



**PRÉFET
DE LA RÉGION
RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de l'environnement
de l'aménagement et du logement**

Saint-Denis, le 23 FEV. 2022

Affaire suivie par : Xavier PAYET
Service Prévention des Risques Naturels et Routiers
Unité Réglementation des Risques Naturels et Observatoire du Littoral
Tél : 02 62 40 28 49
Mél : xavier.payet@developpement-durable.gouv.fr
Réf : DEAL/SPRINR/URRL/2022 - 061

Le directeur

à

Monsieur le Président de l'Autorité
Environnementale
CGEDD
Tour Séquoïa
92055 LA DEFENSE

Objet : Examen au cas par cas pour le projet de plan de prévention des risques littoraux de la commune du Port (La Réunion)

PJ : - 1 formulaire « examen au cas par cas » pour le projet de PPRL ;
- 1 note explicative complémentaire ;
- 15 pièces jointes cartographiques (PJ).

Dans le cadre de la stratégie de priorisation des plans de prévention des risques naturels (PPR) définie sous l'égide de M. le préfet de La Réunion pour la période 2021-2023, l'élaboration du PPR Littoral (PPRL) du Port a été confirmée comme prioritaire.

La commune du Port est actuellement couverte par un PPR multi-risques (inondation, mouvements de terrain et aléas côtiers) approuvé le 26 mars 2012.

Les aléas côtiers du PPR en vigueur ont été définis sur la base d'une méthodologie et des données anciennes (2008-2009) actualisées depuis. Tout particulièrement, ces aléas côtiers et le zonage réglementaire associés ont été définis selon la méthodologie antérieure à celle définie suite à la tempête Xynthia (Circulaire du 27 juillet 2011, guide DGPR de mai 2014 et décret PPR inondation de juillet 2019).

Ainsi, la commune du Port n'est pas couverte à ce jour par un plan de prévention des risques littoraux répondant aux standards les plus récents.

Au regard des enjeux urbains, industriels et économiques présents, il a été jugé opportun de procéder à une actualisation des aléas littoraux (recul du trait de côte et submersion marine). Cette actualisation a montré que les aléas littoraux impactent les enjeux stratégiques (installation portuaire, dépôt de carburant de la SRPP) présents sur le territoire communal et nécessite la révision du PPR actuellement en vigueur concernant les aléas littoraux.

Les projets de cartographies des aléas littoraux issus du travail technique préliminaire ont été présentés aux différents acteurs du territoire concernés au cours de l'année 2021. Ce projet de cartographie peut dès lors être considéré comme stabilisé.

La procédure réglementaire d'élaboration du PPRL peut ainsi être officiellement lancée. Cette procédure menée par l'État sera instruite par la DEAL Réunion.

En application des articles R. 122-18 et R. 562-2 du Code de l'environnement, le projet d'élaboration de PPRL doit au préalable faire l'objet d'un examen au cas par cas sur la nécessité de soumettre ou non le projet de PPRL à évaluation environnementale.

Au titre de la mise en œuvre de cet examen au cas par cas, vous trouverez ci-joint :

- le formulaire « examen cas par cas » relatif au projet de PPRL;
- 1 note explicative complémentaire ;
- les projets de cartographies des aléas « inondation incluant la houle » et « mouvements de terrain » du PPR actuellement en vigueur ainsi que ceux du projet de PPRL;
- les cartographies croisant le projet du PPRL et les différents enjeux environnementaux en présence.

Le PPR actuellement en vigueur intègre dans un document unique l'ensemble des aléas. Cette révision entraînera l'élaboration d'un PPRL distinct du PPR multi-risques (inondation et mouvements de terrain). Les 2 procédures seront menées conjointement et les 2 PPR seront approuvés en même temps.

La révision du PPR inondation et mouvements de terrain fera l'objet d'une demande d'examen au cas par cas prochainement, une fois les cartographies des aléas inondation et mouvement de terrain stabilisées. Il convient de relever que les aléas littoraux sont bien plus prégnants et impactants sur le territoire communal que les aléas inondation et mouvements de terrain.

Les services de la DEAL se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Le directeur de l'environnement
de l'aménagement et du logement



Philippe GRAMMONT



**PRÉFET
DE LA RÉGION
RÉUNION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction de l'environnement
de l'aménagement et du logement**

Saint-Denis, le

Affaire suivie par : Xavier PAYET
Service Prévention des Risques Naturels et Routiers
Unité Réglementation des Risques Naturels et Observatoire du Littoral
Tél : 02 62 40 28 49
Mél : xavier.payet@developpement-durable.gouv.fr
Réf : DEAL/SPRINR/URRL/2022 -

NOTE

à M. le Président de l'Autorité Environnementale - CGEDD

Examen au cas par cas du projet de PPR Littoral de la commune du Port

1. Contexte de la commune du Port

La commune du Port est située au Nord-Ouest de l'île de La Réunion sur la côte dite "sous le vent". Son littoral s'étire sur **9 km** le long de l'océan Indien et la surface du territoire communal couvre **16,6 km²**. Le Port fait partie de la communauté d'agglomération du Territoire Côte Ouest (TCO) composée des communes de La Possession, du Port, de Saint-Paul, de Trois-Bassins, et de Saint-Leu. Elle est située à 18 km de la capitale Saint-Denis et à 71 km du chef-lieu du Sud, Saint-Pierre. Deux communes sont limitrophes au Port. Il s'agit de la commune de Saint-Paul au Sud et de La possession à l'Est.

1.1. Description du milieu physique

Le territoire du Port est délimité par la rivière des Galets en son sud, une façade océanique au nord et par La Possession, commune riveraine à l'est.

Située sur un espace très restreint, d'environ **1 660 hectares**, la commune du Port est la plus petite commune de l'île de la Réunion. C'est également la commune qui est atypique de par la présence de paysages urbains, sur presque la totalité de son territoire. La commune naquit peu après la création du port Ouest au niveau de la Pointe des Galets et du chemin de fer de La Réunion soit dès la fin du XIX^e siècle. Actuellement, plus de **400 hectares** de zones d'activités économiques et industrielles composent la commune du Port.

C'est le point névralgique de l'île de la Réunion en matière de transports portuaires, d'énergies (pétroles, charbon...), d'économies industrielles et logistiques.

1.2. Contexte socio-économique

La commune a connu une croissance démographique assez importante de 1968 à 1999 (+1,7 %/an). Elle observe un recul depuis 1999 et 2018 (- 0,7 %/an).

La croissance démographique au niveau de la commune est donc faible en comparaison avec le TCO (+1,24 % entre 1999 et 2018) ou La Réunion (+1,01 % an entre 1999 et 2018).

Les indicateurs socio-économiques révèlent un taux de chômage important (45,1 % en 2018 au sens du recensement de l'INSEE) notamment face au taux moyen constaté de La Réunion (34%). De plus la commune fait partie des 20 communes françaises où le taux de pauvreté est le plus élevé. Ce dernier s'élevait à 47 % sur la commune du Port pour une moyenne réunionnaise de 38,9 % (source Insee 2021).

Les principaux secteurs d'activité qui emploient le plus sont le secteur du commerce/transport et service divers représentant 42,3 %, puis le secteur de l'administration publique, enseignement, santé, action sociale représentant 31,4 % des emplois. Enfin, le secteur industriel représente 14,6 % des emplois selon l'INSEE en 2018.

1.3. Contexte urbain (cf PJ1 à PJ3)

La faible dynamique démographique constatée est corrélée par une évolution plus faible du nombre de logements sur le territoire communal par rapport à la moyenne du TCO et de La Réunion. Ainsi, entre 2013 et 2018, le nombre de logements a cru seulement de 2,3 % au Port, alors qu'il augmentait de 11,10 % sur le TCO et de 10,30 % pour le territoire réunionnais.

Sur le territoire communal, la tache urbaine s'est développée en très grande partie au sein ou en continuité des espaces urbains et industriels existants. Cette situation s'explique notamment par :

- l'organisation historique de la commune concentrée depuis sa création sur un développement autour du port Ouest puis autour du Port Est ;
- une surface restreinte et déjà très urbanisée en 1997.

En ce sens, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) identifie quasiment toute la commune en Zone Préférentielle d'Urbanisation (ZPU) en tant que pôle principal. Ce caractère urbain se retrouve également au sein du PLU classant en très grande partie la commune en zone Urbaine (U) ou à Urbaniser (AU).

2. Les caractéristiques du projet de PPR Littoral (PPRL)

2.1. Pourquoi l'élaboration du PPRL

La commune du Port est actuellement couverte par un Plan de Prévention des Risques naturels (PPR) relatifs aux aléas inondations, mouvements de terrains incluant l'érosion côtière et l'inondation par submersion marine.

Les raisons suivantes ont conduit au lancement de la procédure pour l'élaboration d'un PPR Littoral du Port :

- Les aléas littoraux du PPR en vigueur ont été définis sur la base de données anciennes (2008-2009) et d'une méthodologie antérieure à celle définie suite à la tempête Xynthia (Circulaire du 27 juillet 2011, guide DGPR de mai 2014 et décret PPR inondation de juillet 2019) ;
- au regard des enjeux urbains et économiques en présence, une actualisation des aléas littoraux ainsi que leur traduction réglementaire à l'aune des dernières données et méthodologies disponibles paraissait opportune.

2.2. Périmètre du PPRL et aléas pris en compte (PJ 4 à 7)

Le futur PPRL se concentrera sur l'ensemble du territoire côtier de la commune. Il prendra également en compte la Rivière des Galets et son embouchure qui ont des interactions immédiates avec le littoral.

Ce PPRL se construit au travers de deux grands types d'aléas :

i) recul du trait de côte

L'aléa recul du trait de côte à La Réunion, tel que défini dans le guide méthodologique national pour l'élaboration des PPRL, correspond à une évolution sur le long terme du cordon littoral, observable à l'échelle de plusieurs décennies, consécutives à une tendance à l'érosion.

Ce phénomène d'érosion prend en compte plusieurs caractéristiques, propres à chacun des territoires diagnostiqués, tels les longueurs d'ondes des vagues, les incidences, les hauteurs significatives, la

morphologie des plages, la composition de la cellule hydro-sédimentaire, ainsi que la présence d'aménagement, d'urbanisation spécifique ou encore l'existence d'ouvrage de défense contre la mer.

L'aléa recul du trait de côte avec la prise en compte du dérèglement climatique à +100 ans est représenté à titre indicatif sur les cartographies des aléas. En effet, faute de consensus scientifique sur la méthode pour déterminer la zone qui pourrait être érodée du fait du changement climatique, qui plus est dans le contexte spécifique de La Réunion, cet aléa n'a donc qu'un caractère purement informatif à l'attention des décideurs locaux et porteurs de projets.

La surface des zones aléas recul du trait côte fort dans le projet de PPRL s'élève à 125,93 ha soit 7,58 % de la surface communale. Ces surfaces sont à proximité immédiate du littoral et de la carapace de la Pointe des Galets.

En application du guide méthodologique, l'aléa recul du trait de côte de référence est toujours qualifié de fort et soumis à un principe d'inconstructibilité. En effet, tout terrain soumis à l'érosion littorale est réputé voué à disparaître, selon la méthodologie en vigueur.

Il convient de noter que dans le PPR du Port actuellement en vigueur, l'aléa « érosion marine » (ou recul du trait de côte) est considéré selon 3 niveaux d'intensité : fort (inconstructible), moyen ou modéré (constructibles sous conditions).

Le tableau ci-dessous présente de manière quantitative les évolutions des différentes zones de l'aléa recul du trait de côte de référence entre 2012 (PPR approuvé) et 2022 (projet de révision du PPRL) :

Aléas recul du trait de côte	surface ha		
	PPR 2011	projet PPR 2021	Evolution
fort	17	125	635,00 %
moyen ou modéré	139	0	-100,00 %

Le projet de PPRL multiplie par 6 la surface de l'aléa fort recul du trait de côte. Cette augmentation est due à la traduction systématique du phénomène de recul du trait de côte en aléa fort. Cette approche, conforme à la méthodologie en vigueur, est aussi plus cohérente avec la nature même de cet aléa.

Les secteurs situés au sein des enceintes portuaires ne sont plus identifiés comme soumis à l'aléa recul du trait de côte (installation et aménagement ayant stabilisé ce dernier), expliquant la différence entre la surface totale soumise à recul du trait de côte entre le PPR de 2012 (156 ha) et le projet de PPRL (125 ha).

ii) submersion marine

L'aléa submersion marine se caractérise à La Réunion par l'inondation temporaire de la zone côtière liée à des conditions météorologiques défavorables. Il existe deux sous-catégories de submersion marine à La Réunion :

- par débordement : dans ce cas, le niveau moyen de l'eau est supérieur à l'altitude du rivage. Toutes les zones en arrière dont l'altitude est inférieure à celle atteinte par la mer sont potentiellement submersibles ;
- par franchissement : dans ce cas, le niveau moyen de l'eau reste inférieur à la côte du rivage mais le jet de rive des vagues est suffisamment important pour franchir les ouvrages et le cordon littoral. L'eau se déverse alors par salves successives. C'est l'aléa qui peut provoquer d'importants endommagements sur les constructions littorales et provoquer des accumulations d'eau dans certains secteurs qui se retrouvent submergés.

A La Réunion en général et sur la commune du Port en particulier, l'aléa submersion marine par franchissement est largement majoritaire.

L'aléa submersion marine est cartographié par le projet de PPRL selon 3 niveaux d'intensité (fort, modéré et faible) et 2 scénarios (un scénario de référence et un autre scénario 2100 avec prise en compte du changement climatique).

Conformément aux dispositions en vigueur, le scénario de référence intègre une hypothèse d'élévation du niveau moyen de la mer liée au changement climatique de 20 cm intégrée au niveau marin de référence. Le scénario 2100 avec prise en compte du changement climatique intègre une hypothèse d'élévation du niveau moyen de la mer liée au changement climatique de 60 cm (dont les 20 cm intégrés au scénario de référence).

Le PPR actuellement en vigueur considère 1 seul scénario « intermédiaire » intégrant une hypothèse d'élévation du niveau de la mer de 0,5m.

Du fait de cette différence méthodologique, toute comparaison entre le zonage du PPR actuellement en vigueur et le projet de PPRL doit être considérée avec précaution. Toutefois, il est possible de constater que le projet de PPRL augmente significativement les surfaces impactées par l'aléa submersion marine.

Le tableau ci-dessous présente de manière quantitative les évolutions des différentes zones de l'aléa submersion marine entre 2012 (PPR approuvé) et 2022 (projet de révision du PPRL) :

		Surface (ha)	
		PPR 2011	Projet PPR 2022
aléa de référence	Fort	44	96
	modéré	31	8
	faible		14
Avec prise en compte du changement climatique	Fort		105
	Modéré		8
	Faible		14

2.3. Projet de traduction réglementaire des aléas (cf PJ8 et PJ9)

2.3.1. Définition du zonage réglementaire

Conformément aux dispositions en vigueur, le zonage réglementaire du PPRL sera défini en croisant l'aléa recul du trait de côte avec l'aléa submersion marine et sera différencié selon que l'on se situe en espace urbanisé ou non.

La commune du Port peut en grande partie être considérée comme urbanisée, les espaces non urbanisés étant essentiellement les plages de galets et l'embouchure de la Rivière des Galets. .

Dans ce cadre, la grille de définition du zonage réglementaire du PPRL est la suivante :

Espaces urbanisés

		Submersion marine			
		Fort réf	Modéré ref	Faible réf	Nul réf et fort, modéré ou faible 2100
Erosion côtière	Fort	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Fort 2100 ou nul	Rouge	Bleue	Bleue	Bleue

Espaces non urbanisés

		Submersion marine				
		Fort réf	Modéré ref	Faible réf	Nul réf et fort 2100	Nul réf et faible ou modéré 2100
Erosion côtière	Fort	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge
	Fort 2100 ou nul	Rouge	Rouge	Rouge	Rouge	Bleue

2.3.2. Identification des surfaces réglementaires avec le projet de zonage réglementaire du PPRL

La surface des **zones inconstructibles** (zone rouge) au sens du projet de PPRL s'élève à **138 ha** soit **8,3 %** de la surface communale. Ces surfaces sont à proximité immédiate du littoral et de la carapace de la Pointe des Galets.

Cette zone rouge est soumise à un principe d'inconstructibilité strict. L'entretien, la gestion courante et activités existantes y restent néanmoins admis.

Evolution du zonage réglementaire du projet de PPRL par rapport à celui du PPR actuellement en vigueur résultant des aléas littoraux

	PPR 2011	Projet PPR 2022	Evolution (%)
Zone inconstructible	66	138	109,00 %
Zone constructible sous conditions	106,3	14	-0,85 %

Au regard du projet de PPRL, la zone rouge inconstructible liée aux aléas littoraux doublerait à l'échelle communale (+109%) par rapport au PPR actuellement en vigueur.

Cette augmentation repose en grande partie sur le fait qu'il n'est plus considéré qu'un seul niveau d'intensité (fort) pour l'aléa recul du trait de côte. Ainsi, des secteurs identifiés en aléa modéré ou moyen recul du trait de côte au PPR en vigueur, et donc soumis à un zonage réglementaire constructible sous conditions, basculent en zone rouge inconstructible dans le projet de PPRL.

Par ailleurs, la réduction de la surface des zones constructibles sous conditions par rapport au PPR en vigueur s'explique aussi par le fait qu'une partie de ces zones sont identifiées au projet de PPRL hors zone d'aléa et donc hors zonage réglementaire. Ce cas concerne uniquement des secteurs déjà urbanisés de la commune (notamment les installations portuaires) où l'actualisation des aléas littoraux a montré une moindre exposition aux aléas submersion marine.

2.4. Les enjeux environnementaux et principales incidences du projet de PPR (cf PJ10 à PJ13)

➤ Les enjeux environnementaux du territoire

De par son urbanisation historique, la commune du Port ne possède pas d'enjeux environnementaux particulièrement significatifs.

Ainsi, sur la commune du Port, **173,6 ha**, soit **10,4 %** de la surface communale, sont concernés par une ZNIEFF de type 2. De plus, la commune comprend également 8,9 ha en ZNIEFF 1. L'ensemble de cette zone englobe toute la rivière des Galets qui est reconnue comme un corridor écologique.

Par ailleurs, le SAR identifie également un Espace Remarquable naturel du Littoral (ERL) au niveau de la Rivière des Galets.

Des Espaces Boisés Classés sont également présents sur la commune du Port. Ils sont estimés à hauteur de **22 ha**. Cela représente **1,08 %** de la surface communale. Seul **0,22%** des EBC, représentant **3,67 ha**, seront impactés par le projet de PPR L.

La partie de ces espaces compris dans le périmètre du projet de PPRL sera soumise à un zonage réglementaire rouge inconstructible.

Le projet de PPRL n'est donc pas susceptible d'avoir un impact négatif sur la préservation de ces enjeux environnementaux.

➤ Les enjeux patrimoniaux et historique du territoire

La commune du Port comprend un patrimoine inscrit aux monuments historiques. Ce patrimoine est localisé à proximité immédiate du Port Ouest, il s'agit des quatre bâtiments dits « Maison des Ingénieurs ». Dans le projet de PPRL, une partie du foncier de ces bâtiments est concernée par un aléa élevé submersion sans que les bâtiments en eux-mêmes ne soient affectés.

Le projet de PPRL ne s'oppose donc pas à l'entretien et à la valorisation de ce patrimoine bâti.

➤ L'étalement urbain

Comme le montre les tableaux ci-dessous, le projet de PPRL n'est pas de nature à faciliter l'étalement urbain ou à générer un report d'urbanisation en dehors des espaces à vocation urbaine ou artificialisés.

Zonage PLU	PPR en vigueur (ha)		Projet de PPRL (ha)	
	Interdiction	Prescription	Interdiction	Prescription
U	17	87	51	13
AU		0,11	0,11	
A	0	0	0	0
N	48	19	78	0

	ZPU du SAR (ha)	
	PPR en vigueur	Projet de PPRL
Interdiction	48	100
Prescription	106	12

	Tache urbaine 2019 (ha)	
	PPR en vigueur	Projet de PPRL
Interdiction	2,4	24
Prescription	42	4

Le projet de PPRL augmente certes la surface des zones inconstructibles au regard des aléas littoraux au sein de la tache urbaine, des zones U ou AU du PLU et de la ZPU du SAR. Toutefois, ces zones rouges inconstructibles augmentent également en dehors de la tache urbaine, de la ZPU et au sein des zones naturelles. Ainsi, l'ensemble des secteurs hors ZPU ou à vocation naturelle situés dans le périmètre du projet de PPRL seront soumis à un zonage rouge inconstructible.

Par conséquent, le projet de PPRL améliore la préservation des espaces naturels existants, non-urbanisés ou situés en dehors de la ZPU. Les développements urbains devront être réalisés dans le tissu urbain existant ou au sein des zones U ou AU du PLU.

2.5. Les enjeux agricoles, industriels et économiques (cf PJ14 et PJ15)

➤ Activités agricoles

La seule activité agricole du Port se situe à l'Est au départ des Hauts. L'ensemble de ses surfaces ne sont pas en interface directe avec le littoral. Aucun aléa côtier (recul de trait de côte et submersion marine) n'affecte les surfaces agricoles.

➤ Activités industrielles et économiques

Le Port est la commune où les enjeux industriels et économiques sont majeurs. L'ensemble des activités industrielles, portuaires, énergétiques et logistiques présentes font de la commune du Port un pôle économique et industriel à rayonnement régional au sein de l'océan indien.

Effectivement, sur les plus de **400 ha** de zones d'activités économiques et industrielles, **253 ha** sont composées d'ICPE soit **15 %** de la surface communale.

Par rapport au projet de PPRL, seulement **22 ha** du foncier des activités **ICPE** seront impactés par un aléa fort (essentiellement recul du trait de côte). Cela représente **1,34 %** de la surface communale.

Cependant, il est à préciser que dans ces 22 ha, une **ICPE de type SEVESO**, la **SRPP** (Société Réunionnaise des Produits Pétroliers), sera fortement impactée par cet aléa et ce notamment sur les principaux stockages d'hydrocarbures et de gaz liquéfiés. Pour rappel, l'ensemble de ce complexe industriel ICPE de type SEVESO seuil-haut est actuellement protégé par les aléas côtiers grâce notamment à un ouvrage de défense contre la mer, la carapace de la Pointe des Galets. Dans la cadre du projet de PPR L, ces 22ha seront retranscrits dans un zonage réglementaire inconstructible.

Enfin, de par leur proximité immédiate avec le littoral et la destination de leurs activités, le Grand Port Maritime (englobant le port Ouest et le port Est du Port), sera également affecté par des aléas forts de très fort recul du trait de côte et submersion marine. Pour le projet de PPR L, les zonages réglementaires seront contraints sur ces zones. Cependant, de part leurs activités nécessaires à proximité des littoraux, des prescriptions pour ce type d'activités sont autorisés, réduisant fortement l'inconstructibilité sur l'ensemble des activités portuaires.

➤ Projet ECOCITE

Le projet ECOCITE est une vaste démarche d'aménagements urbains sur l'ensemble des territoires de l'Ouest. Ce grand projet d'aménagement s'étale sur plusieurs communes de l'Ouest et a pour vocation de contribuer au développement et au rayonnement de ces derniers. Dans cet objectif, plus de 14 opérations d'aménagement d'ici 2030 sont lancées. Cela représente plus de **5 000 ha** sur les communes du Port, de La Possession et de Saint-Paul.

Concernant le projet de PPR L, les emprises foncières ECOCITE de la commune du Port seront faiblement impactées. **32,1 ha** en zone aléas fort à très fort recul du trait de côte seront concernés et seront soumis à un zonage réglementaire très contraignant (inconstructible). Cela représente **4,71 %** des surfaces totales pour le projet ECOCITE du Port.

3. Conclusion et auto-évaluation

Avec la prise en compte des aléas littoraux (recul du trait de côte et submersion marine), le projet de PPRL couvre **138 ha** du territoire en zonage soumis à un principe d'inconstructibilité. Ces espaces inconstructibles se concentrent sur des espaces très urbanisés où sont inventoriés les enjeux économiques et industriels majeurs de La Réunion (SRPP, Le Grand Port, 24 ICPE dont 4 SEVESO...).

Le projet de PPRL n'est pas de nature à entraîner, dans son périmètre d'application, un report d'urbanisation vers les secteurs à enjeux environnementaux, naturels et hors espaces déjà urbanisés. Il ne remet donc pas en cause la protection et la préservation de ces espaces.

Le projet du PPRL permet également d'actualiser les aléas littoraux selon les méthodologies et standards actuels et de mettre en avant les enjeux industriels et économiques confrontés à ces aléas sur le territoire communal. Cette connaissance actualisée ne pourra qu'inciter les acteurs du littoral concernés (Commune, EPCI, Grand Port Maritime...) à s'inscrire dans la définition d'une stratégie territoriale cohérente.

Par conséquent, il apparaît que le projet de PPR « littoral » n'induit pas d'impacts environnementaux négatifs et, qu'à ce titre, ne nécessite pas une évaluation environnementale.



Liste indicative des informations à fournir
dans le cadre de la procédure d'examen au cas par cas
préalable à la réalisation d'une évaluation environnementale
Article R. 122-17-I du code de l'environnement

Examen au cas par cas
pour le Plan de Prévention des Risques Littoraux (PPR L)

Imprimé téléchargeable sur le site <http://www.reunion.developpement-durable.gouv.fr>

Cadre réservé à l'administration	
Date de l'accusé réception (AR)	N° d'enregistrement
<input type="text"/>	<input type="text"/>

Nom de la personne publique responsable du PPR

Monsieur le Préfet de La Réunion

Service en charge de l'élaboration du PPR

Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (SPRINR)

Caractéristiques du plan de prévention des risques littoraux

Risques concernés :

Inondations ? Oui Non Mouvements de terrain ? Oui Non

Multi-risques (Inondations et Mouvements de terrain) ? Oui Non

Littoral ? Oui Non

Procédure concernée

— élaboration Oui Non — révision Oui Non

— modification Oui Non si révision ou modification, date d'approbation du PPRn actuel :
Révision du PPR multi-risques (inondation, mouvements de terrain et littoral) approuvé le 26 mars 2012 concernant la partie littorale.

Commune / Périmètre concerné :

L'ensemble du de la bande littorale du Port pour le PPR

Date du Porter à Connaissance (PAC) du PPR multi-risque et PPRL :

1^{er} semestre 2022

Date prévisionnelle de Prescription du PPR Littoral :

1^{er} semestre 2022

2. Etat de la planification du territoire

Le territoire est-il couvert par un ou plusieurs document(s) d'urbanisme (SCOT, PLU, POS) ?

Oui Non

- PLU approuvé le 2 octobre 2018
- ScoT Ouest approuvé le 21 décembre 2016
- Schéma d'Aménagement Régional approuvé le 24 novembre 2011 et modifié le 10 juin 2020

Ce(s) document(s) a (ont)-t-il(s) fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui Non

Si oui, préciser à quelle la date

- PLU du Port (avis Mission régionale de l'Autorité Environnementale du 17 avril 2018)
- SCoT Ouest (avis Mission régionale de l'Autorité Environnementale du 6 septembre 2016)
- Modification du SAR (avis du CGEDD du 7 novembre 2018)

Le territoire fait-il l'objet d'une procédure d'urbanisme en cours (élaboration, révision de PLU) ?

Oui Non

Cette procédure est-elle soumise à évaluation environnementale ?

Oui Non

3. Description des caractéristiques principales de la valeur et de la sensibilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du PPR L

Pour le territoire concerné, informations disponibles sur le phénomène naturel et le niveau d'aléa : Joindre une carte du périmètre ou plan de zonage, les cartographies d'aléa existantes. (privilégiez la version numérique en .pdf)

Précisez le contexte, les phénomènes naturels concernés

La situation géographique et le contexte géologique de l'île de La Réunion soumettent le territoire à de nombreux aléas naturels. Le territoire de la commune du Port occupe la plaine littorale de La Rivière des Galets, située entre la partie nord-ouest de la commune de Saint-Paul et le territoire communal de La Possession. La commune du Port est concernée par des phénomènes

Caractéristiques du plan de prévention des risques littoraux

d'inondation par débordement de ravine et de mouvements de terrain (ravinement, érosion de berges, glissement de terrain et chutes de blocs).

La commune du Port est également impactée par les risques côtiers et plus précisément par des phénomènes de submersion marine (submersion par débordement et surtout par franchissement) et par l'érosion côtière (présence de protections de défense contre la mer dont la carapace du port régional dénommé Le Grand Port Maritime).

Les projets de cartographies des aléas littoraux ont été présentés aux différents services des acteurs du territoire au cours de l'année 2021.

Estimation de la superficie globale du périmètre, surfaces concernées par niveau d'aléa faible / moyen / fort : A cumuler en multirisques

Les aléas littoraux sont définis par deux phénomènes principaux : le recul du trait de côte et la submersion marine. Les aléas recul du trait de côte sont systématiquement qualifiés de « fort », l'aléa submersion marine est qualifié de « faible / modéré / fort ». De plus, ces aléas prennent en compte la situation actuelle (aléa de référence) et à échéance 100 ans (avec prise en compte du changement climatique).

Les aléas ont été regroupés en 2 niveaux, en prévision de la future traduction réglementaire (principe d'inconstructible et prescription) :

- « fort » : aléa recul du trait de côte ou aléa submersion marine de référence « fort » ;
- « moyen » : aléa submersion marine de référence modéré ;
- « faible » : submersion marine « faible » de référence ou changement climatique , « fort » (changement climatique) et « moyen » (changement climatique).

Surface communale totale : 16,62 km². Il est à noter qu'une partie de la surface communale est concernée aussi par des aléas inondation (par débordement de cours d'eau) et mouvements de terrain.

Surfaces communales concernées par les aléas côtiers et % par rapport à la surface du territoire communal :

- fort : **135,5 ha soit 8,15 %**
- moyen : **8,06 ha soit 0,48 %**
- faible : **6,1 ha soit 0,4 %**

Comment se caractérise la pression de l'urbanisation sur le territoire ? (Evolution de la construction neuve par rapport à la moyenne, progression de la consommation d'espace - évolution de la tâche urbaine ou évolution de la surface de bâti avec la BD-topo,...) ?

Evolution de la population de la commune du Port

source INSEE

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2018
Population	19768	25068	30131	34692	38412	38279	35881	33531

Après une phase de croissance accrue (+1,7%/an) entre 1968 et 1999, la population communale a reculé (-0,7 %/an) entre 1999 et 2018. Actuellement, la pression démographique peut ainsi être considérée comme faible sur le territoire communal, notamment en comparaison du TCO (+1,24 % entre 1999 et 2018) et de La Réunion (+1,01 % an entre 1999 et 2018).

Evolution du nombre de logements (résidence principale, secondaire, logements vacants)

source INSEE

	1999	2013	2018	Evolution (1999/2013)	Evolution (2013/2018)
Le Port	11530	12574	12863	9,05%	2,30%
TCO	57580	82285	91425	42,90%	11,10%
La Réunion	238314	335463	369895	55,00%	10,30%

Evolution de l'étalement urbain :

source AGORAH – Observatoire du Scot TCO

	Etat 0 (1997) - ha	Etat 2 (2008) - ha	Etat 3 (2019) - ha	Evolution 1997-2008	Evolution 2008- 2019	Evolution 1997- 2019
Le Port	788	838	885	6,34 %	5,6 %	12,31 %
TCO	5504	6962	7665	26,00%	10,00%	39,26%
La Réunion	21601	27380	30242	27,00%	11,00%	40,00%

La croissance de la tâche urbaine du Port a été sensiblement inférieure à celle constatée pour le TCO ou La Réunion sur les mêmes périodes. Cette extension de la tâche urbaine s'est principalement réalisée au sein ou en continuité immédiate des principaux espaces urbains et industriels existants.

Cette faible croissance de la tâche urbaine paraît pouvoir s'expliquer par un territoire, restreint (**16,6 km²**), déjà fortement urbanisé ainsi que la faible dynamique démographique.

Potentiel de zones d'urbanisation future susceptibles d'être touchées : en lien avec la carte de vocation des sols du SAR de novembre 2011 (Zone Préférentielle d'Urbanisation)

La commune du Port est un pôle économique et industriel majeur et structurant à l'échelle régional. En effet, elle accueille des

Caractéristiques du plan de prévention des risques littoraux

installations et activités économiques de première importance telles le Grand Port Maritime de la Réunion, seule infrastructure portuaire du département, qui traite 99 % des marchandises entrant et sortant de La Réunion ou encore les cuves de la SRPP (seuls dépôts d'importation de carburant ouverts aux tiers).

Surface de la ZPU du SAR par niveau d'aléas :

- « fort » : 99 ha soit **6,5 % de la ZPU du Port** ;
- « moyen » : 8 ha soit **0,5 % de la ZPU** ;
- « faible » : 3 ha soit **0,2 % de la ZPU**.

Le projet de PPRL impacte de manière très limitée la ZPU et pour l'essentiel sur des secteurs peu ou pas propices aux développements urbains (plage de galets) ou déjà urbanisés.

Ainsi, 54 % des zones d'aléa « forts » identifiées en ZPU sont concernées par une zone N au PLU. Le reste est concerné par des zones U essentiellement et AU à la marge (0,11%) au PLU. Ces zones sont déjà significativement urbanisées.

Potentiel de zones d'activités économiques actuelles et futures (agriculture, industrie) susceptibles d'être touchées [en lien avec la carte de vocations des sols du SAR de novembre 2011 \(Espaces Agricoles\)](#)

Aucun des espaces à vocation agricole identifiés au SAR n'est concerné par le projet de zonage du PPRL. Les espaces agricoles sont présents dans la partie nord de la commune et sont relativement réduits (65 ha).

La commune présente un tissu industriel particulièrement significatif. Ainsi, elle comprend :

- 1 – la présence d'un PPRT pour le dépôt de stockage d'hydrocarbure de la SRPP (Société Réunionnaise des Produits Pétroliers),
- 2 – la présence de SEVESO : 4 sur les 6 présents à La Réunion
- 3 – la présence de 24 ICPE prioritaires incluant les SEVESO sur les 54 existants à La Réunion
- 4 – 11 sites et sols pollués sur les 24 identifiés sur l'île

La surface des parcelles d'implantation des ICPE sur la surface communale représente plus de **253 ha** soit **15,25 %** de la surface communale.

- aléa recul du trait de côte: **22,24** ha de l'unité foncière des ICPE (soit **8,7%**) de la commune du Port sont impactés par l'aléa « fort » (essentiellement recul du trait de côte).

Les aléas « fort » (notamment recul du trait de côte) impactent particulièrement l'unité foncière et les installations de **dépôt de stockage d'hydrocarbures et de gaz liquéfiés de la SRPP (SEVESO)**. Cette dernière est actuellement protégée par la carapace de la Pointe des Galets en son Nord.

Par rapport au projet ECOCITE

Le projet Ecocité du Territoire de la Côte Ouest est un vaste projet d'aménagement, déployé sur 30 ans, portant sur 5000 ha répartis sur 3 communes (Saint-Paul, La Possession et le Port). Ce projet comporte un volet aménagement économique notamment sur la commune du Port.

Dans le cadre du futur PPRL, la surface non constructible pourrait s'élever à **32,1 ha des secteurs identifiés par le projet d'aménagement économique**. Cela représente **4,71 %** des surfaces totales du projet Ecocité sur la commune du Port. Ces surfaces inconstructibles ne concernent pas les zones d'activité économique identifiées comme à développer mais uniquement celles existantes à optimiser. L'optimisation de ces zones économiques déjà constituées devra prendre en compte les risques identifiés et respecter les dispositions du futur PPRL.

Enjeux environnementaux du territoire, préciser les potentiels zonages environnementaux (autres que ceux liés aux risques visés par le PPRL) dans le périmètre du PPRL ou dans la zone potentiellement touchées

- **milieux naturels et biodiversité** (ZNIEFF de type 1 ou 2, site inscrit/classé, réservoirs de biodiversité ou de corridors écologiques identifiés au SAR, cœur du Parc National de la Réunion, réserve naturelle, zones humides,...)

- **monument historique classé/inscrit**

- **aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AVAP)**

- ...

Sur le territoire de la commune du Port, les enjeux environnementaux sont identifiés par les documents et sites suivants :

1 – ZNIEFF (zone naturelle d'intérêt écologique et faunistique):

- 1 secteur ZNIEFF de type 1 d'environ 9 ha ;
- 1 secteur de ZNIEFF de type 2 représentant une surface totale de **173,59 ha** soit **10,44 %** du territoire communal.

Environ **1 %** des espaces en ZNIEFF 1 et 2 (situé au niveau de l'embouchure de la rivière des galets) est affecté par le projet de zonage du PPRL qui sera soumis à un principe d'inconstructibilité.

2 – Patrimoine culturel : 4 villas dites des ingénieurs sont inscrites au titre des monuments historiques. Les bâtiments sont situés hors du projet de zonage du PPRL.

3 – Espace Naturel Sensible (ENS) : Pas d'ENS

4- 1 espace remarquable du littoral terrestre (la Rivière des Galets)

5 – présence EBC au niveau de l'embouchure de la rivière des Galets. Le Port comptabilise une surface d'EBC représentant **21,95 ha**

Caractéristiques du plan de prévention des risques littoraux

soit **1,3 %** de la surface communale. Une partie de cette surface sera impactée par un zonage réglementaire inconstructible, notamment à proximité immédiate de l'embouchure de la rivière des Galets. **0,22 %** des EBC seront concernés par le zonage recul du trait de côte soit **3,67 hectares**.

6 – présence d'une ZNIEFF-mer de type 2 d'une superficie de **109,8 hectares** localisée en mer au nord du Port hors du projet de zonage du PPRL qui ne concerne que la partie terrestre de la commune.

Enjeux sanitaires du territoire (réseau d'alimentation électrique et alimentation en eau de consommation humaine (éléments critiques), périmètres de protection des forages/ captages, établissements de soins public ou privé, établissements médico-sociaux public ou privé)

8 captages d'alimentation sont identifiés sur le territoire de la commune du Port et sont tous couverts par un arrêté préfectoral de protection.

Ces captages sont situés largement à l'intérieur des terres et ne sont donc pas susceptibles d'être concernés par les aléas littoraux identifiés par le projet de PPRL.

De même, la commune du Port comprend 3 cliniques privées et aucun hôpital public. Ces cliniques sont situées à l'intérieur du centre-ville et hors de toutes zones d'aléas littoraux identifiés par le PPR.

4. Description des caractéristiques principales du plan de prévention des risques

Est-il prévu que le PPR L prescrive des travaux de protection ? Si oui, décrivez-les.

Dans quelle mesure définit-il un cadre pour d'autres projets ou activités ?

Un P.P.R. peut, selon l'article L. 562-1-II-4° du code de l'environnement, définir des mesures relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des espaces mis en culture ou plantés existants à la date d'approbation du plan.

Il n'est pas prévu que le PPRL impose de tels travaux à l'instar des autres PPRL approuvés à La Réunion. Cependant, la phase d'association des personnes et organismes associés (collectivités, EPCI, etc) pourrait faire émerger la nécessité de définir ces travaux. Ceux-ci seraient encadrés par les règles suivantes : travaux sur les bâtis existants (même emprise au sol), coût inférieur à 10 % de la valeur vénale et réalisation dans les 5 ans suivant l'approbation du PPR.

5. Description des principaux enjeux et incidences sur l'environnement et la santé humaine de l'application réglementaire du PPR L

S'agissant des champs environnementaux, autres que les risques, décrivez les effets potentiels du projet de PPRL, en termes d' incidences négatives ou positives sur les enjeux sus-mentionnés ?

Il convient de prendre en compte l'ensemble du territoire susceptible d'être impacté (périmètre du PPRn mais aussi zones potentiellement impactées)

Effets potentiels sur l'étalement urbain :

L'élaboration d'un plan de prévention des risques littoraux (PPRL) a une incidence sur l'occupation du territoire. Il a pour objet d'orienter l'urbanisme vers les secteurs les moins exposés et de réduire la vulnérabilité des biens existants, afin de réduire les conséquences des risques naturels.

Pour le cas de la commune du Port, le projet de PPRL favorise la réduction des risques sur les personnes mais aussi sur les biens notamment par rapport aux secteurs à très forts enjeux industrialo-portuaires, commerciaux et économiques existants .

Comme indiqué précédemment environ 6,5 % de la ZPU du SAR est susceptible d'être affecté par des aléas induisant un principe d'inconstructibilité. Parmi ces espaces moins de la moitié (soit environ 3 % de la ZPU) ont une vocation urbaine ou à urbaniser. Ainsi, le projet de PPRL n'est pas de nature à remettre en cause les possibilités de développement urbain au sein de la ZPU du SAR. Au regard de la configuration de la commune (fortement urbanisée), les futurs développements urbains se feront par utilisation des dents creuses, renouvellement urbain et densification.

Par ailleurs, **environ 97 %** de la tache urbaine est situé en dehors des aléas littoraux induisant un principe d'inconstructibilité.

Par conséquent, le projet de PPRL contribue à contenir et orienter les potentiels développement urbain au sein ou en continuité la tache urbaine existante et de la ZPU du SAR.

Effets potentiels sur les zones naturelles :

Les effets potentiels du projet de PPRL sur les espaces naturels concernent essentiellement le cordon littoral et l'embouchure de la Rivière des Galets. En effet, ces secteurs, situés au plus près de l'océan, seront concernés par des aléas induisant un principe d'inconstructibilité. Le reste des espaces naturels est hors du périmètre du PPRL.

Ainsi, le PPRL ne sera pas de nature à remettre en cause les espaces naturels, tout particulièrement ceux présentant une sensibilité environnementale (ZNIEFF 2 et ZNIEFF 1, corridors écologiques, ZNIEFF maritime de type 2..).

Au contraire, ce dernier concourt globalement à la protection des espaces naturels littoraux sans pour autant s'opposer à leur entretien et gestion. En effet, les travaux et actions nécessaires à l'entretien et à la gestion des espaces naturels, boisés et/ou littoraux seront autorisés quelques que soient les aléas en présence.

Effets potentiels sur les activités économiques (agriculture, industrie) :

59 ha des surfaces des activités industrielles ou présentant un potentiel de développement industriel et économique identifiées au

SAR seront impactées par des niveaux d'aléas dont la traduction réglementaire serait un principe d'inconstructibilité. Cela représente 3,5 % de la surface totale de la commune.

Dans le cadre du projet du PPRL, la réglementation associée permettra la continuité des activités industrielles et économiques existantes, puisque les travaux d'entretien, gestion courante ou mise aux normes des installations existantes seront autorisées. Ces dispositions concerneront également le dépôt de carburant de la SRPP, installation stratégique à l'échelle régionale, qui est affectée par l'aléa recul du trait de côte. Toutefois au regard de l'enjeu majeur de cette installation et du phénomène naturel en cause, le PPRL va apporter une nouvelle connaissance qui devra faire l'objet d'une stratégie particulière par les différents acteurs présents notamment la commune du Port et le TCO : recomposition spatiale, délocalisation d'enjeux ou mise en œuvre de travaux ou d'opérations de défense contre la mer.

Les surfaces agricoles ne seront pas impactées par le projet de PPRL.

Le projet de PPRL n'est donc pas de nature à remettre en cause le maintien ou le développement des activités économiques et agricoles de la commune du Port.

6. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du questionnaire, estimez-vous qu'il est nécessaire que vos zonages définis au L2224-10 CGCT fassent l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'ils devront en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Les différentes mesures prescrites ou recommandées dans le cadre du PPRL ont un impact positif sur l'environnement en interdisant la construction dans les zones les plus exposées, notamment dans les secteurs non bâtis le long du cordon littoral, contribuant à la préservation de ces milieux de toute urbanisation.

Par ailleurs, au-delà du fait que le PPRL a pour finalité d'assurer la protection civile et des populations contre les risques naturels côtiers, il peut être relevé que :

- les possibilités d'urbanisation se concentrent au niveau de la tache urbaine existante ou en continuité immédiate de cette dernière ainsi qu'au sein de la Zone Préférentielle d'Urbanisation (ZPU) du SAR ;
- les espaces à vocations naturelles seront protégés par un zonage réglementaire du PPR soumis à un principe d'inconstructibilité ;
- les espaces à vocation agricole ne sont pas concernés par le projet de PPRL ;
- le projet Ecocité ne sera que très partiellement impacté.

Enfin, les espaces à très forts enjeux industriels affectés par les aléas littoraux les plus forts, tout particulièrement au niveau de la carapace du Port, seront soumis à un degré de protection très élevé en vu d'assurer la prévention des risques.

Le PPRL, par l'actualisation des aléas recul du trait de côte et submersion marine, permettra de mettre en avant de nouvelles connaissances qui devront être intégrées et prise en compte dans la stratégie territoriale qui sera déclinée (PLU, SCoT, SAR et stratégie de défense contre la mer) notamment en ce qui concerne le devenir du dépôt de carburant de la SRPP.

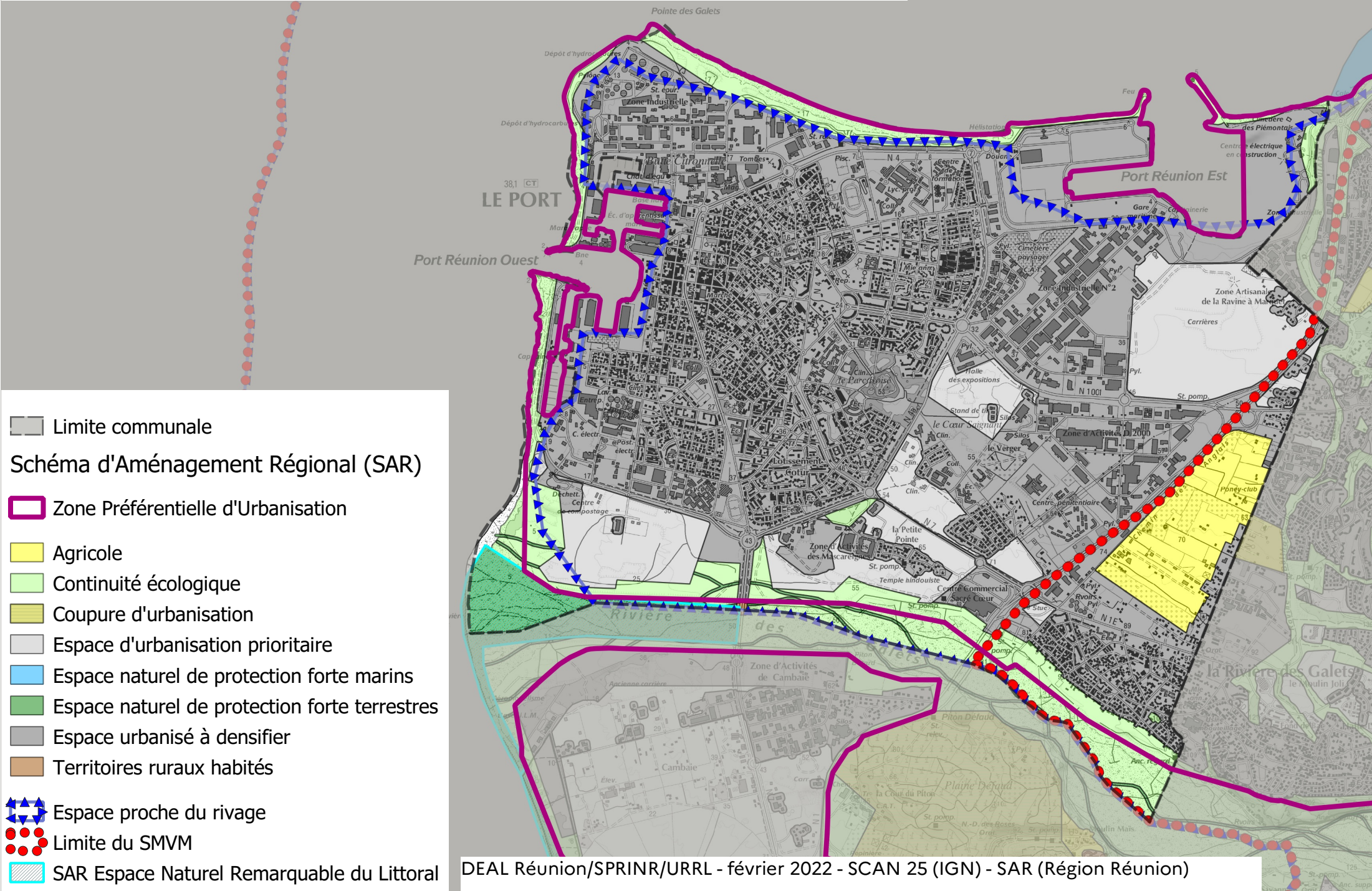
En effet, les différentes projections du changement climatiques et marins modélisés, les transferts de responsabilités quant à l'entretien des ouvrages de défense contre la mer, la gestion des ouvrages de protections demandent d'asseoir une stratégie territoriale lisible et cohérente par les différents acteurs.

Au regard des principaux enjeux et des impacts environnementaux terrestres réduits, le projet du PPR « Littoral » de la commune du Port ne nécessite pas d'évaluation environnementale.

A Saint-Denis, le

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ2

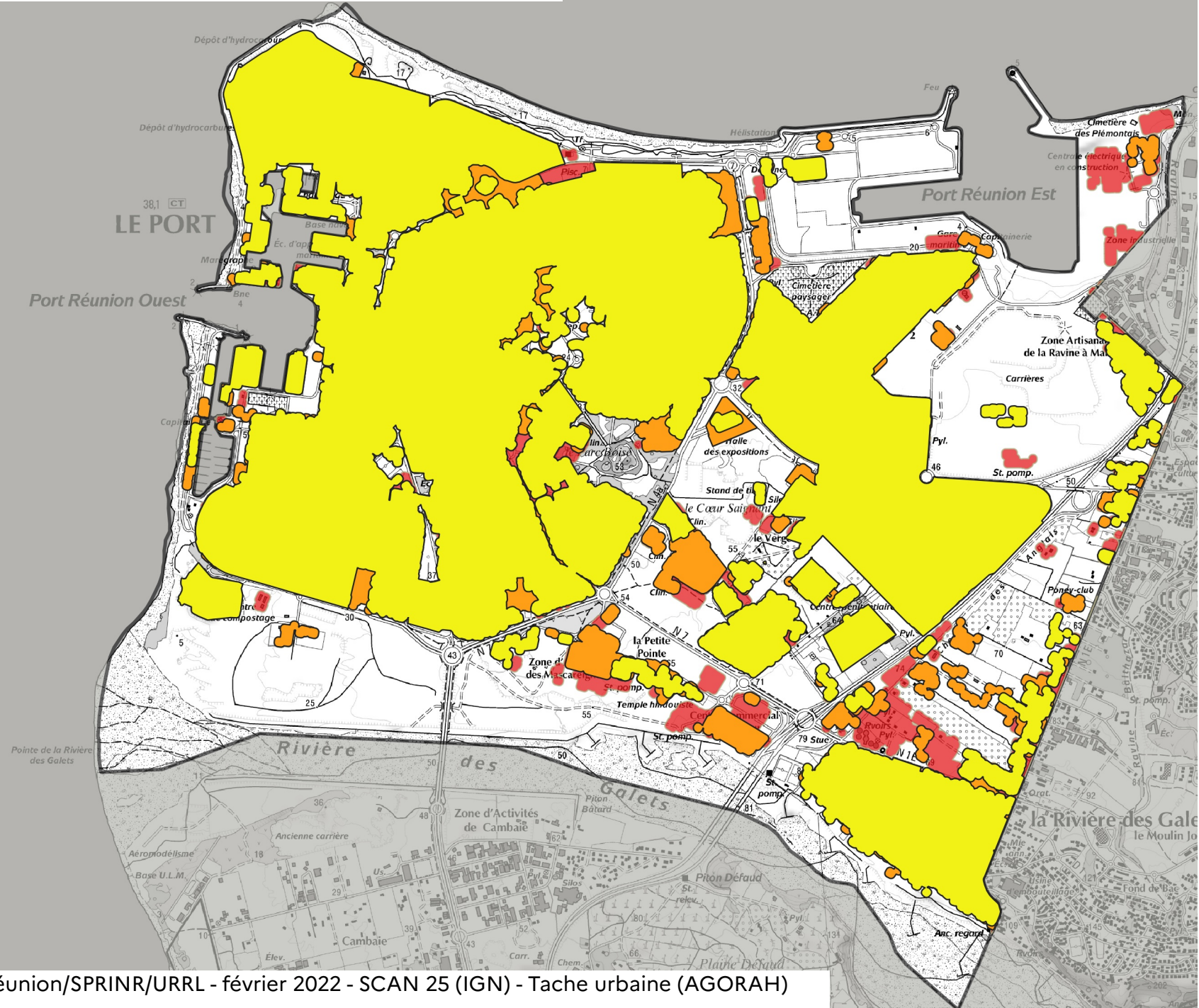
Situation de la commune au regard du Schéma d'Aménagement Régional (SAR)



- Limite communale
- Schéma d'Aménagement Régional (SAR)
- Zone Préférentielle d'Urbanisation
- Agricole
- Continuité écologique
- Coupure d'urbanisation
- Espace d'urbanisation prioritaire
- Espace naturel de protection forte marins
- Espace naturel de protection forte terrestres
- Espace urbanisé à densifier
- Territoires ruraux habités
- Espace proche du rivage
- Limite du SMVM
- SAR Espace Naturel Remarquable du Littoral

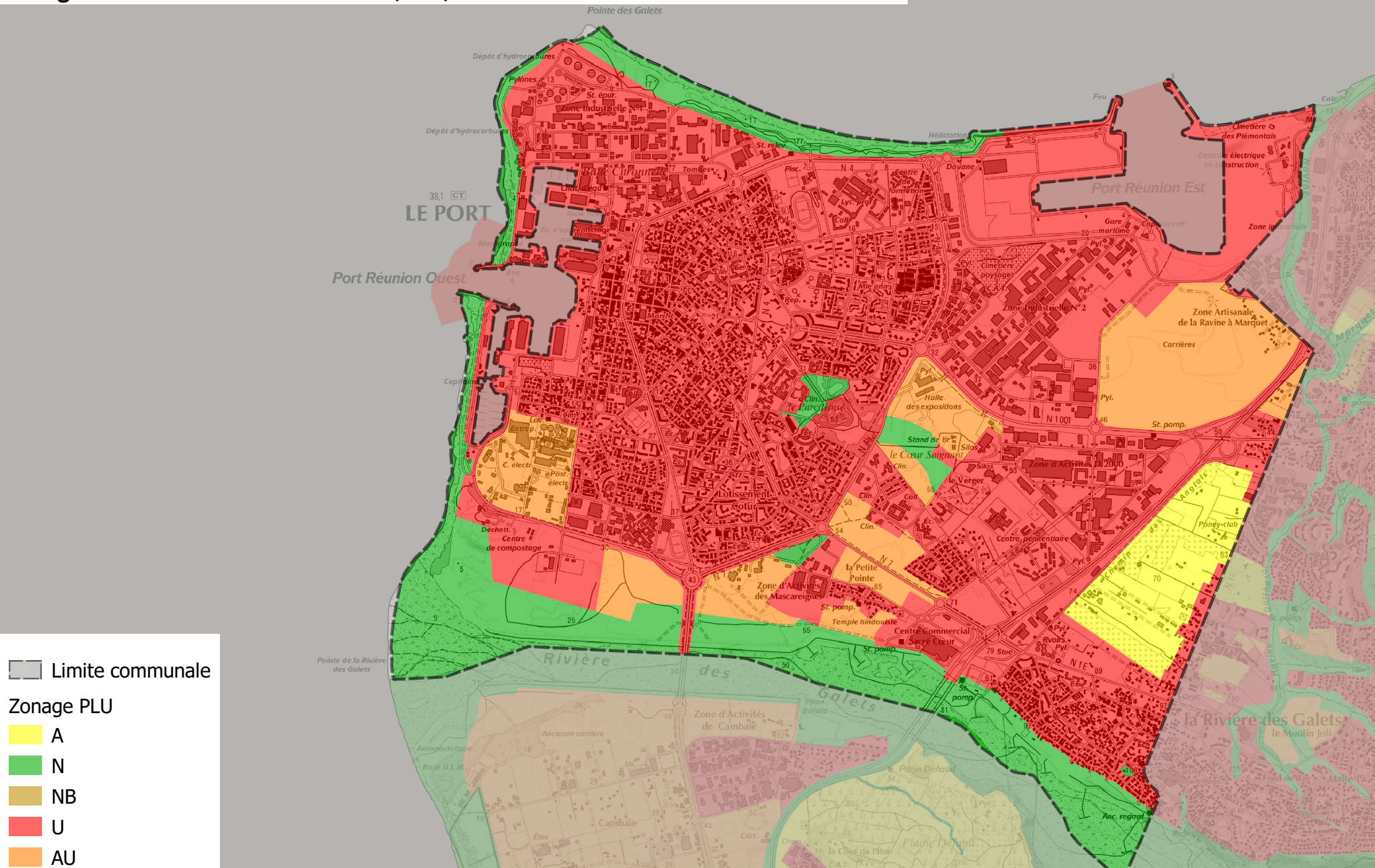
Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ1

Evolution de la tache urbaine (1997-2019)



Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ3

Zonage du Plan Local d'Urbanisme (PLU) communal



Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ4
Cartographie de l'aléa submersion marine



▬ limite communale

Projet de PPRL
Aléa submersion marine

Aléa submersion marine de référence

- ▬ FAIBLE
- ▬ FORT
- ▬ MODERE

Aléa submersion marine avec prise en compte du changement climatique

- ▬ FORT
- ▬ MODERE
- ▬ FAIBLE

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ5
Cartographie de l'aléa submersion marine au regard du PPR actuellement en vigueur



▬ limite communale

PPR actuellement en vigueur (2012)

Aléa submersion marine

■ FORT

■ MOYEN

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ6
Cartographie de l'aléa recul du trait de côte



▭ Limite communale

Projet PPRL

▭ Aléa recul du trait de côte de référence

- - - Aléa recul du trait de côte avec prise en compte du changement climatique (information)

DEAL Réunion/SPRINR/URRL - février 2022 - Orthophoto 2017 (IGN) - Aléas recul du trait de côte (BRGM)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ7
Cartographie de l'aléa érosion au regard du PPR actuellement en vigueur (2012)



■ Limite communale

PPR actuellement en vigueur (2012)

Aléa érosion marine

- ELEVÉ
- MOYEN
- MODÈRE



▬ Limite communale

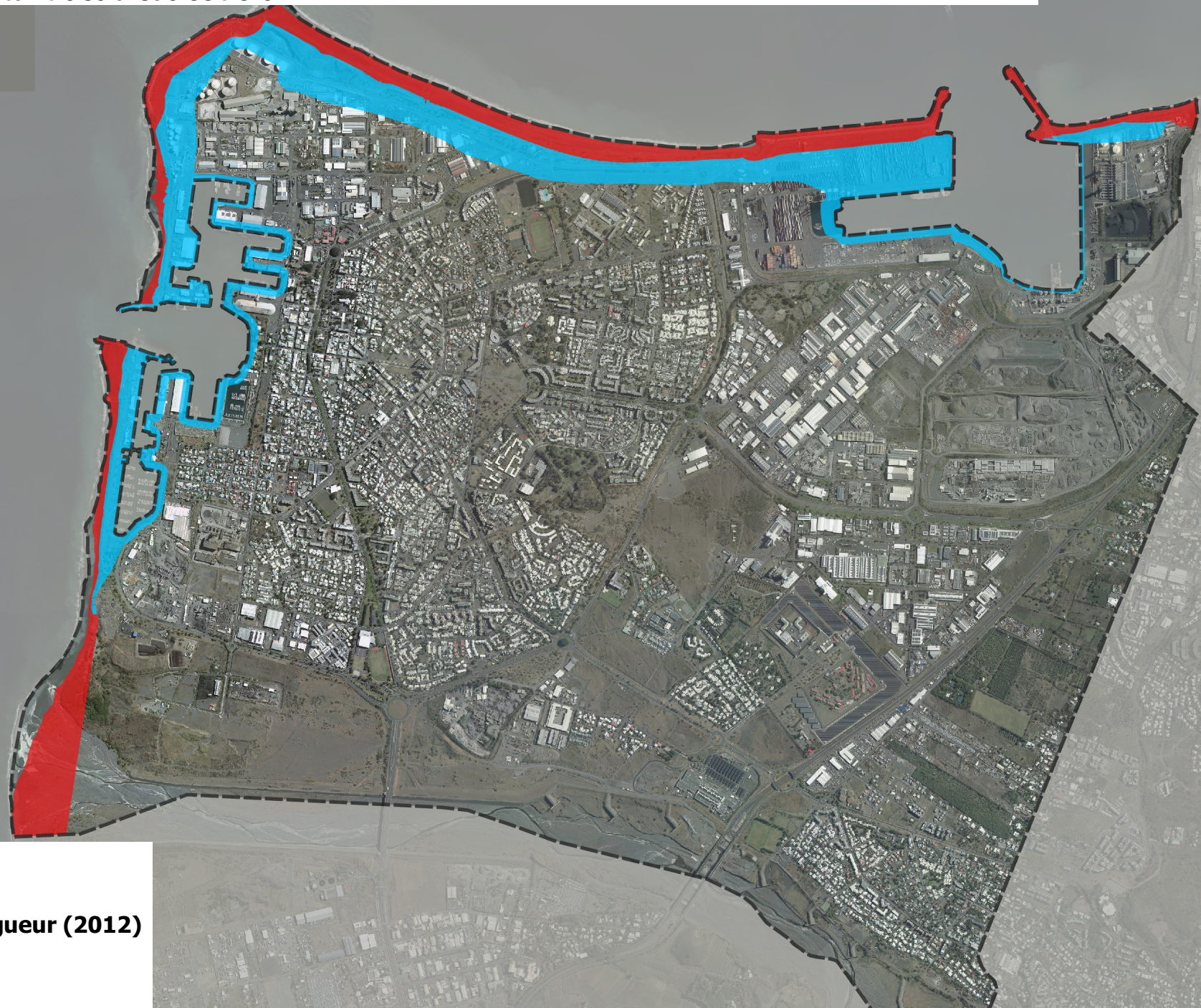
Projet de PPR Littoral

Zonage règlementaire

■ R (inconstructible)

■ B (constructible sous conditions)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ9 - Zonage réglementaire du PPR actuellement en vigueur résultant des aléas côtiers



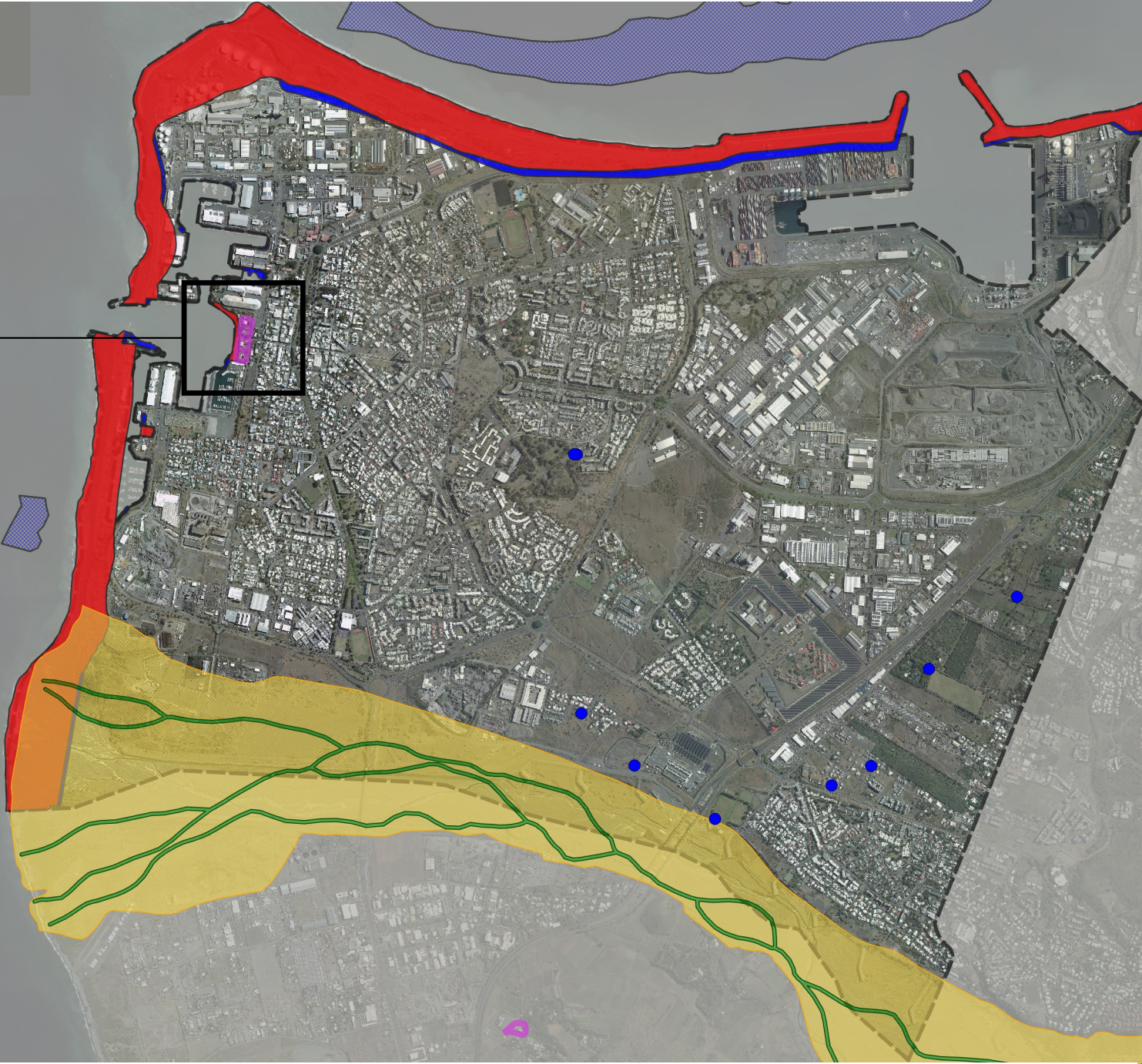
▬ Limite communale

**Zonage PPR actuellement en vigueur (2012)
résultant des aléas côtiers**

■ INTERDICTION (R1 et R2)

■ PRESCRIPTION (B2 et B3)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - P10 - Situation des enjeux environnementaux au regard du projet de PPR Littoral



- ▭ Limite communale
- Forage alimentation eau potable
- ZNIEFF terrestre**
 - ▭ Type 1
 - ▭ Type 2
- znief_mer_2020**
 - ▭ ZNIEFF de type 1
- Projet zonage règlementaire PPRL**
 - ▭ R
 - ▭ B
- ▭ Immeuble inscrit monument historique

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ11 - Situation de la tache urbaine au regard du projet de PPR Littoral



- ▬ Limite communale
- tache urbaine 2019
- Projet zonage règlementaire PPRL**
 - ▨ R
 - B
- SAR ZPU**
 - ▭ Pôle principal

DEAL Réunion/SPRINR/URRL - février 2022 - Orthophoto 2017 (IGN) - projet zonage règlementaire (DEAL/BRGM) SAR (Région Réunion)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ12 - Situation du zonage du PLU en vigueur au regard du projet de PPR Littoral



▭ Limite communale

Projet zonage réglementaire PPRL

▨ R

■ B

Zonage PLU

■ U

■ AU

■ A

■ N

ZPU du SAR

▭ Pôle principal

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ13 - Evolution de la constructibilité au regard des aléas littoraux entre le PPR actuellement en vigueur et le projet de PPRL

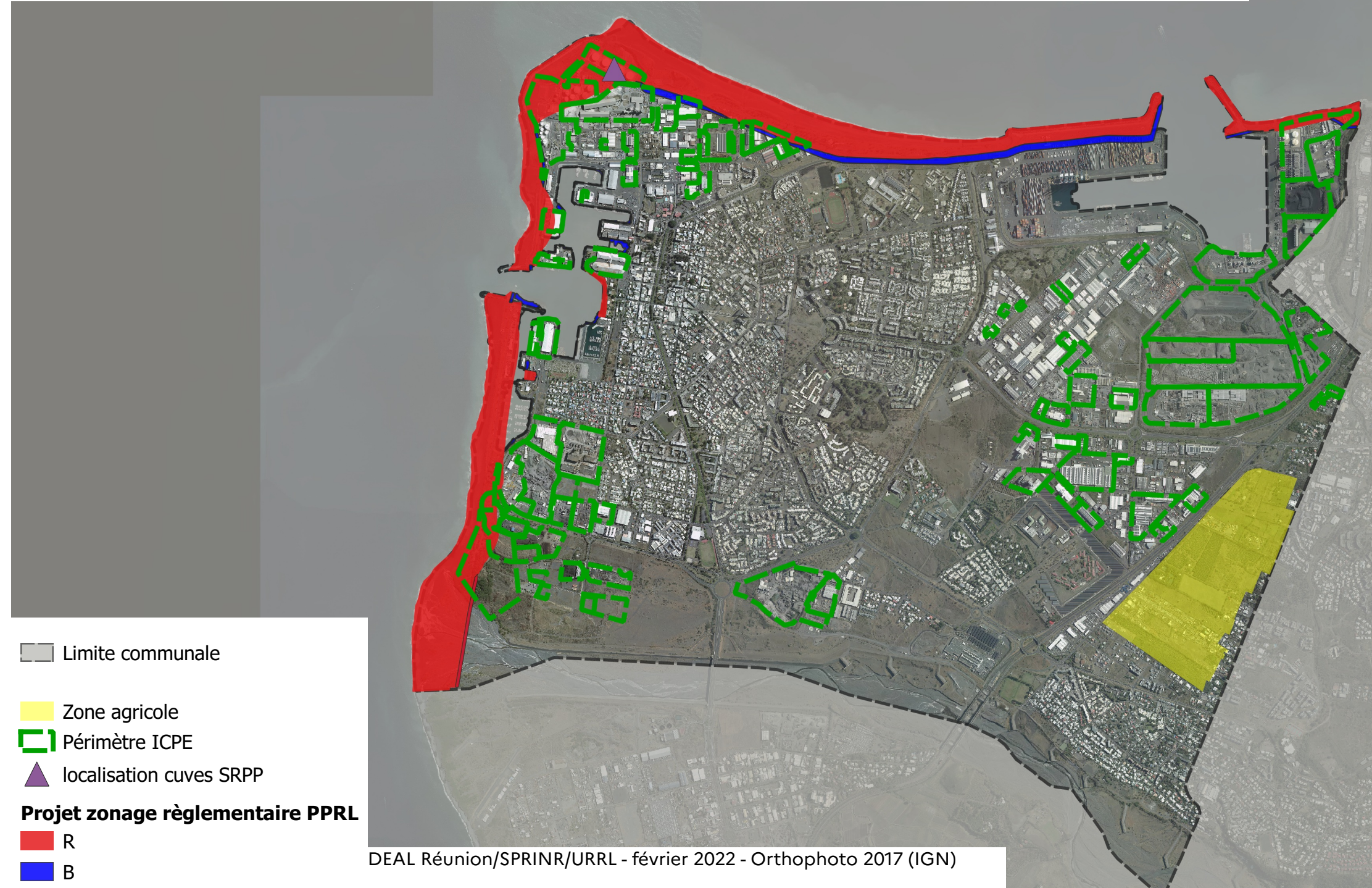


▬ Limite communale

Evolution entre le PPR actuel et le le projet de PPRL

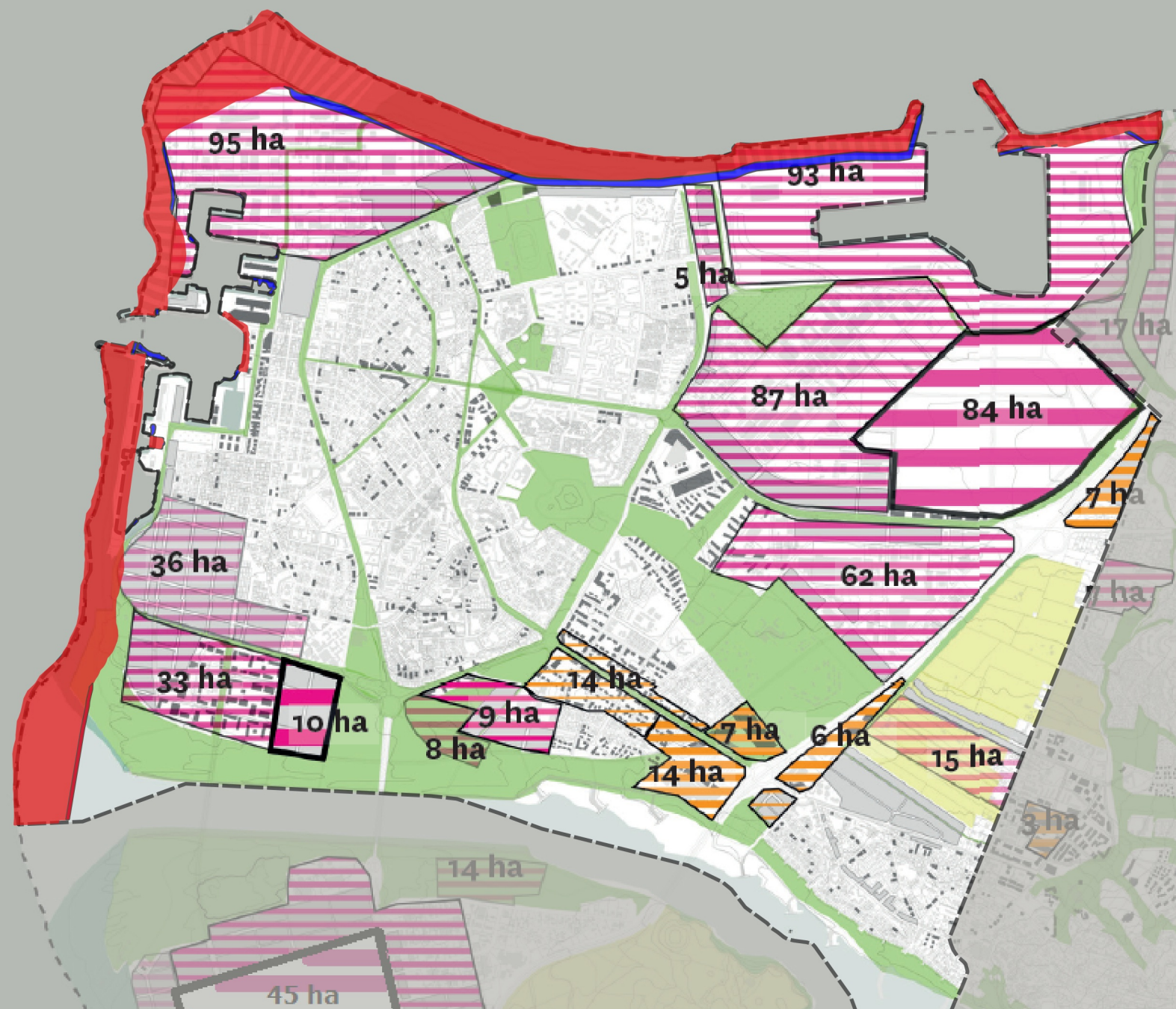
- Maintien zone rouge inconstructible
- Zone constructible sous conditions en (PPR actuel) en inconstructible (projet PPRL)
- Maintien zonage constructible sous conditions
- Zone constructible sous conditions (PPR actuel) en zone blanche (projet de PPRL)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ14- Situation des enjeux économiques, industriels et agricoles au regard du projet de PPRL



DEAL Réunion/SPRINR/URRL - février 2022 - Orthophoto 2017 (IGN)

Projet de PPR Littoral du Port - Demande d'examen cas par cas - PJ15 - Stratégie d'aménagement de l'Ecocité sur la commune du Port au regard du projet de PPRL



▬ Limite communale

Projet zonage réglementaire PPRL

- R
- B

Zones d'activités industrielles et d'artisanat

- Zone d'activités industrielles ou artisanales à optimiser
- Zone d'activités industrielles ou artisanales à développer
- Zone d'activités industrielles ou artisanales à transformer vers un autre usage

Zones d'activités commerciales

- Zone d'activités commerciales à renforcer
- Zone d'activités commerciales à développer