

**La Réunion**

**Avis délibéré de la Mission Régionale  
d'Autorité environnementale de La Réunion  
projet de renouvellement urbain (NPNRU) du  
quartier Ariste Bolon/SIDR Haute sur la commune du Port**

n°MRAe 2026APREU1

**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.

**L'avis de l'autorité environnementale (Ae) est un avis simple qui ne porte pas sur l'opportunité du projet de NPNRU, 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 de NPNRU. 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 de NPNRU, pour mieux prendre en compte les enjeux environnementaux identifiés, et favoriser la participation du public dans l'élaboration des décisions qui le concerne.**

La MRAe Réunion s'est réunie le 23 février 2026. Étaient présents et ont délibéré : M. Bertrand GALTIER, président, M. Yves MAJCHRZAK, M. Olivier ROBINET et M<sup>me</sup> Sonia RIBES-BEAUDEMOULIN, membre associée.

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 le présent avis.

## Table des matières

Résumé de l'avis.....	3
Introduction.....	4
1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET.....	5
1.1. Le pétitionnaire et le contexte.....	5
1.2. Les principales caractéristiques du projet.....	5
2. ANALYSE DE LA QUALITÉ DU DOSSIER D'ÉTUDE D'IMPACT.....	6
3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC).....	7
3.1. Milieu naturel.....	7
3.2. Milieu physique.....	9
Le sol et le sous-sol / les eaux souterraines.....	9
La gestion des eaux pluviales.....	10
Les risques naturels.....	10
3.3. Milieu humain.....	10
4. EFFETS CUMULES.....	14

## Résumé de l'avis

Le secteur Ariste Bolon/SIDR Haute est un quartier enclavé de la commune du Port actuellement sous-équipé, fortement exposé à des nuisances, dont les logements sont dans un état préoccupant, justifiant pleinement l'intervention du NPNRU. Le projet vise ainsi à transformer ce quartier en misant sur la végétalisation, les mobilités douces et la qualité de vie.

L'étude d'impact est jugée complète, conforme et bien structurée. Les impacts sont correctement analysés et les mesures ERC (éviter, réduire, compenser) bien définies.

Pour la MRAe, les principaux enjeux environnementaux identifiés sont :

- ➔ la santé des riverains (nuisances liées au plomb, au bruit, à la qualité de l'air, au trafic) ;
- ➔ la gestion des eaux pluviales et de l'imperméabilisation des sols ;
- ➔ la préservation de la biodiversité ;
- ➔ le changement climatique (atténuation et adaptation) ;
- ➔ la mobilité (transports collectifs, modes de déplacement doux) ;
- ➔ le cadre de vie (« kour urbaine », espaces publics).

Le dossier met en évidence un milieu très anthropisé et situé entre deux corridors écologiques majeurs. Le projet les prend en compte en reconstituant une trame verte en cohérence avec l'orientation d'aménagement et d'orientation (OAP) « Fil Vert » du PLU de la commune du Port.

La MRAe recommande de mieux prendre en compte la présence de plomb dans les sols, par des mesures complémentaires garantissant un projet plus sûr, plus résilient et mieux adapté aux contraintes physiques du site.

Un autre enjeu sanitaire concerne la gestion et le traitement des nuisances (bruit, poussières, trafic). Le quartier est aujourd'hui enclavé et présente un déficit d'équipements collectifs. Pour la MRAe, les mesures du projet relatives à la mobilité, au cadre de vie et à la cohésion sociale améliorent la situation actuelle

L'ensemble des recommandations de la MRAe est indiqué dans l'avis qui suit.

## Introduction

Conformément à l'article R.122-6 (I-3) et à l'article R.122-7 (I) du code de l'environnement, la MRAe a été saisie par la Commune du Port pour avis sur le projet de renouvellement urbain du quartier Ariste Bolon/SIDR Haute dans le cadre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU).

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** : Quartier Ariste BOLON/SIDR Haute

**Demandeur** : Commune du Port

**Procédures principales** : Déclaration d'utilité publique (DUP) de projet

**Date de saisine de l'Ae** : 25 novembre 2025

**Date de déclaration du dossier complet** : 6 janvier 2026

**Date de l'avis de l'agence régionale de la santé (ARS)** : 16 décembre 2025

Le projet de renouvellement urbain du quartier Ariste Bolon/SIDR Haute d'une superficie d'environ 42 hectares, s'inscrit dans le cadre du nouveau programme national de rénovation urbaine (NPNRU) au Port. Il relève des catégories 6° a), 39°b) et 41°a) du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, qui soumet à évaluation environnementale systématique « construction de routes classées dans le domaine public routier communal », « les opérations d'aménagement dont le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 10 ha » et « les aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus ».

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact (mars 2025), 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 débuter 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).

## Avis détaillé

### 1. PRÉSENTATION DU CONTEXTE ET DES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

#### 1.1. Le pétitionnaire et le contexte

La ville du Port a obtenu auprès de l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) le bénéfice du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU) pour le quartier Ariste Bolon/SIDR Haute/Rico Carpaye, reconnu comme priorité nationale. L'objectif majeur est de transformer ce quartier en travaillant sur les évolutions urbaines, sociales, culturelles, économiques et sociologiques. Le volet développement durable imprègne le projet qui s'inscrit dans une démarche volontaire de labellisation Écoquartier.

Le projet est positionné au sein de l'Écocité insulaire tropicale (projet de développement et d'aménagement du cœur d'agglomération du Territoire de l'Ouest). Il vise à conférer à ce quartier une dynamique initiant une nouvelle stratégie de peuplement de la ville, en perte de population, mais aussi à offrir une plus grande diversité de logements tout en améliorant le cadre de vie.

La population est constituée essentiellement de personnes seules (26%) et de familles monoparentales (50% des ménages avec enfants), qui vivent en dessous du seuil de pauvreté. Le quartier est sous-équipé. L'habitat, constitué essentiellement de logements sociaux édifiés entre 1965 et 1995, est dégradé. Des activités situées à proximité sont porteuses de nuisances (Teralta granulats, trafic de poids lourds, ...).

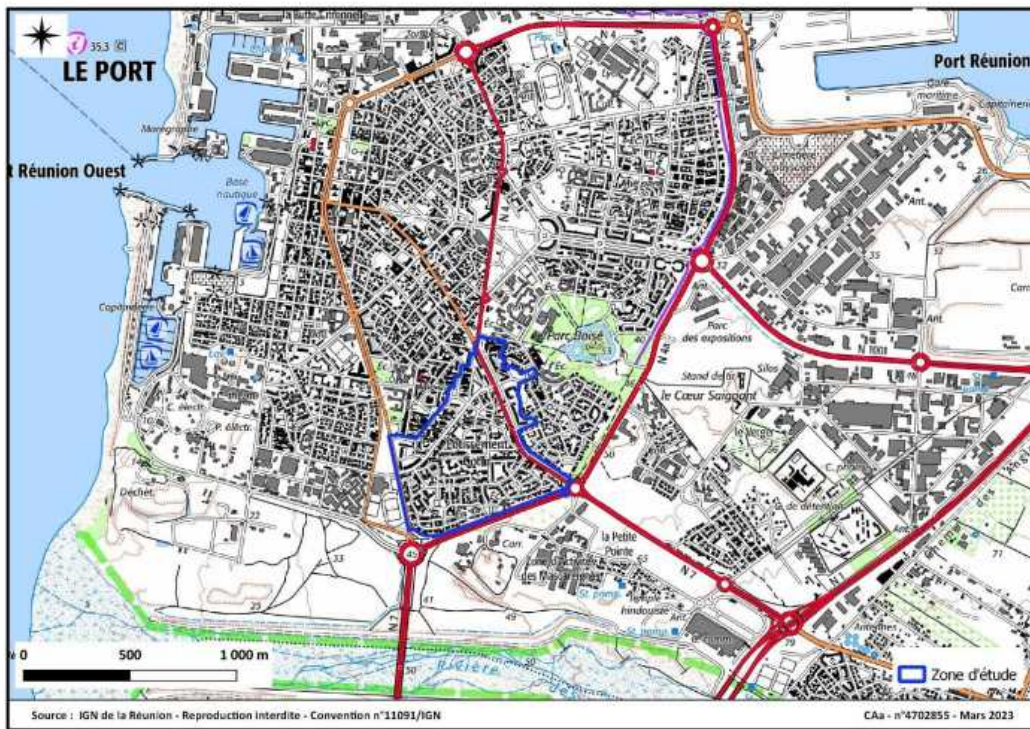
#### 1.2. Les principales caractéristiques du projet

Le projet comprend la démolition d'ensembles existants, la construction de nouveaux logements, le réaménagement des espaces publics et paysagers, ainsi que de voiries, des dispositions en faveur de la mobilité et la modernisation des réseaux.

Le développement du quartier passe par le rééquilibrage et la diversification de l'habitat ainsi que par la mise en œuvre du concept de « la kour urbaine » qui associe aménagement bioclimatique et mode d'habiter créole et la création d'espaces publics avec des équipements et des services de qualité.

L'aménagement s'appuie :

- d'une part sur l'émergence de deux pôles majeurs qui ont pour objectif l'amélioration du cadre de vie des habitants : un pôle commercial sur l'avenue Rico Carpaye et un pôle équipement/commerces de proximité dans le centre du quartier,
- et d'autre part sur le développement des aménagements paysagers et l'amélioration de la trame viaire afin de favoriser les modes de déplacement doux et les transports en commun et ainsi réduire la place de la voiture.



*Plan de localisation du projet (source Évaluation environnementale)*

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

L'état initial met en exergue les enjeux du projet. Il comprend une analyse environnementale du secteur et décrit les différents milieux (humain, physique, et naturel). Les données utilisées proviennent des études de terrain, de Météo France, du BRGM, de la société d'études ornithologiques de la Réunion (SEOR),... L'évaluation environnementale, conforme aux exigences réglementaires, couvre l'ensemble des thématiques environnementales pertinentes.

Les incidences potentielles du projet sur l'environnement et la santé sont évaluées et argumentées. Des mesures sont proposées pour les limiter. Pour chaque milieu, les impacts sont pris en compte (risque sanitaire lié au plomb, biodiversité, nuisances causées par le bruit et la poussière). Les impacts positifs du projet sont mis en exergue notamment sur la qualité de l'air, la réduction du bruit, la désimperméabilisation des sols, la trame verte, la végétalisation des espaces.

Le résumé non technique est clair, synthétique et précise les enjeux du secteur d'étude. Les incidences potentielles concernant les milieux physiques, naturels et humains sont bien déclinées. Un tableau synthétique facilite également la lecture. Il caractérise les enjeux, ainsi que les effets (temporaires, permanents, directs, indirects, en phase de chantier et en phase d'exploitation), propose des mesures pour les éviter et les réduire, indique les coûts associés, ainsi que les incidences résiduelles. Toutefois, les indicateurs de suivi environnemental méritent d'être retravaillés pour devenir plus opérationnels.

- **La MRAe recommande de retravailler les indicateurs de suivi environnemental pour les rendre plus opérationnels.**

En l'absence de mise en œuvre du projet, le quartier continuera son déclin d'un point de vue urbain et social.

Les principaux enjeux environnementaux identifiés par la MRAe sont les suivants :

- ➔ la santé des riverains (nuisances liées au plomb, au bruit, à la qualité de l'air, au trafic) ;
- ➔ la gestion des eaux pluviales et de l'imperméabilisation des sols ;
- ➔ la préservation de la biodiversité ;
- ➔ le changement climatique (atténuation et adaptation) ;
- ➔ la mobilité (transport collectif, modes de déplacement doux) ;
- ➔ le cadre de vie (« cours urbaines », espaces publics).

### **3. ÉTAT INITIAL, ANALYSE DES IMPACTS ET PROPOSITIONS DE MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION (ERC)<sup>1</sup>**

#### **3.1. Milieu naturel**

L'expertise écologique a été réalisée du 28 février au 28 mars 2023 par Ecoconsult sur l'aire d'étude correspondant au périmètre de réalisation des aménagements.

##### Habitats / continuités écologiques

Le projet, d'une superficie de 42 ha, se situe entre la rivière des Galets et le parc boisé de l'Oasis, à environ 140 m au nord de la ZNIEFF<sup>2</sup> de type 2 de « Mafate et sa vallée » et à 350 m au nord de la ZNIEFF de type 1 « Cours de la rivière des Galets et aval du bras de Sainte-Suzanne ».

La rivière des Galets est classée en zone naturelle au Plan Local d'Urbanisme (PLU). Son embouchure, classée en espace remarquable du littoral, se trouve à 530 m du projet. Elle constitue un corridor écologique important pour l'avifaune marine.

Le projet de déclaration d'utilité publique du NPNRU doit respecter les prescriptions de l'OAP « Fil vert » du PLU de la commune du Port qui vise à protéger la qualité paysagère et à mettre en valeur le patrimoine végétal existant. Des mesures sont ainsi prévues pour limiter les impacts résultant des aménagements: replantations par des espèces indigènes à partir de la palette végétale DAUPI<sup>3</sup>, création ou restauration d'habitats pour compenser les pertes, suivi après travaux. Toutefois, le projet ne présente pas les modalités opérationnelles mises en œuvre.

---

1 La 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

2 Zone Naturelle d'Intérêt Économique Floristique et Faunistique

3 Démarche Aménagement Urbain et Plantes Indigènes qui consiste à prévenir l'envahissement des milieux naturels en limitant les EEE sur le territoire par l'utilisation d'espèces indigènes ou d'espèces introduites non envahissantes dans les aménagements

- **La MRAe recommande de préciser les modalités opérationnelles à mettre en œuvre pour lutter contre les espèces exotiques envahissantes (EEE), à savoir la lutte contre la dissémination des EEE en phase travaux, la gestion des déchets végétaux. Elle recommande de présenter un calendrier précis d'intervention.**

## Flore

La zone d'étude du projet correspond originellement à une savane semi-xérophile de basse altitude, sur la plaine alluvionnaire de la rivière des Galets, aujourd'hui défrichée et anthropisée.

Les friches, parcs et jardins du projet NPNRU accueillent essentiellement des espèces exotiques envahissantes : le Cassie blanc (*Leucaena leucocephala*), le faux poivrier (*Schinus terebinthifolius*), le Galabert (*Lantana camara*), le Bois malgache (*Ehretia cymosa*), le Fataque (*Urochloa maxima*), le Ricin (*Ricinus communis*), le Bois noir (*Albizia Lebecck*...). Sont également présentes quelques espèces indigènes reliques de la savane semi-sèche originelle, comme l'Herbe polisson (*Heteropogon contortus*), le Chiendent pied-de-poule (*Cynodon dactylon*) ou plantées comme le Latanier rouge (*Latania lontaroides*), le Bois de senteur blanc (*Ruiza cordata*), le Benjoin (*Terminalia bentzöe*) et le Bois d'Arnette (*Dodonea viscosa*).

L'enjeu du projet NRNPU, en phase travaux, est d'une part d'encadrer l'ouverture du milieu pour éviter toute prolifération des espèces exotiques et d'autre part de préserver les arbres remarquables en mettant en place un balisage (mesure d'évitement).

## Faune

Sur la zone, plusieurs espèces d'oiseaux terrestres sont observées, la plupart d'origine exotique. Une seule espèce endémique est présente : le Zoizo Blanc (*Zosterops borbonicus*). Pour limiter le dérangement ou la perte de nids au cours de la phase travaux, le débroussaillage aura lieu en dehors de la période de reproduction (été austral), après vérification de la présence des nids par un écologue.

Le secteur constitue un couloir de passage des espèces protégées d'oiseaux marins : le Paille-en-queue (*Phaeton lepturus*), le Puffin tropical (*Puffinus lherminieri*), le Puffin du Pacifique (*Ardenna pacifica*) et le Pétrel de Barau (*Pterodroma barau*). Ces espèces peuvent être impactées, notamment lors de l'envol des juvéniles, en cas d'éclairage nocturne artificiel inadapté. L'enjeu de la pollution lumineuse des éclairages est donc à prendre en compte pour les Pétrels et Puffins. En phase travaux et en phase exploitation, le respect des prescriptions édictées par la SEOR pour limiter la pollution lumineuse est essentiel pour lutter contre les échouages d'oiseaux marins (mesures de réduction et de suivi).

Concernant les chiroptères, le Petit molosse (*Mormopterus francois moutoui*), espèce endémique protégée dont une colonie est présente dans le vestige du bâtiment de l'antenne Oméga à Saint-Paul, survole la zone d'étude. Il est prévu, en mesure de compensation, d'installer un gîte du côté de la rivière des Galets afin de permettre la reconstitution d'un corridor écologique.

## 3.2. Milieu physique

### Le sol et le sous-sol / les eaux souterraines

La commune du Port est située sur la côte « sous le vent », chaude (température maximale : 33,3° en été austral, 27°3 en hiver austral, avec quelques fluctuations jour/nuit en raison du régime des vents), très ensoleillée (de 1200 à 1500 W/m<sup>2</sup> d'ensoleillement journalier), avec une faible pluviométrie (458 mm/an).

La zone d'étude repose sur des alluvions récentes à galets du cône de déjection de la rivière des Galets, au débouché du cirque de Mafate. Elle est relativement plate.

Certains quartiers du Port sont confrontés à la présence de plomb dans le sol. Des analyses ont été menées par le BRGM en 2013-2014. La zone d'étude est affectée par des teneurs de l'ordre de 260 mg/kg au sud et 71 mg/kg au nord. En 2019, des études ont été réalisées par Antea afin de cerner les enjeux liés au risque plomb sur dix zones comprises dans le périmètre d'étude. Deux des dix sites présentent des concentrations moyennes au plomb supérieures à 100 mg/kg. Ces dépassements rendent nécessaire la réalisation d'une évaluation des risques fondée sur la valeur toxicologique de référence proposée par l'Autorité européenne de sécurité des aliments, prenant en considération les conditions locales d'exposition.

Pour tenir compte de ce risque sanitaire, des mesures de pollution des sols supplémentaires sont prévues sur les sites qui accueilleront des usages sensibles tels que l'agriculture, l'enseignement ou les aires de jeux. Toutefois, le projet nécessite de terrasser et de déblayer les terres polluées pour les remplacer par des terres propres. Or, aucune mesure n'est prévue sur le déplacement potentiel de plomb et les risques encourus.

Le périmètre de la zone est concerné par la masse d'eau souterraine FRLG112 (Formations volcaniques et volcano-sédimentaires du littoral de l'étang Saint-Paul-Plaine des Galets ), classée comme ressource stratégique au SDAGE<sup>4</sup> avec un état général identifié comme médiocre (qualitativement et quantitativement).

Le secteur est également concerné par une zone de surveillance renforcée (ZSR) des forages P11 et P11 bis qui dessert la commune en eau potable (cf arrêté n°06-1715/SG/DRCTCV du 28 avril 2006). L'évaluation environnementale rappelle l'obligation de respecter la réglementation en vigueur en matière de protection des eaux. Le chantier est susceptible de générer des pollutions dans les sols et sous-sols, notamment liées à la mise à nu des terres et à l'utilisation d'engins. Lors des travaux, les engins seront entretenus en dehors de la ZSR, les produits usés récupérés et évacués. Des kits anti-pollution seront également mis à disposition. Une réhabilitation complète des réseaux d'eaux pluviales, potables et usées est prévue. Toutefois, il n'est fait aucune mention des besoins actuels et futurs en eau potable, ce qui est pourtant nécessaire pour assurer la bonne corrélation entre les besoins et les ressources.

---

4 Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2022-27

➤ **La MRAe recommande :**

- **d'étudier les risques de déplacement de plomb lors des terrassements ainsi que les risques d'exposition encourus par les habitants ;**
- **d'apporter des précisions sur les besoins actuels et futurs en eau potable et de vérifier l'adéquation entre besoins et ressources.**

#### La gestion des eaux pluviales

Le schéma directeur des eaux pluviales de la Commune du Port a été réalisé en 2003. En 2019, un recensement de ses réseaux d'eaux pluviales et de leurs rejets a été lancé. Le périmètre du projet dispose d'une canalisation en béton et PVC.

Sur le secteur, de par la présence des voiries et parkings, l'imperméabilisation des sols est élevée et le ruissellement important, avec des conséquences en termes de pollution et surcharge des réseaux.

En phase travaux, il existe un risque de pollution accidentelle (hydrocarbures...) des eaux pluviales et de perturbations temporaires des écoulements.

En phase d'exploitation, une amélioration de la gestion des eaux est prévue, avec notamment la désimperméabilisation du secteur (36 % d'espaces végétalisés, sols perméables...), l'aménagement de noues pour faciliter l'infiltration des eaux et diminuer les ruissellements.

#### Les risques naturels

La zone n'est pas concernée par les risques naturels. Seul le risque cyclonique est important, comme pour tout le territoire réunionnais. Le site est donc exposé aux vents violents et aux fortes pluies. La conception des bâtiments doit donc prendre en compte le risque cyclonique.

- **La MRAe recommande de confirmer la bonne prise en compte des nouvelles normes de construction en matière d'aléas cycloniques.**

### **3.3. Milieu humain**

#### Un urbanisme favorable à la santé

En améliorant les logements (architecture bioclimatique, confort d'usage, sobriété énergétique), l'accès à des services de proximité (commerces, circuits courts pour les produits frais, jardins et vergers partagés), la mobilité active (cheminements piétons/vélos confortables, sécurisés, continus, ombragés), les espaces de vie sociale (équipements associatifs, culturels et sportifs, maison de quartier et ferme urbaine écologique), les espaces de respiration sécurisés (végétalisation des espaces publics et privés, îlots de fraîcheur), tout en contribuant à limiter les impacts sur les milieux (en particulier sur la ressource en eau), l'atmosphère (notamment les GES et les poussières), le bruit et la salubrité (maladies vectorielles, abandon d'animaux domestiques), le projet de NPNRU participe à une meilleure qualité de vie, de bien-être et de sécurité, ainsi qu'à une plus

grande cohésion sociale de sa population. Il contribue à créer un quartier plus sain, plus apaisé et plus résilient.

Le projet intègre donc de nombreux leviers de l'UFS (urbanisme favorable à la santé) sans le citer de manière explicite<sup>5</sup>.

### Les risques technologiques

La zone d'étude n'est pas concernée par le périmètre du plan de prévention des risques technologiques du dépôt d'hydrocarbures de la SRPP. Elle est toutefois exposée aux risques de transport de matières dangereuses (TMD), en raison des transports passant par l'avenue Rico Carpaye et l'avenue Amiral Bouvet.

- ***La MRAe recommande d'expliquer comment le risque transport de matières dangereuses est pris en compte dans les aménagements.***

### Mobilité-Trafic

La ville du Port dispose d'une trame urbaine hiérarchisée, avec trois axes majeurs d'entrée depuis la RN1. Cependant, la trame viaire du projet résulte de différentes constructions successives, sans cohérence, avec des rues informelles entre les parcelles, des cheminements utilisés par les piétons, et de nombreuses impasses. Les entrées et sorties sur le secteur sont limitées. Le quartier est enclavé, notamment vers les zones Sud et Est, et le trafic est important sur les axes Rico Carpaye et avenue Monseigneur Roméro. Les stationnements existent, mais ne sont pas matérialisés. Le projet de NPNRU prévoit la réfection des voiries et des stationnements afin d'améliorer les mobilités au sein du projet.

Une étude de trafic réalisée sur les voies structurantes du secteur en 2023 met en évidence un trafic dense (mais qui reste fluide) aux heures de pointe, notamment sur les axes menant vers Cambaie ou en provenance de la RN1 et de la ZAE 2000. Toutefois, selon la direction régionale des routes, le trafic moyen est en augmentation de 1,5 à 2 %/an pour le département, et de l'ordre de 3 à 6 % pour l'Ouest. La RN1 entre le Nord et le Sud étant saturée aux heures de pointes, les véhicules dévient par la ville du Port en espérant limiter le temps de trajet. Il en résulte une augmentation du trafic entre l'entrée Est du Port et la sortie Ouest de la commune. Or, si le projet anticipe bien une augmentation du trafic dans le secteur d'étude, il n'envisage aucun problème de saturation.

- ***La MRAe recommande de mieux prendre en considération l'augmentation de trafic annuel de 1,5 à 2 %/an pour proposer des solutions adaptées aux flux et éviter la saturation des axes routiers sur le secteur et la commune du Port.***

---

<sup>5</sup> Le guide ISadOrA est un des outils de référence qui vise à proposer une démarche opérationnelle d'accompagnement à l'Intégration de la Santé dans les Opérations d'Aménagement. Il s'inscrit dans une démarche de promotion de la santé et du bien-être (physique, mental et social) des usagers, tout en recherchant les co-bénéfices en termes de santé publique, d'environnement et de climat :

<https://www.ehesp.fr/recherche/domaines-et-champs-de-recherche/urbanisme-favorable-a-la-sante-ufs/>

Le projet concerne un secteur résidentiel très peu équipé de services de proximité, ce qui génère des déplacements véhiculés majoritairement en dehors de la zone de projet.

Le secteur est bien desservi par le réseau de bus urbain « Kar'Ouest » (9 lignes) et le réseau interurbain Car jaune (une ligne), à la fois pour rejoindre le centre-ville comme le centre commercial « Cap Sacré Cœur » que pour aller vers les villes environnantes (Saint-Paul, La Possession ou encore Saint-Denis).

Les modes de déplacement doux (piétons et vélos) sont bien représentés sur le secteur. Les axes environnants sont équipés d'aménagements cyclables. Une zone 30 est déjà en place sur le quartier pour sécuriser ces déplacements. Le projet prévoit par ailleurs de limiter la vitesse à 20 km/h sur les voies tertiaires.

L'offre en stationnement sur la zone d'étude est jugée conséquente (431 places recensées) mais non matérialisée pour la plupart et désorganisée. Le projet prévoit la mise en place de stationnement réglementé et matérialisé ainsi qu'une meilleure répartition des places de stationnement au sein du quartier, ce qui permettra aux habitants de se garer au plus proche de leur habitation. Toutefois les incidences des stationnements sur l'imperméabilisation des sols ne sont pas précisées, en particulier la nature du revêtement. Par ailleurs, l'évaluation environnementale met en exergue la problématique des épaves de voitures abandonnées sur le secteur, liée à la pratique de réparation automobile illégale sur l'espace public. Un recensement a mis en évidence quatre garagistes exerçant illégalement, et des dépôts de véhicules hors d'usage (VHU) qui posent un problème de santé environnementale et publique (prolifération de moustiques, pollution des sols et des eaux, déchets dangereux, nuisibles, danger pour les enfants, incendies). Le projet NPNRU prévoit l'enlèvement des épaves.

- ***La MRAe recommande de proposer des solutions alternatives pour limiter l'imperméabilisation des sols des 430 places de stationnement prévues.***

### Bruit routier

Sur la commune du Port, le classement sonore des routes est déterminé par une cartographie adoptée par arrêté préfectoral<sup>6</sup>. La zone de projet est classée en catégorie 2 (bruyante) pour l'avenue Amiral Bouvet, avec une largeur affectée par le bruit de 250 m, et en catégorie 4 pour la rue Rico Carpaye, avec une largeur affectée de 35 m. Une étude sur les nuisances sonores et leurs incidences sanitaires a été réalisée sur la zone du projet NPNRU<sup>7</sup>. Ont été recensées les formes, l'intensité des nuisances subies et les pathologies déclarées, afin d'identifier les mesures préventives et de diminuer l'exposition des familles aux nuisances. Les bruits les plus gênants proviennent en majorité des motos, des voitures et du voisinage et concernent 41 % des ménages. Les habitants proches de la rue Amiral Bouvet sont les plus exposés aux bruits routiers. Des campagnes de mesures de bruits ont été réalisées en mars 2023, sur quatre journées et sur les périodes de référence jour

6 Arrêté préfectoral n°2735 du 14 décembre 2023

7 Etude réalisé en 2018, par le bureau d'étude Synthèses

(6h-22h) et nuit (22h-6h). Des niveaux supérieurs au seuil réglementaire ont été relevés au niveau des façades des bâtiments les plus exposés, dont deux bâtiments potentiellement soumis à des niveaux sonores en façade supérieure à 60 dB(A) durant la journée et 55 dN(A) en soirée. L'étude propose des mesures pour réduire l'exposition au bruit, dont l'isolement acoustique des bâtiments, l'aménagement paysager...

### Nuisances liées aux activités industrielles

À proximité de la zone d'étude, deux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont répertoriées : l'entreprise Teralta Granulats Béton Réunion située à 50 m du périmètre NPNRU et Cyclea SA, un centre de transit et de tri de déchets non dangereux situé à 200 m. Les nuisances liées au bruit sont quasi nulles. Toutefois, si d'autres activités viennent s'installer par la suite, une actualisation des mesures du bruit sera nécessaire. Dans le cadre de ses obligations réglementaires, Teralta effectue des mesures qui montrent que le taux d'empoussièrement moyen est inférieur à la valeur de référence (30g/m<sup>2</sup>/mois). Cependant, ces mesures datent de plus de dix ans. Une actualisation apparaît nécessaire, d'autant que l'étude des nuisances menée en 2018 met en exergue la gêne occasionnée par les poussières pour les habitants proches des industries.

- ***La MRAe recommande de contrôler les polluants atmosphériques préalablement au démarrage des travaux, afin d'identifier l'origine des nuisances et de proposer la mise en place des mesures adaptées, en coordination avec les ICPE situées à proximité.***

### Lutte contre les effets du changement climatique

Le projet propose de manière indirecte de réduire les gaz à effet de serre (GES) par les actions ou aménagements prévus, à savoir le développement des modes de déplacement doux, la désimperméabilisation des sols et la végétalisation des espaces publics, la performance énergétique des bâtiments... Ces mesures méritent d'être précisées et quantifiées en termes de réduction de production de GES<sup>8</sup>.

- ***Afin de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la MRAe recommande de quantifier les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à l'installation d'une nouvelle population et de nouvelles activités, ainsi que les réductions d'émission de GES résultant des choix urbains et architecturaux.***

### Paysage

Le projet NPNRU, classé en zone peu attractive selon l'atlas des paysages, se trouve dans un paysage urbain dense, compris entre plusieurs axes routiers. Il vise à offrir une meilleure image au quartier en créant une identité paysagère, notamment dans les choix de matériaux pour les voiries, la création d'îlots de fraîcheur et la végétalisation des espaces.

8 Cf <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Prise%20en%20compte%20des%20C3%A9missions%20de%20gaz%20C3%A0%20effet%20de%20serre%20dans%20les%20C3%A9tudes%20d%E2%80%99impact.pdf> accessible via

#### **4. EFFETS CUMULÉS**

Plusieurs projets pouvant avoir une interaction possible avec le projet ont été recensés, avec comme effets cumulables la variation du trafic routier, l'accueil de nouveaux habitants et donc l'apparition de nouveaux besoins.

Le TCSP (transport commun en site propre) sur l'avenue Rico Carpaye doit, à terme, comprendre une voie dédiée aux bus. C'est un levier positif pour faire baisser le trafic, structurer les déplacements et requalifier le quartier.

L'Écocité du Territoire de l'Ouest (dont la ZAC Triangle de l'Oasis au Port et la ZAC Cambaie Oméga à Saint-Paul), est un grand projet d'aménagement de 5000 hectares sur les communes du Port, de la Possession et de Saint-Paul. Le projet contribuera à offrir un meilleur cadre de vie (quartiers durables, mobilités développées, gestion de l'eau, nouveaux équipements, requalification des espaces urbains...). Un projet sur le long terme, avec plus de 80 actions et 14 opérations structurantes engagées, qui agit sur la mobilité, l'énergie, l'eau, la nature et les nouveaux quartiers. C'est un moteur de transformation pour tout l'ouest de La Réunion.

Ces transformations devraient contribuer à améliorer les conditions de déplacement, le cadre de vie, la cohérence paysagère et le dynamisme du territoire sur le secteur Ouest.