

**Avis délibéré de la Mission Régionale
d'Autorité environnementale de La Réunion
sur le projet de dragage de mise en sécurité et de
gestion courante du port de Saint-Pierre**

n°MRAe 2023APREU7

Préambule

Le présent avis est rendu par la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) de La Réunion, en application du 3° du I de l'article R.122-6 du code de l'environnement modifié par le décret n°2020-844 du 3 juillet 2020 relatif à l'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 20 juillet 2023. Étaient présents et ont délibéré : M. Didier KRUGER, président, et M^{me} Sonia RIBES-BEAUDEMOLIN, membre associé.

En application du règlement intérieur de la MRAe de La Réunion adopté le 11 septembre 2020 et publié au bulletin officiel le 25 septembre 2020, 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.

Sommaire

Résumé de l'avis	4
1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	5
1.1. Le pétitionnaire et le contexte	5
1.2. Le projet (localisation, caractéristiques, environnement immédiat, ...)	5
2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT	8
3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC).....	9
3.1. Milieu physique.....	9
3.2. Milieu naturel	11
3.3. Milieu humain	13
4. EFFETS CUMULES.....	13
5. JUSTIFICATION DU PROJET	14

Introduction

Conformément au 3° de l'article R.122-6 et au I de l'article R.122-7 du code de l'environnement, la MRAe a été saisie pour avis par le préfet de région sur le projet de dragage du port de Saint-Pierre.

Le service régional chargé de l'environnement qui apporte un appui à la MRAe, est la direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DEAL) de La Réunion. En application du III de l'article R.122-7 du code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) de La Réunion a été consultée.

Sur la base des travaux préparatoires du service régional chargé de l'environnement, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit.

Localisation du projet : Port de Saint-Pierre

Demandeur : Commune de Saint-Pierre

Procédures principales : Autorisation environnementale (IOTA)

Date de saisine de l'Ae : 24 mai 2023

Date de l'avis de l'agence régionale de la santé (ARS) : 25 février 2021 et 3 septembre 2021

Conformément au tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement, concernant l'évaluation environnementale, le projet de dragage du port de Saint-Pierre relève de la catégorie 25 « Extraction de minéraux par dragage marin ou fluvial ». Le pétitionnaire n'a pas souhaité faire une demande d'examen préalable au cas par cas, mais a préféré réaliser volontairement une évaluation environnementale au regard de la nature des travaux et de la proximité de zones sensibles à l'extérieur du port. Cette évaluation est soumise à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement conformément aux articles R.122-6 et suivants dudit code, en l'occurrence la MRAe.

L'étude d'impact correspondante est rattachée à une procédure d'autorisation environnementale de la compétence de l'État au titre des installations, ouvrages, travaux et aménagements (IOTA) déposée en janvier 2021, ayant fait l'objet de demandes de complément en 2021, ce qui amène le pétitionnaire à proposer un dossier complété en mai 2023 et capitalisant le retour d'expérience sur les travaux d'urgence réalisés suite à un évènement cyclonique survenu en 2022.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact (version V3 de mai 2023) établie par le bureau d'études ACOA Conseil, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet.

Enfin, le présent avis de l'Ae sera joint au dossier soumis à enquête publique ou à la procédure équivalente de consultation du public conformément aux dispositions du code de l'environnement (article R.122-7.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 ladite procédure (article L.122-1.V et VI du code de l'environnement).

Résumé de l'avis

La demande de la commune de Saint-Pierre concerne le dragage du port pour sa mise en sécurité et sa gestion courante. L'objectif est de rétablir le tirant d'eau sécuritaire pour les usagers navigants du port et les pratiquants d'activités nautiques, ainsi qu'indirectement améliorer le fonctionnement hydraulique de la rivière d'Abord.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont les suivants :

- le maintien de la qualité des eaux, notamment pour la préservation des milieux naturels et de la biodiversité marine, ainsi que pour la santé des usagers navigants du port (plaisanciers et pêcheurs) ;
- la prise en compte et la non-aggravation des risques naturels liés aux inondations de la rivière d'Abord, et aux phénomènes de houle et de submersion marine ;
- la prise en compte des risques de pollution associés à l'extraction, au ressuyage et au lessivage des sédiments extraits ;
- la valorisation des matériaux traités ;
- la limitation des nuisances occasionnées par les travaux, le stockage des sédiments aux abords du port et le transport des matériaux à l'extérieur de l'enceinte portuaire.

L'étude d'impact est globalement de bonne qualité et reflète la démarche volontariste du porteur de projet qui propose des mesures adaptées pour prendre en compte au mieux les enjeux environnementaux, et plus particulièrement le milieu marin particulièrement sensible.

La proximité de zones récifales du site du projet doit ainsi amener le porteur de projet à compléter son dispositif de mesures en cas de constat d'un panache de matières en suspension se dirigeant vers l'entrée du port.

Même si la recherche d'une valorisation de l'utilisation des sédiments extraits a été clairement privilégiée, le rapport mérite d'être complété en apportant des justifications sur l'acceptation des sédiments qui seront destinés à être utilisés en remblai de carrière.

L'ensemble des recommandations de l'Ae est présenté ci-après dans l'avis détaillé.

Avis détaillé

1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1.1. Le pétitionnaire et le contexte

Statut juridique :	Commune de Saint-Pierre
Activité principale :	Gestionnaire du port
Siège social :	Rue Méziaire Guignard, BP342, 97448 Saint-Pierre Cedex
Nom et qualité du demandeur :	Samuel Dumoutier, Directeur général des services techniques

La commune de Saint-Pierre est gestionnaire du port de Saint-Pierre d'une emprise de 26 400 m², dont 14 500 m² se trouvent dans le domaine public portuaire (DPP) pour l'emprise portuaire, 10 000 m² dans le domaine public maritime (DPM) pour le petit bassin et enfin 1 900 m² dans le domaine public fluvial (DPF) pour la Rivière d'Abord.

La commune fera ultérieurement une demande d'autorisation d'occupation du domaine public fluvial et de domaine public maritime afin de pouvoir étendre le DPP sur le petit bassin (situé en DPM) et sur un tronçon de la Rivière d'Abord (situé en DPF) en amont de son seuil historique.

1.2. Le projet (localisation, caractéristiques, environnement immédiat, ...)

1.2.1. Le site d'implantation et les principales caractéristiques du projet



Plan de situation du projet (Source IGN – BD Topo 2019)

Le projet consiste à réaliser sur une durée de 5 à 6 mois, des travaux de dragage d'une part dans l'avant-port (chenal d'accès et fosse de garde) pour rétablir le tirant d'eau de sécurité de l'entrée du port, d'autre part dans le petit bassin historique, plus

abrité, situé en aval immédiat du seuil de la rivière d'Abord pour y maintenir les activités nautiques. Les sédiments marins et sédiments charriés par les épisodes de crues provenant de la rivière seront extraits pour un volume estimé à 18 000 m³. Il est également prévu la réalisation d'un piège à cailloux en amont du seuil historique de la rivière.

Au titre de la nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Aménagements (IOTA) (article R214-1 du code de l'environnement), le projet comprend les éléments suivants :

Nature de l'installation	Rubrique	Régime
Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0 sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m (D). <u>Le piège à cailloux réhabilité, situé sur le lit de la Rivière d'Abord présente une longueur de 75 m</u>	3.1.2.0	Déclaration (D)
Entretien de cours d'eau ou de canaux, le volume des sédiments extraits étant au cours d'une année supérieur à 2 000 m ³ (A). <u>Le piège à cailloux (matériaux secs) possède une capacité de 4 700 m³</u>	3.2.1.0	Autorisation (A)
Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros (A) ; 2° D'un montant supérieur ou égal à 160 000 euros mais inférieur à 1 900 000 euros (D). <u>Montant global des travaux de la mise en sécurité estimé entre 1,6 et 2,4 M€</u>	4.1.2.0	Déclaration (D) ou Autorisation (A)
Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ; <u>Les seuils N2 sont dépassés pour le Chrome, le Nickel et le Cuivre</u>	4.1.3.0	Autorisation (A)

Les sédiments extraits sont stockés 24 heures pour un ressuyage préalable sur des terrains aux abords du port avant stockage en amont du radier de la rivière d'Abord

pour procéder à un lessivage naturel pendant dix semaines environ (en fonction de la pluviométrie).



Plan de localisation des extractions de sédiments (extrait de l'étude d'impact)

La destination de ces matériaux est envisagée en valorisation directe lors des travaux portuaires (confortement de berges, l'entretien des enrochements de pièges à cailloux, réalisation de merlons pour les opérations de dragage, etc.) ou en remblais de carrière, s'ils peuvent être considérés comme des déchets inertes après traitement par lessivage naturel.

2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT

L'étude d'impact est globalement satisfaisante, toutefois certains aspects n'ont pas été étudiés, en particulier l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés qui n'est pas produite.

L'état initial présente notamment le retour d'expérience des opérations de dragage intervenues en 2006 et en urgence en 2022 dans le port de Saint-Pierre.

Le rapport propose ainsi des mesures confortées par les résultats obtenus par le passé et ayant permis de ne pas porter atteinte aux écosystèmes marins particulièrement sensibles situés de part et d'autre de l'entrée du port de Saint-Pierre.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par l'Ae sont les suivants :

- le maintien de la qualité des eaux, notamment pour la préservation des milieux naturels et de la biodiversité marine, ainsi que pour la santé des usagers navigants du port (plaisanciers et pêcheurs) ;
- la prise en compte et la non-aggravation des risques naturels liés aux inondations de la rivière d'Abord, et aux phénomènes de houle et de submersion marine ;
- la prise en compte des risques de pollution associés à l'extraction, au ressuyage et au lessivage des sédiments extraits ;
- la valorisation des matériaux traités ;
- la limitation des nuisances occasionnées par les travaux, le stockage des sédiments aux abords du port et le transport des matériaux à l'extérieur de l'enceinte portuaire.

L'avis de l'Ae analyse sur le fond la pertinence des informations figurant dans le dossier d'étude d'impact au regard de ces principales thématiques à enjeux. Il s'agit d'une analyse croisée de l'état initial, des impacts et des mesures suivant la séquence ERC¹.

¹La séquence « éviter-réduire-compenser » (ERC) qui s'applique à toutes les composantes de l'environnement et de la santé humaine, consiste à :

- supprimer certains impacts négatifs via des mesures d'évitement ;
- à défaut, définir des mesures de réduction des impacts ;
- et enfin, en dernier lieu, compenser les atteintes qui n'ont pu être évitées et réduites

3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)

3.1. Milieu physique

Milieu marin

L'étude d'impact a défini les zones d'études à l'intérieur desquelles différentes investigations ont permis de caractériser les milieux (bathymétrie, type de fonds marins, houles, courants).

Une zone d'étude élargie, correspondant à l'emprise que pourrait atteindre un panache turbide généré par le dragage, concerne les récifs et leurs pentes externes, ainsi que le plateau basaltique. Il n'y est pas prévu de travaux, mais des stations d'observation ont été positionnées permettant de constater la diversité des fonds marins au-delà du récif (sillon de pente externe, contreforts, tombant, bordure de tombant).

Une zone d'étude rapprochée, pouvant être plus directement impactée, comprend l'emprise des travaux et plus largement l'enceinte portuaire. Les stations d'observations révèlent des fonds marins également diversifiés (zone à galets, tombants et contrebas, platier nécrosé et bio-érodé).

Les deux zones, aux points d'observations, sont en présence de sables d'origine volcanique et biodétritique issus de la Rivière d'Abord, ce qui attire l'attention sur leur mobilité et leur dépendance aux influences de la rivière.

L'étude de la houle et des courants met en exergue la situation plutôt protégée de la darse du port, mais également de l'avant-port (entre les jetées) même en période de houles cycloniques, où des courants circulaires se créent, conférant à la fosse de garde existante un point stratégique de décantation des potentiels sédiments transportés.

Enfin, le projet s'inscrit au droit de la masse d'eau côtière FRLC109 dite « zone récifale - Saint-Pierre », considérée en bon état global selon l'état des lieux réalisé en 2019 dans le cadre de la révision du SDAGE2.

Sols, eaux souterraines

La zone étudiée se caractérise par des coulées basaltiques altérées (du type basalte à olivine principalement) avec une forte teneur en argile responsable de la faible perméabilité des sols, ce qui facilite le ruissellement et le ravinement.

Le lit et les berges de la rivière d'Abord sont concernés par les zones d'aléas élevés de « mouvements de terrains » et fort « d'inondation » inscrit au plan de prévention des risques naturels de la commune de Saint-Pierre approuvé le 1^{er} avril 2016. Le petit bassin historique et ses abords urbanisés (cône s'évasant vers l'embouchure de

² SDAGE : schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux de La Réunion, adopté pour la période 2002-2027 : <https://www.comite-eau-biodiversite-reunion.fr/le-sdage-2022-2027-est-adopte-a207.html>

l'avant-port) sont également soumis à des aléas fort « d'inondation » et moyen à élevé de « mouvements de terrains ».

Le comportement hydraulique de la rivière d'Abord a été étudié par le bureau d'études HYDRETTUES à partir d'un retour d'expérience du cyclone Berguita (janvier 2018) permettant de modéliser les hauteurs d'eaux, sans incidence sur le port mais avec des débordements à l'aval du seuil-radier sur les berges du petit bassin historique.

La dynamique sédimentaire du bassin de la rivière a été étudiée par le bureau d'études SOGREAH en 2006. L'apport de matériaux peut aller jusqu'à 60 000 m³ pour une période de retour de 100 ans, ce qui avec le comblement de l'aire de dépôt (en amont du seuil-radier existant) alimente le bassin jusqu'à l'embouchure de la rivière d'Abord dans l'avant-port où la chute de la vitesse et la pente d'écoulement favorisent les zones de dépôts de matériaux sédimentaires. Si la fosse de garde créée à cet effet déborde, c'est le chenal qui s'en trouve encombré, la houle à contre sens pouvant être un facteur aggravant l'accumulation.

La majeure partie du pourtour portuaire est classé en aléa fort de submersion marine inscrit dans le plan de prévention des risques naturels littoraux de la commune de Saint-Pierre approuvé le 24 septembre 2018. Les études conduites dans le cadre du projet notamment par la réalisation du piège à cailloux dans la rivière d'Abord, tout comme les sites de ressuyage placés aux abords de l'enceinte portuaire, ne génèrent pas d'aggravation des risques³.

L'étude d'impact propose différentes mesures⁴ pour limiter la dispersion de matières en suspension (MES) vers l'entrée du port :

- en évitant la saison cyclonique pour le dragage du petit bassin historique ;
- en confinant la fosse de garde qui représente près de la moitié du volume de matériaux à extraire ;
- en mettant en place un filet anti-MES (matières en suspension) dans le bassin historique ;
- en utilisant des granulats de gros calibre et exempts de matériau terrigène pour la constitution du merlon provisoire à mettre en œuvre entre le chenal et la fosse de garde.

Il est à relever que le projet prévoit la mise en place de barrages anti-pollution et une protection étanche sous les engins de chantier pour éviter la pollution par des hydrocarbures et/ou des huiles minérales.

³Voir les pages 115 à 125 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

⁴Voir les pages 151 à 157 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

Enfin, des dispositions sont proposées pour tenir compte des travaux dans le lit mineur de la rivière d'Abord (qui peut connaître des crues importantes lors de la saison des pluies) et des travaux en bordure de mer. A l'appui d'un prestataire travaillant avec Météo France pour la prédiction de crue ou de submersion marine, les mesures suivantes⁵ seront prises pour éviter un relargage des sédiments extraits :

- évacuation des engins et des ouvriers travaillant au droit de la fosse du piège cailloux et de l'aire de ressuyage de 24 heures ;
- transport en amont du radier de la rivière d'Abord des matériaux placés dans les aires de ressuyage de 24 heures ;
- transport vers une installation de stockage des déchets inertes des matériaux placés dans l'aire de ressuyage en amont du radier de la rivière d'Abord.

➤ **L'Ae recommande au porteur de projet de :**

– définir plus précisément les modalités techniques qui seront mises en œuvre au droit des emplacements prévus (en particulier ceux envisagés au droit de la plage de Terre Sainte et en amont du radier de la rivière d'Abord) pour le ressuyage des sédiments pour s'assurer de l'absence de risques de pollution par les contaminants présents dans les eaux de ruissellement et de risques d'incidences sur la santé humaine, en particulier si les tests d'écotoxicité qui seront réalisés préalablement aux opérations de dragage conduisent à considérer les sédiments comme relevant du statut des déchets dangereux ;

– citer les carrières destinées à utiliser en remblai les sédiments dans le cas où le caractère inerte de ces derniers aura été confirmé après le traitement par lessivage naturel, en justifiant l'acceptabilité des sédiments au regard du fond géochimique spécifique à chacune des carrières concernées.

3.2. Milieu naturel

Dans la zone d'étude rapprochée, il a été observé un fond marin pauvre accumulant d'importants sédiments fins apportés par la rivière, avec de rares recouvrements coralliens, ainsi que des recouvrements algaux pouvant attirer des poissons opportunistes herbivores ou omnivores se nourrissant d'éléments en suspension dans l'eau. La vase et les matières en suspension ne sont pas propices au maintien d'une luminosité en faveur du développement de la biodiversité. En se rapprochant de la rivière, le platier est fortement nécrosé et érodé. L'entrée du chenal, d'une profondeur de plus de cinq mètres de profondeur, se trouve au droit de la ZNIEFF « Saint-Pierre » où il ne sera pas effectué de dragage, ce qui concernera uniquement les zones d'une profondeur inférieure à trois mètres.

La zone d'étude élargie inclus deux Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristiques (ZNIEFF) de type 1 dite de « Saint-Pierre platier Est » et de « Terre Sainte pente externe » où les coraux sont abondants et en bon état de santé. Elle concerne également la ZNIEFF de type 2 dite de « Saint-Pierre » où le corail peine à se développer probablement à cause de l'exposition aux fortes houles et aux apports terrigènes de la Rivière d'Abord lors des crues, mais constitue toutefois une zone à fort potentiel de développement écologique. Ces ZNIEFF marines présentent en tout état de cause des récifs coralliens et une

⁵Voir les pages 126 à 133 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

biodiversité associée dont les enjeux de préservation sont forts. Les tortues vertes (espèce classée en danger par l'UICN⁶) et les tortues imbriquées (espèces classées en danger critique d'extinction par l'UICN) ont été observées en nombre (61 observations en ULM entre 2012 et 2019) au regard de la base de données TORSOOI⁷ administrée par l'observatoire des tortues marines de La Réunion⁸. Enfin, dans la zone étude éloignée, les baleines à bosses et les dauphins peuvent être observés comme indiqué dans les données Borbonica⁹.

Afin de tenir compte des enjeux écologiques associés aux écosystèmes marins, un suivi bimestriel des effets potentiels des matières en suspension (MES) est prévu d'être mis en place pendant toute la durée des travaux. Ce dispositif de surveillance s'inspire des dispositions prises lors de la précédente intervention de dragage qui avait eu lieu en 2006 et consiste à réaliser :

- un suivi de l'état des habitats immergés grâce à des plongeurs¹⁰ afin d'évaluer les effets potentiels des travaux sur les écosystèmes marins, notamment récifaux ;
- un suivi visuel du panache de turbidité (par drone par exemple) ;
- un suivi en continu et en temps réel du taux de MES dans la colonne d'eau à l'aide d'une bouée équipée d'un turbidimètre placée à proximité de l'entrée du port.

Concernant les continuités écologiques aériennes, le projet se trouve au droit d'un corridor avéré pour le déplacement de l'avifaune marine protégée, notamment le Pétrel de Barau (*Pterodroma baraui*) et le Pétrel Noir (*Pseudobulweria aterrima*). En l'absence de travaux de nuit, aucune mesure particulière n'est envisagée.

➤ ***Au regard de la très forte sensibilité du milieu naturel marin liée à la présence de zones récifales proches de l'entrée du port déjà soumises à de fortes pressions anthropiques, l'Ac demande au porteur de projet de :***

– définir des mesures d'urgence en cas d'observation d'un panache de matières en suspension (MES) se dirigeant vers l'extérieur du port lors des travaux de dragage du chenal et du petit bassin historique, et lors de la construction ou du démontage du merlon provisoire ;

– préciser les mesures conservatoires qui seront mises en place si les inspections faites par les plongeurs mettent en évidence une dégradation des écosystèmes marins susceptible d'être occasionnée par le chantier.

3.3. Milieu humain

Le projet se situe en secteur urbanisé et très fréquenté avec la présence de nombreux bâtiments destinés au logement et à des activités économiques (dans la restauration principalement).

Outre les activités de plaisance qui occupent une grande partie des anneaux disponibles du port de Saint-Pierre, il y a lieu de noter l'exercice de nombreuses activités nautiques (kayak, planche à voile, voile) basées sur le petit bassin historique.

La pêche professionnelle est également fortement développée dans le port de Saint-Pierre qui se trouve être le refuge le mieux sécurisé également pour les pêcheurs du sud sauvage.

⁶UICN : Union Internationale pour la Conservation de la Nature (<https://uicn.fr>)

⁷Base de données accessible par le lien <https://torsooi.com/>

⁸Il s'agit du centre de soins Kélonia : <https://museesreunion.fr/kelonia/>

⁹Données issues des observations entre 2015 et 2020 accessibles sur le site : <http://borbonica.fr/>

¹⁰Voir les pages 164 à 168 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

Deux DCP¹¹ sont présents au large de Saint-Pierre, en dehors de la zone d'étude élargie de l'étude d'impact.

Le projet pourra impacter plusieurs activités humaines liées à l'usage du port ou la proximité du littoral. C'est ainsi que plusieurs mesures¹² sont prévues pour que l'enchaînement des opérations de dragage ne constituent pas un frein aux activités portuaires.

De même, pour limiter les nuisances auprès des riverains concernés par le trafic des poids lourds pour évacuer les sédiments traités vers les carrières, un plan de circulation est proposé dans l'étude d'impact qui permet de rejoindre la RN n°2 par des axes adaptés au trafic de camions qui circuleront en dehors des heures de pointe.

4. EFFETS CUMULES¹³

Aucune analyse n'est produite dans les pièces de la demande d'autorisation.

Or, le projet du SWAC (Sea Water Air Conditioning) pour le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) sud pourrait avoir des effets cumulables avec le présent projet, ce qui n'a pas été étudié dans l'étude d'impact.

- ***L'Ae recommande au porteur de projet de compléter l'étude d'impact sur l'analyse du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement, en faisant un focus particulier avec le projet de SWAC sud qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en 2022 (voir l'avis de la MRAe de La Réunion référencé 2022APREU7¹⁴).***

5. JUSTIFICATION DU PROJET

Les justifications du projet au regard des enjeux environnementaux sont présentées de façon claire et synthétique¹⁵.

Le projet doit permettre de répondre au problème de l'accumulation sédimentaire dans l'avant-port et le petit bassin historique, réduisant les possibilités d'entrées et de sorties des bateaux en raison de l'étroitesse actuelle de la largeur du chenal d'accès du port, ainsi que la pratique des activités nautiques dans les bassins. Il permettra à terme la mise en place de pontons mobiles pour les embarcations légères en complément à l'offre d'accueil actuelle.

Les travaux visent également à purger les sédiments accumulés au cours du temps dans la fosse de garde de l'avant-port et celle située à l'amont du radier de la rivière d'Abord afin de leur permettre de rétablir leur rôle de piège à cailloux.

¹¹DCP : Dispositif Concentrateur de Poissons

¹²Voir les pages 158 et 159 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

¹³L'article R122-5 du code de l'environnement précise que l'étude d'impact doit étudier le cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, et qui ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique, ou d'une évaluation environnementale et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

¹⁴Voir l'avis accessible sur le site internet de la MRAe de La Réunion : <https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/avis-rendus-sur-projets-de-la-mrae-de-la-reunion-a915.html>

¹⁵Voir les pages 170 et 172 de la demande d'autorisation environnementale réalisée par le bureau d'études ACOA Conseil en décembre 2020

D'autres alternatives au projet présenté ont été envisagées, notamment :

- le relargage des matériaux en mer, solution non retenue en raison des impacts potentiels pour les zones récifales situées à proximité ;
- le stockage transitoire dans le lit de la rivière d'Abord pour le ressuyage pendant 24 heures des matériaux extraits, solution non retenue en raison des risques de crues de la ravine.

Il est à noter que le porteur de projet a capitalisé le retour d'expériences des opérations de dragage réalisées en 2006 et 2022 pour proposer des mesures consolidées au regard des résultats obtenus et des solutions mises en œuvre afin de répondre au mieux aux enjeux environnementaux.