal, y compris le secteur Uca, sera couvert par le réseau d'assainissement collectif (celui existant sur la partie Possession de la voie J. Prévert), tel que demandé par le paragraphe B/ de l'orientation n°11.

Le triangle agricole représente avec les berges de la rivière des Galets l'essentiel de la « réserve » en eau. A ce titre, la mise en place d'un P.A.E.N (ref. orientation n°3) prendrait tout son sens notamment dans l'accompagnement des pratiques agricoles (dans le prolongement des actions menées par la ville avec les exploitants) et également dans le souci majeur de préservation de la ressource (quantité et qualité).

La mise en place d'un schéma directeur des eaux pluviales serait opportune, voir à l'échelle du bassin versant.

O12 : Les grands projets d'équipement et de service

Le projet intègre les trois grands projets d'équipement et de services identifiés dans le cadre de l'orientation n°12.

Ainsi, les éléments constitutifs des infrastructures de transport sont identifiés, tel que les pôles et points d'échange, les voies multimodales.

Le projet de PLU fixe dans la limite du périmètre défini par l'arrêté du Projet d'Intérêt Général (PIG) pour l'aménagement, des orientations et un zonage Up, spécifiant la vocation portuaire en toute compatibilité avec les orientations n°12 et 15 du DOO.

Si le projet « transpire » des principes de l'Ecocité, il reste très discret sur l'intégration du projet portois au sein même de l'Ecocité à l'échelle du Cœur d'Agglomération. La mise en annexe du plan guide de l'Ecocité serait une manière d'apporter à tout pétitionnaire l'accès à ces grands principes.

O 13 : Les politiques publiques du logement

La volonté affichée dans le projet de relancer la production de logements avec un objectif de

1500 logements, s'inscrit dans l'orientation n°5 par le volume et dans l'orientation n°13 par l'objectif affiché de diversifier l'offre de logements.

Le projet intègre un plan de la mixité sociale, outil rarement utilisé, qui va dans le sens de l'orientation n°13, visant à ramener à 50% du parc résidentiel, la part du logement locatif social.

O14 : La cohérence entre politique de transport et urbanisation

Le projet de PLU s'inscrit pleinement dans l'orientation n°14, il définit des pôles et points d'échange, il reprend les axes principaux de desserte, en transports publics.

Si la notion de Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), telle que définie par le SCoT et le PDU, il faut relever que les dispositions du projet ne contrarient pas la mise en œuvre de cette orientation (principe de compatibilité).

O15 : Les localisations préférentielles des activités économiques

Concernant le paragraphe A/ relatif à l'économie de production,

Les ZILP : Ecoparc et Arrière Portuaire (ZAP)

Le projet de PLU doit garantir un contenu programmatique dominant pour la zone Ecoparc (ZAC Environnement) correspondant à la catégorie des zones industrielles, portuaires et logistiques (ZILP). Le projet de PLU devrait expliciter cette dominante sur l'Ecoparc.

La vocation de la ZAP (cf. orientation n°12) est confirmée, cependant l'OAP n°3 dédiée à la ZAP doit veiller à ne pas hypothéquer les projets d'aménagement et de développement de la ZILP tel qu'identifiée par l'orientation n°15.

Mutation des ZI 1 et ZI Sud

Le projet reprend les évolutions identifiées dans le cadre de l'orientation n°15, concernant la zone industrielle n°1 (ZI1) et la zone industrielle Sud (ZI Sud), vers un contenu programmatique plus diversifié relevant de la catégorie des parcs d'activités économiques mixtes pour la ZI1 et vers une vocation majoritairement résidentielle à terme pour la ZI Sud, avec un classement en 2AUmut.

Espace dédiés à l'activité économique de production

Le projet de PLU, dans ses orientations, traductions réglementaires et graphiques, contribue aux objectifs assignés par le SCoT au Cœur d'Agglomération (polarité de rang 1 au sein de l'armature urbaine). Le projet cible un total de 278,8 hectares de zones urbaines (Ue et Uem) à vocation économique et 196 hectares dédiés à l'activité portuaire (Up et Upplaisance). Ainsi, avec 474,8 hectares de zones urbaines à vocation économique, le projet va bien au-delà des objectifs assignés au Cœur d'Agglomération (450 hectares pour mémoire) sans compter les secteurs d'urbanisation futures classés en 1AUe, 2AUem et 2AUp.

Concernant le paragraphe B/ de l'orientation n°15 du DOO, relatif à l'économie touristique (et présentielle),

Le projet intègre pleinement la modalité de mise en œuvre des projets urbains tendant à améliorer les relations entre ville et mer en prenant appui sur les équipements portuaires de pêche et de plaisance. Ainsi les OAP Kartié Mairie et Porte de l'Océan traduisent cette mise en œuvre identifiée par le SCoT.

La création d'un zonage Upplaisance permettant un potentiel plus large en terme de

développement, notamment touristique va également dans le sens de l'orientation n°15 B/.

Concernant le paragraphe C/ relatif à l'équipement commercial (économie résidentielle),

Le projet crée des linéaires commerciaux, afin de préserver la vocation commerciale du centre-ville. Localisée en Cœur d'Agglomération, soit au sein du pôle de rang 1, il est attendu sur la commune du Port, un appareillage commercial en rapport avec ce niveau de l'armature urbaine. Le renforcement de l'appareillage commercial en centre-ville concoure au principe de proximité et de mixité urbaine. Ces dispositions du PLU confortent d'autant le choix fait par la commune du Port de renforcer son attractivité commerciale, au-delà même de la zone de chalandise communale.

Compte-tenu du second item du paragraphe C/ de l'orientation n°15 du DOO, la localisation des équipements commerciaux ne doit pas accroître le trafic automobile sur le segment critique (portion de RN1 identifiée par l'orientation n°14 du DOO), or le projet de PLU ne démontre pas l'incidence neutre des nouvelles implantations rendues possibles en secteurs Us (20 hectares) et AUs (7 hectares), soit un presque doublement des surfaces destinées à l'accueil des équipements commerciaux, par rapport au PLU en vigueur. Le PLU doit pouvoir apporter la justification de ce choix au regard de l'impact sur la RN1.

Avis technique au titre de la compatibilité avec le SCoT Ouest

Au regard des 15 orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de la Réunion, approuvé par le conseil communautaire du 21 décembre 2016, le projet de Plan Local d'Urbanisme Grenelle arrêté par le conseil municipal de la commune du Port en date du 5 décembre 2017, est compatible avec le SCoT. Il convient de souligner la qualité du projet de développement urbain retenu pour les prochaines années.

Considérant l'examen du projet de PLU au regard de sa compatibilité avec le 2ème Programme local de l'Habitat (2012-2018) du TCO :

Le PLH 2 du TCO adopté en Conseil Communautaire du 12 mars 2012 pour une durée parlementaire de 6 ans, est arrivé à échéance réglementaire le 12 mars 2018.

Avis au titre de la compatibilité avec le PLH2

Il n'y a donc plus lieu d'examiner la compatibilité du projet de PLU avec le PLH2.

Considérant les travaux liés à l'élaboration du troisième PLH, prescrit par délibération du conseil communautaire du 21 décembre 2015, dont l'état d'avancement apportent les contributions développées ci-dessous :

Dans l'attente d'un PLH 3 approuvé, ce sont les orientations du SCoT en vigueur qui définissent le cadre du développement résidentiel de l'Ouest pour les dix prochaines années (notamment à travers l'orientation n°13 du DOO). Dans un rapport de compatibilité, le PLH 3 déclinera, de manière plus précise et territorialisée, ce cadre donné par le SCoT.

Cependant, à titre indicatif, les travaux du diagnostic validés en février, ont déjà mis en évidence et/ou conforté certains éléments de contexte importants qu'il sera difficile d'ignorer lors de la rédaction des orientations stratégiques du PLH 3, notamment s'agissant des éléments relatifs :

- au fort ralentissement démographique dans l'Ouest, déjà mis en évidence par le SCoT 2017-

2027 et plus particulièrement sur la commune du Port au constat d'un recul démographique, point de départ de l'Axe II du PADD du PLU ;

- au vieillissement de la population et à la nécessité d'adapter le parc existant ainsi que l'offre nouvelle à ces besoins spécifiques (petites typologies ; accessibilité/proximité des services ; loyers modérés) ;
- à la poursuite de la lutte contre l'insalubrité plus diffuse dans l'Ouest et encore présente sur la commune du Port, notamment avec l'accompagnement du PILHI ;
- à la diversification de l'offre de logement, notamment en faveur d'une production intermédiaire, enjeu de mixité social particulièrement prégnant pour la commune du Port ;

Ainsi, les principaux enjeux ressortis du Diagnostic ont pour la plupart déjà été intégrés au PADD (orientation 4).

Cependant, on constate que l'enjeu de réhabilitation et de renouvellement urbain est toujours présent sur la commune, presque entièrement couverte par des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.

En matière de réhabilitation :

Au regard du nouveau contexte démographique, législatif et financier mis en exergue par les travaux du PLH3, nous pouvons d'ores et déjà penser que celui-ci ne s'inscrira pas dans une logique de production déconnectée de la réalité démographique et des capacités de faire du territoire.

La commune possède la moitié du parc locatif social de l'Ouest ainsi qu'une partie du parc le plus ancien du territoire. Aussi, le parc de la commune et notamment le parc ancien, à faible niveau de loyer joue un rôle important pour les ménages du territoire. Il paraît essentiel de maintenir ou de remettre une partie ce parc à niveau, pour qu'il continue à jouer son rôle auprès de la population. Un autre risque serait de voir la population portoise en capacité de payer un loyer plus cher quitter ce parc ancien pour le parc neuf des communes voisines qui ont récemment beaucoup produit. Ce qui contribuerait encore à la paupérisation de certains quartiers. La réhabilitation pourrait également contribuer à un rééquilibrage progressif du peuplement du parc de locatif social de la commune.

En matière de renouvellement urbain :

L'enjeu de diversification et de rééquilibrage de peuplement porté par le NPNRU Ariste Bolon/SIDR haute, et reconnu à l'échelle nationale, ne semble pas suffisamment retranscrit dans le document qui ne l'aborde que sous l'angle de la lutte contre l'habitat indigne. S'inscrivant parfaitement dans les objectifs de diversification de la commune, il apparaît comme faisant la transition entre le précédent et le nouveau PLU. Ce projet aurait pu faire l'objet d'une OAP. Par ailleurs, le projet qui sera défini et contractualisé en cours d'année avec l'ANRU nécessitera probablement une modification du PLU.

Ainsi, on peut regretter que la poursuite de la réhabilitation et le projet de renouvellement urbain ne soient pas priorités au même titre que les nouveaux foyers de valorisation résidentiel de la commune.

Considérant les observations d'ordre général, motivées par les compétences propres de la communauté d'agglomération notamment liées à l'économie :

La Zone Arrière Portuaire et son environnement immédiat

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°4 et OAP n° 3, telles que définies par le projet sont possiblement sources de difficultés dans le cadre de l'aménagement de la ZAP et du développement des activités. La fusion des OAP 3 et 4 formerait un seul ensemble cohérent offrant une plus grande capacité de développement de l'activité en lien direct avec l'outil portuaire. Il demeure que le principe du mail paysager est contraignant et prématuré au stade des réflexions sur la ZAP, il obère les possibilités d'aménagements futures de même que la localisation du sentier littoral semble trop figée au regard des contraintes du GPMDLR. Le principe d'une liaison entre la ZAP et la ZA Ravine à Marquet pourrait être intégré.

Ravine à Marquet

Si le règlement confirme bien la vocation économique du secteur, classé 1AUem, il serait souhaitable de confirmer également cette vocation dans l'OAP n°5.

Secteur d'extension économique 2Auem (entre l'axe mixte et Ecoparc)

La zone 2AUem entre Ecoparc et l'axe mixte, stipule que « toute extension ou construction neuve d'activité industrielle est interdite, seul le maintien de ces activités est admis dans les emprises bâties existantes, sans aucune possibilité d'extension y compris pour les aires de stockage » cela va obérer les projets de développement industriels et logistiques à venir, puisque le zonage actuel ne le permet pas. Il est donc proposé de classer cette zone en 2AUe.

Etude de dérogation « Loi Barnier »

Cette étude « amendement Dupont » permet de déroger aux dispositions de l'art. L111-6 du code de l'urbanisme. En effet, un recul de 75 m de part et d'autre des voies à grande circulation est imposé au titre de la Loi Barnier. Les voies concernées sont les suivantes : RN4A, RN1001, RN7 et RN1. Ainsi la commune propose de porter ce recul à 45m en zone résidentielle, 25m en zone économique et commerciale et 15m en zone réservée au secteur de la santé. Pour des raisons de densification et de cohérence avec les documents supra (SCoT). Le TCO soutient la municipalité dans sa volonté de déroger à la Loi Barnier, mais demande que le recul des zones économiques et commerciales, soit porté à 15m au lieu de 25m, comme cela est proposé sur le secteur de la santé sous réserve.

Afin de permettre un réel aménagement du secteur Ravine à Marquet, concerné par l'OAP n°5, il serait cohérent et nécessaire d'étendre le périmètre de dérogation loi Barnier pour inclure ce secteur.

Observations concernant les schémas directeurs

Les remarques sont portées en annexe n°2 de la présente délibération.

En matière de tourisme :

Concernant l'OAP n°1 Kartié Mairie et au niveau du règlement, le TCO souhaite que soit donné la possibilité d'intégrer la vocation hébergement touristique.

Concernant l'OAP 6 Portes de l'océan : En rajoutant « en lien avec l'activité économique et touristique du PORT » dans le titre, cela permettrait de valoriser l'ambition de l'OAP dans toutes ses dimensions et de faire le lien avec l'orientation 15 B/ du DOO du SCoT.

Le zonage Upplaisance

La création d'un zonage Upplaisance est également une autre traduction du projet qui

concourent aux objectifs de l'orientation n°15 du SCoT.

Cependant, pour la valorisation de l'activité plaisance et des activités connexes, le zonage Upplaisance doit pouvoir être élargi au périmètre comprenant l'ancienne station de météo France (classé en Uv dans le projet) ainsi que l'espace contigüe à l'Est (classé en Uv au projet).

Une OAP sur le secteur eut été opportune.

Considérant les observations d'ordre général, motivées par les compétences propres de la communauté d'agglomération notamment liées à l'environnement :

Le TCO souhaite que le règlement intercommunal de collecte des déchets adopté par la commune du Port soit annexé au PLU.

L'urbanisme conditionne fortement la faculté de collecte des déchets au quotidien, c'est pourquoi, des observations et remarques sont formulées dans l'annexe n°2/ II, sur le projet et en termes de rappel notamment de la recommandation de la R437 (normes de sécurité des métiers de la collecte).

Le TCO, distingue d'une part son avis en qualité de structure porteuse du SCoT Ouest de la Réunion sur la compatibilité du projet de PLU avec le SCoT, et d'autre part ses observations faites au titre de ses compétences autres.

A reçu un avis favorable en Conférence Des Maires du 05/04/2018.

A reçu un avis favorable en Commission Aménagement, Habitat, Economie et Tourisme du 08/03/2018.

Il est demandé à l'Assemblée de :

- **RELEVER** que le projet de PLU arrêté traduit les objectifs et orientations du SCoT de l'Ouest de la Réunion ;
- **EMETTRE** au regard de la compatibilité du PLU avec le SCoT de l'Ouest de la Réunion, un **AVIS FAVORABLE** ;
- **INVITER** la commune à intégrer dans son PADD, le Projet de Renouveau Urbain Ariste Bolon/SIDR haute ;
- **RETENIR** les demandes et remarques suivantes :
 - Extension de la dérogation à la loi Barnier le long de la RN1, impactant le secteur 1AUem, de l'OAP n°5 (ravine à Marquet) ;
 - Ajustement du secteur Upplaisance au Sud et à l'Est ;

- Annexion au PLU du règlement intercommunal de collecte des déchets ;
- Corrections et ajustements techniques formulés dans l'annexe n°2 ;

- **CHARGER M. le Président des formalités afférentes au présent avis.**

PROJET

Annexe 2 – Avis du TCO sur le PLU arrêté du PORT le 05/12/17

Remarques et précisions pour prise en considération

I - Remarques et précisions pour prise en considération au titre de l'Economie

Annexe schéma directeur des façades commerciales (SDFC)

- Page 1 les prescriptions s'appliquent sur le périmètre IGAF-FISAC qui n'est pas annexé au document. Le TCO demande que le périmètre IGAF-FISAC soit annexé au SDFC
- Page 3 : il est précisé dans le volet prescription que la palette de couleur définie est annexée au SDFC, or ce n'est pas le cas. Le TCO demande que la palette de couleur définie soit annexée au SDFC
- Page 4 : il est dit que « **en cas de caisson lumineux**, celui-ci n'excédera pas 10 cm d'épaisseur » or en page 5, il est précisé dans les recommandations que « **les caissons lumineux sont interdits** ». Incohérence.
- Page 6 : palettes de couleur : idem remarque page 3
- Page 13 : « L'utilisation du bois vernis est interdite » Quelle est la justification de ce parti-pris qui figure dans les prescriptions ?

Annexe Règlement Local de Publicité (RLP)

- Le Règlement Local de Publicité a été mis en application par un arrêté municipal en date du 3 avril 2007 (adopté par délibération du 21/12/2006). Ses dispositions doivent être compatibles avec la charte du parc naturel régional (PNR), or la charte du parc national de La Réunion a été approuvée par le décret en Conseil d'État n° 2014-049 du 21 janvier 2014. Outre le fait que ce RLP date de plus de dix ans et n'a jamais vraiment été mis en œuvre, il ne respecte pas les prescriptions de compatibilité avec la Charte du Parc National de la Réunion, puisque ce dernier a été approuvé près de 8 ans après le RLP. La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite «loi ENE» ainsi que le décret du 30 janvier 2012 ont considérablement modifié une réglementation qui datait de 1979 (Loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et pré enseignes). Il aurait été souhaitable que ce document eut été actualisé, au regard, notamment, de l'évolution réglementaire.

Pièce écrite n°2 Rapport de présentation Tome 1

- Page 3 : prévision économique et sociale
Exercice désormais obligatoire au sein d'un PLU, la prévision économique reste un exercice difficile à l'échelle d'un document d'urbanisme, l'analyse semble pertinente sur les aspects macro-économiques et conjoncturels, que sur le volet local et les spécificités portuaises (taux d'inclusion faible, spécialisation industrielo-portuaire etc...)
- Page 21 : le tableau, n'est pas clair à cause d'une mauvaise mise en page.

- Page 25 : la prévision de croissance à 1,5% sur les 10 ans à venir reste cohérente au regard des indicateurs macro-économique (taux de croissance de 3,1% en 2016 à la Réunion, 1,2% en France métropolitaine). L'offre de foncier économique supplémentaire ne concerne pas seulement la ZAP, mais également écoparc et son extension notamment.
- Page 46 la ZIC n°1 est concernée par le PPR Technologique (PPR dans le document) La ZI Tamarins compte 24 entreprises et non une dizaine.
- Page 47 : La dénomination exacte est ZAE D200 et non ZAC D2000
- Page 48 : il serait opportun de dissocier le Village Mascareignes I datant de 1998 du village Mascareignes II créé en 2015. Le taux d'occupation est bien supérieur aux 3/21 annoncés (17/21), mais plutôt de l'ordre de 75%. Le prix de location est de 7,50€/m²/mois et non par an.
- Page 51, les zones anciennes porteuses d'une image de moindre qualité : y rajouter la zone artisanale, très dégradée.
- Page 56 : la zone commerciale dite « des concessionnaire » se nomme la ZC Chemin des Anglais

II - Remarques et précisions pour prise en considération au titre de l'Environnement

II / i - Eléments issus des préconisations de la recommandation de la R437

(normes de sécurité des métiers de la collecte) édictée par la CNAM et extrait du règlement intercommunal de collecte des déchets adopté par la commune dans le cadre d'un arrêté municipal.

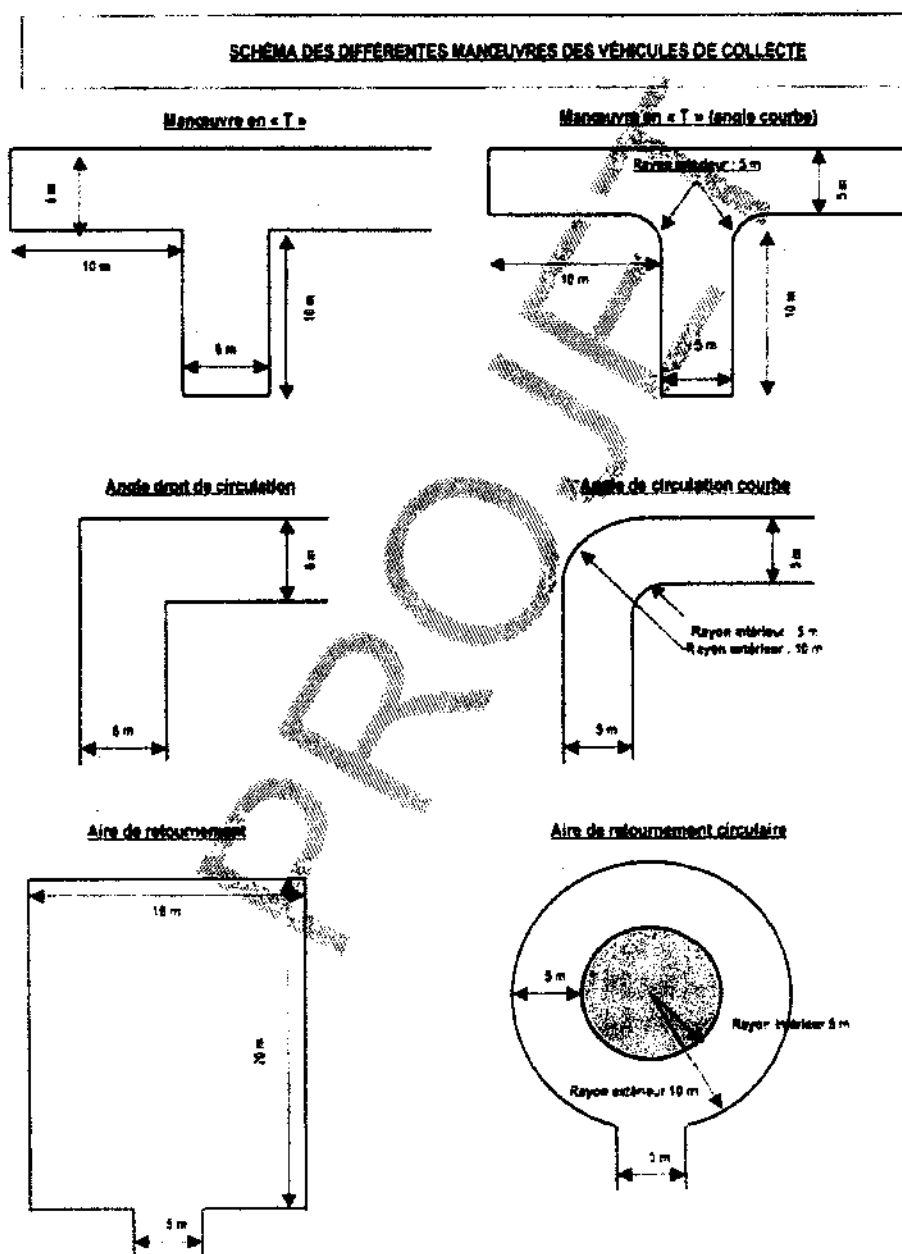
De manière générale, la collecte des déchets ménagers et assimilés est soumise aux contraintes suivantes :

- L'entrée de la voie ne doit pas être fermée (portail, barrière, borne ...)
- Les pentes ne doivent pas dépasser 10% avec une tolérance à 15% en circulation uniquement
- La voie ne doit pas comporter de forte rupture de pente ou d'escaliers
- Largeurs minimales des voies :
 - Double sens : 4.5m entre trottoirs
 - Sens unique : 3m entre trottoirs
 - Largeur de voie nécessaire à la giration : 5m
- Les obstacles aériens sont situés hors gabarit routier
- Voies sans issue : présence d'une aire de retournement indispensable en raison de l'interdiction de la marche arrière des véhicules, celle-ci étant autorisée uniquement sur une distance inférieure à 10 m ou lors des manœuvres de demi-tour.

Par ailleurs, les points de présentation des déchets en vrac (déchets végétaux et encombrants) ne doivent pas comporter d'obstacle aérien et/ou souterrain au déploiement du grappin (présence de fils électriques et téléphoniques, arbres, canalisations enterrées...) ni être à proximité des compteurs de réseau et des clôtures.

La présence de potelets et de zones de stationnement peuvent gêner la circulation des véhicules et les opérations de collecte.

Ci-après un extrait du document concernant la réalisation d'aire de retournement :



De plus, dans le cadre d'opération d'aménagement, il serait souhaitable de prévoir des zones pour des bornes (aériennes ou enterrées) pour le verre, ou à terme pour des logements collectifs,

des bornes pour les ordures résiduelles, les recyclables..., cela nécessite de disposer d'une zone sans réseau (y compris enterrés idéalement pour éviter les dévoiements à terme) et un lieu d'arrêt pour le véhicule de collecte. En effet, la collecte au grappin se faisant de manière transversale au caisson (impossibilité de collecter devant ou derrière le camion), il serait ainsi plus aisé de permettre le stationnement du collecteur le long des bornes sans gêner la circulation.

II /ii -Eléments issus de l'examen du PLU

Pièce écrite n°2 Rapport de présentation Tome 2a

- Page 18, la référence au PDEDMA est désormais obsolète. La Région a adopté le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets non dangereux en juin 2016.
- Page 36, la plateforme de compostage ne prend que les végétaux. ILEVA ne fait pas de cocompostage (végétaux / boues).
- Page 76, la gestion du centre de tri est depuis le 1er janvier 2018 entrée dans le giron d'ILEVA et la DSP est transférée de droit conformément aux statuts du syndicat mixte ILEVA.
- Page 77, pour les sites de traitement, il est fait référence aux gestionnaires sauf SUEZ pour la station de transit. Depuis fin 2017, une station de prétraitement des jus a été installée pour améliorer la conformité réglementaire de ce site.
- P77 article 10.3 : il serait souhaitable de préciser que le service public de collecte est habilité à utiliser les voies ouvertes à la circulation publique. Pour les enceintes ou lotissements privés, dont l'accès y est réglementé confirmant un caractère privé de la voie d'accès, le service public de collecte ne pourra y pénétrer. Il ne disposera pas de prérogative pour intervenir sur ladite voie, y compris pour y assurer la collecte. Dans ce contexte, les déchets devront y être présentés à proximité des voiries publiques où les contenants seront disposés sans entraver la libre circulation sur les trottoirs ou masquer la visibilité des intersections. De même, des espaces seront prévus pour la présentation des déchets collectés en vrac comme les végétaux ou les encombrants. Les prescriptions devront respecter les dispositions du règlement de collecte.
- P139 : sur le thème déchets : il serait souhaitable de rappeler la notion d'accessibilité du service de collecte.

Pièce écrite n°3 Règlement du PLU

- Article Xx10 : il est écrit « Pour toutes constructions, ces dernières doivent être en mesure de garantir une évacuation appropriée de sa production de déchets, d'eaux usées et pluviales, sans compromettre son environnement. Pour cela, les raccordements aux réseaux concernés et les zones, moyens et systèmes de collecte voire de traitement de déchets sont respectés selon la réglementation en vigueur et les obligations fixées par ce présent règlement. Par ailleurs, une bonne aération est assurée dans les bâtis. À défaut d'une aération naturelle, un dispositif mécanique doit être installé ». En complément il serait souhaitable d'intégrer la problématique des voies privées ou des enceintes fermées. Le propriétaire d'une voie privée peut interdire le passage du camion sans qu'on puisse s'y opposer... plusieurs jurisprudences ont déjà été prononcées à ce sujet et cela reste constant. En cas d'accident, la responsabilité de la collectivité peut être impliquée si elle a demandé que la collecte soit réalisée sur cette voie.

- **Article 13.3 : il est fait référence uniquement au local poubelle. Il serait donc souhaitable d'intégrer les zones de présentation des déchets en vrac sinon les déchets volumineux risquent de se retrouver sur les trottoirs ou sur la voie.**

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

Séance du 28 mai 2018

Nombre de membres en exercice : 64
Nombre de présents : 35
Nombre de représentés : 7
Nombre d'absents : 22

L'AN DEUX MILLE DIX HUIT, LE VINGT HUIT MAI à 17 h 00, le Conseil Communautaire s'est réuni au siège du TCO, 1 rue Eliard Laude au Port, Salle du Conseil Communautaire, après convocation légale, sous la présidence de Mr Joseph SINIMALE, Président.

Secrétaire de séance : Mme Françoise LAMBERT

ÉTAIENT PRÉSENT(E)S :

OBJET
AFFAIRE N° 2018_034_CC_15
Avis du TCO sur le Plan Local
d'Urbanisme de la commune du Port

Nombre de votants : 42

NOTA :

Le Président certifie que :

- la convocation a été faite le :
22 mai 2018

- le compte rendu du conseil communautaire
sera affiché au plus tard le : 4 juin 2018

Mr Fayzal AHMED-VALI - Mr Benoit ALCINOUS - Mr Harry AUBER - Mme Sonia BAPTISTE - Mme Gislaïne BASQUAISE - Mme Jasmine BETON - Mme Kelly BIMA - Mme Sylvie COMORASSAMY - Mme Jocelyne DALELE - Mme Yveline FAIN - Mr Erick FONTAINE - Mr Bertrand MAILLOT - Mme Magalie GADO - Mr Jean-Marc GAMARUS - Mr Erick GANGAMA - Mr Henry HIPPOLYTE - Mme Lynda HOARAU - Mr Marc-André HOARAU - Mme Patricia HOARAU - Mr Olivier HOARAU - Mme Michèle HOARAU - Mme Magalie LAHISAFY - Mme Patricia LOCAME-MACHADO - Mme Laurence LOUGNON - Mr Philippe LUCAS - Mme Françoise LAMBERT - Mme Sabrina MARAPA - Mr Thierry MARTINEAU - Mme Vanessa MIRANVILLE - Mr Claude MOUTOUALLAGUIN - ALLAGAPACHETTY - Mr Daniel PAUSE - Mr Guy SAINT-ALME - Mr Emmanuel SERAPHIN - Mme Nadine SEVETIAN - Mr Joseph SINIMALE

ÉTAIENT ABSENT(E)S :

Mr Jean-Marc AURE - Mme Josie BOURBON - Mr Laurent BRENNUS - Mme Mélissa COUSIN - Mr Jocelyn DE LAVERGNE - Mr Patrick FLORES - Mme Audrey FONTAINE - Mme Firose GADOR - Mme Anaïs HERON - Mme Karline INFANTE - Mr Jean-Marie LASSON - Mme Eve LECHAT - Mr Jean-Claude MAILLOT - Mr Fabrice MAROUVIN-VIRAMALE - Mr Cyrille MELCHIOR - Mr Armand MOUNIATA - Mr Khaled MOUSSADJEE - Mr Emile PAJANIAYE - Mme Armande PERMALNAICK - Mme Geneviève SEVAGAMY - Mme Sandra SINIMALE - Mr Yoland VELLEZEN

ÉTAIENT REPRÉSENTÉ(E)S :

Mme Catherine GOSSARD procuration à Mme Jasmine BETON - Mr Gilles HUBERT procuration à Mme Vanessa MIRANVILLE - Mme Paulette LACPATIA procuration à Mr Olivier HOARAU - Mme Isabelle LATCHIMY procuration à Mr Guy SAINT-ALME - Mme Dalila MAHE procuration à Mr Fayzal AHMED-VALI - Mr Thierry ROBERT procuration à Mme Michèle HOARAU - Mr Alex POTA procuration à Mr Joseph SINIMALE

CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 28 MAI 2018

AFFAIRE N° 2018_034_CG_15 : AVIS DU TCO SUR LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE LA COMMUNE DU PORT

Le Président de séance expose :

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de la Réunion, approuvé le 21 décembre 2016 et exécutoire depuis le 30 mars 2017 ;

Vu la délibération, en date du 21 décembre 2015, du conseil communautaire, prescrivant l'élaboration du 3^{ème} Programme Local de l'Habitat ;

Vu la délibération, en date du 5 décembre 2017, du conseil municipal de la commune du Port arrêtant le projet de révision de son Plan Local d'Urbanisme ;

Vu l'avis favorable de la commission Aménagement, Habitat, Economie et Tourisme du 8 mars 2018 ;

Considérant le projet de PLU arrêté, résumé succinctement ci-dessous :

Le projet de PLU arrêté est constitué des pièces listées ci-dessous :

- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;**
- **Le Rapport de Présentation (comprenant 6 livrets dont le diagnostic et l'évaluation environnementale) ;**
- **Le livret consacré aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ;**
- **Le Règlement ;**
- **Les pièces graphiques (dont les plans de zonages) ;**
- **les pièces annexes (dont les schémas directeurs d'adduction en eau potable et celui de l'assainissement).**

Le projet de PLU se construit en toute cohérence avec l'état des lieux réalisé dans le rapport de présentation, notamment en termes de dynamique démographique et dynamiques urbaines. Ainsi le projet portois se traduit dans le PADD au travers de trois grands axes :

- **Axe 1 : Une ville océano-portoise en développement économique confirmé ;**
- **Axe 2 : Une ville résidentielle au service des habitants ;**
- **Axe 3 : Une ville verte et économe qui soigne son cadre de vie,**

Le projet du PADD est transcrit dans les pièces à portée règlementaire et les pièces graphiques.

Envoyé en préfecture le 04/06/2018
Reçu en préfecture le 04/06/2018
Affiché le 
ID : 974-249740101-20180626-2018_034_CO_15-DE

Il convient de souligner la qualité du projet, novations introduites, comme le choix d'opter pour un règlement simplifié.

Ce projet a été élaboré par la commune du Port dans une dynamique d'ouverture, de coopération avec le TCO, ce qui a notamment permis d'anticiper la compatibilité du projet du PLU avec le SCoT en vigueur.

Considérant l'examen du projet de PLU au regard de sa compatibilité avec les 15 orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT de l'Ouest de la Réunion en vigueur, développé ci-dessous :

O1 : Principe d'équilibre des usages de l'espace

Le projet arrêté reprend les principes de l'orientation n°1 du DOO, compte tenu du fait que l'espace urbain de référence ne s'accroît pas et ne mobilise aucun redéploiement dit communautaire (cf. Orientation n°7), les espaces naturels et agricoles restent stables.

Malgré un territoire contraint, le plus petit de l'île, avec 1610,9 ha, le projet de PLU parvient à maîtriser ses zones urbaines, environ 1320 ha (U + AU), légèrement en dessous de l'espace urbain de référence identifié par le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de 2011 et repris par le SCoT.

Le projet de PLU a acté un travail d'évaluation des surfaces comparativement au PLU en vigueur en 2017. Ainsi, la superficie couverte par le PLU passe de 1689,1 ha à 1610, 9 ha, soit une baisse de 94,5 ha qui s'explique essentiellement par l'exclusion des bassins de port Est et de port Ouest de tout zonage.

Ainsi les espaces naturels restent stables malgré une perte liée aux travaux de réévaluation des surfaces et accessoirement d'un redéploiement de 1,5 ha, compensée par le reclassement d'anciennes zones urbaines en espaces naturels.

Les espaces agricoles restent stables sans être impactés par un changement de zonage.

O2 : Les espaces naturels, forestiers et littoraux

Le projet identifie 225,8 ha d'espaces naturels contre 224,2 ha dans le PLU en vigueur en 2017, une surface de 1, 5 ha est soustraite aux espaces de continuité écologique.

Par le mécanisme de redéploiement, 1,5 ha d'espaces naturels, localisés à proximité de l'axe mixte, identifiés par le SAR en espaces de continuité écologique et repris par l'orientation n° 2 du SCoT sont soustraits aux espaces naturels. En termes de superficies, cette soustraction est compensée par le classement en espaces naturels de 8,4 ha de zones urbaines au PLU en vigueur en 2017. Suivant les prescriptions P2 et P7 du SAR, reprises par le SCoT, ce redéploiement impactant 1,5 ha est possible sous réserve d'être compatible avec les orientations relatives aux développements urbains et à la législation en termes de justification des besoins, ce qui est le cas du projet de PLU.

Le projet applique la recommandation R2 du DOO, en classant en zone N les espaces naturels identifiés

O3 : Les espaces agricoles

Les espaces agricoles ne sont pas impactés en termes de zonage (cf. Orientation n°1), l'orientation n°3 du DOO signifie que les espaces agricoles ne sont pas ouverts à l'urbanisation.

Le projet de PLU contraint toute construction à la légalité des constructions circonscrites à l'exploitation agricole. Il reprend également la recommandation R3 du DOO en classant en A, l'ensemble des espaces agricoles y compris les terres en friche ou occupées par des activités non agricoles, comme les zones de faits (identifiées par le SCoT).

Suivant la recommandation R3 du DOO, le PLU pourrait amplifier sa portée réglementaire et la dynamique de reconquête agricole soit en mobilisant les procédures (par exemple : les terres incultes) ou par la mise en œuvre d'un périmètre agricole, environnementale et naturel (PAEN) dans le cadre de sa mise en œuvre opérationnelle.

O4 : Les continuités écologiques - la trame verte et bleue

Le projet de PLU intègre l'orientation n°4, notamment sur les réservoirs de biodiversité avérés localisés au nord de la ZAC Mascareignes et sur les berges avals de la Rivière des Galets. Un inventaire de terrain a permis de préciser et d'affiner les périmètres à préserver. Le projet de PLU a dans le cadre de son évaluation environnementale, appliqué le principe (ERC) : Eviter, Réduire ou Compenser.

La démarche est compatible avec l'orientation n°4, cependant un classement en N du secteur à préserver, tel que conseillé par l'évaluation environnementale aurait été plus opportun sur le cœur de la ZAC Mascareignes que le classement Uv.

O5 : Principe général de mise en œuvre de l'armature urbaine

L'intégralité de la commune du Port est comprise dans le Cœur d'Agglomération, soit le rang n°1 de l'armature urbaine définie par le SCoT.

A ce titre, le développement résidentiel du Port doit contribuer aux objectifs du Cœur d'Agglomération, soit 55 à 60 % de la production de 18 000 logements attendus sur la décennie à venir. Le PADD du PLU arrêté, prévoit un objectif de production de 1500 logements pour 38 000 habitants (soit un retournement majeur de tendance, la ville ayant perdu, ces dernières années, de la population).

Cet objectif est compatible avec l'orientation n°5 du DOO. Sa justification permet aussi une bonne reprise du scénario démographique retenu par le SCoT sur le Cœur d'Agglomération.

O6 : Les espaces urbains de référence - l'intensification urbaine et l'urbanisation prioritaire

Le projet est compatible avec l'orientation n°5, puisque la presque totalité du développement urbain est prévue au sein de l'espace urbain de référence, tel que défini par le SAR en 2011 et repris par le SCoT. L'enveloppe urbaine est même en très légère diminution (cf. orientation n°1) et le projet recourt au redéploiement pour une superficie de 1,5 ha (cf. orientation n°7).

Concernant les espaces urbains à densifier ou à muter, les secteurs identifiés par le SCoT 2013, sont bien repris et leurs mutations identifiées à long terme notamment par le classement en zonage 2AUmut de la ZI Sud.

Le secteur Ariste Bolon est identifié comme secteur prioritaire d'intervention du Plan Intercommunal de Lutte contre l'Habitat Indigne (PILHI) et est partiellement couvert par un périmètre d'étude.

Le Nouveau Projet de Renouveau Urbain qui concerne la « haute » présente un enjeu majeur de réhabilitation, touchant particulièrement une entrée de ville et une potentielle Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT).

Afin d'anticiper l'évolution du PLU sur ce secteur, permettant la mise en œuvre du programme, il serait opportun d'intégrer le NPRU « Ariste Bolon SIDR haute » à minima dans le PADD, sous la forme d'une orientation spécifique.

Au regard du contexte urbain portois, les conditions d'accessibilité, de proximité et d'opportunité sont respectées pour les développements urbains prévus en Espaces d'Urbanisation Prioritaire (EUP).

O7 : L'intensification urbaine et les redéploiements des possibilités d'extension urbaine

Le projet ne recourt pas aux redéploiements communautaires.

Il active le mécanisme de redéploiement interne à la commune, par le reclassement de certaines zones urbaines du PLU en vigueur, en zone N, lui permettant de redéployer 1,5 ha soustraits aux espaces naturels (cf. orientation n°2 et 4).

O8 : La détermination de densités d'aménagement minimales

Le projet offre des possibilités de densification supérieures au PLU en vigueur, en augmentant notamment les surfaces autorisant des constructions en R+3.

Le projet applique le principe de valeur guide de la densité minimale de 50 logements à l'hectare, en introduisant 5 secteurs résidentiels et/ou mixtes ; Ua, Ub, Uc, Uca, Ud (hors activité de production et portuaire).

L'atteinte des objectifs en matière de densité est également confortée par le maillage des réseaux d'eau potable et d'assainissement collectif.

Les possibilités données par le projet en matière de densification dépassent largement ses objectifs de production, tels que justifiés par les besoins de développement résidentiel.

O9 : Les lisières urbaines et abords des ravines - nature, agriculture, paysage et urbanisation

Le projet inscrit dans le cadre de l'OAP « fil vert », les lisières du triangle agricole et des berges de la rivière des Galets repris par l'orientation n°9 du DOO.

Les volets paysager, écologique et urbain sont pleinement intégrés dans l'OAP, le volet agricole n'étant pas explicitement abordé.

L'OAP « fil vert » pourrait être complétée avec des préconisations adaptées au triangle agricole et en lien avec l'orientation n°3, et le cas échéant avec la création d'un PAEN, si la commune souhaite la préservation du triangle agricole à très long terme.

O10 : La préservation des risques naturels et technologiques

Le projet prévoit les développements urbains en dehors des secteurs impactés par les PPR ou à défaut en limite la portée.

Cependant deux secteurs classés en zone rouge au PPRm, donc non constructible, sont classés en zone urbaine ; le premier d'environ 8000 m² au Nord-Ouest de la ZAC Environnement et le second secteur d'environ 30 000 m², localisé sur la frange Nord (littorale) et Est de la centrale thermique d'EDF.

Le projet pourrait être complété par la mise en annexe de de Prévention des Risques Naturels, du Plan de Prévention d d'apporter à tout pétitionnaire l'accès à ces réglementations spécifiques.

O11 : La protection de la ressource en eau

Vu les annexes, schéma directeur de l'approvisionnement en eau potable et schéma directeur d'assainissement collectif, les ressources sont suffisantes au regard de l'objectif de 38 000 habitants (population déjà atteint par le passé au Port).

Cependant des extensions de réseaux seront nécessaires dans les sections 1 Au et 2 Au, notamment dans le cadre de l'OAP de la ZAC Mascareignes.

Dans le cadre du transfert de la compétence assainissement à l'intercommunalité, l'ensemble du territoire communal, y compris le secteur Uca, sera couvert par le réseau d'assainissement collectif (celui existant sur la partie Possession de la voie J. Prévert), tel que demandé par le paragraphe B/ de l'orientation n°11.

Le triangle agricole représente avec les berges de la rivière des Galets l'essentiel de la « réserve » en eau. A ce titre, la mise en place d'un PAEN (cf. orientation n°3) prendrait tout son sens notamment dans l'accompagnement des pratiques agricoles (dans le prolongement des actions menées par la ville avec les exploitants) et également dans le souci majeur de préservation de la ressource (quantité et qualité).

La mise en place d'un schéma directeur des eaux pluviales serait opportune, voir à l'échelle du bassin versant.

O12 : Les grands projets d'équipement et de service

Le projet intègre les trois grands projets d'équipement et de services identifiés dans le cadre de l'orientation n°12.

Ainsi, les éléments constitutifs des infrastructures de transport sont identifiés, tel que les pôles et points d'échange, les voies multimodales.

Le projet de PLU fixe dans la limite du périmètre défini par l'arrêté du Projet d'Intérêt Général (PIG) pour l'aménagement, des orientations et un zonage Up, spécifiant la vocation portuaire en toute compatibilité avec les orientations n°12 et 15 du DOO.

Si le projet « transpire » des principes de l'Ecocité, il reste très discret sur l'intégration du projet portois au sein même de l'Ecocité à l'échelle du Cœur d'Agglomération. La mise en annexe du plan guide de l'Ecocité serait une manière d'apporter à tout pétitionnaire l'accès à ces grands principes.

O 13 : Les politiques publiques du logement

La volonté affichée dans le projet de relancer la production de logements avec un objectif de 1500 logements, s'inscrit dans l'orientation n°5 par le volume et dans l'orientation n°13 par l'objectif affiché de diversifier l'offre de logements.

Le projet intègre un plan de la mixité sociale, outil rarement utilisé, qui va dans le sens de l'orientation n°13, visant à ramener à 50% du parc résidentiel, la part du logement locatif social.

O14 : La cohérence entre politique de transport et urbanisation

Le projet de PLU s'inscrit pleinement dans l'orientation n°14, il définit des pôles et points d'échange, il reprend les axes principaux de desserte, en transports publics.

Si la notion de Zone d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), telle que définie par le SCoT et le PDU, il faut relever que les dispositions du projet ne contrarient pas la mise

en œuvre de cette orientation (principe de compatibilité).

O15 : Les localisations préférentielles des activités économiques

Concernant le paragraphe A/ relatif à l'économie de production,

Les ZILP : Ecoparc et Arrière Portuaire (ZAP)

Le projet de PLU doit garantir un contenu programmatique dominant pour la zone Ecoparc (ZAC Environnement) correspondant à la catégorie des zones industrielles, portualres et logistiques (ZILP). Le projet de PLU devrait expliciter cette dominante sur l'Ecoparc.

La vocation de la ZAP (cf. orientation n°12) est confirmée, cependant l'OAP n°3 dédiée à la ZAP doit veiller à ne pas hypothéquer les projets d'aménagement et de développement de la ZILP tel qu'identifiée par l'orientation n°15.

Mutation des ZI 1 et ZI Sud

Le projet reprend les évolutions identifiées dans le cadre de l'orientation n°15, concernant la zone industrielle n°1 (ZI1) et la zone industrielle Sud (ZI Sud), vers un contenu programmatique plus diversifié relevant de la catégorie des parcs d'activités économiques mixtes pour la ZI1 et vers une vocation majoritairement résidentielle à terme pour la ZI Sud, avec un classement en 2AUm.

Espace dédiés à l'activité économique de production

Le projet de PLU, dans ses orientations, traductions réglementaires et graphiques, contribue aux objectifs assignés par le SCoT au Cœur d'Agglomération (polarité de rang 1 au sein de l'armature urbaine). Le projet cible un total de 278,8 hectares de zones urbaines (Ue et Uem) à vocation économique et 196 hectares dédiés à l'activité portuaire (Up et Upplaisance). Ainsi, avec 474,8 hectares de zones urbaines à vocation économique, le projet va bien au-delà des objectifs assignés au Cœur d'Agglomération (450 hectares pour mémoire) sans compter les secteurs d'urbanisation futures

classés en 1AUe, 2AUem et 2AUp.

Concernant le paragraphe B/ de l'orientation n°15 du DOO, relatif à l'économie touristique (et préentielle),

Le projet intègre pleinement la modalité de mise en œuvre des projets urbains tendant à améliorer les relations entre ville et mer en prenant appui sur les équipements portualres de pêche et de plaisance. Ainsi les OAP Kartié Mairie et Porte de l'Océan traduisent cette mise en œuvre identifiée par le SCoT.

La création d'un zonage Upplaisance permettant un potentiel plus large en terme de développement, notamment touristique va également dans le sens de l'orientation n°15 B/.

Concernant le paragraphe C/ relatif à l'équipement commercial (économie résidentielle),

Le projet crée des linéaires commerciaux, afin de préserver la vocation commerciale du centre-ville. Localisée en Cœur d'Agglomération, soit au sein du pôle de rang 1, il est attendu sur la commune du Port, un appareillage commercial en rapport avec ce niveau de l'armature urbaine. Le renforcement de l'appareillage commercial en centre-ville concourt au principe de proximité et de mixité urbaine. Ces dispositions du PLU confortent d'autant le choix fait par la commune du Port de renforcer son attractivité commerciale, au-delà même de la zone de chalandise communale.

Compte-tenu du second item du paragraphe C/ de l'orientation n°15 du DOO, la localisation des équipements commerciaux ne doit pas accroître le trafic automobile sur le segment critique (portion de RN1 identifiée par l'orientation n°14 du DOO), or le projet de PLU ne démontre pas l'incidence neutre des nouvelles implantations rendues possibles en secteurs Us (20 hectares) et

AUs (7 hectares), soit un presque doublement des surfaces destinées aux locaux commerciaux, par rapport au PLU en vigueur. Le PLU doit pouvoir tenir compte de ce choix au regard de l'impact sur la RN1.

Envoyé en préfecture le 04/06/2018
Reçu en préfecture le 04/06/2018
Affiché le S L O
ID : 974-249740101-20180528-2018_034_CQ_15-DE

Avis technique au titre de la compatibilité avec le SCoT Ouest

Au regard des 15 orientations du Document d'Orientation et d'Objectifs du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de la Réunion, approuvé par le conseil communautaire du 21 décembre 2016, le projet de Plan Local d'Urbanisme Grenelle arrêté par le conseil municipal de la commune du Port en date du 5 décembre 2017, est compatible avec le SCoT. Il convient de souligner la qualité du projet de développement urbain retenu pour les prochaines années.

Considérant l'examen du projet de PLU au regard de sa compatibilité avec le 2ème Programme local de l'Habitat (2012-2018) du TCO :

Le PLH 2 du TCO adopté en Conseil Communautaire du 12 mars 2012 pour une durée parlementaire de 6 ans, est arrivé à échéance réglementaire le 12 mars 2018.

Avis au titre de la compatibilité avec le PLH2

Il n'y a donc plus lieu d'examiner la compatibilité du projet de PLU avec le PLH2.

Considérant les travaux liés à l'élaboration du troisième PLH, prescrit par délibération du conseil communautaire du 21 décembre 2015, dont l'état d'avancement apportent les contributions développées ci-dessous :

Dans l'attente d'un PLH 3 approuvé, ce sont les orientations du SCoT en vigueur qui définissent le cadre du développement résidentiel de l'Ouest pour les dix prochaines années (notamment à travers l'orientation n°13 du DOO). Dans un rapport de compatibilité, le PLH 3 déclinerait, de manière plus précise et territorialisée, ce cadre donné par le SCoT.

Cependant, à titre indicatif, les travaux du diagnostic validés en février, ont déjà mis en évidence et/ou conforté certains éléments de contexte importants qu'il sera difficile d'ignorer lors de la rédaction des orientations stratégiques du PLH 3, notamment s'agissant des éléments relatifs :

- au fort ralentissement démographique dans l'Ouest, déjà mis en évidence par le SCoT 2017-2027 et plus particulièrement sur la commune du Port au constat d'un recul démographique, point de départ de l'Axe II du PADD du PLU ;
- au vieillissement de la population et à la nécessité d'adapter le parc existant ainsi que l'offre nouvelle à ces besoins spécifiques (petites typologies ; accessibilité/proximité des services ; loyers modérés) ;
- à la poursuite de la lutte contre l'insalubrité plus diffuse dans l'Ouest et encore présente sur la commune du Port, notamment avec l'accompagnement du PILHI ;
- à la diversification de l'offre de logement, notamment en faveur d'une production intermédiaire, enjeu de mixité sociale particulièrement prégnant pour la commune du Port ;

Ainsi, les principaux enjeux ressortis du Diagnostic ont pour la plupart déjà été intégrés au PADD (orientation 4).

Cependant, on constate que l'enjeu de réhabilitation et de renouvellement urbain est toujours présent sur la commune, presque entièrement couverte par des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville.

En matière de réhabilitation :

Au regard du nouveau contexte démographique, législatif et financier mis en exergue par les travaux du PLH3, nous pouvons d'ores et déjà penser que celui-ci ne s'inscrira pas dans une logique de production déconnectée de la réalité démographique et des capacités de faire du territoire.

La commune possède la moitié du parc locatif social de l'Ouest ainsi qu'une partie du parc le plus ancien du territoire. Aussi, le parc de la commune et notamment le parc ancien, à faible niveau de loyer joue un rôle important pour les ménages du territoire. Il paraît essentiel de maintenir ou de remettre une partie ce parc à niveau, pour qu'il continue à jouer son rôle auprès de la population. Un autre risque serait de voir la population portoïse en capacité de payer un loyer plus cher quitter ce parc ancien pour le parc neuf des communes voisines qui ont récemment beaucoup produit. Ce qui contribuerait encore à la paupérisation de certains quartiers. La réhabilitation pourrait également contribuer à un rééquilibrage progressif du peuplement du parc de locatif social de la commune.

En matière de renouvellement urbain :

L'enjeu de diversification et de rééquilibrage de peuplement porté par le NPNRU Ariste Bolon/SIDR haute, et reconnu à l'échelle nationale, ne semble pas suffisamment retranscrit dans le document qui ne l'aborde que sous l'angle de la lutte contre l'habitat indigne. S'inscrivant parfaitement dans les objectifs de diversification de la commune, il apparaît comme faisant la transition entre le précédent et le nouveau PLU. Ce projet aurait pu faire l'objet d'une OAP. Par ailleurs, le projet qui sera défini et contractualisé en cours d'année avec l'ANRU nécessitera probablement une modification du PLU.

Ainsi, on peut regretter que la poursuite de la réhabilitation et le projet de renouvellement urbain ne soient pas priorisés au même titre que les nouveaux foyers de valorisation résidentiel de la commune.

Considérant les observations d'ordre général, motivées par les compétences propres de la communauté d'agglomération notamment liées à l'économie :

La Zone Arrière Portuaire et son environnement immédiat

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) n°4 et OAP n° 3, telles que définies par le projet sont possiblement sources de difficultés dans le cadre de l'aménagement de la ZAP et du développement des activités. La fusion des OAP 3 et 4 formerait un seul ensemble cohérent offrant une plus grande capacité de développement de l'activité en lien direct avec l'outil portuaire. Il demeure que le principe du mail paysager est contraignant et prématuré au stade des réflexions sur la ZAP, il obère les possibilités d'aménagements futures de même que la localisation du sentier littoral semble trop figée au regard des contraintes du GPMDLR. Le principe d'une liaison entre la ZAP et la ZA Ravine à Marquet pourrait être intégré.

Ravine à Marquet

Si le règlement confirme bien la vocation économique du secteur, classé 1AUem, il serait souhaitable de confirmer également cette vocation dans l'OAP n°5.

Secteur d'extension économique 2AUem (entre l'axe mixte et Ecoparc)

La zone 2AUem entre Ecoparc et l'axe mixte, stipule que « toute extension ou construction neuve d'activité industrielle est interdite, seul le maintien de ces activités est admis dans les emprises bâties existantes, sans aucune possibilité d'extension y compris pour les aires de stockage » cela va obérer les projets de développement industriels et logistiques à venir, puisque le zonage actuel ne le permet pas. Il est donc proposé de classer cette zone en 2AUe.

Cette étude « amendement Dupont » permet de déroger aux dispositions de l'art. L111-6 du code de l'urbanisme. En effet, un recul de 75 m de part et d'autre des voies à grande circulation est imposé au titre de la Loi Barnier. Les voies concernées sont les suivantes : RN4A, RN1001, RN7 et RN1. Ainsi la commune propose de porter ce recul à 45m en zone résidentielle, 25m en zone économique et commerciale et 15m en zone réservée au secteur de la santé. Pour des raisons de densification et de cohérence avec les documents supra (SCoT). Le TCO soutient la municipalité dans sa volonté de déroger à la Loi Barnier, mais demande que le recul des zones économiques et commerciales, soit porté à 15m au lieu de 25m, comme cela est proposé sur le secteur de la santé sous réserve.

Afin de permettre un réel aménagement du secteur Ravine à Marquet, concerné par l'OAP n°5, il serait cohérent et nécessaire d'étendre le périmètre de dérogation loi Barnier pour inclure ce secteur.

Observations concernant les schémas directeurs

Les remarques sont portées en annexe n°2 de la présente délibération.

En matière de tourisme :

Concernant l'OAP n°1 Kartié Mairie et au niveau du règlement, le TCO souhaite que soit donné la possibilité d'intégrer la vocation hébergement touristique.

Concernant l'OAP 6 Portes de l'océan : En rajoutant « en lien avec l'activité économique et touristique du PORT » dans le titre, cela permettrait de valoriser l'ambition de l'OAP dans toutes ses dimensions et de faire le lien avec l'orientation 15 B/ du DOO du SCoT.

Le zonage Upplaisance

La création d'un zonage Upplaisance est également une autre traduction du projet qui concourent aux objectifs de l'orientation n°15 du SCoT.

Cependant, pour la valorisation de l'activité plaisance et des activités connexes, le zonage Upplaisance doit pouvoir être élargi au périmètre comprenant l'ancienne station de météo France (classé en Uv dans le projet) ainsi que l'espace contiguë à l'Est (classé en Uv au projet).

Une OAP sur le secteur eut été opportune.

Considérant les observations d'ordre général, motivées par les compétences propres de la communauté d'agglomération notamment liées à l'environnement :

Le TCO souhaite que le règlement intercommunal de collecte des déchets adopté par la commune du Port soit annexé au PLU.

L'urbanisme conditionne fortement la faculté de collecte des déchets au quotidien, c'est pourquoi, des observations et remarques sont formulées dans l'annexe n°2/ II, sur le projet et en termes de rappel notamment de la recommandation de la R437 (normes de sécurité des métiers de la collecte).

Le TCO, distingue d'une part son avis en qualité de structure porteuse du SCoT Ouest de la Réunion sur la compatibilité du projet de PLU avec le SCoT, et d'autre part ses observations faites au titre de ses compétences autres.

A reçu un avis favorable en Conférence Des Maires du 05/04/2018.

A reçu un avis favorable en Commission Aménagement, Habitat, Economie et Tourisme du 08/03/2018.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE,
Où l'exposé du Président de séance,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ ET À L'UNANIMITÉ DÉCIDE DE :

- **RELEVER** que le projet de **PLU** arrêté traduit les objectifs et orientations du **SCoT** de l'Ouest de la Réunion ;
- **EMETTRE** au regard de la compatibilité du **PLU** avec le **SCoT** de l'Ouest de la Réunion, un **AVIS FAVORABLE** ;
- **INVITER** la commune à intégrer dans son **PADD**, le **Projet de Renouvellement Urbain Ariste Bolon/SIDR haute** ;
- **RETENIR** les demandes et remarques suivantes :
 - Extension de la dérogation à la loi Barnier le long de la RN1, impactant le secteur LAUem, de l'OAP n°5 (ravine à Marquet) ;
 - Ajustement du secteur Upplaisance au Sud et à l'Est ;
 - Annexion au **PLU** du règlement intercommunal de collecte des déchets ;
 - Corrections et ajustements techniques formulés dans l'annexe n°2 ;
- **CHARGER M. le Président** des formalités afférentes au présent avis.

Pour extrait conforme au registre des délibérations de la Communauté d'Agglomération TCO

Fait à Le Port, le
Le Président de séance
Joseph SINIMALE
Président

Annexe 2 – Avis du TCO sur le PLU arrêté du PORT le 05/12/17

Remarques et précisions pour prise en considération

I - Remarques et précisions pour prise en considération au titre de l'Economie

Annexe schéma directeur des façades commerciales (SDFC)

- Page 1 les prescriptions s'appliquent sur le périmètre IGAF-FISAC qui n'est pas annexé au document. Le TCO demande que le périmètre IGAF-FISAC soit annexé au SDFC
- Page 3 : il est précisé dans le volet prescription que la palette de couleur définie est annexée au SDFC, or ce n'est pas le cas. Le TCO demande que la palette de couleur définie soit annexée au SDFC
- Page 4 : il est dit que « en cas de caisson lumineux, celui-ci n'excédera pas 10 cm d'épaisseur » or en page 5, il est précisé dans les recommandations que « les caissons lumineux sont interdits ». Incohérence.
- Page 6 : palettes de couleur : idem remarque page 3
- Page 19 : « L'utilisation du bois vernis est interdite » Quelle est la justification de ce parti-pris qui figure dans les prescriptions ?

Annexe Règlement Local de Publicité (RLP)

- Le Règlement Local de Publicité a été mis en application par un arrêté municipal en date du 3 avril 2007 (adopté par délibération du 21/12/2006). Ses dispositions doivent être compatibles avec la charte du parc naturel régional (PNR), or la charte du parc national de La Réunion a été approuvée par le décret en Conseil d'État n° 2014-049 du 21 janvier 2014. Outre le fait que ce RLP date de plus de dix ans et n'a jamais vraiment été mis en œuvre, il ne respecte pas les prescriptions de compatibilité avec la Charte du Parc National de la Réunion, puisque ce dernier a été approuvé près de 8 ans après le RLP. La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « loi ENE » ainsi que le décret du 30 janvier 2012 ont considérablement modifié une réglementation qui datait de 1979 (Loi n° 79-1150 du 29 décembre 1979 relative à la publicité, aux enseignes et pré enseignes). Il aurait été souhaitable que ce document ait été actualisé, au regard, notamment, de l'évolution réglementaire.

Plèce écrite n°2 Rapport de présentation Tome 1

- Page 3 : prévision économique et sociale
Exercice désormais obligatoire au sein d'un PLU, la prévision économique reste un exercice difficile à l'échelle d'un document d'urbanisme, l'analyse semble pertinente sur les aspects macro-économiques et conjoncturels, que sur le volet local et les spécificités portuaises (taux d'inclusion faible, spécialisation Industriel-portuaire etc...)
- Page 21 : le tableau, n'est pas clair à cause d'une mauvaise mise en page.

- Page 25 : la prévision de croissance à 1,5% sur les 10 ans à venir reste cohérente au regard des indicateurs macro-économique (taux de croissance de 3,1% en 2016 à la Réunion, 1,2% en France métropolitaine). L'offre de foncier économique supplémentaire ne concerne pas seulement la ZAP, mais également éco-parc et son extension notamment.
- Page 46 la ZIC n°1 est concernée par le PPRTechnologique (PPR dans le document)
La ZI Tamarins compte 24 entreprises et non une dizaine.
- Page 47 : La dénomination exacte est ZAE D200 et non ZAC D2000
- Page 48 : il serait opportun de dissocier le Village Mascareignes I datant de 1998 du village Mascareignes II créé en 2015. Le taux d'occupation est bien supérieur aux 3/21 annoncés (17/21), mais plutôt de l'ordre de 75%. Le prix de location est de 7,50€/m²/mois et non par an.
- Page 51, les zones anciennes porteuses d'une image de moindre qualité : y rajouter la zone artisanale, très dégradée.
- Page 56 : la zone commerciale dite « des concessionnaires » se nomme la ZC Chemin des Anglais

II - Remarques et précisions pour prise en considération au titre de l'Environnement

II /i -Eléments issus des préconisations de la recommandation de la R437

(normes de sécurité des métiers de la collecte) édictées par la CNAM et extrait du règlement intercommunal de collecte des déchets adopté par la commune dans le cadre d'un arrêté municipal.

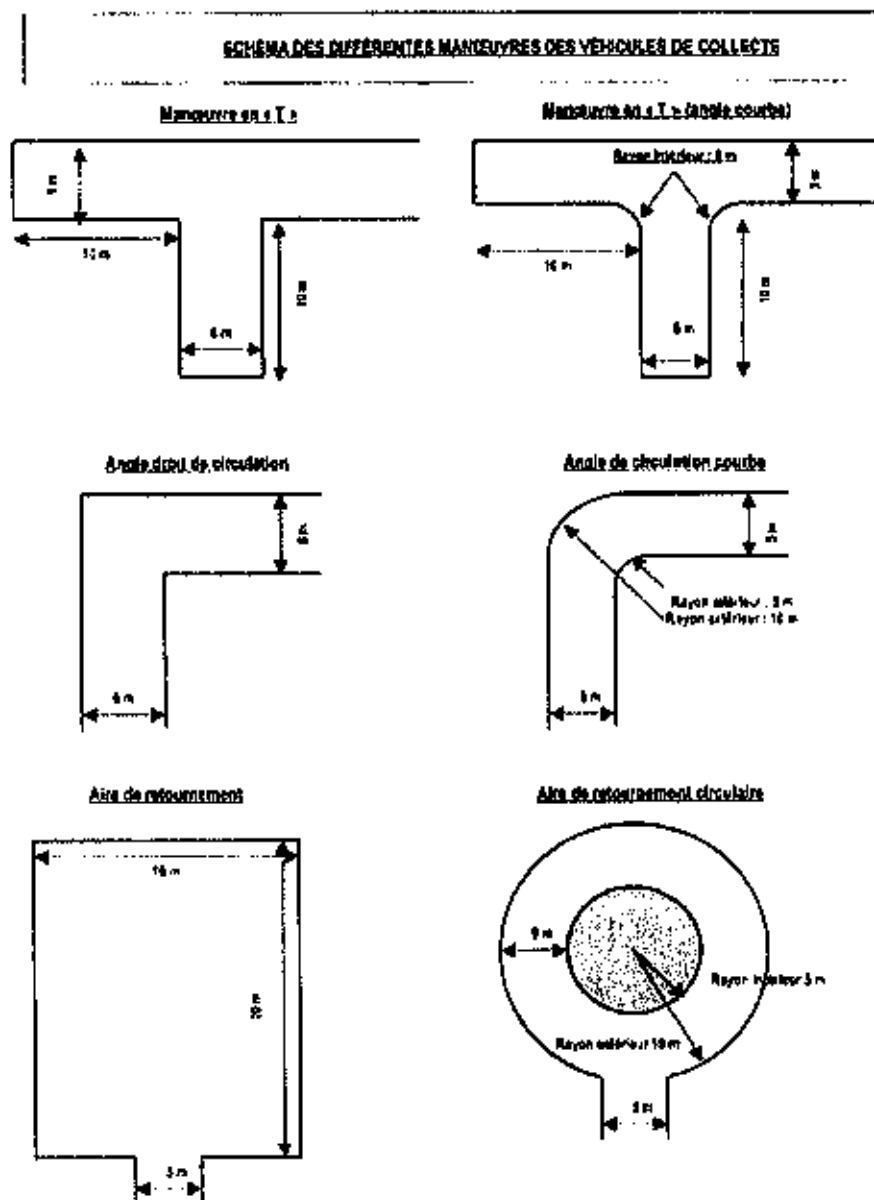
De manière générale, la collecte des déchets ménagers et assimilés est soumise aux contraintes suivantes :

- L'entrée de la voie ne doit pas être fermée (portail, barrière, borne ...)
- Les pentes ne doivent pas dépasser 10% avec une tolérance à 15% en circulation uniquement
- La voie ne doit pas comporter de forte rupture de pente ou d'escaliers
- Largeurs minimales des voies :
 - Double sens : 4.5m entre trottoirs
 - Sens unique : 3m entre trottoirs
 - Largeur de voie nécessaire à la giration : 5m
- Les obstacles aériens sont situés hors gabarit routier
- Voies sans issue : présence d'une aire de retournement indispensable en raison de l'interdiction de la marche arrière des véhicules, celle-ci étant autorisée uniquement sur une distance inférieure à 10 m ou lors des manœuvres de demi-tour.

Par ailleurs, les points de présentation des déchets en vrac (déchets végétaux et encombrants) ne doivent pas comporter d'obstacle aérien et/ou souterrain au déploiement du grappin (présence de fils électriques et téléphoniques, arbres, canalisations enterrées...) ni être à proximité des compteurs de réseau et des clôtures.

La présence de potelets et de zones de stationnement peuvent gêner la circulation des véhicules et les opérations de collecte.

Ci-après un extrait du document concernant la réalisation d'aire de retournement :



De plus, dans le cadre d'opération d'aménagement, il serait souhaitable de prévoir des zones pour des bornes (aériennes ou enterrées) pour le verre, ou à terme pour des logements collectifs,

des bornes pour les ordures résiduelles, les recyclables..., cela nécessite de disposer d'une zone sans réseau (y compris enterrés idéalement pour éviter les dévolements à terme) et un lieu d'arrêt pour le véhicule de collecte. En effet, la collecte au grappin se faisant de manière transversale au caisson (impossibilité de collecter devant ou derrière le camion), il serait ainsi plus aisé de permettre le stationnement du collecteur le long des bornes sans gêner la circulation.

II /I -Eléments issus de l'examen du PLU

Pièce écrite n°2 Rapport de présentation Tome 2a

- Page 18, la référence au PDEDMA est désormais obsolète. La Région a adopté le Plan de Prévention et de Gestion des Déchets non dangereux en juin 2016.
- Page 36, la plateforme de compostage ne prend que les végétaux. ILEVA ne fait pas de cocompostage (végétaux / boues).
- Page 76, la gestion du centre de tri est depuis le 1er janvier 2018 entrée dans le giron d'ILEVA et la DSP est transférée de droit conformément aux statuts du syndicat mixte ILEVA.
- Page 77, pour les sites de traitement, il est fait référence aux gestionnaires sauf SUEZ pour la station de transit. Depuis fin 2017, une station de prétraitement des jus a été installée pour améliorer la conformité réglementaire de ce site.
- P77 article 10.3 : Il serait souhaitable de préciser que le service public de collecte est habilité à utiliser les voies ouvertes à la circulation publique. Pour les enceintes ou lotissements privés, dont l'accès y est réglementé confirmant un caractère privé de la voie d'accès, le service public de collecte ne pourra y pénétrer. Il ne disposera pas de prérogative pour intervenir sur ladite voie, y compris pour y assurer la collecte. Dans ce contexte, les déchets devront y être présentés à proximité des voiries publiques où les contenants seront disposés sans entraver la libre circulation sur les trottoirs ou masquer la visibilité des intersections. De même, des espaces seront prévus pour la présentation des déchets collectés en vrac comme les végétaux ou les encombrants. Les prescriptions devront respecter les dispositions du règlement de collecte.
- P139 : sur le thème déchets : il serait souhaitable de rappeler la notion d'accessibilité du service de collecte.

Pièce écrite n°3 Règlement du PLU

- Article Xx10 : Il est écrit « Pour toutes constructions, ces dernières doivent être en mesure de garantir une évacuation appropriée de sa production de déchets, d'eaux usées et pluviales, sans compromettre son environnement. Pour cela, les raccordements aux réseaux concernés et les zones, moyens et systèmes de collecte voire de traitement de déchets sont respectés selon la réglementation en vigueur et les obligations fixées par ce présent règlement. Par ailleurs, une bonne aération est assurée dans les bâtis. À défaut d'une aération naturelle, un dispositif mécanique doit être installé ». En complément il serait souhaitable d'intégrer la problématique des voies privées ou des enceintes fermées. Le propriétaire d'une voie privée peut interdire le passage du camion sans qu'on puisse s'y opposer... plusieurs jurisprudences ont déjà été prononcées à ce sujet et cela reste constant. En cas d'accident, la responsabilité de la collectivité peut être impliquée si elle a demandé que la collecte soit réalisée sur cette voie.

- Article 19.3 : Il est fait référence uniquement au local poubelle. Il serait donc souhaitable d'intégrer les zones de présentation des déchets en vrac sinon les déchets volumineux risquent de se retrouver sur les trottoirs ou sur la voie.

MAIRIE DU PORT

ARRIVEE LE : 15 FEV 2018

N° 11001756

DAT→T



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

*Direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement
de la Réunion*

Saint-Denis, le 08 FEV 2018

Service connaissance, évaluation, transition écologique

Le Directeur

*Unité Autorité environnementale
Service régional chargé de l'environnement (appui à la MRAe)*

à

Monsieur le Maire
de la commune du PORT

Nos réf. : SCETE/UEE/CW / appui MRAe /n°18/019

Vos réf. :

Affaire suivie par : Caroline Wolf
caroline.wolf@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 0262 94 78 19

BP004

97 821 LE PORT CEDEX

Objet : Révision du PLU du PORT.

Réf. : Transmission du 05 février 2018 parvenue au service régional chargé de l'environnement (appui à la MRAe) le 06 février 2018.

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre projet de révision du PLU du Port, parvenue au Service régional chargé de l'environnement, à la DEAL/SCETE/Uae, appui à la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) le 6 février 2018, au titre de laquelle vous sollicitez la saisine de la MRAe, pour avis sur l'évaluation environnementale, conformément au décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 portant réforme de l'autorité environnementale et aux dispositions de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme.

Je vous informe, qu'en application de l'article R. 104-24 du code susmentionné, votre dossier a été transmis, pour avis sous 30 jours, à l'agence régionale de santé Océan Indien (ARS OI/Santé environnement).

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-25 du code de l'urbanisme, le service régional chargé de l'environnement (appui à la mission régionale d'autorité environnementale) qui est la DEAL/SCETE/Uae instruit votre demande et transmet son avis à la mission régionale d'autorité environnementale qui prend alors sa décision.

L'avis sera signé dans les trois mois suivant la date du présent accusé réception en date du 6 février 2018, mis en ligne sur internet, transmis à la personne publique responsable et pour information au préfet de la Réunion.

Pour le directeur de l'environnement,
de l'aménagement et du logement,

Le Chef du Service Connaissance,
Evaluation et Transition Ecologique,

Jérôme DULAU

Copie à :
- ARS/OI/Santé-Environnement