

Port, le 19 septembre 2023

Direction de l'Aménagement et du
Développement Durable

N/Réf : DADD/PL/ij/22300599

MAIRIE DU PORT
Monsieur le Commissaire Enquêteur
Modification de droit commun n° 2 du Plan
Local d'Urbanisme
9 Rue de Renaudière de Vaux
BP 62004
97420 LE PORT

Lettre recommandée + AR

Objet : Enquête publique portant sur la modification de droit commun n°2 du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Commune de Le Port / Avis du GPMDLR

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Par délibération n° 2022-141 en date du 04 octobre 2022 « afin de tenir compte de l'urbanisation actuelle et future, de répondre aux besoins et de poursuivre le développement communal, sans remettre en cause les objectifs énoncés dans le cadre du (...) PADD », la Mairie de la Commune de Le Port a lancé la procédure de modification de droit commun n°2 de son Plan Local d'Urbanisme.

L'étude de l'ensemble des pièces du PLU ainsi modifié permet de souligner des éléments dont les effets pourraient s'avérer très impactant pour le maintien et le développement du GPMDLR, mais également pour la croissance de l'économie réunionnaise.

Ainsi dans le cadre de l'enquête publique citée en objet, j'ai l'honneur de vous transmettre mes observations et propositions détaillées dans le dossier annexé au présent courrier.

En espérant que nos avis retiennent toute votre attention et soient bien pris en compte dans la modification n°2 du Plan Local d'Urbanisme de la Commune de Le Port, je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président du Directoire



Eric LEGRIGEOIS

PJ : Dossier d'avis du GPMDLR

Modification n°2 du PLU de la Commune de Le Port : avis du GPMDLR

Table des matières

I.	Remarque n°1 : Diagnostic de l'activité de Port Réunion	2
	Exposé du desaccord	2
	Proposition du GPMDLR	3
II.	Remarque n°2 : Zonage Uppp et développement portuaire.....	5
III.	Remarque n°3 : OAP « Portes de l'Océan ».....	6
IV.	Remarque n°4 : OAP « Kartye Mairie ».....	9
V.	Remarque n°5 : Projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire du Port Est	11
VI.	Remarques n°5 : La prise en compte des évolutions règlementaires et législatives récentes du code de l'urbanisme notamment les apports de la Loi Climat et résilience	15

I. REMARQUE N°1 : DIAGNOSTIC DE L'ACTIVITE DE PORT REUNION

EXPOSE DU DESACCORD

Le diagnostic territorial, la justification des choix ainsi que le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU tentent de minimiser à plusieurs reprises l'activité du GPMDLR, comme l'indique ces éléments :

- Rapport de justification des choix
 - page 5 : « *De fait, la ville outil portuaire ne profite que très minoritairement aux portoïs. A quoi bon plus et mieux de portuaire et de logistique si les portoïs n'en bénéficient que très peu ?* ».
 - page 11 : « *Cette situation à se pérenniser, entraînerait la continuation d'une démographie à la baisse tandis que les actifs employés sur place persisteraient à ne pas loger au Port, alors que les résidents locaux continueraient à être très minoritaires dans les activités situées dans la commune.* »
- PADD, page 5 : « *De fait, la ville outil portuaire ne profite que très minoritairement aux portoïs. A quoi bon plus et mieux de portuaire et de logistique si les portoïs n'en bénéficient que très peu ?* ».

Or, l'INSEE a en 2019 démontré que 3 emplois sur 4 sont situés sur la commune de Le Port (INSEE Analyses – La Réunion – n°43 ; Août 2019).

Une mise à jour de cette étude en 2023 (INSEE Analyses – La Réunion – n°81 ; Mai 2023) montre que cette part se maintient. Cette même étude évalue le potentiel de création d'emplois de la Zone Arrière Portuaire à 1800 emplois. Ces emplois directs représentent également une manne économique ayant des retombées pour les résidents de la commune.

Par ailleurs le rapport de justification des choix porte un jugement erroné sur le Port Ouest en indiquant en page 13 :

« 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. Ya 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 »

Ce point de vue ignore le fait que le Port Ouest continue d'accueillir des activités particulièrement importantes pour La Réunion et fait l'objet d'investissements importants :

- Exportation de sucre en vrac (79 000 tonnes en 2022) ;
- Stockage stratégique de céréales ;
- Importation de gaz pour les professionnels et particuliers (22 000 tonnes en 2022), de bitume (6 300 tonnes en 2022), de ciment (116 300 tonnes en 2022) ;
- Mise à disposition de multiples services pour la filière pêche (qui représente 11 % de la filière française – Rapport INSEE décembre 2017) ;
- Maintenance et réparation navale ;
- Liaison logistique avec l'ensemble des îles administrées par les TAAF ;
- Base navale 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 doit être compatible, rappelle combien « l'importance du pôle industrialo 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 / SCOT du TCO).

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 (...) » (p. 54, Rapport, volume 1 / SAR).

Le diagnostic territorial ne prend pas en considération ces éléments.

Enfin, les documents concentrent leur analyse économique sur l'activité de Port Réunion et le complexe industrialo-portuaire (5670 emplois et 355 entreprises à l'échelle de La Réunion, 3980 salariés sur Le Port), oubliant que la Commune accueille un total de 20 354 emplois et 2 927 entreprises en 2020 (INSEE). Dès lors, ceux-ci semblent orientés.

Par ailleurs, le GPMDLR dépense 1,8 millions d'euros de taxe foncière (soit 10 fois la taxe foncière de 2017).

Le GPMDLR souhaite l'amendement des documents de présentation et du PADD du PLU, afin que ce dernier puisse intégrer justement l'importance et le potentiel économique de Port Réunion et de son complexe industrialo-portuaire.

PROPOSITION DU GPMDLR

Le GPMDLR demande :

- Que le diagnostic territorial du PLU soit modifié pour prendre en compte l'importance des activités portuaires et maritimes telles qu'elles s'expriment actuellement. L'étude *INSEE Analyses – La Réunion – n°81 ; Mai 2023* pourra être utilement reprise dans la révision du document et notamment de la section B « Le Port et ses spécificités économiques – La cohabitation des richesses économiques et de la pauvreté sociale » (page 19 et suivantes).
- Concernant le rapport de justification des choix, que le paragraphe suivant, placé en page 5 et 6 « *Aujourd'hui la ville est caractérisée par la dualité et ce à un double titre : économique et spatiale. Elle se présente en effet comme un collage de tissus urbains spécialisés majoritairement mono-fonctionnels : le portuaire industriel-logistique au service de l'ensemble de l'île et d'autre part le résidentiel au service des portoïs. La ville outil portuaire logistique et industrielle est une chose, la ville résidentielle en est une autre, bien distincte spatialement, mais aussi socialement. De fait, la ville outil portuaire ne profite peu que très minoritairement aux portoïs. A quoi bon plus et mieux de portuaire et de logistique si les portoïs n'en bénéficient que très peu ?* ».

Soit remplacé par :

« Aujourd'hui la ville est caractérisée par la dualité et ce à un double titre : économique et spatiale. Elle se présente en effet comme un collage de tissus urbains spécialisés majoritairement mono-fonctionnels : le portuaire industriel-logistique au service de l'ensemble de l'île et d'autre part le résidentiel au service des portoïs. La ville outil portuaire logistique et industrielle est une chose, la ville résidentielle en est une autre, bien distincte spatialement, mais aussi socialement.

Si la ville outil portuaire profite au Territoire de la Côte Ouest et à La Réunion, ses retombées doivent être maximisées pour les portoïs, dont la représentation dans l'effectif du complexe industrialo-portuaire est similaire à celles des habitants des communes limitrophes. Les perspectives d'aménagement de la ZAP devront conforter ce rôle de poumon économique, créateur de richesses pour le territoire. »

- Concernant le rapport de justification des choix, que le paragraphe suivant, placé en page 12 et 13 , soit supprimé.

« Mais telle n'est plus, aujourd'hui, la situation. La fermeture du chemin de fer dans les années soixante, la réalisation, vers l'est de la ville, de grands ensembles résidentiels à partir des années soixante-dix et l'ouverture du nouveau port- le port Est- dans les années quatre-vingt, bouleversent cette organisation urbaine : l'économique et le résidentiel sont séparés, l'activité du port historique - le port Ouest - décline, tandis que le barycentre économique se déplace vers la périphérie est.

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. »

- Concernant le PADD :

Que le paragraphe suivant (page 5) :

« De fait, la ville outil portuaire ne profite que très minoritairement aux portoïs. A quoi bon plus et mieux de portuaire et de logistique si les portoïs n'en bénéficient que très peu ? »

Soit remplacé par :

« Si la ville outil portuaire profite au Territoire de la Côte Ouest et à La Réunion, ses retombées doivent être maximisées pour les portoïs, dont la représentation dans l'effectif du complexe industrialo-portuaire est similaire à celles des habitants des communes limitrophes. Les perspectives d'aménagement de la ZAP devront conforter ce rôle de poumon économique, créateur de richesses pour le territoire. »

II. REMARQUE N°2 : ZONAGE UPPP ET DEVELOPPEMENT PORTUAIRE

L'article Up.2 empêche le développement possible de toute nouvelle activité portuaire en zone Uppp, aussi le GPMDLR demande que le paragraphe suivant de l'article Up.2 du règlement du PLU puisse être modifié ainsi (suppression de la phrase barrée et ajout de la partie épaissie) :

« Sont admises toutes les occupations et utilisations du sol non cochées à l'article Up 1 dès lors qu'elles respectent les conditions suivantes :

- *La reconstruction à l'identique d'un bâtiment détruit après sinistre, sauf disposition contraire prévue au règlement du Plan de Prévention des Risques en vigueur pour les secteurs soumis à un risque naturel ;*
- *Les constructions à destination de logement, sous conditions d'être utiles au fonctionnement ou à la surveillance des constructions ou installations présentes sur l'unité foncière ;*
- *L'implantation des équipements et activités commerciales et de service est limitée à 5% de la superficie de la zone d'implantation ;*
- ~~*A l'exception du secteur Uppp « plaisance et pêche », les activités portuaires, industrielles, artisanales, de bureaux, de stockage et logistique ;*~~
- *Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif à condition que leur fonctionnement ne soit pas incompatible avec celui des installations portuaires ;*
- *Les installations et travaux permettant d'assurer les travaux d'entretien et de gestion du trait de côte, des accès nautiques et des bassins portuaires et de plaisance, ainsi que les ouvrages d'accès liés ;*
- *Les installations et travaux d'ouvrage contre la mer, y compris leur maintenance, ainsi que les ouvrages d'accès liés. »*

*« Dans le secteur Uppp « plaisance et pêche » : Les constructions à vocation d'activités économiques, touristiques et de réparation navale, **ainsi que les constructions à vocation d'activités portuaires**, sous réserve de satisfaire aux conditions cumulatives suivantes (...) »*

III. REMARQUE N°3 : OAP « PORTES DE L'OCEAN »

Alors que dans la première modification du PLU, l'OAP « Portes de l'Océan » présentait une pièce graphique cohérente avec le tracé de la rue Amiral Bosse pour sa partie « apaisée », la modification n°2 présente une pièce graphique modifiée (**modification non mentionnée dans le Rapport de présentation de la modification n°2**) sur laquelle la rue Amiral Bosse voit son trajet interrompu de la sorte :

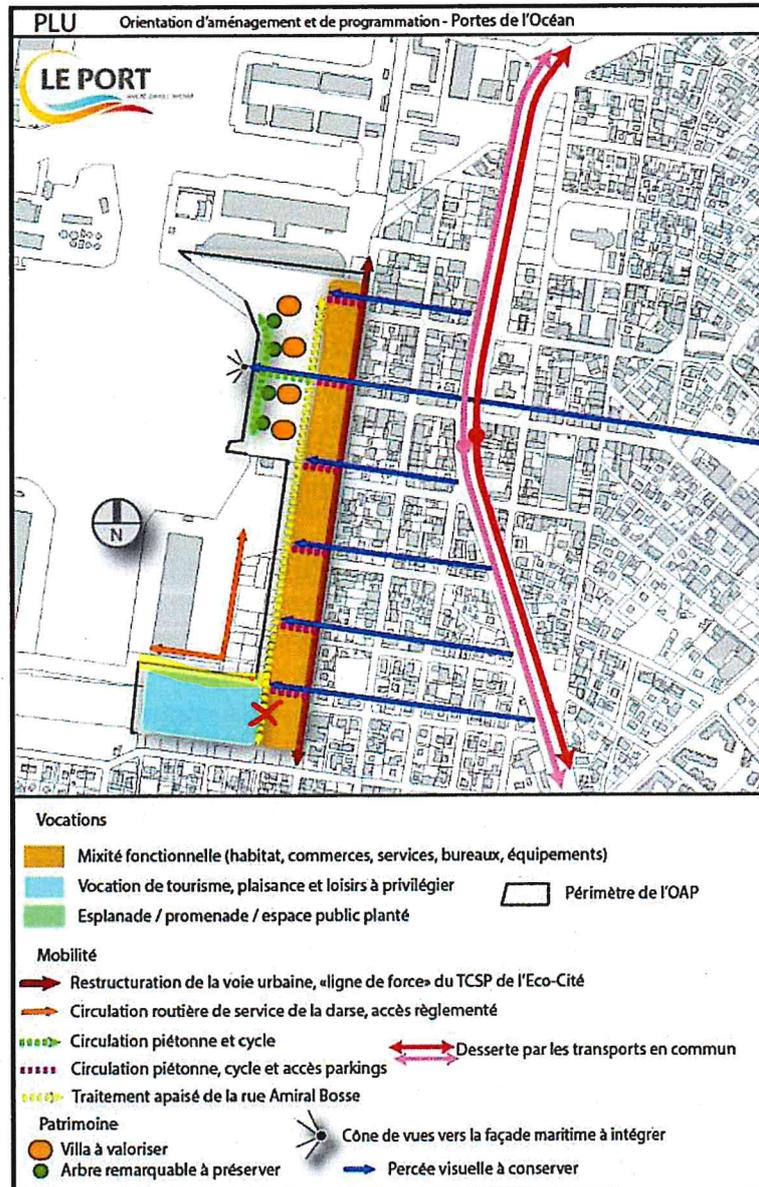


Figure 1: pièce graphique de l'OAP « Portes de l'Océan », projet de modification n°2 du PLU

La circulation piétonne modifiée devant les maisons des Ingénieurs nous convient.

En revanche nous demandons à reprendre le plan validé lors de la modification n°1 du traitement apaisé de la Rue Amirale Bosse.

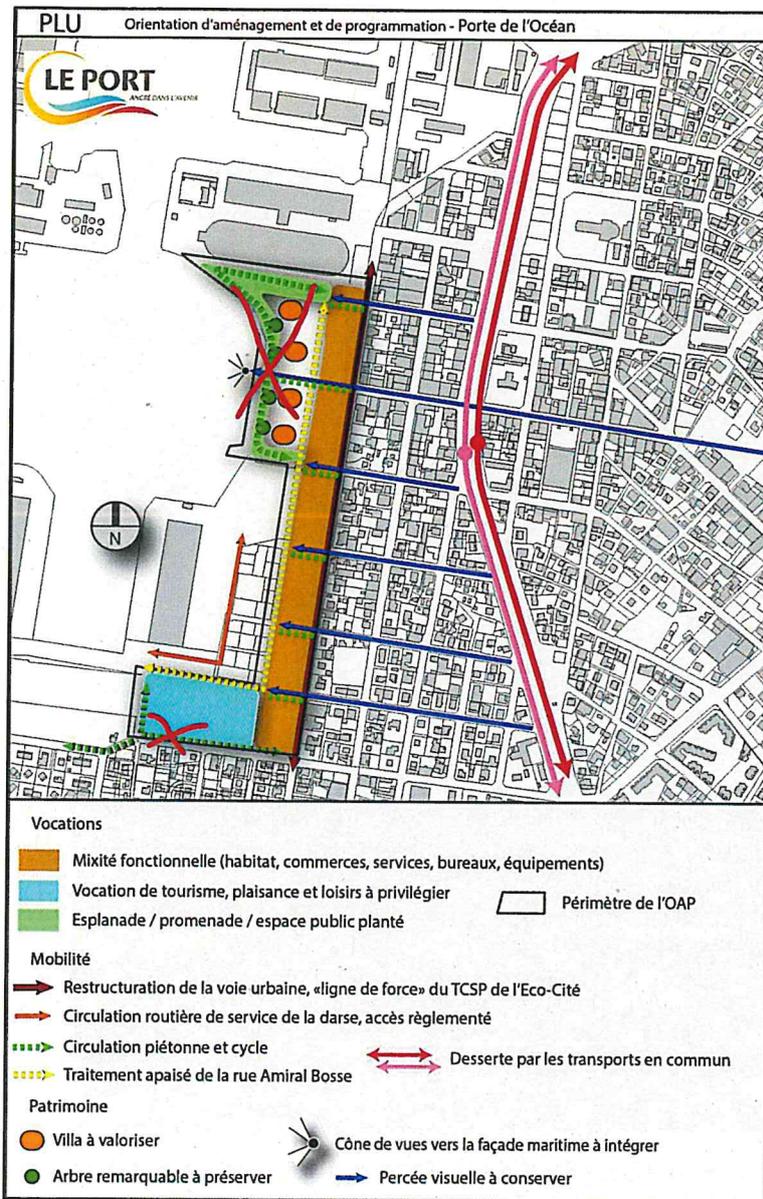


Figure 2: proposition du GPMDLR pour la pièce graphique de l'OAP "Portes de l'Océan"

Et enfin nous demandons de faire figurer la déviation de la circulation routière autour du Terre-Plein TITAN.



Figure 3 : continuité de la circulation de la Rue Amiral BOSSE autour du terre-plein TITAN

IV. REMARQUE N°4 : OAP « KARTYE MAIRIE »

Par ses orientations, l'OAP « Kartyé Mairie » ne permet plus l'accès à une zone exploitée par le GPMDLR, composée de 5 hangars, d'un bâtiment administratif du GPMDLR et du bâtiment abritant le foyer du personnel du GPMDLR.

Il est à noter que le site est le lieu de travail de 46 collaborateurs (2018) du GPMDLR.

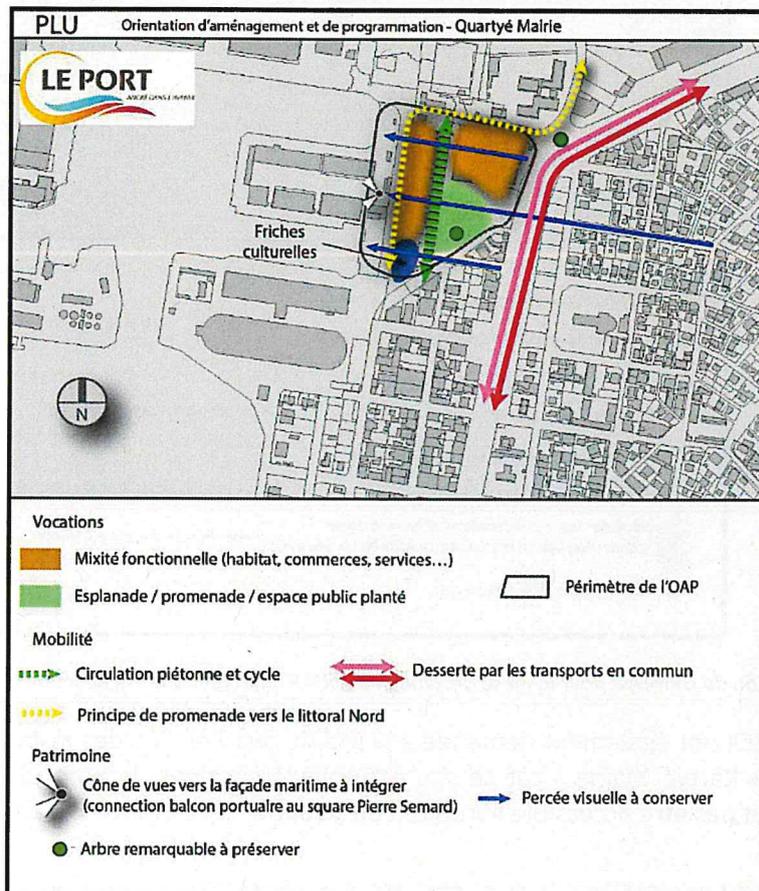


Figure 4 pièce graphique de l'OAP "Kartyé Mairie", projet de modification n°2 du PLU

Le GPMDLR demande que le périmètre de l'OAP « Kartyé Mairie » soit revu afin de ne pas intégrer les installations de Port Réunion (foyer du personnel du GPMDLR, bâtiment administratif du GPMDLR longeant la rue Amiral Bosse), mais également pour que les accès à ses hangars D1 à D5 ainsi qu'à la base de la Marine Nationale soient maintenus :

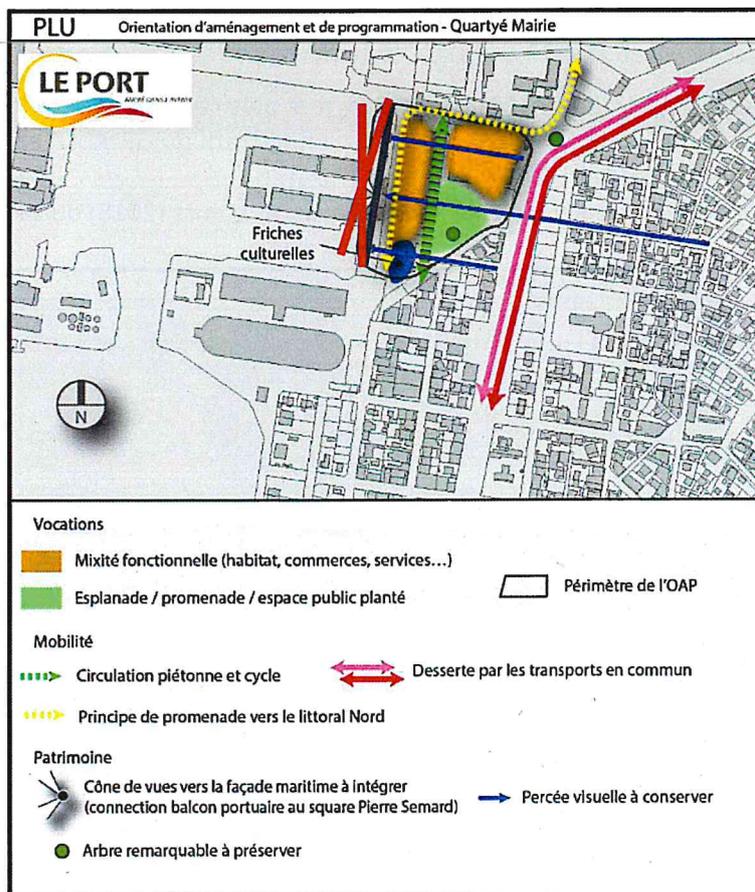


Figure 5 : proposition du GPMDLR pour la pièce graphique de l'OAP "Kartye Mairie" (réduction du périmètre de l'OAP)

A noter que les FAZOI ont également demandé à la Mairie que l'entrée des installations portuaires soit « retirée de l'OAP « Kartyé Mairie » car ce site est pour les Armées un point d'intérêt vital (PIV) très sécurisé et il ne peut pas être accessible librement au public ».

V. REMARQUE N°5 : PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZONE ARRIERE PORTUAIRE DU PORT EST

❖ Tracé du PIG :

La pièce graphique de l'OAP ZAP présente un tracé différent du Projet d'Intérêt Général (PIG) du GPMDLR et n'intègre pas l'extension du cimetière de la Possession :

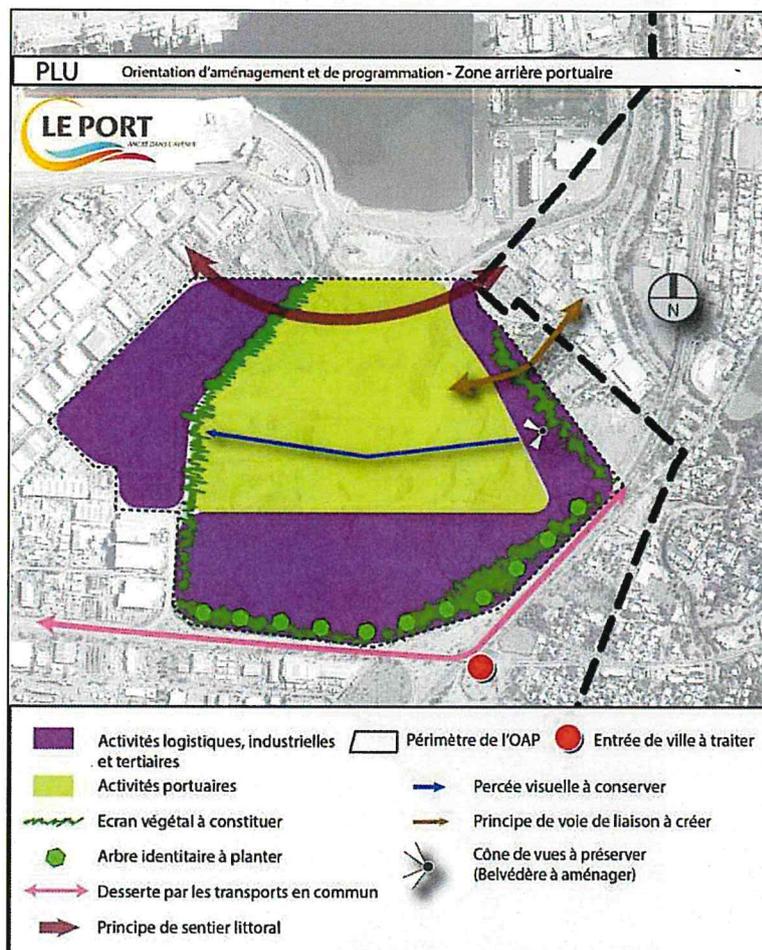
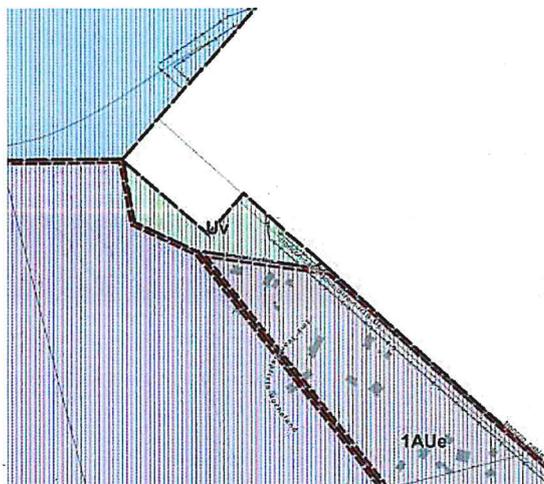


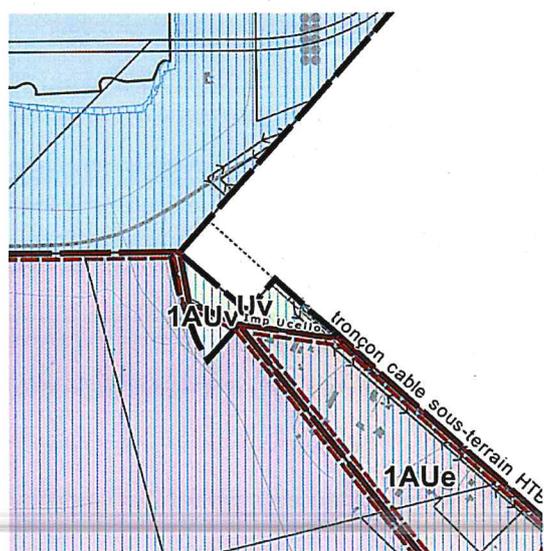
Figure 6 : pièce graphique de l'OAP "ZAP", projet de modification n°2 du PLU

❖ L'ouverture à l'urbanisation d'une partie de la zone 2AUp située dans le périmètre du PIG d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire

Le plan de zonage actuel délimite ainsi la zone Uv :



Il est prévu, en réponse à la demande de la commune de LA POSSESSION d'étendre la superficie de son cimetière, d'ouvrir à l'urbanisation une partie de la zone 2AUp située à l'Ouest. Serait ainsi créée une petite zone 1AUv en extension de l'actuelle zone Uv :



Le GPMDLR propose que la pièce graphique de l'OAP « ZAP » se base sur le périmètre du PIG renouvelé par arrêté du 11 juillet 2023 ci-après :

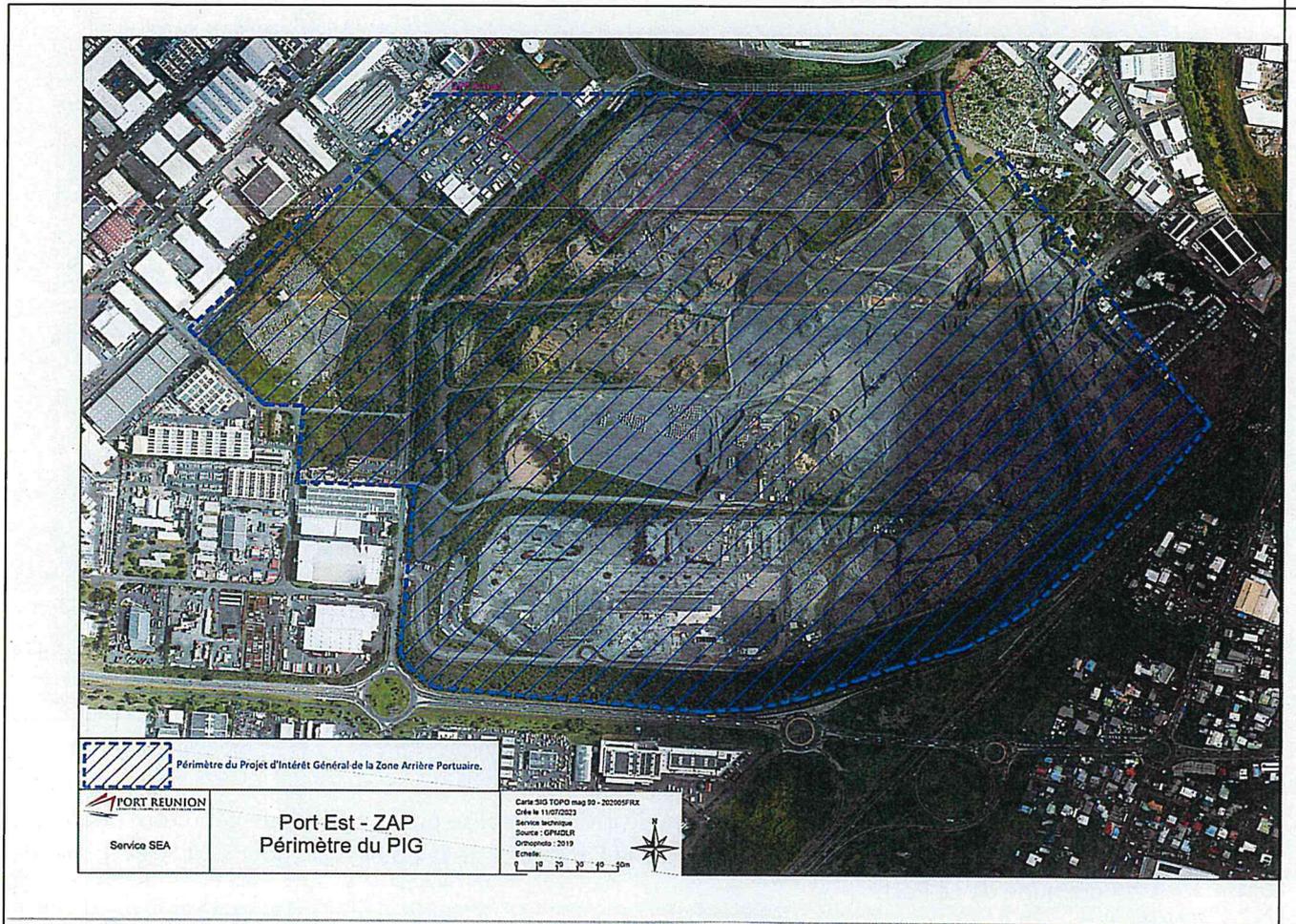


Figure 7 : périmètre du PIG du GPMDLR

Par ailleurs, le zonage 1AUv vers lequel évoluerai une partie de la ZAP (pour l'extension du cimetière de la Possession), n'est pas défini dans le Règlement du PLU.

Enfin, cette évolution du zonage connaît une incohérence par rapport au tracé du PIG tel que repris dans l'Arrêté préfectoral (en jaune ci-dessous) et par rapport au tracé du GPMDLR (en bleu ci-dessous) :

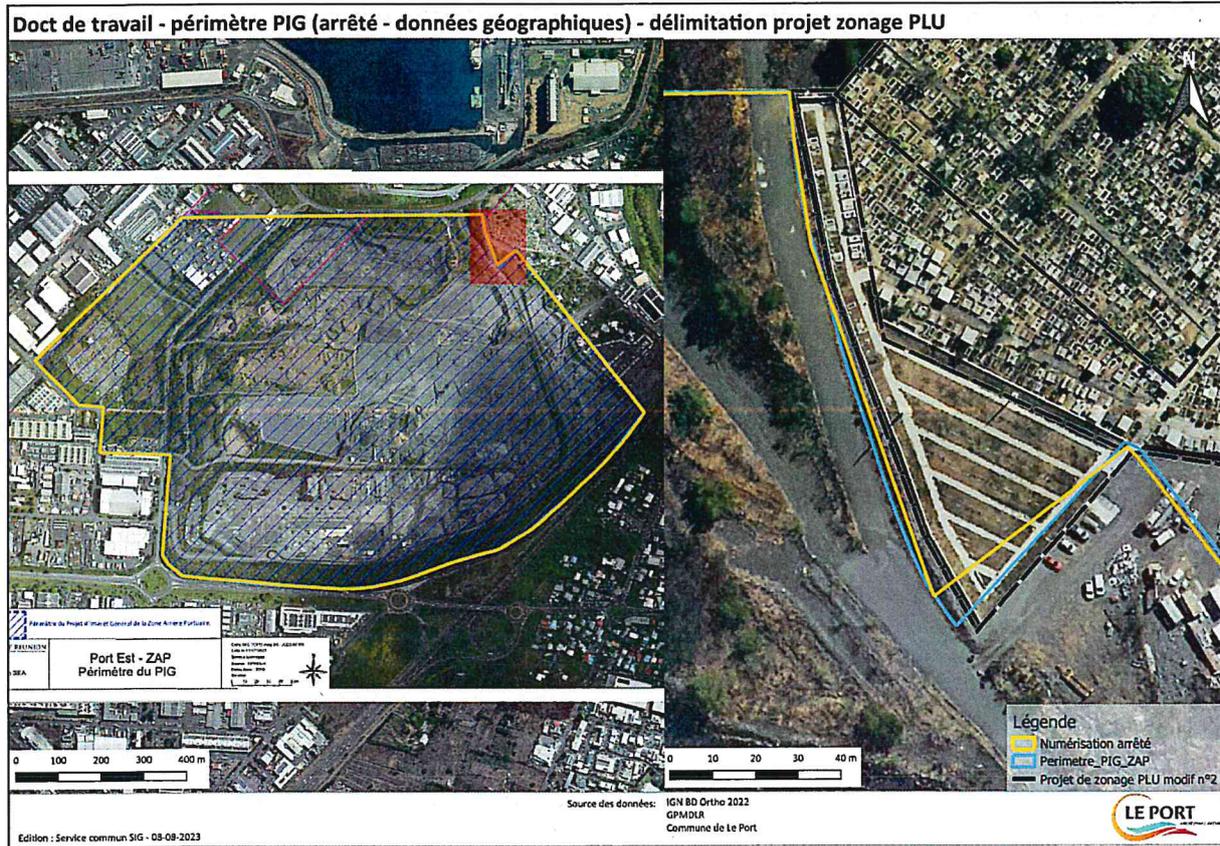


Figure 7 : document de travail de la Commune de Le Port illustrant les incohérences entre tracés

Le plan de l'arrêté du PIG se base sur le plan de division réalisé par le cabinet de géomètre Euphrasie Palacios. Cette même source a été utilisée par la Commune de la Possession pour établir sa demande à la Commune de Le Port.

Le tracé doit donc se caler sur l'embase du mur du cimetière puisque l'extension a déjà eu lieu.

Nous tenions à signaler cette incohérence dans le cadre de l'enquête publique afin que l'empiètement – même modeste – constaté soit résolu au stade de l'approbation.

VI. REMARQUES N°6 : LA PRISE EN COMPTE DES EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES ET LEGISLATIVES RECENTES DU CODE DE L'URBANISME NOTAMMENT LES APPORTS DE LA LOI CLIMAT ET RESILIENCE

La commune introduit une modification de la zone N, s'agissant des clôtures.

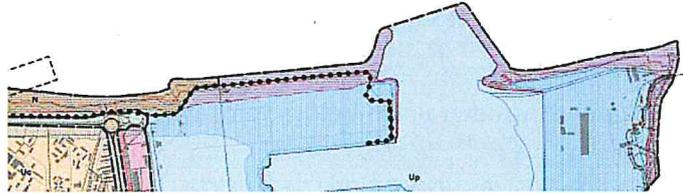
Elle intègre ainsi les dispositions de l'article L. 372-1 du Code de l'environnement issues de la loi n° 2023-54 du 2 février 2023 :

« Les clôtures implantées dans les zones naturelles ou forestières délimitées par le règlement du plan local d'urbanisme en application de l'article L. 151-9 du code de l'urbanisme ou, à défaut d'un tel règlement, dans les espaces naturels permettent en tout temps la libre circulation des animaux sauvages.

Elles sont posées 30 centimètres au-dessus de la surface du sol, leur hauteur est limitée à 1,20 mètre et elles ne peuvent ni être vulnérantes ni constituer des pièges pour la faune. Ces clôtures sont en matériaux naturels ou traditionnels définis par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires prévu à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, par le plan d'aménagement et de développement durable de la Corse prévu aux articles L. 4424-9 à L. 4424-15-1 du même code, par le schéma d'aménagement régional pour la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et La Réunion prévu à l'article L. 4433-7 dudit code ou par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu à l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme. Les clôtures existantes sont mises en conformité avant le 1er janvier 2027. Tout propriétaire procède à la mise en conformité de ses clôtures dans des conditions qui ne portent pas atteinte à l'état sanitaire, aux équilibres écologiques ou aux activités agricoles ou forestières du territoire. Le présent alinéa ne s'applique pas aux clôtures réalisées plus de trente ans avant la publication de la loi n° 2023-54 du 2 février 2023 visant à limiter l'engrillagement des espaces naturels et à protéger la propriété privée. Il appartient au propriétaire d'apporter par tous moyens la preuve de la date de construction de la clôture, y compris par une attestation administrative. Toute réfection ou rénovation de clôtures construites plus de trente ans avant la promulgation de la loi n° 2023-54 du 2 février 2023 précitée doit être réalisée selon les critères définis au présent article ».

Cette nouvelle obligation est susceptible de poser une difficulté dans le cadre d'une enceinte portuaire partiellement concernée par un tel zonage.

C'est le cas du GPMDLR s'agissant des façades Ouest et Nord :



Des questions de simple sécurité semblent se poser immédiatement concernant des infrastructures sensibles ne pouvant être « sécurisées » avec des clôtures en matériaux naturels ou traditionnels, posées trente centimètres au-dessus de la surface du sol et pour une hauteur limitée à 1,20 mètre.

L'article précité poursuit en prévoyant des exceptions :

« Le premier alinéa du présent article ne s'applique pas :

1° Aux clôtures des parcs d'entraînement, de concours ou d'épreuves de chiens de chasse;

2° Aux clôtures des élevages équins ;

3° Aux clôtures érigées dans un cadre scientifique ;

4° Aux clôtures revêtant un caractère historique et patrimonial ;

5° Aux domaines nationaux définis à l'article L. 621-34 du code du patrimoine ;

6° Aux clôtures posées autour des parcelles sur lesquelles est exercée une activité agricole définie à l'article L. 311-1 du code rural et de la pêche maritime ;

7° Aux clôtures nécessaires au déclenchement et à la protection des régénérations forestières ;

8° Aux clôtures posées autour des jardins ouverts au public ;

9° Aux clôtures nécessaires à la défense nationale, à la sécurité publique ou à tout autre intérêt public.

L'implantation de clôtures dans les espaces naturels et les zones naturelles ou forestières délimitées par le règlement du plan local d'urbanisme en application de l'article L. 151-9 du code de l'urbanisme est soumise à déclaration.

Les habitations et les sièges d'exploitation d'activités agricoles ou forestières situés en milieu naturel peuvent être entourés d'une clôture étanche, édifiée à moins de 150 mètres des limites de l'habitation ou du siège de l'exploitation ».

Il nous semble souhaitable de faire remarquer cette difficulté dans le cadre de l'enquête publique, et la nécessité pour la commune de LE PORT, sans doute en s'appuyant sur les termes du 9° précité, de permettre, au GPMDLR, d'échapper à cette nouvelle règle de clôture en zone N.

Nous proposons ainsi de compléter les exceptions :

9° Aux clôtures nécessaires à la défense nationale, à la sûreté des installations portuaires, à la sécurité publique ou à tout autre intérêt public.

Tels sont les éléments de réflexion dont nous souhaitons vous faire part dans le cadre de la modification n° 2 du PLU de la commune de LE PORT

