



Tourisme, Sport & Culture
www.tco.re

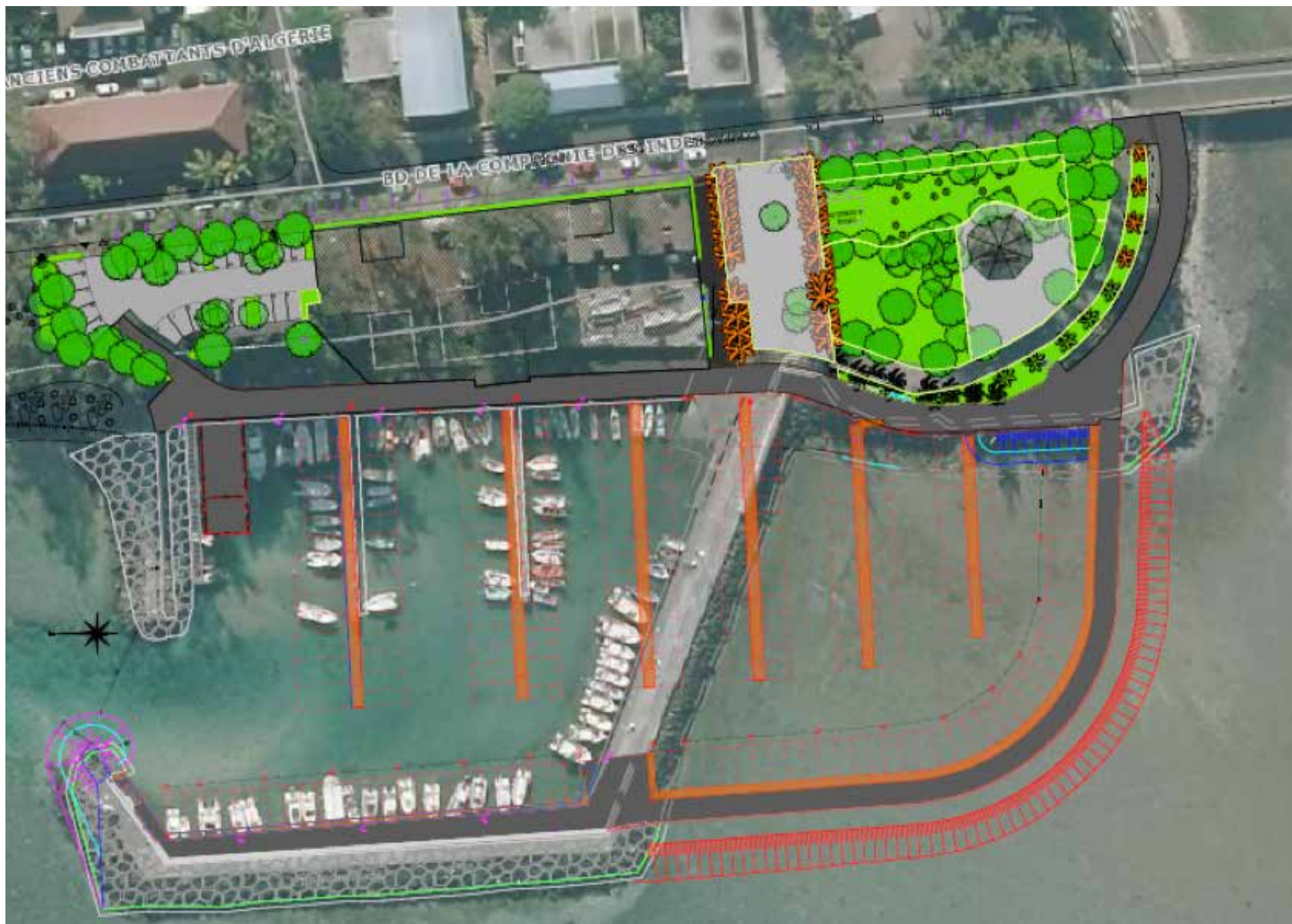
RÉAMÉNAGEMENT ET EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE DE SAINT-LEU



Territoire de la Côte Ouest - Novembre 2016

SOMMAIRE

1. LE CONTEXTE INTERCOMMUNAL	5
1.1. Le transfert de la gestion des 3 ports de plaisance au TCO	
1.2. La maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement et d'extension du port de Saint-Leu	
1.3. La concertation publique	
2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE REAMENAGEMENT ET D'EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE DE SAINT-LEU	8
2.1. Constats sur le port actuel	
2.2. Justifications du choix du projet	
2.3. Description générale du projet	
2.4. Principaux objectifs du TCO sur ce projet	
2.5. Situation du projet	
3. LE PROGRAMME DETAILLE DES AMENAGEMENTS	12
3.1. Les infrastructures maritimes	
3.2. Les infrastructures terrestres	
3.3. Les équipements portuaires bâtis	
3.4. L'aménagement des bâtiments provisoires	
4. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PROJET	20
4.1. Autorisations d'urbanisme	
4.2. Dossiers réglementaires instruits par la Préfecture	
5. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET MESURES COMPENSATOIRES	21
6. COUT DES TRAVAUX	23
7. CALENDRIER DE REALISATION	23



1. LE CONTEXTE INTERCOMMUNAL

1.1. Le transfert de la gestion des 3 ports de plaisance au TCO

Un port de plaisance est le support de nombreux usages liés à la proximité de la mer mais également un lieu de vie convoité. Cette attractivité (tourisme, pêche, nautisme), tant auprès de la population que des activités, crée un formidable dynamisme qu'il convient aujourd'hui d'organiser afin d'assurer l'équilibre social, territorial ou encore environnemental.

En 2013, les élus du TCO se sont prononcés favorablement sur le principe de transférer la gestion et l'aménagement des ports de plaisance de Saint-Leu, de Saint-Gilles-les-Bains et de la Pointe des Galets au titre de la compétence développement économique.

Ils ont ainsi souhaité mettre en œuvre un plan de développement économique et touristique des trois ports de plaisance de la côte Ouest à l'échelle du territoire, tout en renforçant l'identité de chaque port et en assurant du lien avec les centre-ville adjacents.

La Régie des Ports de Plaisance (RPP) du TCO a été créée en octobre 2015. Depuis le 1er janvier 2016, elle gère en direct les ports de Saint-Leu et de la Pointe des Galets (Port Ouest). Le port de Saint-Gilles sera quant à lui transféré au TCO en 2017 (concessionnaire CCIR).

Ce gestionnaire unique permettra à terme de proposer une complémentarité dans le fonctionnement et l'utilisation des 3 ports, de mutualiser les moyens humains et techniques avec à la clé une optimisation des coûts, d'harmoniser les services et les tarifs, et enfin de développer un projet pour le maintien de toute une filière nautique et la pérennisation et la création d'emplois.

1.2. La maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement et d'extension du Port de Saint-Leu

Avec 145 places sur pontons, le port de Saint-Leu est l'un des plus petits ports de la Réunion. Il connaît les mêmes problèmes de saturation de places ; et les services ainsi que les équipements sont minimalistes et vétustes.

Suite au transfert de compétence, le TCO a ainsi repris, au 1er janvier 2014, la maîtrise d'ouvrage du projet de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Saint-Leu initialement pilotée par la commune. Cette opération représente pour le territoire une opportunité rare de valorisation du front de mer par le développement des activités de pêche et de plaisance mais également de mise en œuvre d'une dynamique de développement économique et touristique afin d'offrir des activités de détente et de loisirs accessibles à tous.

Ce projet comprend la construction d'un bâtiment à vocation économique et touristique, l'agrandissement

du port (une centaine de places supplémentaires) et l'aménagement du front de mer.

1.3. La concertation publique

Dans une partie urbanisée d'une commune, les travaux d'aménagement réalisés par une personne publique et ayant pour effet d'accroître de plus de 10 % la surface du plan d'eau abrité des ports de plaisance sont soumises aux obligations de concertation prévues par l'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme. Il est ainsi proposé d'organiser les modalités de la concertation publique préalable afin d'informer et de recueillir les avis des usagers plaisanciers et pêcheurs professionnels, des riverains et des associations concernées sur les études préalables et le programme avant que ceux-ci ne soient définitivement arrêtés.

Cette concertation publique ne concerne que la partie « Extension du port de plaisance ». Cependant, les parties « Construction du bâtiment à vocation économique et touristique » et « Aménagement du front de mer » sont également présentées afin d'avoir une vision globale de l'opération.

Les études de définition et de programmation pour l'extension du bassin de plaisance et les aménagements maritimes étant finalisées, la phase opérationnelle démarrera après lancement et notification du marché de maîtrise d'œuvre infrastructures maritimes et terrestres.

2. PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE REAMENAGEMENT ET D'EXTENSION DU PORT DE PLAISANCE DE SAINT-LEU

2.1. Constats sur le port actuel

Le port de Saint-Leu abrite des bateaux qui sont pour la totalité des petites embarcations (à faible tirant d'eau du fait de la limite imposée par la profondeur du chenal curé à -1,1 m NGR en 2000). Il a une capacité d'accueil de 145 places. La flottille se compose essentiellement de canots traditionnels en bois d'environ 5,5 mètres, de barques en plastique et de vedettes entre 4,80 et 8 mètres.

Ces embarcations servent à la petite pêche aux

abords immédiats de la côte (environ 10% des usagers du port). Le reste de la flotte (90%) se compose de pneumatiques semi-rigides et de bateaux à fond plat réservés aux plaisanciers et aux amateurs et professionnels de la plongée sous-marine.

Le port de plaisance est actuellement saturé (taux de remplissage supérieur à 100%) et la liste d'attente est longue.

Les services et les équipements actuels sont vétustes et minimalistes (insuffisance du tirant d'eau, ouvrages vieillissants et offre de service de

qualité insuffisante).

Il existe une forte demande des usagers pour augmenter la capacité d'accueil des embarcations de plaisance (plongée, excursion, promenade, pêche) et des flottilles de pêche de petite taille.

L'objectif du projet d'extension du port est de disposer d'une centaine d'anneaux supplémentaires par rapport à la situation actuelle.



2.2. Justifications du choix du projet

Dans le cadre de la réflexion préalable sur l'aménagement, plusieurs scénarios ont été envisagés :

- 1) création d'un port à l'intérieur des terres sous la forme d'une marina accessible par la ravine du Petit Étang ;
- 2) création d'un port à sec ;
- 3) extension du port en mer avec éco-conception.

> La 1ère solution alternative à l'extension en mer du bassin portuaire actuel a consisté en l'aménagement d'un port à l'intérieur des terres sous la forme d'une marina accessible par la ravine du Petit Étang.

Le site envisagé a été le stade sportif situé en rive droite de la ravine du Grand Etang.

Cette solution s'est heurtée aux contraintes suivantes :

- Le foncier nécessaire pour cet aménagement est évalué à 23 hectares d'un seul tenant, soit 16,5% du foncier du centre-ville qui est lui-même contraint par la topographie, le lagon et les ravines ;
- L'emprise nécessaire représente donc une part démesurée du foncier du centre-ville et serait susceptible d'affecter l'harmonie de l'hyper-centre autour de sa trame viaire et de ses atouts patrimoniaux.

Cet aménagement suppose également de délocaliser les installations sportives.

- Le tirant d'air sous les ponts (inférieur à 1,65 m) et le tirant d'eau dans la ravine (de l'ordre de 0,5 m) nécessitent pour assurer la circulation nautique de réaliser un dragage très significatif de

la ravine (de l'ordre de 1 m) et un réhaussement du tablier des ponts qui s'avère techniquement très délicat au regard de la densité de construction autour des ouvrages (aménagement d'un point mobile).

Ce scénario d'aménagement présente donc des contraintes foncières, urbanistiques et techniques très lourdes qui nécessitent de reconfigurer entièrement les abords de la ravine du Grand Etang et représentent des investissements inabordables pour la Collectivité.

Il est également à attendre des coûts d'exploitation très importants en raison des travaux de dragage à réaliser de façon annuelle.

Il se caractérise également par un impact environnemental sensible sur la ravine du Grand Etang.

> Le 2ème scénario d'aménagement a consisté à aménager un port à sec.

Cette solution a posé là encore le problème du foncier terrestre disponible à proximité immédiate du port actuel.

Par ailleurs, il est à craindre que les conflits d'usages sur l'espace public entre d'une part les manœuvres des bateaux stockés sur le port à sec et d'autre part le mail de promenade de la rue de la Compagnie des Indes, ne perturbent fortement l'attractivité du site, voire présentent un caractère de danger.

Et ce, d'autant qu'un port à sec ne présente d'intérêt que sur le plan fonctionnel (stockage des bateaux).

Il n'a pas la fonction de vitrine touristique, voire d'élément patrimonial d'un bassin de vie, que peut assurer un port à flot qui se prête à la déambulation le long des quais et autour duquel peuvent être

organisés des manifestations et spectacles événementiels.

Cette solution engendre donc également des contraintes techniques et foncières très fortes.

Elle nécessite également un traitement paysager très soigné pour assurer l'intégration de la superstructure du port à sec qui présente un impact visuel important dans un ensemble bâti environnant de faible hauteur.

> Face à ces contraintes jugées rédhibitoires, le scénario d'aménagement d'une extension du bassin à flot ne présente pas d'inconvénient foncier ni technique car ne nécessite pas d'intervention dans le lit de la ravine.

Par ailleurs, cette alternative permettrait de doter la ville de Saint Leu d'un équipement portuaire cohérent et modernisé, qui de fait le rendrait attractif et participerait au développement économique et touristiques de la ville, tout en permettant aux saint-leusiens de se réapproprier leur front de mer.

Ce scénario d'aménagement présente toutefois des enjeux très forts sur le plan environnemental vis-à-vis des écosystèmes récifaux et de la faune marine qui nécessitent d'apporter des solutions compensatoires spécifiques.

C'est pourquoi, la réflexion sur le parti d'aménagement a évolué progressivement vers la mise en œuvre de dispositifs répondant à cet impératif.

Ces dispositifs comprennent la mise en œuvre d'une démarche ambitieuse de sensibilisation des usagers de la mer et de la plage aux enjeux de la faune marine et aux dangers de la navigation de plaisance (risques de collision...).

Ils intègrent également des mesures de réduction des enjeux fortes en phase chantier que ce soit en termes de planification des travaux (adaptation aux périodes de passages des baleines à bosse et de reproduction des tortues marines), de limitation des nuisances sonores du chantier ou de rétention des pollutions turbides.

Ils reposent enfin sur la mise en place de techniques d'éco-conception des ouvrages portuaires (digues de protection, quais, appontements) qui favorisent la reconstitution des habitats de l'éco-système, notamment pour ce qui concerne les juvéniles.

C'est donc le projet d'extension en mer incluant l'intégration de solutions techniques d'éco-conception adaptées aux ouvrages portuaires qui s'est imposé comme la solution à privilégier au regard des enjeux environnementaux très forts et de la politique de développement touristique durable impulsée par la commune de Saint Leu et le T.C.O.

2.3. Description générale du projet

Le projet prévoit :

- La réalisation d'équipements portuaires bâtis comprenant des espaces pour :

- La capitainerie du port de plaisance
- Des locaux à vocation économique et touristique

(locaux d'activité orientés vers les fonctions maritimes, nautiques, commerciales et de restauration)

- Des espaces de vente de poissons au grand public
- Des espaces pour les pêcheurs (box pêcheurs, local de convivialité, sanitaires douches)

- La réalisation d'infrastructures maritimes :

- La construction d'une nouvelle digue et le confortement des digues existantes
- Le dragage des bassins
- La réalisation des pontons et des quais
- La réalisation d'une nouvelle cale de mise à l'eau

- La réalisation d'infrastructures terrestres :

- L'amélioration du front de mer, promenade piétonne et aménagements paysagers
- L'aire de stationnement et zone technique de carénage clôturée, éclairée avec récupérations des eaux souillées
- L'amélioration des réseaux et desserte des quais
- La création d'une zone de récupération des déchets
- La signalétique des usagers et du grand public du projet global

2.4. Principaux objectifs du TCO sur ce projet

Objectifs généraux du projet d'aménagement urbain de la zone portuaire :

- Renforcer la cohérence et l'identité touristique et balnéaire du centre-ville de Saint-Leu tout en préservant son patrimoine historique et en tournant

le pôle attractif de la commune vers le front de mer.

- Contribuer au développement économique et touristique de la micro région Ouest

Objectifs particuliers :

- Valoriser le front de mer de Saint-Leu par le développement des activités de pêche et de loisirs (plaisance, plongée, promenade, détente, ...) en lien avec le centre de vie urbaine
- Répondre à la demande d'anneaux supplémentaires
- Réaménager et moderniser le port de plaisance par une amélioration de l'offre et de la qualité des services rendus aux usagers
- Améliorer l'intégration paysagère et urbaine
- Améliorer la sécurité des personnes et des biens et les conditions d'agitation dans le bassin

2.5. Situation du projet

Le projet se situe sur le front de mer de la Commune de Saint-Leu, en lien direct avec le Centre-ville.

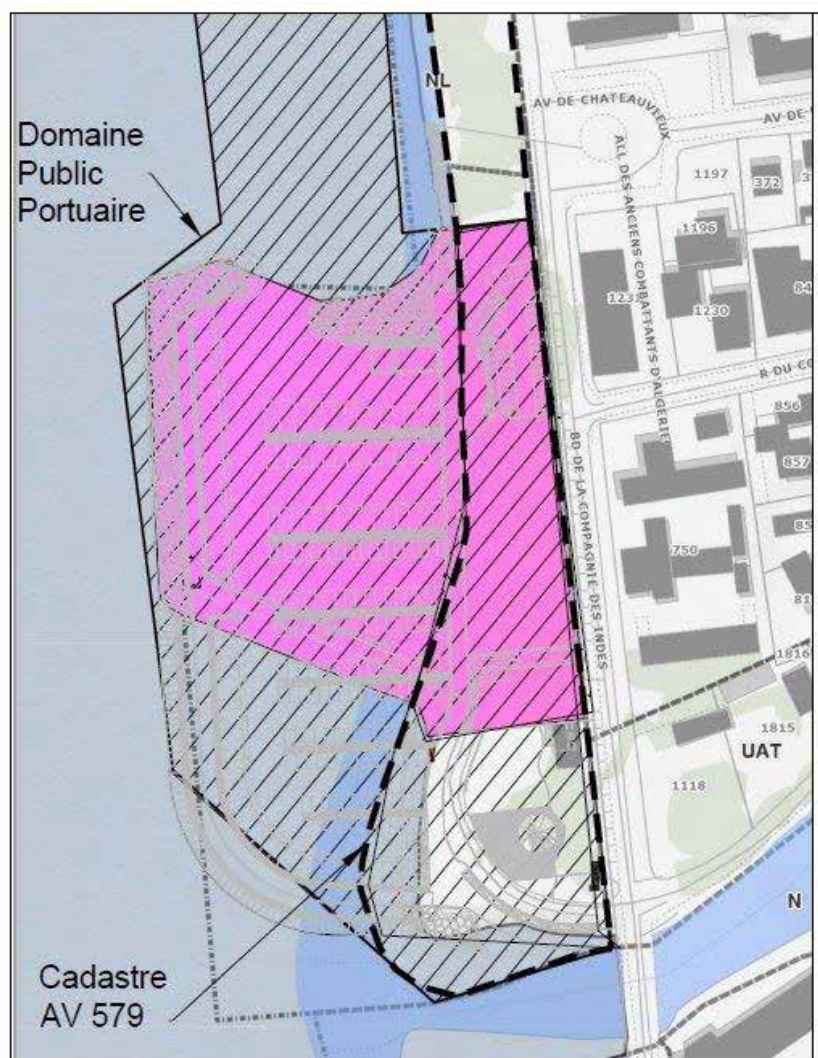


Cette zone est délimitée :

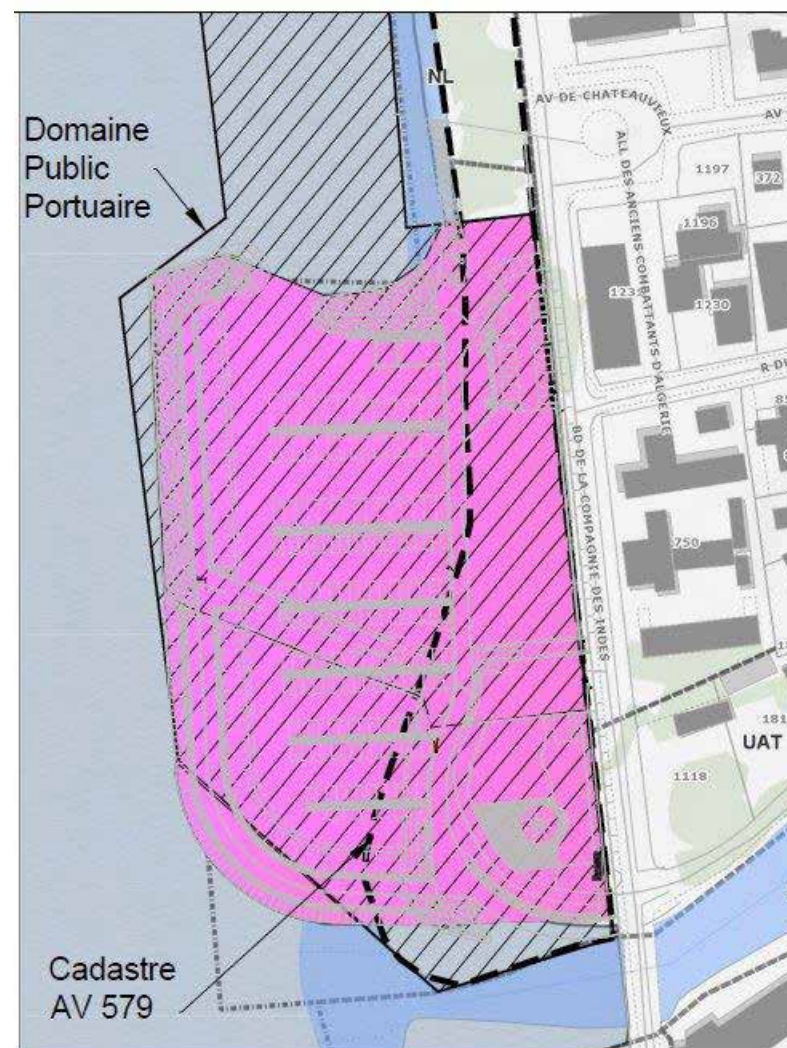
- à l'ouest, par la digue du bassin actuel
- au nord, par l'entrée du port et le chenal d'accès
- au sud, par l'exutoire de la Ravine Petit-Étang
- à l'est, par la rue de la Compagnie des Indes en limite de la zone d'aménagement et permettant l'accès au port.

Emprise du port actuel et du projet

Les travaux seront ainsi exécutés dans le périmètre du bassin portuaire actuel (Domaine Public Portuaire) ainsi que dans la future zone d'extension envisagée au sud.

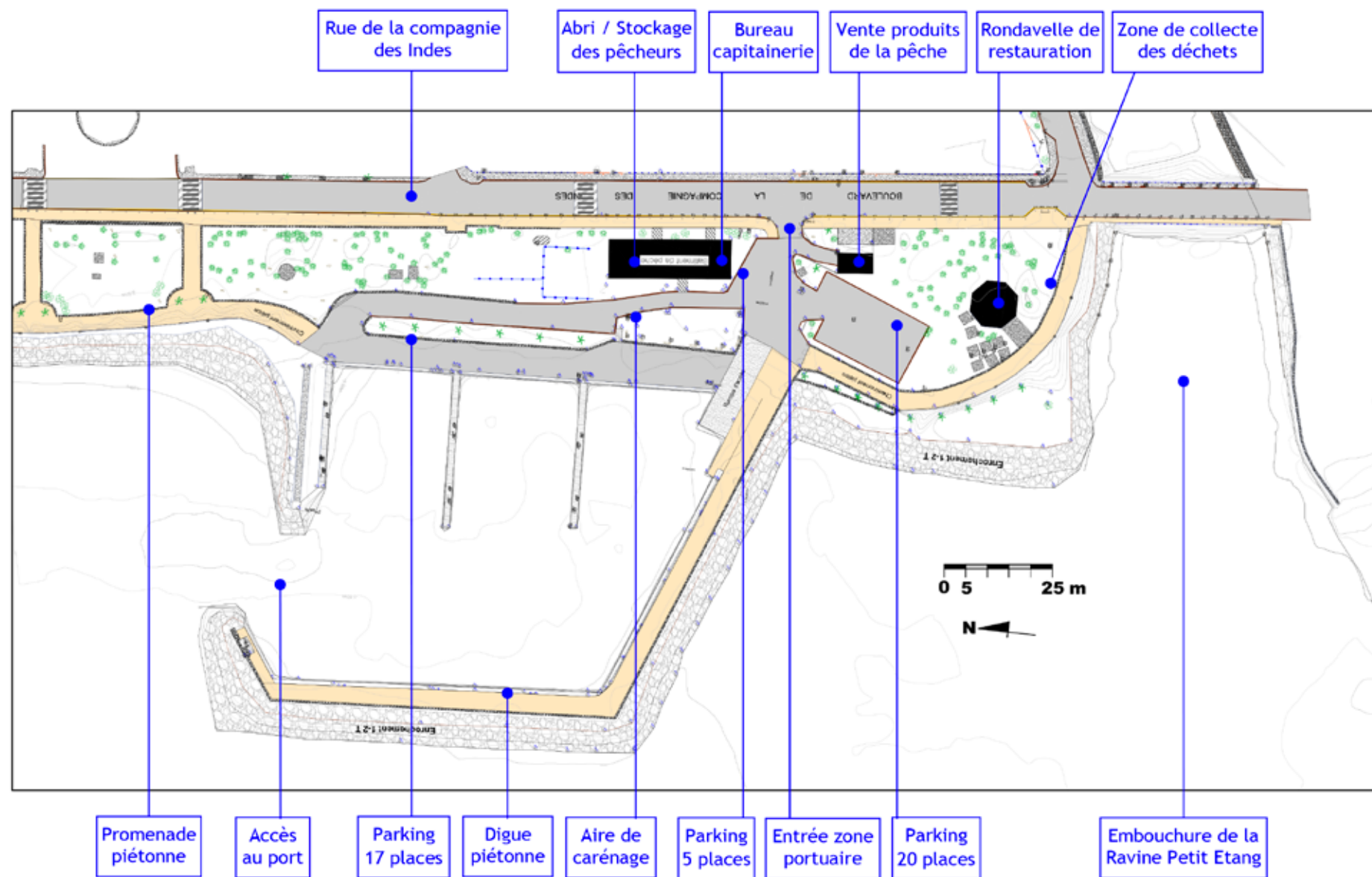


Emprise actuelle du port



Emprise projetée du port

Port actuel et équipements existants



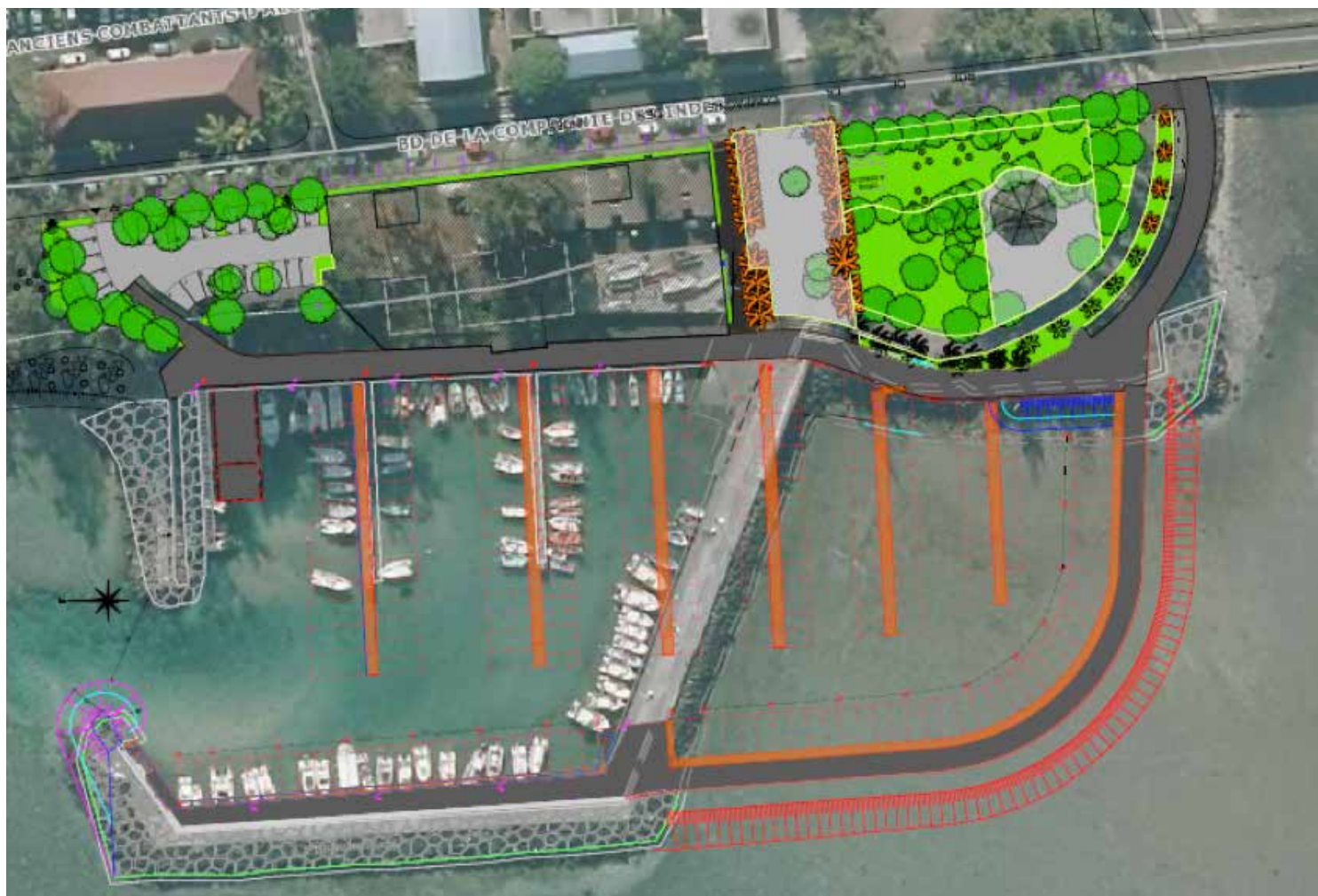
3. LE PROGRAMME DETAILLE DES AMENAGEMENTS

Le programme de réaménagement et d'extension du port de plaisance de Saint-Leu comporte :

- La réalisation d'infrastructures maritimes liées au projet d'extension.
- La réalisation d'infrastructures terrestres liées au projet d'extension.

- La réalisation d'équipements portuaires bâtis.

Le plan ci-après présente les différents aménagements terrestres et maritimes prévus au projet.



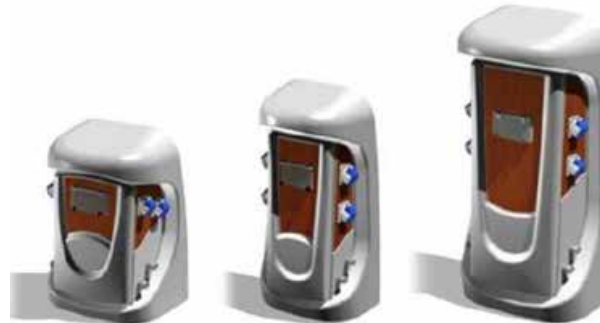
3.1. Les infrastructures maritimes

Les principes généraux de cette nouvelle organisation portuaire à terme sont :

- une extension du plan d'eau portuaire vers la ravinie (zone à faible sensibilité écologique) sans empiéter dans son lit avec un déplacement de la digue au sud
- une réorganisation globale du plan d'eau portuaire visant une optimisation du nombre d'anneaux et une meilleure fonctionnalité avec le déplacement de la rampe de mise à l'eau côté nord (pas de sur-traffic à l'intérieur du port lié aux utilisateurs de la cale)
- un regroupement des bateaux par catégorie et une adaptation des dimensions des postes aux divers types de bateaux
- une extension d'environ 5 m de la digue principale afin d'améliorer les conditions d'agitation du plan d'eau dans le port et la protection des biens (équipements portuaires et bateaux) et des personnes. La largeur utile de la passe restera supérieure à 15 m
- la mise en place d'appontements flottants, en remplacement des pontons actuels, qui offrent un confort d'utilisation supérieur, une meilleure intégration paysagère et une souplesse accrue dans la gestion de l'espace portuaire

L'équipement des pontons avec :

- des bornes de distribution de fluides (eau, électricité) accessibles par badge
- un dispositif d'éclairage associé aux bornes de distribution
- une signalétique appropriée avec numérotation
- des divers accessoires liés à la sécurité : extincteurs, bouées de sauvetage et échelles.



Exemple de borne de distribution d'eau et d'électricité à accès électronique (Source : documentation Depagne)

- un amarrage sur catways qui permet un meilleur maintien à poste des embarcations et une adaptation de la largeur des postes aux bateaux (pour faciliter les manœuvres)



- les travaux de confortement éventuel sur la digue et contre-digue existantes après diagnostic technique des équipements de protection (enrochements de protection, rideau métallique, musoir, quai, ...).
- le dragage du bassin actuel afin de disposer sur l'ensemble du bassin d'un tirant d'eau adapté aux attentes des plaisanciers et en adéquation avec les catégories de bateaux présentes (entre -1,4 et -1,8 m selon le zonage retenu) ;
- La réalisation d'une nouvelle cale de mise à l'eau construite au nord, en remplacement de l'ancienne dont la situation n'est pas compatible avec une réorganisation plus fonctionnelle du port. Le trafic généré par les utilisateurs n'interfère pas avec celui des amodiataires et annuels (usagers jouissant d'un anneau).

3.2. Les infrastructures terrestres

Le principe d'aménagement proposé visera à bien distinguer les flux techniques des flux touristiques, de loisirs et de promenade. Les grandes orientations d'aménagement et d'insertion paysagère sont les suivantes :

- L'amélioration du front de mer et de la promenade piétonne.
- La continuité piétonne le long du littoral sera assurée ; la partie la plus proche de l'eau sera réservée aux piétons et aux cyclistes. Elle sera accompagnée de bancs, de poubelles publiques et de points d'éclairage réguliers.
- Les accès seront aménagés conformément à la réglementation PMR (Personnes à Mobilité Réduite) et l'aménagement devra permettre l'accès facile aux services de secours (place réservée).
- La création d'un espace événementiel avec gradins, attenant à la rondavelle existante, permettra d'animer le port au travers de concerts ou autres manifestations dans un cadre paysager verdoyant. Cet espace devra être engazonné, éclairé et une borne électrique sera mise en place pour permettre d'accueillir sono et rampe de spots.
- La mise en lumière légère du bâtiment de la capitainerie participera à l'animation nocturne du front de mer.
- L'aménagement de nouveaux espaces paysagers.
- la création d'un large mail piétonnier de front de

mer planté.

- la revalorisation de l'ensemble des espaces privilégiant les végétaux endémiques.

- La création d'une aire de stationnement de 23 places réservée aux amodiataires du port, d'un parc à vélos et d'une place spécifique dédiée aux services de secours.

- L'aménagement d'une zone de carénage éclairée et clôturée d'environ 250 m² pour l'entretien des bateaux. Située face à la rampe de mise à l'eau, elle intégrera les ouvrages nécessaires (séparateur d'huile, ...) pour la récupération et le traitement de toutes les matières décantables contenues dans les eaux de carénage et de ruissellement.

L'aire de carénage aboutira sur le bâtiment de la capitainerie qui comprendra la plupart des services nécessaires aux usagers du port.

- L'accès aux quais sera réservé aux usagers du port via une barrière (système de badge du même type que celui utilisé pour les autres services portuaires (bornes de distribution d'eau et d'électricité, ...).

- L'amélioration de l'ensemble des réseaux (défense incendie, eau potable, eau usée, eau pluviale y/c le réseau d'évacuation de la zone de carénage et le traitement avant rejet, électrique, WIFI, éclairage du site, télésurveillance, ...)

- La création d'un point propre implanté à proximité de l'aire de carénage. Cette zone de récupération et de tri des déchets portuaires (pêcheurs,

plaisanciers) répondra aux exigences d'obtention des labels « Ports propres » et « Pavillon bleu Ports de plaisance ». Il fera l'objet d'une signalétique appropriée et d'une notice d'utilisation.

- La signalétique sera renforcée par l'installation de panneaux d'information (conditions de navigation, positionnement des quais et pontons, réglementation, sensibilisation à l'environnement) dédiés aux usagers de la mer et au grand public.

3.3. Les équipements portuaires bâtis

Le positionnement central de ce bâtiment dans le port marque la séparation entre les espaces techniques et les espaces touristiques et événementiels.

Cette implantation centrale et le long du quai existant est un atout majeur pour la gestion et le contrôle des activités portuaires.

En partie basse du bâtiment, le quai se prolonge le long des bateaux et permet de rejoindre la jetée en direction du phare. C'est dans cette même optique que le quai continue à se prolonger le long de la ravine de façon à rejoindre ces futurs équipements et de créer une cohérence d'ensemble en lien avec la promenade existante.

L'espace de transition entre la voie et le bâtiment est constitué par un grand parvis urbain paysagé, uniquement piéton. Cet espace permet la continuité de la promenade du front de mer.

Le projet concerne la réalisation d'un ensemble bâti comprenant :

Au niveau quai (RDJ) : Espaces dédiés aux usagers

- Sanitaires et vestiaires publics
- Sanitaires privés (capitainerie)
- Un local commercial location articles nautiques/ plongée de 68 m2
- Des box pour pêcheurs
- Une salle de convivialité pour les pêcheurs de 31 m2
- Un local pour les secours (pompiers)

Au niveau rue / parvis (RDC) :

- 2 espaces de ventes de poissons (créées) de 42 m2 chacun implantés le long de la rue de la Compagnie des Indes
- 1 local commercial à aménager de 127 m2 (restaurant)
- 1 local commercial à aménager avec réserve et sanitaire de 46,6 m2
- 1 local commercial à aménager (type glacier) de 26,3 m2
- 1 local commercial à aménager de 40,9 m2
- 1 zone hall-entrée capitainerie / accès escalier

Au niveau étage (R+1) :

- Bureau capitainerie (non accessible au public)

Parti architectural, urbain et paysager

Des modules en bardages bois, espacés de 5m, laissent de larges percées visuelles mettant en évidence le principe de transparence entre le front

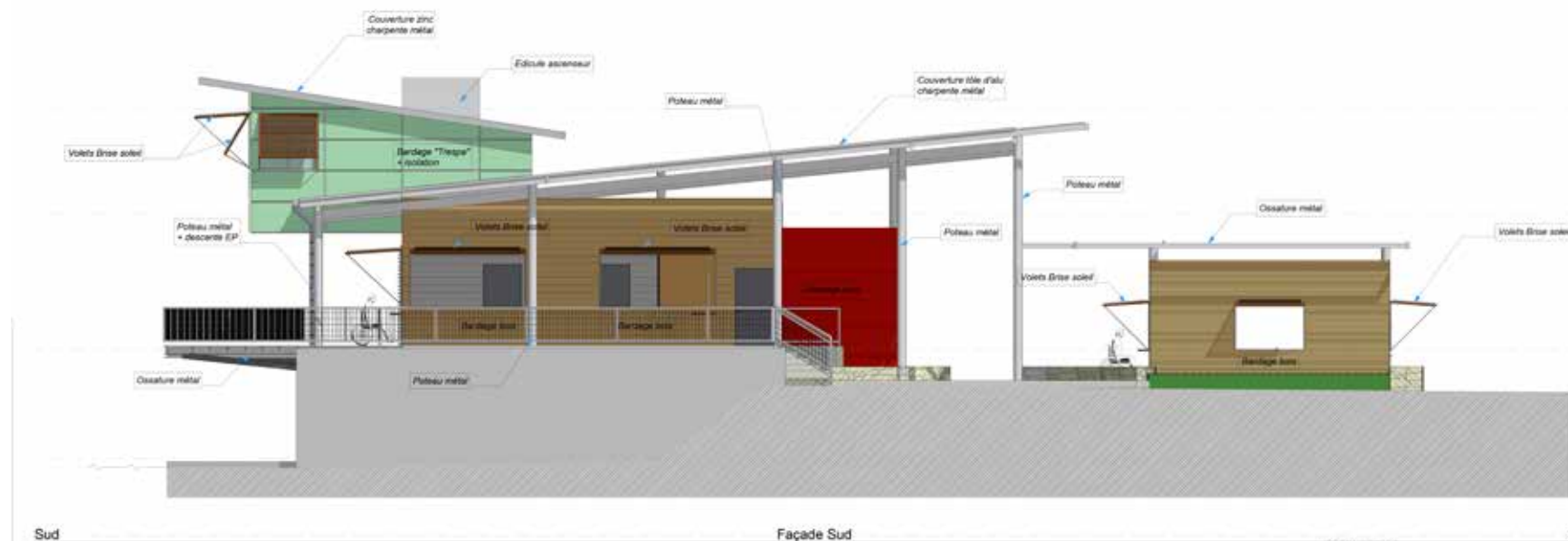
de mer paysager piéton et le port. Par ailleurs, ces espaces libres permettent une ventilation naturelle permanente sur l'ensemble du bâtiment.

L'ensemble du projet est coiffé par une surtoiture avec de larges débords, permettant la protection des intempéries et des rayonnements solaires directs des circulations piétons.

Il sera privilégié des matériaux dits légers et des ornements de matériaux « naturels » afin d'avoir des formes simples et épurées et de larges ouvertures pour un effet de « transparence ».



Plan 1 :
Détails des éléments
constitutifs des façades



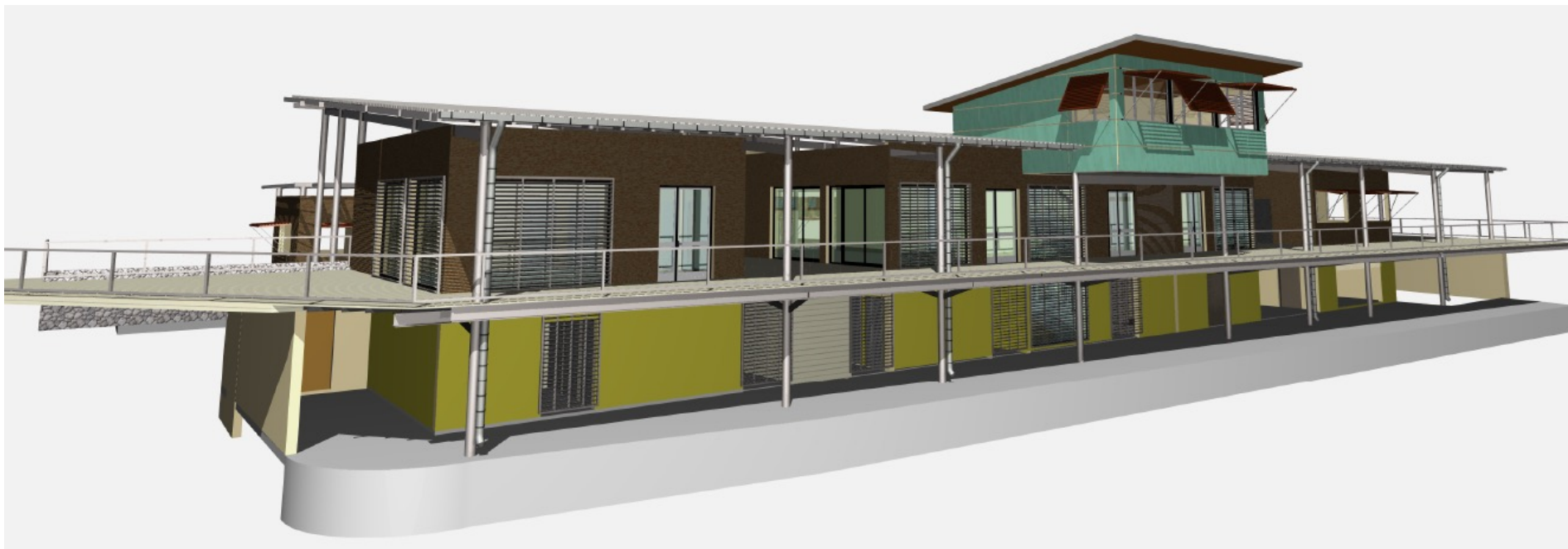
Plan 2 : Façade Sud des bâtiments terrestres

Couverture zinc
charpente métal

1:75



Plan 3 : Façade Ouest des bâtiments terrestres



Plan 4 : Vue 3D des façades Ouest et Est des bâtiments terrestres



3.4. L'aménagement des bâtiments provisoires

Pour permettre les travaux de construction des équipements portuaires bâtis, le programme prévoit la démolition du bureau du port actuel ainsi que des box pêcheurs (le local de vente des poissons sera démoli après réception des locaux neufs).

Le TCO a ainsi lancé au second semestre 2016

des marchés de démolition ainsi qu'un marché de location de modulaires.

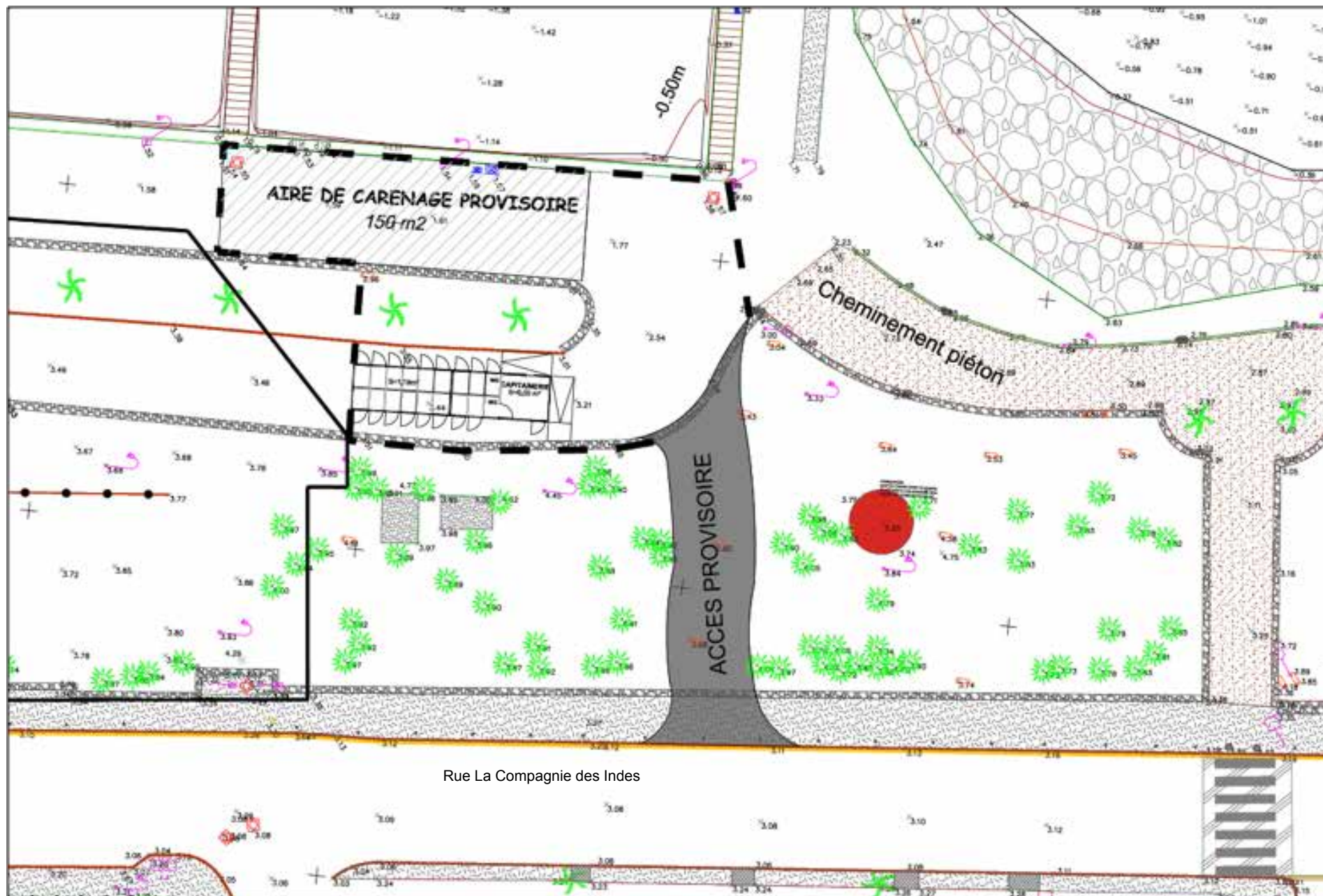
Le but est de conserver l'activité du port pendant la phase de travaux de la nouvelle capitainerie. De ce fait, des locaux modulaires seront disposés au nord du bureau du port actuel et seront composés de :

- 1 bureau de port
- 2 WC
- 16 box pour pêcheurs

- Une aire de carénage provisoire clôturée
- Un accès provisoire raccordant la rue Compagnie des Indes à l'aire de carénage et aux locaux modulaires (Cf. plan ci-dessous)

La date de démarrage prévisionnelle des travaux est février 2017 avec une livraison du port provisoire pour le second semestre 2017.





4. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DU PROJET

4.1. Autorisations d'urbanisme

Les principales réglementations ainsi que les prescriptions pour la zone classée en Espace Remarquable du Littoral indiquées dans le SAR (Schéma d'Aménagement Régional) ne concernent pas le projet de réaménagement du port de la commune de Saint-Leu.

Le projet ne présente pas d'incompatibilité avec les objectifs du SDAGE Réunion et du SAGE de la microrégion Ouest.

Le projet de réaménagement du port est directement compatible avec le règlement de la zone UP du PLU de la commune de Saint-Leu, dès lors qu'il s'insère dans le milieu environnant.

Il est également en cohérence avec les zonages des espaces voisins tels que le centre-ville de Saint-Leu, le front de mer ou encore la partie classée en zone naturelle correspondant à l'exutoire commun des Ravines Grand-Étang et Petit-Étang.

Le périmètre du port de Saint-Leu, s'il reste compris dans le secteur couvert par la concession portuaire, est exclu de la Réserve nationale naturelle marine. Cependant, l'extension du port dépasse les limites de cette concession. **C'est pourquoi le décret de création de la réserve (21 février 2007) soumet à autorisation « les travaux permettant une**

extension du port de St Leu compatibles avec les objectifs de la réserve ».

Sur le plan patrimonial, le projet se situe dans le périmètre de protection de l'Hôtel des Postes (Inventaire des Monuments Historiques du 23/09/1987).

4.2. Dossiers réglementaires instruits par la Préfecture

Le projet est soumis à instruction des services de l'Etat sur les différents volets suivants :

- Etudes d'impact
- Dossier d'autorisation au titre des articles L 214-1 et L214-6 du Code de l'Environnement
- Dossier de demande d'autorisation de modification de l'état ou de l'aspect de la Réserve Naturelle Nationale Marine de La Réunion

Ces dossiers réglementaires seront redéposés à la Préfecture en fin d'année 2016.

Une enquête publique unique (code environnement + code urbanisme) sera lancée au 1er semestre 2017, sous réserve de l'autorisation préfectorale de mise en enquête publique.

5. ANALYSE ENVIRONNEMENTALE DU SITE ET MESURES COMPENSATOIRES

Ce projet étant situé dans le périmètre de la Réserve Naturelle Marine, les enjeux sur la faune marine sont forts. Le phasage et les méthodes de travaux sont définies à l'étude d'impact et au dossier loi sur l'eau pour en limiter les effets sur l'environnement (travaux en dehors des périodes sensibles pour les espèces marines concernées).

Cependant l'impact de la gestion portuaire sera à terme réduit voire supprimé notamment par l'identification et le traitement des pollutions portuaires (aire de technique et de carénage aux normes, points propres).

Les labels Port Propre et Pavillon Bleu seront à préserver:

- Eco-conception portuaire (ouvrages proactifs pour la biodiversité marine)
- Phasage intelligent du chantier, définition préalable des méthodologies travaux pour limiter les impacts
- Respect de la faune et notamment volatile

Les mesures d'accompagnement environnementales sont les suivantes :

- Mise en place par le TCO d'un Comité de suivi du milieu marin dont le rôle sera de :

- Statuer sur les modalités du suivi environnemental
- S'assurer de la qualité et de la pertinence

du protocole de suivi et des mesures d'accompagnement mis en œuvre

- Contrôler l'efficacité des mesures réductrices mises en œuvre

- Intervention d'un Coordonnateur Environnement

- Contrôle de prise en compte des enjeux environnementaux dans les études de conception et les marchés de travaux
- Contrôle de formalisation puis de mise en application de procédures spécifiques de gestion environnementale de chantier dans le Plan d'Assurance Qualité (PAQ)
- Sensibilisation et formation du personnel tout au long du chantier (connaissance de la sensibilité du milieu, des risques et des bonnes pratiques)
- Contrôle environnemental du chantier (exécution des mesures de réduction)
- Animation du Comité de suivi
- Définition, pilotage et contrôle du protocole de suivi et des mesures d'accompagnement (suivi de la turbidité...)

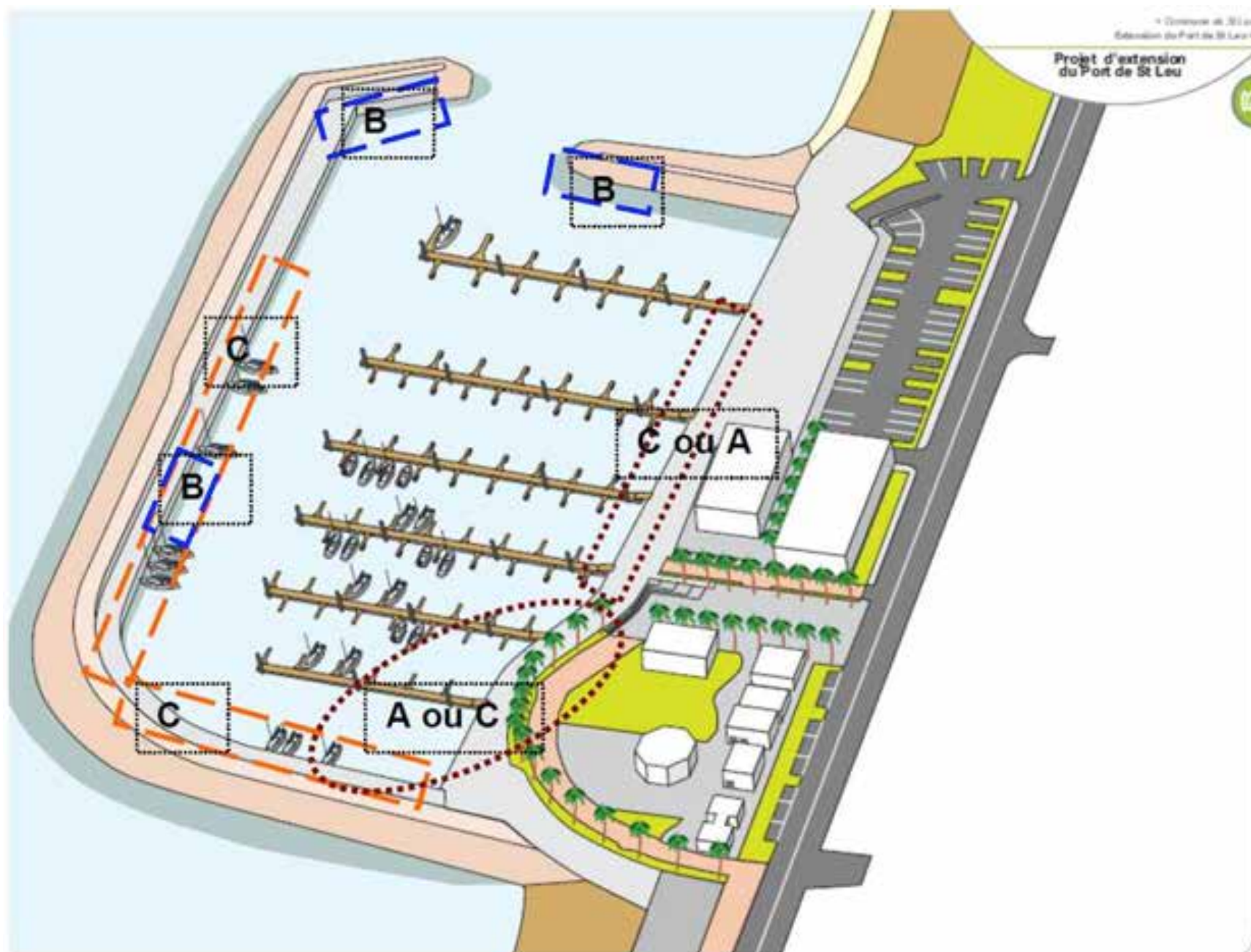
- Mise en œuvre de techniques d'éco-conception sur les infrastructures : l'objectif est d'organiser et d'installer des ouvrages destinés à restaurer et à développer les écosystèmes côtiers d'eau calme, naturellement attractifs pour les juvéniles d'espèces souvent cibles de la pêche. Les ports deviennent

des outils écologiques performants et intégrés à leur environnement sous-marin.

Entre autres techniques, seront mis en place :

- des nurseries pour juvéniles à l'intérieur du bassin portuaire ;
 - des micro-habitats ;
 - des éléments de béton écologique destinés à accélérer la colonisation de la faune et de la flore (coraux et algues) ;
 - des éco-blocs constitutifs du corps de digue pour juvéniles récifaux (langoustes).
- Mise en œuvre d'un rideau à bulle d'air (atténuation des émissions sonores)
- Mesure des émissions sonores du chantier et étude des effets sur le comportement des cétacés et tortues (acquisition de connaissances)
- Suivi de la turbidité (pendant le chantier) et suivi des contaminants sur échantillonneurs passifs (au début et à la fin du chantier)
- Suivi quantitatif et qualitatif du milieu et des peuplements coralliens (pendant le chantier et sur une période de 5 ans)
- Suivi de la qualité des sédiments (annuel sur une période de 10 ans)
- Suivi hydro-sédimentaire au droit de l'embouchure de la ravine et à la sortie du port (sur une période de 5 ans)
- > Le coût des mesures environnementales est estimé à 1 272 500 euros H.T .

Exemple de zone d'installation des mangroves proposées dans les études d'impact



6. COUT DES TRAVAUX

Le coût global des travaux actualisé s'élève donc à 15 millions d'euros H.T

7. CALENDRIER DE REALISATION

Phase 1 :

Réalisation du bureau de port et des box pêcheurs provisoires et aménagement d'une zone de carénage provisoire hors programme des infrastructures : début des travaux prévu pour février 2017 et fin des travaux pour le second semestre 2017

Phase 2 :

Déplacement des sanitaires publics et démolitions des bâtiments existants (bureau de port, box pêcheurs, sanitaires)

Phase 3 :

Travaux de construction de la capitainerie : début des travaux prévu pour fin 2017, avec un délai prévisionnel de 18 mois ce qui ramène à une livraison pour mi 2019

Phase 4 :

Dernier trimestre 2018 – 1er trimestre 2021 (28 mois) : Travaux d'extension maritimes et terrestres (infrastructures)

Ce calendrier est donné à titre indicatif et reste dépendant :

- des autorisations réglementaires à obtenir (autorisations environnementales)
- de la méthodologie de travaux, des moyens mis en œuvre par les entreprises
- de l'exigüité du site
- des mesures de protection de l'environnement à mettre en œuvre (période de travaux à éviter...)
- de la nécessité de maintenir les activités portuaires pendant le chantier.

A noter que les travaux pourront être réalisées par tranches aussi des réceptions partielles pourront être menées avec les entreprises de travaux pour mettre en service une partie des équipements et permettre le maintien au mieux des activités portuaires en phase chantier.



Tourisme, Sport & Culture

www.tco.re