



Mission régionale d'autorité environnementale

La Réunion

**Avis délibéré de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale  
de La Réunion**

**sur le projet de réaménagement et d'extension du Port de plaisance et de pêche  
Commune de Sainte-Marie**

n°MRAe 2018APREU21

**Préambule**

Le présent avis est rendu par la Mission Régionale d'Autorité environnementale de La Réunion, en application de l'article R122-6 du Code de l'Environnement et par suite de la décision du Conseil d'État n°400559 du 6 décembre 2017, venue annuler les dispositions du décret n° 2016-519 du 28 avril 2016 en tant qu'elles maintenaient le préfet de région comme autorité environnementale.

**L'avis de l'Autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le pétitionnaire et sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le projet. Il ne constitue pas une approbation du projet au sens des procédures d'autorisation préalables à sa réalisation, et n'est donc ni favorable, ni défavorable.**

Porté à la connaissance du public, cet avis vise à apporter un éclairage sur les pistes d'amélioration du projet dans la prise en compte des enjeux environnementaux qui ont pu être identifiés, et à favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.

La MRAe Réunion s'est réunie le 11 octobre 2018.

Étaient présents et ont délibéré : Bernard BUISSON, Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN.

En application de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

## Introduction

L'Autorité environnementale (Ae) a été saisie pour avis par la Communauté Intercommunale du Nord de la Réunion (CINOR) portant sur le projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance et de pêche de Sainte-Marie de la Réunion.

<b>Localisation du projet :</b>	Sainte-Marie de La Réunion
<b>Demandeur :</b>	CINOR
<b>Procédure réglementaire principale :</b>	Autorisation Environnementale (IOTA et ICPE)
<b>Date de saisine de l'Ae :</b>	20 août 2018
<b>Date de l'avis de l'Agence Régionale de la Santé (ARS) :</b>	17 septembre 2018

Le projet est soumis à autorisation environnementale unique avec un volet autorisation « loi sur l'eau » et un volet ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) au titre de l'autorisation des travaux d'affouillement et de devenir des matériaux extraits.

Le cadre réglementaire est constitué des articles L.122-1 à L.122-3, R.122-1 à R.122-15 du Code de l'Environnement.

Le présent avis de l'Ae comporte une analyse du contexte du projet, de la qualité de l'étude d'impact et du caractère approprié des informations qu'elle contient, ainsi qu'une évaluation de la prise en compte de l'environnement, en particulier de la pertinence des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

L'avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique conformément aux dispositions du code de l'environnement (R122-7.II) et cette dernière ne pourra débiter avant réception de celui-ci. Le pétitionnaire est tenu de produire une réponse écrite à l'avis de l'Ae au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique (L. 122-1.V et VI).

# Avis de l'Autorité environnementale

## 1. PRÉSENTATION ET CONSISTANCE DU PROJET

Le port de pêche et de plaisance de Sainte-Marie a été réalisé lors de la construction de la piste « longue » de l'aéroport international Roland Garros.

Il est situé en extrémité de la piste dont les emprises ont été récemment allongées pour prendre en compte la mise aux normes européennes des règles de sécurité aériennes (RESA 90).



Le bassin de 1,2 ha accueille actuellement 180 anneaux, des aires techniques en périphérie et des activités de restauration implantées en limite des aires techniques sur le pourtour des installations existantes.

Le projet de réaménagement et d'extension du port de Sainte-Marie, concerne à la fois les activités de pêche et de plaisance. Le réaménagement et l'extension du port recouvrent le périmètre des ouvrages portuaires existants, inscrits dans le Domaine Public Portuaire concédé par l'État à la commune de Sainte-Marie puis à la CINOR. Ils comprennent :

- l'extension de la digue Est (90 ml) : elle permet d'augmenter la capacité d'accueil tout en réduisant l'agitation en entrée de port. Environ 16 000 m<sup>3</sup> de sédiments doivent être extraits pour la création du nouveau bassin et 10 000 m<sup>3</sup> pour l'extension de la digue Est ;
- la création d'un quai combiné à l'aménagement d'un nouveau bassin de 6 000 m<sup>2</sup> utiles (dont 3 000 m<sup>2</sup> sous le niveau de la mer et 3 000 m<sup>2</sup> au niveau de la plage d'amortissement). Il permet d'accueillir 150 anneaux plaisanciers et 6 bateaux de pêche palangriers long liner ;
- une zone dédiée à la pêche avec des locaux de transformation ainsi qu'une halle de vente

directe pour renforcer l'activité de pêche artisanale dans le Nord de la Réunion ;

- le réaménagement des locaux au droit du quai du nouveau bassin et la relocalisation d'une offre de restauration en partie haute du front bâti réduisant l'exposition au risque d'inondation et de submersion des activités péri portuaires ;
- le réaménagement des zones techniques avec une déchetterie et une aire de carénage équipée d'un dispositif de traitement ;
- un accès à partir de la rue du double dix renforçant à la fois l'offre de stationnement à proximité du nouveau bassin et du front bâti (150 places), limitant l'emprise des stationnements comprise dans la bande de piste (zone de sécurité le long de la piste) et permettant un accès plus direct aux transports en commun.



## 2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT ET DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sur l'aire d'étude sont :

- le milieu marin environnant et sa biodiversité (oiseaux de mer, mammifères marins et tortues) ;
- la prise en compte des activités humaines (loisirs, aéroport, activités économiques) ;
- la prise en compte des risques naturels.

### 2.1. Résumés non techniques

Ces résumés abordent les éléments essentiels présentés dans l'étude d'impact et l'étude de dangers. Ils sont accessibles et compréhensibles par le grand public. Ils permettent d'avoir une vision d'ensemble des impacts et des potentiels de dangers ainsi que des mesures et/ou des dispositions envisagées.

## 2.2. État initial et principaux enjeux environnementaux, Incidences et Mesures

Le port est entouré :

- au nord par la mer ;
- à l'ouest par l'aéroport Roland Garros ;
- à l'est, la mer et le parc Bois Madame ;
- au sud par l'ancienne RN puis par le quartier de la Mare qui comprend une zone d'activité (commerces, petite industrie, artisanat) et des logements.

### Milieu physique

#### Milieu aquatique (eaux souterraines, superficielles et marines)

Le périmètre du projet n'empiète sur aucun périmètre de protection de la ressource en eau potable.

Actuellement, les eaux de l'actuelle aire de carénage ne font pas l'objet d'un traitement spécifique. L'aire de carénage sera étanche et comportera des ouvrages de collecte et de traitement des eaux de carénage avant rejet.

Sur la partie ouest du port, l'aéroport Roland Garros est contraint par les écoulements de deux ravines. Les ravines de la Mare et des Figues sont canalisées dans leur partie terminale par des buses cadres sous la piste de l'aéroport dont la capacité d'évacuation est limitée. Elles se jettent en mer au travers de la digue de protection de l'aéroport pour des crues inférieures aux occurrences décennales. L'exutoire des surverses des crues d'occurrence supérieure est le port de Ste Marie qui constitue un point bas.

➤ *L'Ae recommande au Maître d'Ouvrage de préciser les modalités de gestion des eaux lors des crues d'occurrence supérieure à la crue décennale afin de justifier la pertinence des mesures proposées notamment en termes de sécurité publique.*

### Milieu naturel

#### Milieu terrestre

- la flore

Le chantier se fera sur un sol nu ou déjà artificialisé. La flore est représentée majoritairement par des espèces exotiques dont certaines à caractère envahissant, ainsi que de nombreuses espèces rudérales. Les espèces indigènes recensées sont toutes communes dans les milieux anthropisés et ubiquistes. Elles ne présentent pas d'enjeu de conservation.

- l'avifaune

L'avifaune terrestre inventoriée sur le site comporte en majorité des espèces exotiques. L'avifaune marine, représentée par Pétrel de Barau et le Puffin tropical, est en revanche à fort enjeu de conservation.

➤ *L'Ae recommande d'adapter les dispositifs d'éclairage conformes aux préconisations de la Société d'Études Ornithologiques de la Réunion (SEOR).*

#### Milieu marin

- Habitats

Jusqu'à -14 m de profondeur (soit à quelques centaines de mètres de la côte), le substrat est meuble et soumis à des remaniements sédimentaires réguliers (incidence de la houle, des cyclones).

Les enrochements basaltiques de protection contre les effets de la houle au niveau du milieu de la piste de l'aéroport Roland Garros, constituent un habitat pour les poissons juvéniles d'intérêt

écologique.

Les dépôts de sédiments et les dragages seront réalisés dans des zones de faible sensibilité écologique (habitats résilients aux fortes turbidités).

La turbidité, lors des phases de dépôt, sera du même ordre que les pics de turbidité observés lors des fortes pluies (remise en suspension par la houle et rejets des différentes ravines, en particulier la Rivière des Pluies située à proximité). L'impact des dragages est temporaire et limité aux abords proches de l'entrée du port.

➤ *L'Ae recommande de mettre en place des mesures de suivi des matières en suspension (MES) en continu au niveau des zones dont la sensibilité écologique a été identifiée, et en particulier au niveau des enrochements du milieu de la piste de décollage situées en aval du courant dominant.*

*- Flore / Faune*

En raison de la houle qui remanie perpétuellement les sédiments, les habitats sont assez pauvres car peu favorables au développement des espèces benthiques et ichthyologiques.

Le site du projet est fréquenté par les espèces de mégafaune marine, protégées et classées par l'Union Mondiale pour la Nature (UICN) comme vulnérables (VU) ou en danger (EN): la Baleine à bosse, le Grand Dauphin de l'Indo-Pacifique, le Dauphin à long bec, la Tortue verte et la Tortue imbriquée. Ces espèces sont très sensibles au dérangement sonore.

Les travaux de dragage et de dépôt de matériaux pour l'extension de la digue ne constituent pas des travaux bruyants susceptibles d'occasionner des incidences dommageables pour les mammifères marins fréquentant la zone.

Il est à noter qu'en cas d'observation de mammifères marins à moins de 750 m des travaux, le chantier sera stoppé jusqu'à ce qu'ils s'en aillent.

➤ *L'Ae recommande :*

*- définir et mettre en œuvre des mesures d'urgence en cas de pollution accidentelle en phase de chantier ;*

*- préciser le fonctionnement en phase exploitation de l'unité de carénage et de gestion des eaux pluviales ;*

*- faire traiter les déchets hors site par un professionnel agréé.*

➤ *Si l'installation de nouveaux pontons nécessite des travaux de battage de pieux, générateurs de bruit susceptibles de diffuser des ondes sonores et de déranger les mammifères marins de passage au large du port, l'Ae recommande également :*

*- d'utiliser des rideaux à bulles de manière systématique pendant toute la durée des opérations de battage ;*

*- de limiter très fortement les perturbations sonores entre juin et octobre, période de forte activité des cétacés et des tortues marines ;*

*- de mieux caractériser les impacts sur la mégafaune marine et dimensionner les mesures d'accompagnement voire les mesures compensatoires.*

### **Milieu humain**

Le chantier, de par son emprise, va impacter l'activité de pêche et de plaisance. Il est envisagé de conserver une possibilité d'usage du port le week-end, lorsque les travaux ne nécessiteront pas de fermeture de la passe d'entrée.

Les activités sur les quais (commerces de restauration, ...) cesseront et seront relocalisées

temporairement le long du sentier littoral dans des locaux modulaires, pour la durée du chantier (un an et demi).

Le chantier entraînera une augmentation temporaire du trafic de véhicules lourds aux abords du site, de la zone d'activité de la Mare et de Bois Madame, durant la période active de travaux (environ 12 mois de travaux) pour les apports de blocs et de matériaux du site.

La majorité des travaux seront réalisés de jour, dans une zone déjà fortement exposée au bruit de l'aéroport. L'incidence sur l'acoustique est considérée comme faible et temporaire.

➤ *L'Ae recommande de compléter le rapport sur la collecte et le devenir des eaux usées des activités sur les quais en phase chantier comme en phase exploitation.*

### **2.3. Justification du projet**

Des scénarios alternatifs d'extension du port plus coûteux et induisant plus d'incidences sur l'environnement ont été étudiés : extension du port dans le prolongement de la piste abandonnée avec la perspective de mise en place de RESA et projet de creusement d'un nouveau bassin sur 1,2 ha ou accueil de bateaux d'envergure plus importante imposant le creusement du chenal d'entrée avec des volumes de terrassements beaucoup plus importants.

La CINOR a opté pour un scénario intermédiaire conservant autant que possible l'infrastructure existante, ce qui limite les coûts et les incidences sur l'environnement.

### **2.4. Analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus**

L'analyse des effets cumulés doit identifier les interactions causées sur un ou plusieurs milieux en particulier par plusieurs projets ayant fait l'objet d'une étude d'incidence ou d'une évaluation environnementale. Ce sont :

- Le projet de sécurisation de la piste 12/30 : Interfaces avec le projet de confortement du trait de côte sur la piste 12/30 (renforcement du littoral) ;
- la mise en place d'aires de sécurité aux extrémités des pistes (RESA).

Les effets cumulés peuvent concerner la dégradation de la qualité des eaux marines lors des travaux et la destruction d'habitats sous-marins.

Les besoins d'emprise chantier se cumulent, mais l'effet est temporaire et limité aux phases travaux.

➤ *Au vu de la multiplication concomitante des grands chantiers sur l'île (extension du Port de Saint-Leu, NRL, ...), l'Ae recommande de coordonner ces chantiers afin de limiter les impacts sur les mammifères marins et tortues à La Réunion en évitant par exemple de mettre en œuvre les travaux très sonores au même moment et laisser le temps aux animaux de changer de zone.*

## **3. COMPATIBILITÉ DU PROJET AVEC L'AFFECTION DES SOLS**

L'étude d'impact étudie la compatibilité du projet par rapport aux documents supérieurs (SAR, SCoT, PLU, SDAGE, SAGE, SDC, PPR, PGRI).

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

En partie terrestre l'emprise du domaine public portuaire concernée par le projet et l'aire de stationnement (zone AUtp du PLU) et de manière temporaire par les dispositions de relocalisation des activités de restauration durant les travaux autour du giratoire Gandhi.

Même si le secteur AUtp permet l'implantation d'activités économiques, touristiques et de

loisirs liées au port, il n'autorise pas les installations classées soumises à autorisation.

➤ *L'Ae recommande donc de procéder à la mise en compatibilité du document d'urbanisme dans le cadre de la déclaration de projet.*

### **Plan de Prévention des Risques (PPR)**

Le port se situe :

- en aléa fort inondation du fait du débordement dans la ravine des Figues dans la partie ouest du port ;
- en aléa moyen mouvement de terrain sur les digues, la falaise littorale à l'Est du port et les zones où des écoulements sont possibles ;
- en aléa fort submersion marine

Le site est principalement exposé aux houles et aux inondations en cas de fortes précipitations.

Le projet est compatible avec les contraintes réglementaires puisqu'il concerne une infrastructure publique et n'aggrave pas les risques et leurs effets.

Les activités qui étaient situées en zone d'aléa fort seront déplacées au-dessus de la côte de référence submersion pour une occurrence centennale.

Il est rappelé que le port de Sainte Marie a été durement touché par le tsunami du séisme de Java en décembre 2004.

➤ *L'Ae recommande que les zones de stockage de matériaux prennent en considération une protection vis-à-vis des événements les plus fréquents (et une évacuation du site).*

## **4. PROGRAMME DE SUIVI DES MESURES ET COÛTS ASSOCIES**

Les mesures associées sont pour la plupart incluses au coût du projet.

Le coût de ces mesures s'élève à 46 000 €.

## **5. QUALITÉ DE L'ÉTUDE DE DANGERS**

Les principaux risques identifiés liés à l'activité sont les accidents corporels dus au trafic important générés par les engins de chantier et les effets potentiels des émissions de poussière sur les promeneurs et sur l'activité aérienne qui peuvent être prévenus par des dispositions classiques de chantier. Les enjeux environnementaux concernent principalement les milieux aquatiques marins, en contact avec les travaux. Les risques intrinsèques à l'activité sont les risques de déstabilisation des talus au niveau des zones d'extraction notamment par l'action de la mer, mais les profondeurs de fouille sont faibles.

La prévention des risques identifiés nécessite la mise en place de mesures de sécurité, qui sont, par ailleurs, déjà prévues dans le cadre des mesures générales applicables au chantier et des mesures de réduction des impacts environnementaux.