

Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative

Cadre réservé à l'autorité environnementale		
Date de réception :	Dossier complet le :	N° d'enregistrement :
25/01/2023	15/06/2023	F-04-23-C-0019

### 1. Intitulé du projet

Aménagement de la nouvelle gare maritime de La Réunion

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Eric LEGRIGEOIS

RCS / SIRET

7 8 9 4 0 1 8 5 8 0 0 0 1 2

Forme juridique

EPCI

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie (Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))
41. Aires de stationnement ouvertes au public, dépôts de véhicules et garages collectifs de caravanes ou de résidence mobile de loisirs a) Aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus	Il est prévu la création de 152 places de stationnement dans le domaine portuaire (Port Est) : le projet est donc soumis à l'examen au cas par cas. De plus, le projet est concerné par une déclaration loi sur l'eau pour les rejets dans un réseau et les impacts sur le milieu marin avec un montant de travaux supérieur à 1 900 000 €. Enfin, le projet est soumis à permis de construire (donc rubrique ICPE 2510-3 pour les affouillements non concernée).

### 4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Dans le cadre de l'amélioration des conditions d'accueil de la croisière, il est prévu un réaménagement de l'actuelle Gare Maritime du Grand Port Maritime de la Réunion, en la création d'une passerelle piétonne de liaison entre la Gare Maritime et le parking haut et en la sécurisation de l'accès au bâtiment de la sûreté portuaire. Ainsi, une nouvelle voie d'accès, la création d'un parking de 152 places pour véhicules légers, un pôle transport en commun de 6 arrêts de bus et 14 places de taxis, sont prévus. Ce projet aura pour conséquence la modification du tracé de la rue Jesse Owens, nécessaire à la conception d'un giratoire permettant l'accès au nouvel aménagement. Les espaces extérieurs de la gare maritime et la capitainerie seront réhabilités avec la mise en place de nouvelles voiries et espaces piétons, de noues collectant les eaux de ruissellement de voirie et des parkings et d'une collecte des eaux de toitures dans des espaces verts aménagés en bassins. Trois arbres de type palmier seront abattus et deux seront conservés.



## 4.2 Objectifs du projet

Pour répondre à un trafic de croisière en constante augmentation ces dernières années, le GPMDLR a mis en place un programme général d'amélioration des conditions d'accueil de la croisière au Port Est.

L'objectif est de sécuriser les accès piétons et routiers, de créer un parking tout en s'inscrivant dans un cadre paysager, et de permettre une circulation et une prise en charge aisée des passagers par des véhicules de transport en commun ou de type taxi.

La Gare Maritime est implantée sur le site du Port Est, sa desserte s'effectue par la Rue Jesse-Owens (voirie portuaire). Le complexe Gare Maritime est composé d'Ouest en Est de trois zones distinctes à préserver :

- Un parking au même niveau que la Gare Maritime accessible aux piétons, aux professionnels du tourisme, aux transports spécialisés, taxis et bus dédiés aux passagers ;
- La Gare Maritime et son parking intérieur, situés dans le périmètre de sûreté portuaire;
- Le parking supérieur dédié principalement aux passagers et aux visiteurs.

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

Sur le périmètre projet d'environ 34 000 m<sup>2</sup>, les terrassements à réaliser consistent principalement à décaisser la chaussée existante de la rue Jesse-Owens sur tout le linéaire impacté par le projet et plus particulièrement le reprofilage de la zone accidentogène face à la rampe d'accès à la Capitainerie, soit sur environ 460 ml et 10 000 m<sup>2</sup>. Les terrassements se feront pour disposer de l'épaisseur fixée par la structure de la nouvelle voirie par rapport au niveau actuel, soit entre 0.6 et 2.25 m.

L'implantation du futur parking et du pôle de transport en commun est actuellement partiellement imperméabilisé par de l'enrobé. L'intégralité de ce revêtement sera rabotée afin de réaliser une nouvelle structure de chaussée et de stationnement et de permettre l'aménagement d'espaces verts. Les épaisseurs de déblaiement varieront entre 40cm et 1.9 m.

Du fait d'un nivellement projet similaire à l'existant, le parvis de la Gare Maritime nécessitera peu de terrassements. Aux endroits de création d'espaces verts, l'enrobé et les couches inférieures seront démolis sur 0.40 à 1.40 m de profondeur et remplacés par de la terre végétale. Un rabotage de chaussée sur 6 cm, puis la réalisation d'une nouvelle bande de roulement seront réalisés.

Sur le périmètre du projet, 13 000 m<sup>2</sup> seront des surfaces perméables (aménagements paysagers et stationnements en dalles alvéolaires drainantes).

Deux bases vie du chantier seront installées dans l'enceinte du projet, une au nord près des aménagements prévus de la capitainerie et la gare maritime et une autre au sud près du futur giratoire. A noter qu'un giratoire temporaire sera créé préalablement au démarrage des travaux pour faciliter la circulation des engins de chantier.

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La rue Jesse Owens, réaménagée entièrement au droit du périmètre du projet, comprendra une chaussée bidirectionnelle de largeur 7.00 m, un trottoir côté Est et deux arrêts de bus en face à face accessibles aux personnes à mobilité réduite, un mur d'enceinte renforcé côté Est et un fossé côté Ouest de largeur 3.00 m et de profondeur 1.00 m. Afin d'assurer une circulation fluide et de sécuriser les accès à la gare maritime / capitainerie et celui de la Zone d'Activité Portuaire (ZAP), un carrefour giratoire à 4 branches avec un rayon de giration de 20 m sera réalisé au Sud du projet. Il assurera la continuité de la rue Jesse Owens par deux branches, la desserte du parking haut, de la Capitainerie et de la Gare Maritime par une autre branche et la dernière desservira la ZAP.

Afin de faciliter la sortie de la gare maritime / capitainerie pour le personnel exploitant, une sortie directe au Nord au niveau de l'actuel accès est prévue entre la gare et la rue Jesse Owens avec perte de priorité en STOP et une obligation de tourner à droite sécurisant les mouvements de circulation. Les visiteurs et voyageurs utiliseront l'entrée sortie au niveau du futur giratoire au Sud.

Sur le parking et le pôle de transport en commun, les eaux pluviales seront gérées par des noues paysagères de 2.00 m de large sur 0.50 m de profondeur récupérant les eaux de ruissellement des chaussées, trottoirs, quais bus et les eaux non drainées sur les stationnements, avant rejet dans le canal en béton existant. Des busages avec des caniveaux grilles 50\*50 cm seront réalisés au droit des chaussées et cheminements piétons croisant la noue. Ces noues suivront les pentes en long de la voirie.

Sur la gare maritime au Nord, les eaux pluviales sont collectées dans un réseau enterré et traitées par un séparateur à hydrocarbures avant rejet dans le réseau enterré existant.



**4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?**

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet est soumis à déclaration au titre de la rubrique 2.1.5.0 de l'article 214-1 du code de l'environnement.

Le projet de parking (pour voyageurs) est soumis au permis d'aménager selon l'article R421-19j du code de l'urbanisme.

Le projet de bâtiment est soumis au permis de construire selon l'article R421-14a du code de l'urbanisme.

Le projet étant soumis à permis de construire, il n'est soumis à un dossier d'autorisation environnemental unique ICPE (extraction de plus de 2000 tonnes de déblais).

La dérogation à l'interdiction générale de défricher ne s'applique pas ici compte tenu de l'absence de boisements naturels à supprimer.

**4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées**

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Nouveau tracé de la rue Jesse Owens	voie de 7 m et trottoir de 1.50 m
Nouveau giratoire	Rg. 20 m - 4 branches
Nouveau pôle d'échanges de bus	6 arrêts de bus et 14 places de taxis
Places de parking	152 unités
Dévoisement d'une ligne HTA	200 mètres linéaires

**4.6 Localisation du projet**

Adresse et commune(s)  
d'implantation

Port Est, Rue Jesse-Owens  
97420 LE PORT

Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 55 ° 19 ' 15 " 75 Lat. 20 ° 56 ' 05 " 94

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. 55 ° 19 ' 09 " 78 Lat. 20 ° 56 ' 01 " 77

Point d'arrivée :

Long. 55 ° 19 ' 16 " 91 Lat. 20 ° 56 ' 11 " 98

Communes traversées :

Le Port

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'est pas concerné par une ZNIEFF.
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ainsi que la Commune du Port se trouvent en bordure littorale.
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le Port est couvert par un PPR inondation et mouvements de terrain approuvé le 26 mars 2012. Le site d'étude est contraint par la zone B3 et R1 pour un thalweg situé à l'extrême sud. La commune est dotée d'un PPRT pour le stockage d'hydrocarbures de la SRPP. Le site d'étude n'est pas concerné par les périmètres d'exposition aux risques.
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune ICPE ne concerne directement le projet. En revanche le GPMDLR est le gestionnaire d'un terminal céréalier soumis à autorisation et situé à 500 m à l'est du projet. Absence de sites historiques industriels (BASIAS) et absence de sites et sols pollués (BASOL) au niveau de la zone d'étude.
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La commune du Port est concernée par la masse d'eau FRLG 112 : Formations volcaniques et volcano-sédimentaires du littoral de l'Etang-Saint-Paul / plaine des galets qui est une zone de répartition des eaux (ZRE).
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



**6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles**

**6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?**

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Possiblement mais à minimiser par la réalisation des plateformes successives. Le projet prévoit la réutilisation locale du déblai en remblai dans la mesure du possible. Afin d'éviter l'apport et le déplacement de semences d'espèces invasives via le déplacement de ces terres, un suivi et une gestion rigoureuse des déblais seront réalisés. Les déblais restants seront acheminés vers un centre de tri ou de stockage des déchets inertes, conformément à la réglementation.
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet impacte une zone de fourrés exotiques semi-xérophiles au sud mais s'écarte du corridor écologique que constitue un thalweg à l'extrême sud. Les espèces protégées ou patrimoniales sont absentes d'après le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du GPMDLR réalisé en 2018. Le projet n'impacte pas le milieu marin : ni la ZNIEFF de type 1 présente à plus d'1 km au nord de la darse, ni les espèces récifales identifiées par le SDPN au niveau des digues Est et Ouest du Port-Est.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	



	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le secteur d'étude n'a pas été l'objet d'une exploitation agricole recensée (sur base RPG) sur les 5 dernières années. Le secteur est situé en zone Up au PLU du Port, qui couvre les zones portuaires de la commune du Port identifiées par le Schéma d'Aménagement Régional et le Shéma de Mise en Valeur de la Mer. Pour la modification du tracé de la rue Jesse Owens et la création d'un giratoire et du parking, la consommation d'espaces naturels constitués de fourrés exotiques est estimée à environ 1 ha
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est concerné sur une petite partie par la zone B3 du PPRN : aléa faible à modéré mouvement de terrain et le thalweg non renseigné à l'extrême sud est concerné par la zone R1 : aléa fort inondation combiné ou non avec un aléa mouvement de terrain aléa élevé ou très élevé mouvement de terrain combiné ou non avec un aléa inondation.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet engendrera une augmentation du trafic des véhicules légers et des bus et donc des émissions de CO2 et des PM10. Selon le rapport d'évaluation de la qualité de l'air du TCO réalisé entre 2000 et 2015, les objectifs de qualité de l'air sont respectés pour le benzène, les HAP et les métaux lourds, mais les seuils ont été dépassés à plusieurs reprises pour le SO2, le CO2 et les PM10. Le projet peut également être concerné par des poussières émises par les carriers et la circulation.
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet consiste en partie en la création d'un pôle de transports en communs avec 6 arrêts de bus, 14 places de taxis et 152 places de parking. Le projet engendrera donc une augmentation du trafic des véhicules légers et des bus. En phase travaux, une augmentation du trafic des engins de chantier sera temporairement observée (mesures de réduction des émissions de poussières intégrées au marché travaux)
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	En phase travaux, une charte chantier de faible nuisance sera mise en place. Les entreprises organiseront leur travail en vue de limiter les bruits de chocs et de chutes. Elles utiliseront des engins de chantier conformes à la réglementation. Les travaux seront réalisés exclusivement pendant les plages horaires autorisées. Le projet est en revanche concerné par les nuisances sonores issues des carrières situées à proximité et de la circulation routière industrielle et portuaire selon la carte du bruit routier et industriel de la commune du Port.



	Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les travaux seront réalisés dans les règles de l'art et ne devraient donc pas causer de dommages sur le patrimoine bâti.
	Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aucun travaux de nuit n'est prévu en phase chantier. L'éclairage en phase d'exploitation aura les caractéristiques suivantes : Flux lumineux dirigé vers le bas (ULOR = 0%) / Couleur chaude < 3000 °K / Absence de réverbération. Extinction ou baisse de l'éclairage non lié à la sécurité portuaire de 19h00 à 05h30 pendant les périodes de survol des oiseaux marins et notamment le Pétrel de Barau.
<b>Emissions</b>	Engendre-t-il des rejets dans l'air ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Une charte chantier de faible nuisance sera mise en place. Un arrosage régulier du chantier sera opéré.
	Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet fera l'objet d'une déclaration au titre de la loi sur l'eau qui décrira les surfaces imperméabilisées et le débit de restitution au milieu.
	Engendre-t-il des effluents ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet engendrera la production des déchets non dangereux en phase travaux, liés aux installations de chantier et aux déblais de chantier.



<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet s'inscrit dans un programme d'amélioration des conditions d'accueil des croisiéristes. L'impact sur l'urbanisme global du secteur sera positif que ce soit en terme d'aménagement paysager (augmentation des espaces verts) qu'en terme d'accessibilité aux transports en commun et aux véhicules légers.

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :



**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Les surfaces imperméabilisées et le débit de restitution EP au milieu naturel seront décrits dans le cadre de la procédure de déclaration au titre de la loi sur l'eau.

Le maître d'ouvrage s'engage à élaborer une charte de chantier et à prendre toutes les mesures nécessaires en phase de travaux pour assurer la sécurisation des cheminements.

Le pétitionnaire s'engage à mettre en place des éclairages dirigés vers le sol tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation en suivant les recommandations de la SEOR dans le cadre de la convention signée entre le GPMDLR et la SEOR.

Le défrichement sera réalisé en hiver austral et l'absence de nidification sera préalablement vérifié par un écologue.

Le projet prévoit l'installation de 8 places de parking, dont une PMR, dédiées au rechargement des véhicules électriques (1 borne pour 20 places de stationnements) conformément à la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, afin de limiter l'impact sur la qualité de l'air.

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet qui répond aux objectifs de densification et d'urbanisation prioritaire du SAR et du PLU (OAP) s'insère dans un cadre urbain pré-existant en adéquation avec les fonctionnalités d'accueil projetées de la zone portuaire. Au regard de sa situation (hors zonage de protection des milieux naturels, hors PPR multirisques, hors périmètre de protection de captage AEP), de l'absence d'espèces protégées et des mesures d'insertion environnementales prises (défrichement hors période sensible suivi par un écologue, gestion contrôlée de l'éclairage, mesures de réduction de bruit et des émissions de poussières en phase chantier), nous estimons que le projet ne présente pas d'effet sensible qui nécessiterait de recourir à une analyse plus poussée d'évaluation environnementale.

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet ou, pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>



## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
ANNEXE 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ANNEXE 2 : Plan de situation IGN au 1/25000 ANNEXE 3 : Plan photographique (photographies datées de juillet 2021) ANNEXE 4 : Plan des aménagements (au stade PRO) ANNEXE 5 : Plan des activités environnantes au 1/3000 ANNEXE 6 : Plans des enjeux environnementaux terrestres et marins ANNEXE 7 : Plans issus du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (2018) ANNEXE 8 : Plan de Prévention des Risques Naturels (zonage réglementaire) ANNEXE 9 : Plan des ICPE présentes autour du projet

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Le Port

le,

24/01/2023

Signature

Le Président du Directoire



Eric LEGRIGEOIS





GRAND PORT  
MAY 18 1864  
NO. 100

RECEIVED  
MAY 18 1864  
NO. 100



ANNEXE 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage

ANNEXE 2 : Plan de situation IGN au 1/25000

ANNEXE 3 : Plan photographique (photographies datées de juillet 2021)

ANNEXE 4 : Plan des aménagements (au stade PRO)

ANNEXE 5 : Plan des activités environnantes au 1/3000

ANNEXE 6 : Plans des enjeux environnementaux terrestres et marins

ANNEXE 7 : Plans issus du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (2018)

ANNEXE 8 : Plan de Prévention des Risques Naturels (zonage réglementaire)

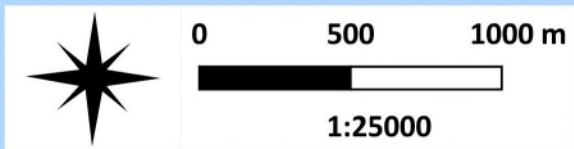
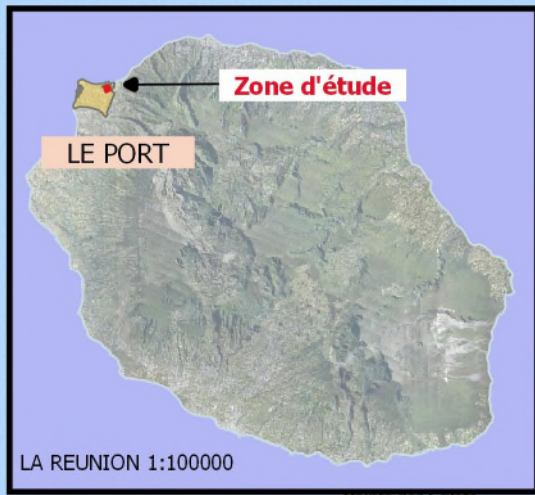
ANNEXE 9 : Plan des ICPE présentes autour du projet



## ANNEXE 1 : Informations nominatives relatives au maître d'ouvrage

ANNEXE 2 : Plan de situation IGN au 1/25000





# Zone d'étude

La Réunion 1/100 000





ANNEXE 3 : Plan photographique (photographies datées de juillet 2021)





Périmètre d'étude



🔍 Vue rapprochée  
📍 Vue lointaine

0 50 100 m

## ANNEXE 4 : Plan des aménagements (au stade PRO)



# Réorganisation, sécurisation et extension du Port-Est

## NOUVELLE GARE MARITIME MS6

### Plan d'aménagement voirie

INDICES	DATES	D	MODIFICATIONS
A	Juill. 2022	MTn	Edition initiale
B	14/12/22	FGD	Mise à jour suite à la réunion de présentation du PRO

MAITRE D'OUVRAGE:

BUREAU D'ETUDES VRD:

PAYSAGISTE:

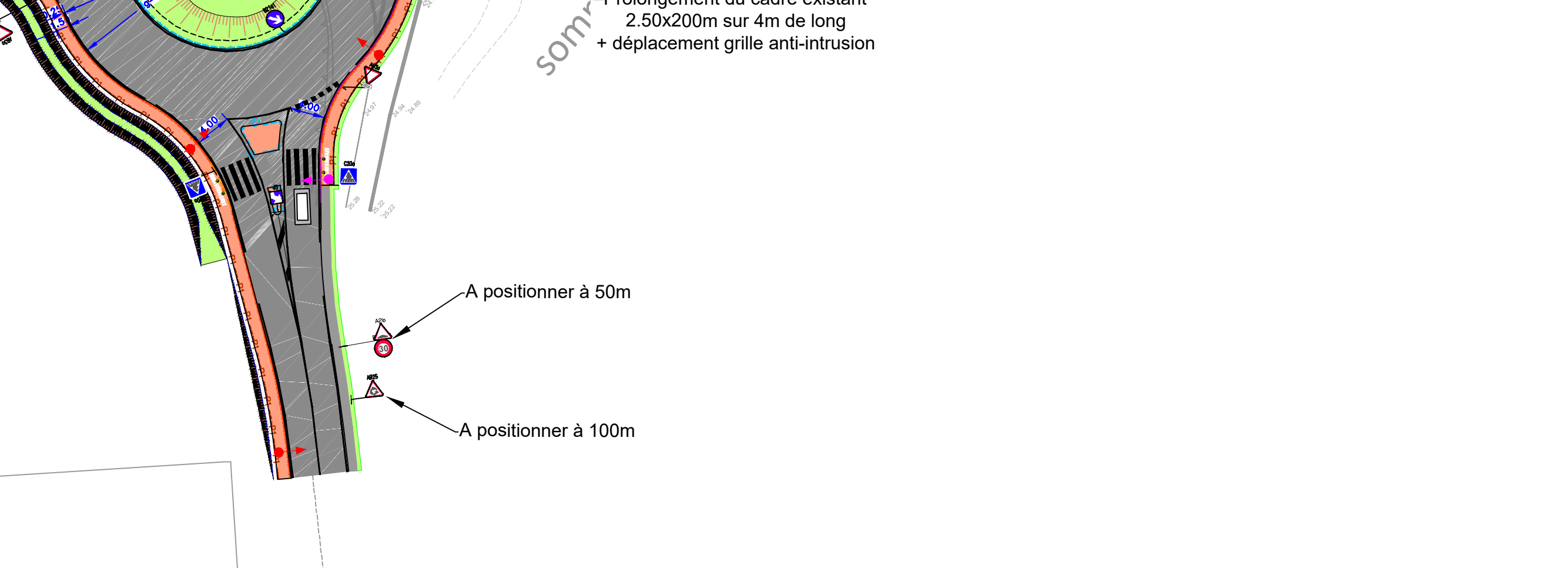
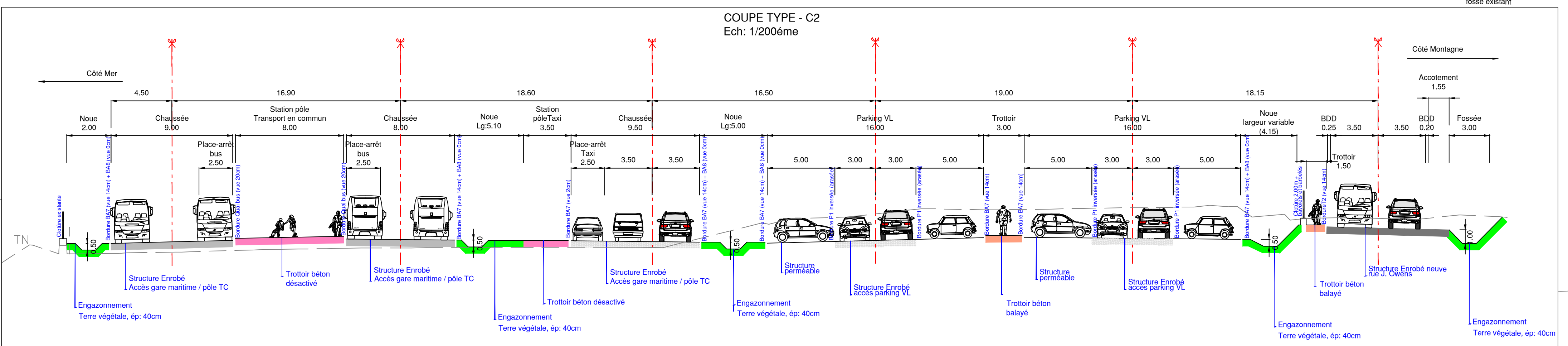
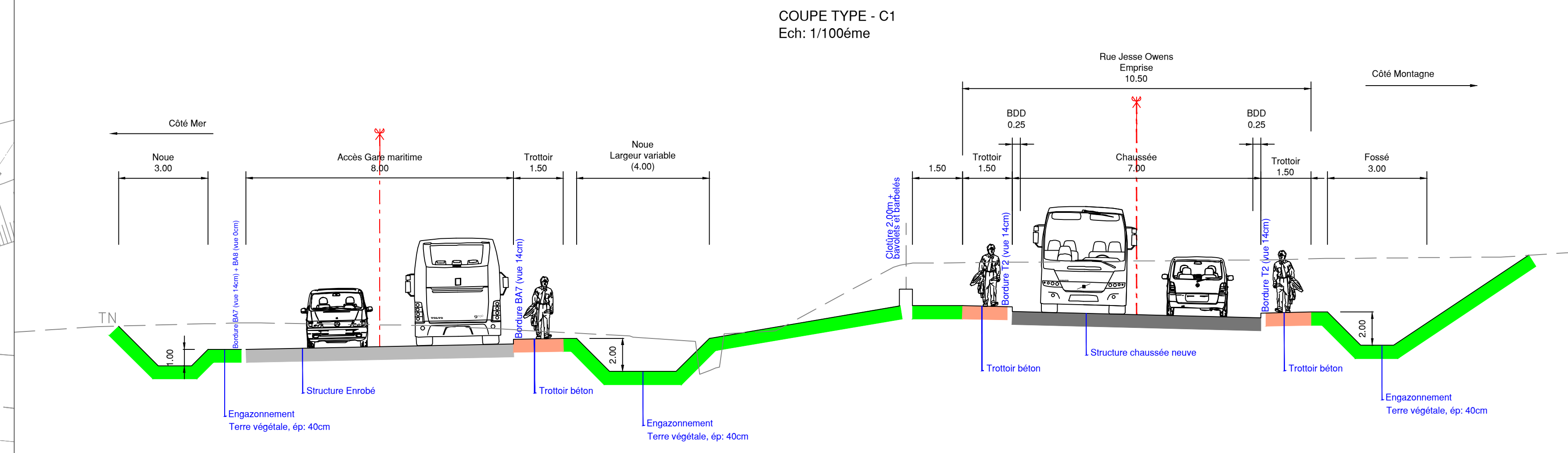
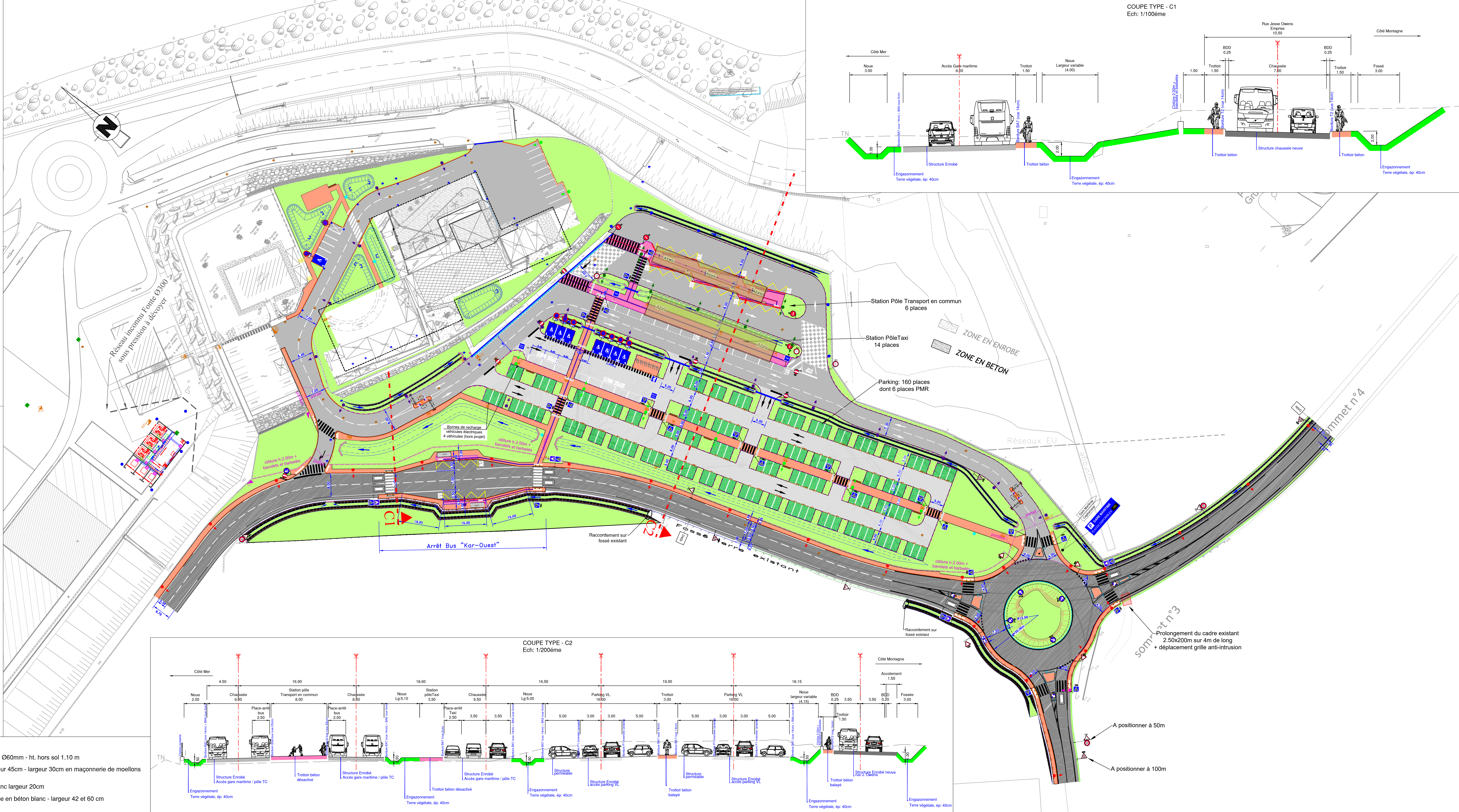
ARCHITECTE:

PLAN N° 02  
ECH: 1/500

Date de l'impression: le 14 Décembre 2022  
Fichier: GPMR\_MS6\_Gare Maritime\_PRO\_02-Plan d'aménagement.dwg

- LEGENDE REVETEMENTS :**
- Structure de chaussée voie Jesse Owens :
    - 30 cm GNT 0/80
    - 10 cm GNT 0/31,5
    - 8 cm EME 2 0/14
    - 8 cm EME 2 0/14
    - 6 cm BBME 3 0/10
  - Structure de chaussée accès gare maritime / pôle TC :
    - 30 cm GNT 0/80
    - 10 cm GNT 0/31,5
    - 7 cm EME3 0/14
    - 6 cm BBSG 3 0/10
  - Structure de chaussée parking gare maritime :
    - 30 cm GNT 0/80
    - 25 cm GNT 0/31,5
    - 6 cm BBSG 3 0/10
  - Structure de chaussée place de stationnement gare maritime :
    - 20 cm GNT P 0/20
    - 10 cm de sable 0/6
    - dalles alvéolaires + remplissage TV
  - Structure trottoir béton balayé :
    - 20 cm GNT 0/31,5
    - 12 cm de béton balayé
  - Structure trottoir béton désactivé :
    - 20 cm GNT 0/31,5
    - 12 cm de béton balayé
  - Aménagements paysagers : 40cm de terre végétale
  - Côte de nivellement projet

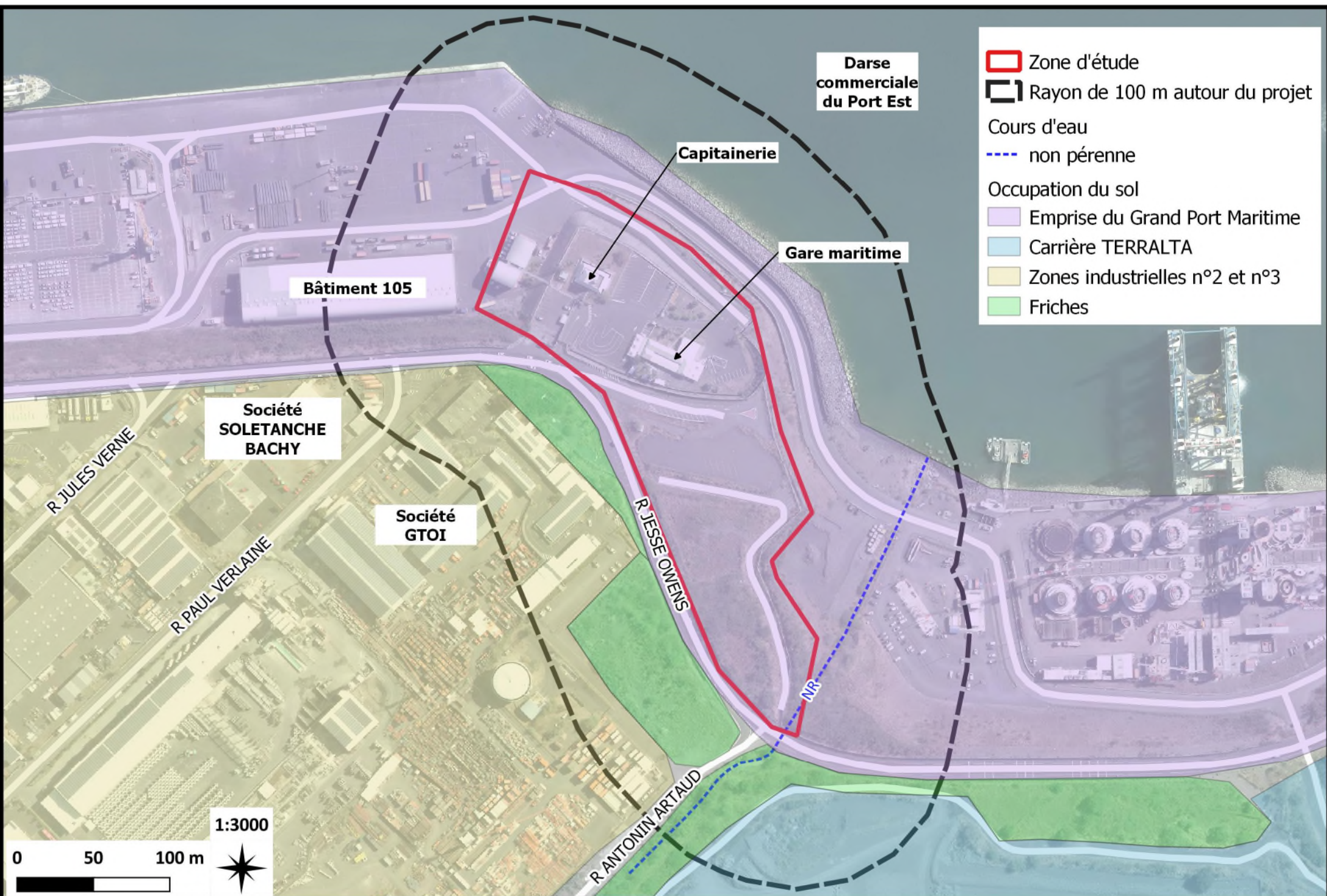
- LEGENDE BORDURES :**
- Bordure type BA7 (en alternance sur 2.00 ml avec bordure BA8 sur 0.50 ml au droit des noues)
  - Bordure type BA8
  - Bordure type T2
  - Bordure type T2 basse
  - Bordure type A2
  - Bordure type I2
  - Bordure type P1
  - Bordure quai Bus
- LEGENDE MOBILIER :**
- Potelet en acier galvanisé Ø60mm - ht. hors sol 1.10 m
  - Banc longueur 3m - hauteur 45cm - largeur 30cm en maçonnerie de moellons + assise bois
  - Guide canne en béton blanc largeur 20cm
  - Bande d'éveil à la vigilance en béton blanc - largeur 42 et 60 cm





## ANNEXE 5 : Plan des activités environnantes au 1/3000





**Zone d'étude**  
 [Red outline symbol]

**Rayon de 100 m autour du projet**  
 [Dashed black line symbol]

**Cours d'eau**  
 - - - non pérenne [Blue dashed line symbol]

**Occupation du sol**  
 [Purple box] Emprise du Grand Port Maritime  
 [Light blue box] Carrière TERRALTA  
 [Yellow box] Zones industrielles n°2 et n°3  
 [Green box] Friches

1:3000

0 50 100 m

## ANNEXE 6 : Plans des enjeux environnementaux terrestres et marins



**Affleurement basaltique profond Port Est**

**ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX**

--- 50 Pas Géométriques

■ ZNIEFF Marine de type 1

1:10000

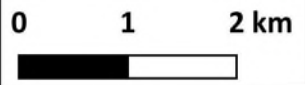
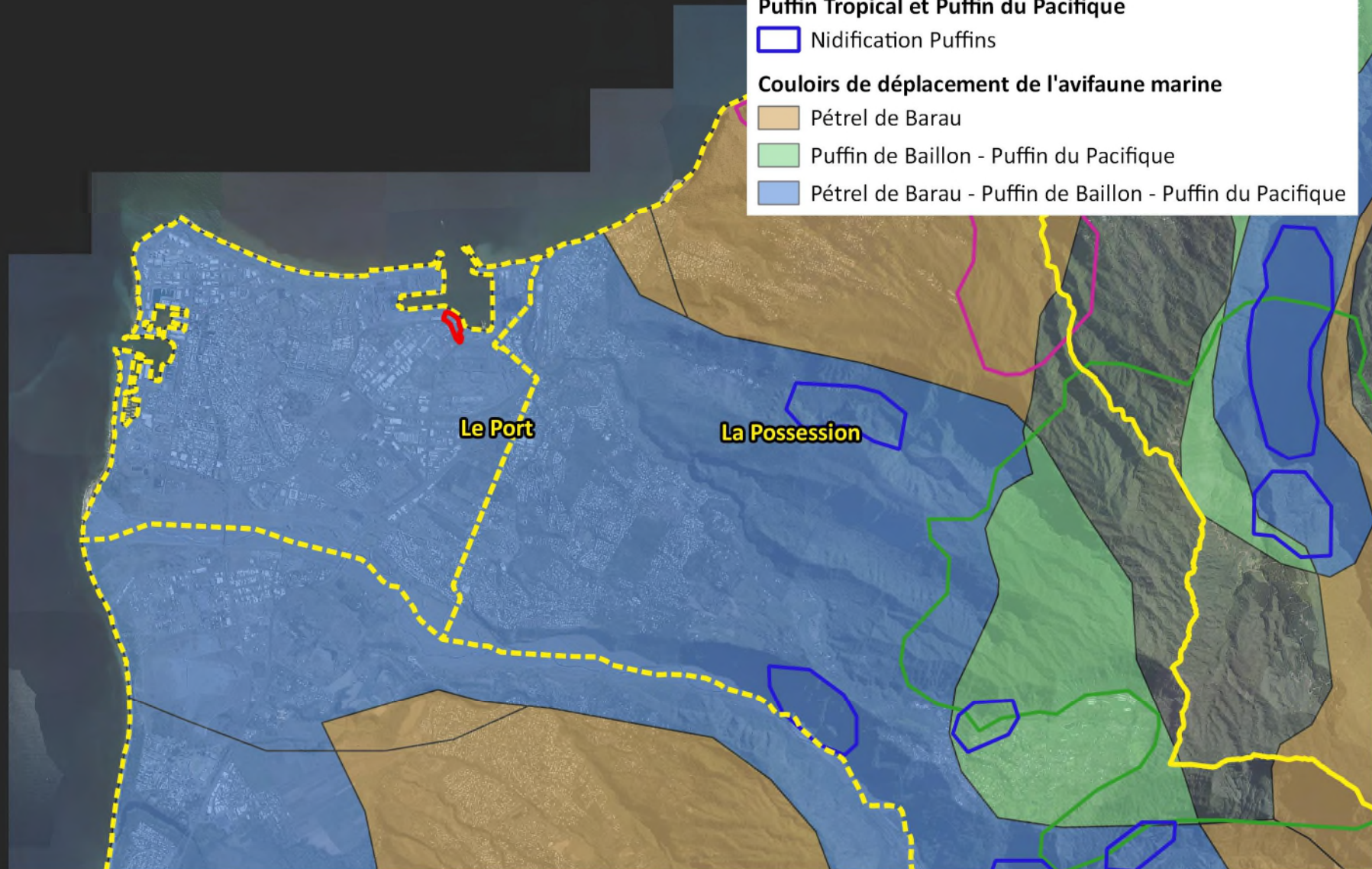
0 100 200 m







- Zone d'étude
- Papangue**
  - Zone de reproduction
- Tuit tuit**
  - Zone de reproduction
- Puffin Tropical et Puffin du Pacifique**
  - Nidification Puffins
- Couloirs de déplacement de l'avifaune marine**
  - Pétrel de Barau
  - Puffin de Baillon - Puffin du Pacifique
  - Pétrel de Barau - Puffin de Baillon - Puffin du Pacifique





ANNEXE 7 : Plans issus du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel  
(2018)

# PORT RÉUNION | Schéma Directeur du Patrimoine Naturel

## FLORE - RICHESSE SPÉCIFIQUE OBSERVÉE





# PORT RÉUNION | Schéma Directeur du Patrimoine Naturel

## FLORE PATRIMONIALE RARE

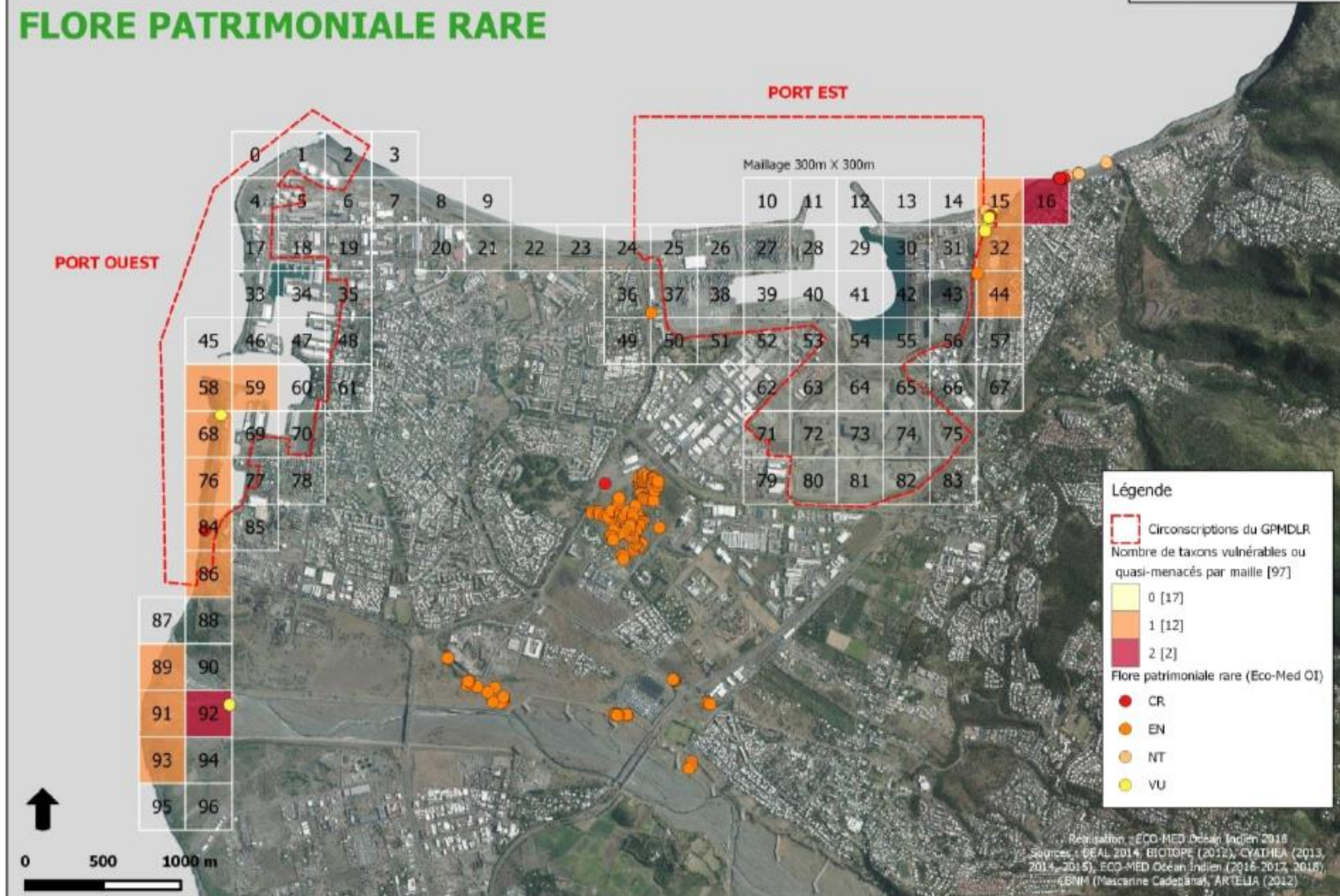




Figure 42 : Sensibilité des peuplements marins - SDPN



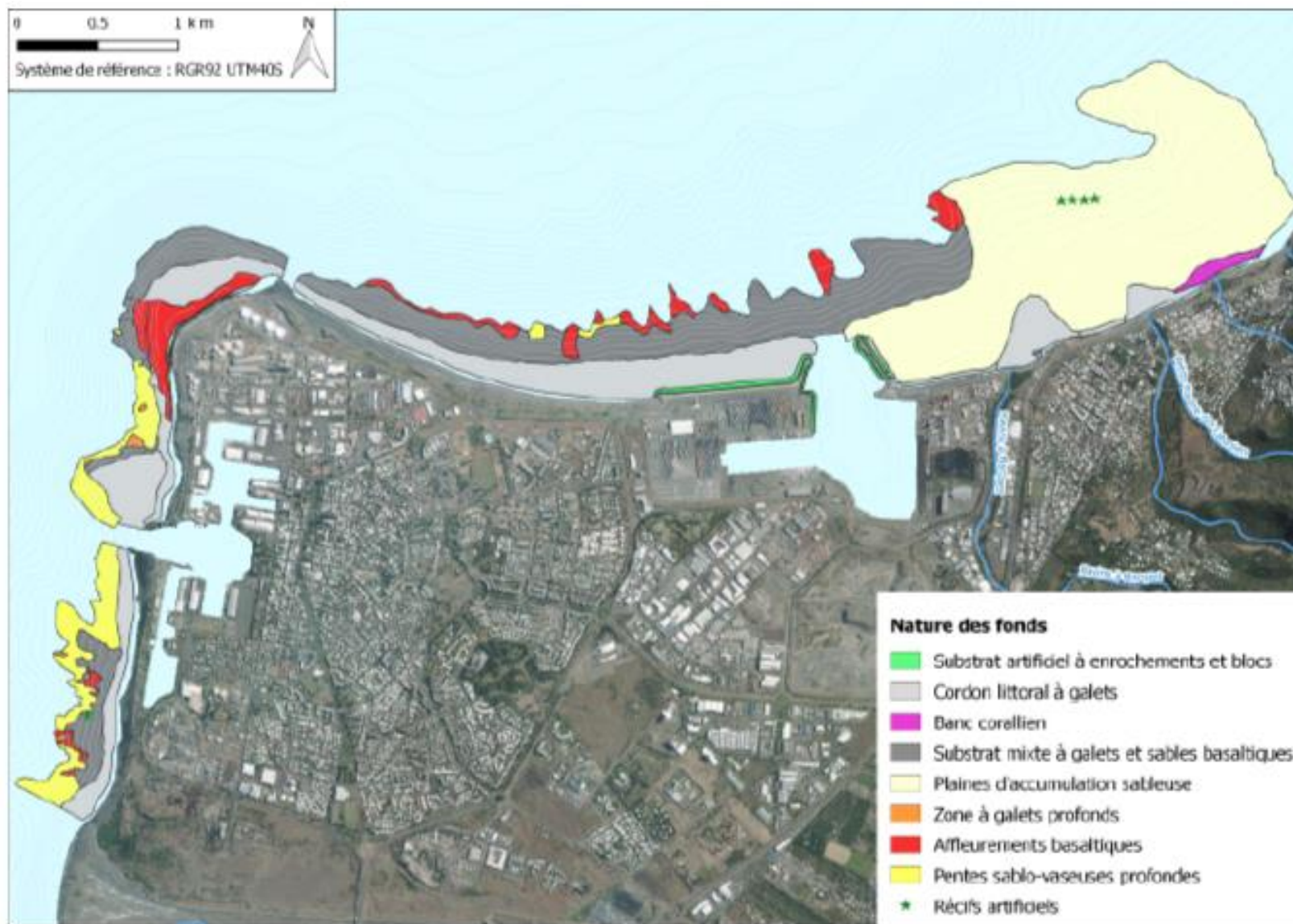


Figure 38 : Carte de la géomorphologie des fonds marins (données issues de CREOCEAN & Biorécif, 2017-SDPN)

ANNEXE 8 : Plan de Prévention des Risques Naturels (zonage réglementaire)

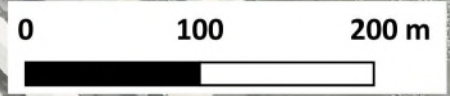




 Zone d'étude

**Zonage réglementaire du Port**  
*Approuvé le 26 mars 2012*

-  R1
-  rR1
-  R2
-  rR2
-  B2
-  rB2
-  B3
-  rB3



## ANNEXE 9 : Plan des ICPE présentes autour du projet



- Zone d'étude
- Limites communales
- ICPE**
- ▲ Installations Classees\_2021
- Emprise des Installations



(anciennement CCIR) Grand Port Maritime

EDF-PEI SAS

EDF-SEI

ALBIOMA

*ravine à marquet*

**La Possession**

ALDO RECYCLAGE REUNION (ex KR OI)

SETCR

VEOLIA EAU

NR

TERALTA Granulat Béton Réunion







**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

Paris, le 8 février 2023

*Autorité environnementale*

Nos réf. : AE/23/100

Vos réf. :

Affaire suivie par : Pierre-François Clerc

Port. : 06 62 19 50 50

Courriel : [pierre-françois.clerc@developpement-durable.gouv.fr](mailto:pierre-françois.clerc@developpement-durable.gouv.fr)

**Objet :** Examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale de la nouvelle gare maritime de La Réunion (974)

Par envoi reçu à l'Autorité environnementale (Ae) le 25 janvier 2023, vous avez adressé, pour examen et décision au cas par cas, un dossier relatif à la nouvelle gare maritime de La Réunion (974).

L'examen des pièces transmises fait apparaître que des éléments complémentaires sont nécessaires pour permettre le traitement de votre demande.

Je vous remercie de bien vouloir transmettre les éléments suivants :

- un description plus précise et plus complète du projet d'amélioration des conditions d'accueil de la croisière au Port Est par le Grand Port maritime de La Réunion, projet dans lequel s'insère le projet présenté au cas par cas ;
- des précisions quant aux incidences de ce projet en matière de réorganisation de la zone d'activité portuaire, notamment pour ce qui concerne la relocalisation du site de stockage de containers d'une capacité d'environ 350 unité existant sur le site prévu pour le parking ;
- une présentation des solutions alternatives envisagées, y compris concernant une consommation moindre d'espace ;
- des précisions quant aux aménagements prévus, y compris ceux prévus par le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, en ce qu'ils peuvent avoir une incidence sur les espèces de passage sur le site.

La date de réception de ces éléments complémentaires sera le point de départ du délai de 35 jours ouvert pour la décision de l'autorité environnementale.

Le rapporteur

Pierre-François Clerc

**Monsieur Eric Legrigois  
Grand Port maritime de La Réunion  
2 rue Evariste de Parny  
97420 le Port**



Autorité environnementale





# Aménagement de la nouvelle gare maritime de la Réunion

Eléments complémentaires à l'examen au « cas par cas »

## NOTE DE REPONSE

4702790



**Aménagement de la nouvelle gare maritime de la Réunion**  
**Éléments complémentaires à l'examen au « cas par cas »**

Grand Port Maritime de la Réunion  
NOTE de réponse

VERSION	DESCRIPTION	ÉTABLI(E) PAR	APPROUVÉ(E) PAR	DATE
A	Version initiale	FGD	AGX	04/2023
B	Version modifiée	FGD	AGX	06/2023

ARTELIA – Branche Réunion Océan Indien  
121 Boulevard Jean Jaurès – CS31005 – 97 404 SAINT DENIS CEDEX – TEL : 02 62 90 96 00

**ARTELIA - 121 Boulevard Jean Jaurès – CS31005 – 97 404 SAINT DENIS CEDEX**  
Siège social : 16 rue Simone Veil – 93 400 SAINT OUEN SUR SEINE

**NOTE de réponse**  
AMENAGEMENT DE LA NOUVELLE GARE MARITIME DE LA REUNION



# SOMMAIRE

<b>1. PRÉAMBULE .....</b>	<b>4</b>
<b>2. RÉPONSE AUX AVIS À L'AE.....</b>	<b>4</b>
<b>2.1. Description plus précise et plus complète du projet           d'amélioration des conditions d'accueil de la croisière au Port           Est par le Grand Port maritime de La Réunion .....</b>	<b>4</b>
2.1.1. Situation existante .....	4
2.1.2. Objectifs du projet et aménagements généraux.....	6
2.1.3. Accueil des visiteurs depuis l'extérieur de la gare maritime.....	9
2.1.4. Accueil des visiteurs sur le parking supérieur de la gare maritime .....	9
2.1.5. Accueil des passagers à l'intérieur de la gare maritime.....	11
2.1.5.1. Aménagements de la gare maritime.....	11
2.1.5.2. Aménagements extérieurs .....	14
<b>2.2. Précisions quant aux incidences de ce projet en matière de           réorganisation de la zone d'activité portuaire, notamment pour           ce qui concerne la relocalisation du site de stockage de           containers d'une capacité d'environ 350 unités existant sur le           site prévu pour le parking.....</b>	<b>16</b>
<b>2.3. Présentation des solutions alternatives envisagées, y compris           concernant une consommation moindre d'espace .....</b>	<b>17</b>
<b>2.4. Précisions quant aux aménagements prévus, y compris ceux           prévus par le projet de loi relatif à l'accélération de la           production d'énergies renouvelables, en ce qu'ils peuvent avoir           une incidence sur les espèces de passage sur le site .....</b>	<b>19</b>
2.4.1.1. Equipements pour la production d'énergie renouvelable .....	19
2.4.1.2. Aménagements extérieurs .....	19
2.4.1.3. Eclairage.....	19

## FIGURES

Figure 1 – Plan de la situation existante .....	5
Figure 2 – Illustration du projet .....	7
Figure 3 – Plan des aménagements projetés .....	8
Figure 4 – Plan d’aménagement de la rue Jesse Owens .....	9
Figure 5 – Plan d’aménagement du parking supérieur .....	11
Figure 6 – Illustrations des aménagements de la gare maritime.....	13
Figure 7 – Plan d’aménagement de la gare maritime (hors bâtiment) .....	15
Figure 8 – Emplacement zone de stockage des conteneurs vides du GPM .....	16
Figure 9 – Plan de découpage du parking visiteurs présentant l’extension .....	18



## 1. PREAMBULE

Dans le cadre de l'examen au « cas par cas » sur la nécessité de soumission à évaluation environnementale du projet d'aménagement de la gare maritime du Grand Port Maritime de la Réunion, l'Autorité environnementale souhaite disposer d'éléments complémentaires (mail du 08/02/2023).

Le présent dossier propose une réponse ciblée reprenant chaque point.

## 2. REPONSE AUX AVIS A L'AE

### 2.1. DESCRIPTION PLUS PRECISE ET PLUS COMPLETE DU PROJET D'AMELIORATION DES CONDITIONS D'ACCUEIL DE LA CROISIERE AU PORT EST PAR LE GRAND PORT MARITIME DE LA REUNION

#### 2.1.1. Situation existante

La Gare Maritime est implantée sur le site du Port Est, sa desserte s'effectue par la Rue Jesse Owens (voirie portuaire). Le complexe Gare Maritime est composé du Nord vers le Sud de trois zones distinctes :

- Un parking au même niveau que la Gare Maritime accessible des piétons, des professionnels du tourisme, des transports spécialisés, des taxis et des bus dédiés aux passagers,
- La zone de sûreté portuaire, elle correspond à la Gare Maritime et à son parking intérieur
- Le parking supérieur dédié principalement aux passagers et aux visiteurs.

La situation actuelle est présentée sur le plan suivant.



Figure 1 – Plan de la situation existante



## 2.1.2. Objectifs du projet et aménagements généraux

Pour répondre à un trafic de croisière en constante augmentation ces dernières années, le GPMDLR a mis en place un programme général d'amélioration des conditions d'accueil de la croisière Port Est, dans le cadre de son Projet Stratégique 2019-2023 pour l'amélioration « Port Rayonnant », ayant pour objectif :

1. L'amélioration de la desserte de la gare maritime en termes de flux de circulation et de sécurité ;
2. L'amélioration des conditions de sécurité au droit de la rue Jesse Owens, notamment l'interface piétons / véhicules ;
3. L'amélioration des conditions d'accueil des croisiéristes en termes de sécurité et d'offre de services ;
4. L'amélioration de la gestion des eaux pluviales et des eaux usées.

A ce titre, le GPMDLR projette la réalisation d'un rond-point sur la rue Jesse Owens, afin d'améliorer les conditions d'accès à la future zone d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire au Sud d'une part et les conditions de sécurité au parking de la Gare Maritime d'autre part, qui se fera à l'avenir depuis ce rond-point.

Le projet prévoit également le dévoiement de la rue Jesse Owens, ainsi que son élargissement pour créer deux arrêts de bus pour desservir le secteur. Ces arrêts de bus seront dédiés au bus du TCO et non aux départs des croisiéristes, qui seront localisés sur le parking de la Gare Maritime. Les croisiéristes pourront aussi utiliser le bus du TCO.

Ce dévoiement permettra également d'améliorer les conditions d'entrée et de sortie à la capitainerie du GPMDLR, qui se fait aujourd'hui sur la rue Jesse Owens, dans un virage en dévers dangereux. A l'avenir, l'accès à la capitainerie se fera depuis le futur rond-point, ce qui en améliorera grandement les conditions d'usage.

Il est également prévu l'extension du parking de la Gare Maritime, pour disposer d'un meilleur accueil des voyageurs et éviter ainsi les stationnements anarchiques le long de la rue Jesse Owens. Cette extension permettra également la création d'une gare pour les voyageurs, dans laquelle les bus et les taxis pourront stationner pour faire monter et déposer les croisiéristes lors de leurs excursions sur l'île de la Réunion.

La création du rond-point, les deux arrêts de bus et l'extension du parking voyageurs vont générer des surfaces imperméabilisées. Autant, pour les deux premiers items, ils seront raccordés sur les réseaux d'eaux pluviales existants, autant la gestion des eaux pluviales sera grandement améliorée. En effet, il est prévu de créer des places de parking drainantes et les eaux pluviales seront acheminées vers des noues d'infiltration.

Quant aux sanitaires de la Gare Maritime, ils seront raccordés sur le réseau d'assainissement collectif, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Le projet se justifie car il permet, en termes de sécurité, de répondre aux usages actuels et futurs de la gare maritime, d'améliorer l'interface piétons / véhicules par la réalisation de trottoirs, passages piétons et arrêts de bus, d'améliorer les conditions d'accès à la gare maritime et la capitainerie. Il permet également d'améliorer la gestion des eaux pluviales sur l'emprise du parking et de raccorder les sanitaires de la Gare Maritime à l'assainissement collectif. En dernier lieu, il offrira de meilleures conditions d'accueil pour les touristes lors des escales à La Réunion.

Les figures suivantes présentent ces aménagements.



Figure 2 – Illustration du projet



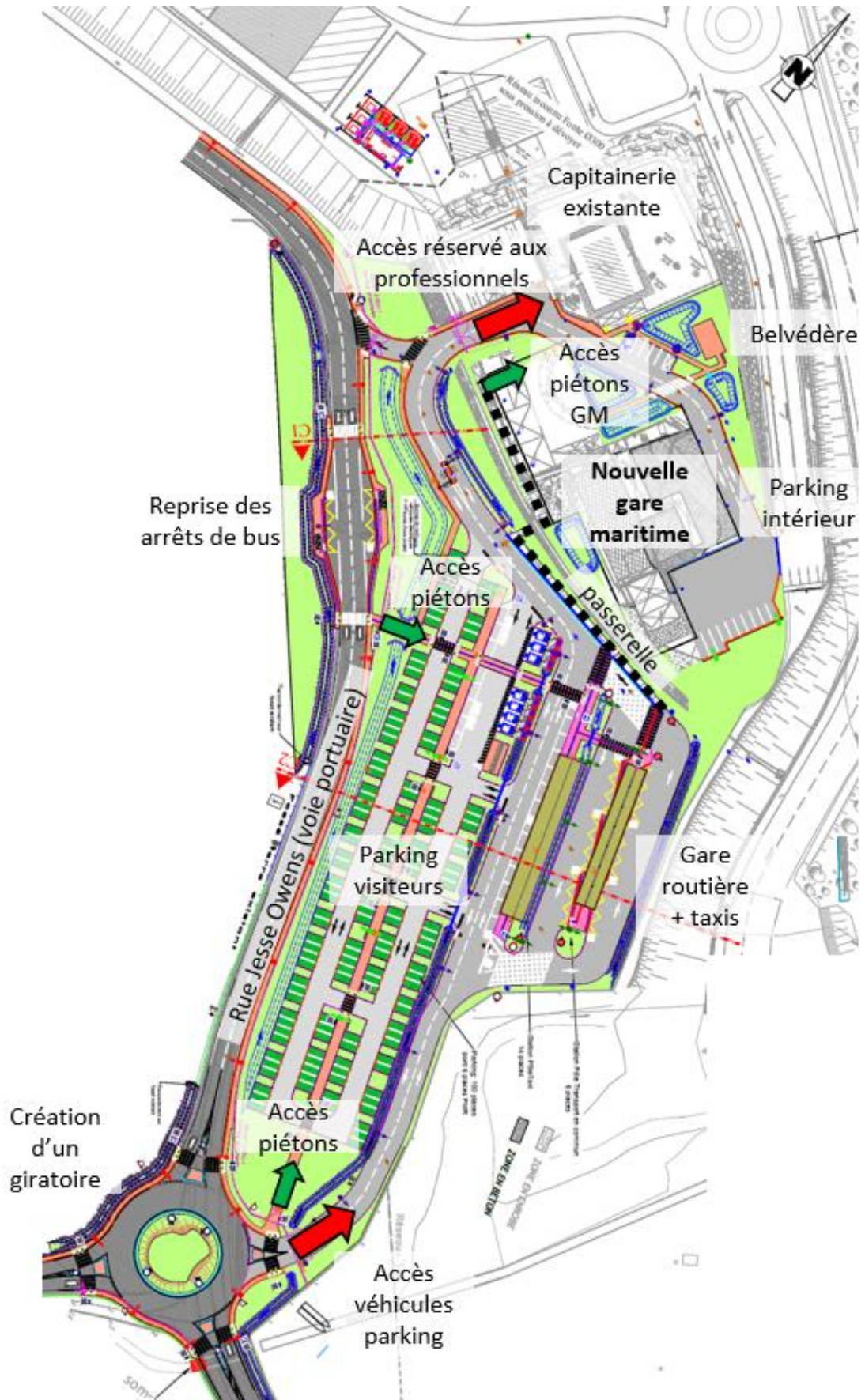


Figure 3 – Plan des aménagements projetés

### 2.1.3. Accueil des visiteurs depuis l'extérieur de la gare maritime

Le projet prévoit la reprise de la rue Jesse Owens au droit de la gare maritime. Les aménagements de cette voie sont les suivants :

- Nouvelle chaussée en enrobés de largeur roulable 7.00 m (2 voies de largeur 3.50m) ;
- Trottoir en béton accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) de largeur 1.50 m côté gare maritime (Est) ;
- Bande végétalisée entre ce trottoir et la clôture renforcée le long de la gare maritime ;
- Deux quais bus en encoche positionnés face à face, de longueur 15.00 m et accessibles depuis la gare maritime ou l'extérieur, y compris par les PMR ;
- Fossé engazonné de largeur 3.00 m côté Ouest de la voie ;
- Giratoire au Sud du projet de rayon 20m permettant les girations de tous les véhicules y compris les poids lourds et rendant plus lisible et sécuritaire l'entrée de la gare maritime.

Les accès à la gare maritime depuis cette voie sont les suivants :

- Deux accès piétons : un au Nord à proximité des arrêts de bus et un au Sud à proximité du futur giratoire (mise en place d'un portillon et contrôle d'accès) ;
- Accès véhicules motorisés depuis le giratoire au Sud avec la mise en place d'un portail motorisé et des barrières levantes (fonctionnement par ticket) avec caméra de reconnaissance de plaques minéralogiques.

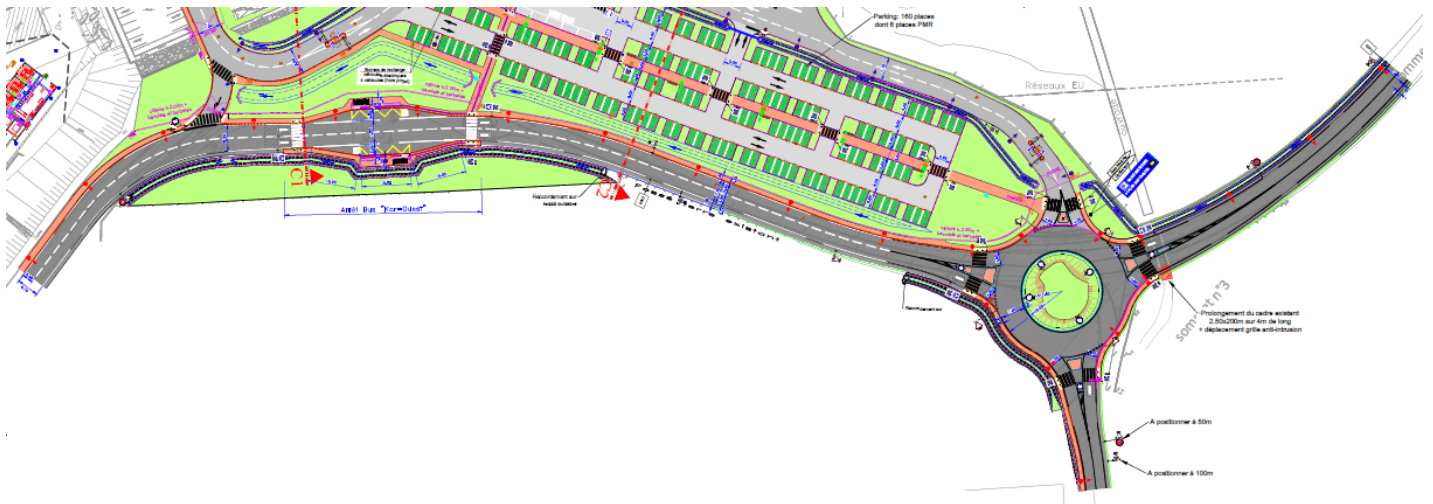


Figure 4 – Plan d'aménagement de la rue Jesse Owens

### 2.1.4. Accueil des visiteurs sur le parking supérieur de la gare maritime

Les aménagements réalisés pour les visiteurs entrants dans la gare maritime depuis l'extérieur sont les suivants :

- Voie d'accès en enrobés, entre le giratoire et la gare maritime, de largeur 7.00 m ;
- Accès sécurisé à l'entrée de la gare maritime par la mise en place de barrières levantes (fonctionnement par ticket) avec caméra de reconnaissance de plaques minéralogiques intégrée à l'entrée de la gare maritime ;



- Parking VL de 152 places dont 7 PMR et 32 pouvant être équipés ultérieurement de bornes de recharge pour véhicules électriques. Ce parking présente les caractéristiques suivantes :
  - 4 entrées / sorties depuis la voie d'accès,
  - Chaussée en enrobés de largeur 6.00 m,
  - Stationnement VL de dimensions 2.50 x 5.00 m en dalles alvéolaires engazonnées, permettant l'infiltration des eaux pluviales,
  - Stationnements PMR de dimensions 3.30 x 5.00 m en enrobés + peinture de couleur bleue,
  - 8 places de dimensions 2.50 x 5.00 m en enrobés pour la dépose minute,
  - Cheminement piéton central de largeur 3.00 m en béton balayé reliant les deux accès depuis la rue Jesse Owens, le parking et la gare maritime,
  - Noues végétalisées de part et d'autre du parking, de largeurs de 2.00 à 4.00 m et de profondeur 0.50 à 1.00m, collectant les eaux pluviales et permettant la temporisation, l'infiltration et la dépollution des eaux avant rejet dans le réseau existant,
  - Aire de stationnement pour les deux-roues composées d'une rangée d'appuis-vélos ;
- Quai dédié aux taxis et aux équipements de la gare maritime, avec les caractéristiques suivantes :
  - Quai en béton désactivé de longueur 80.00 m et de largeur 4.00 m avec traversée piétonne en extrémité Nord pour relier la passerelle ;
  - Noue latérale végétalisée de largeur 2.00 m et de profondeur 0.50 m,
  - 14 places de dimensions 5.00 x 2.50 m pour les taxis accessibles depuis le quai,
- Quai dédié aux bus avec les caractéristiques suivantes :
  - Quai en béton désactivé de longueur 55.00 m et de largeur 5.75 m avec traversée piétonne en extrémité Nord pour relier la passerelle,
  - 3 arrêts de bus de chaque côté du quai de longueur 15.00 m ;
- Création d'une passerelle piétonne sécurisée reliant les quais bus à la gare maritime et permettant de sécuriser les cheminements piétons, de franchir un canal ouvert en béton et d'améliorer le contrôle d'accès à l'intérieur de la gare maritime.

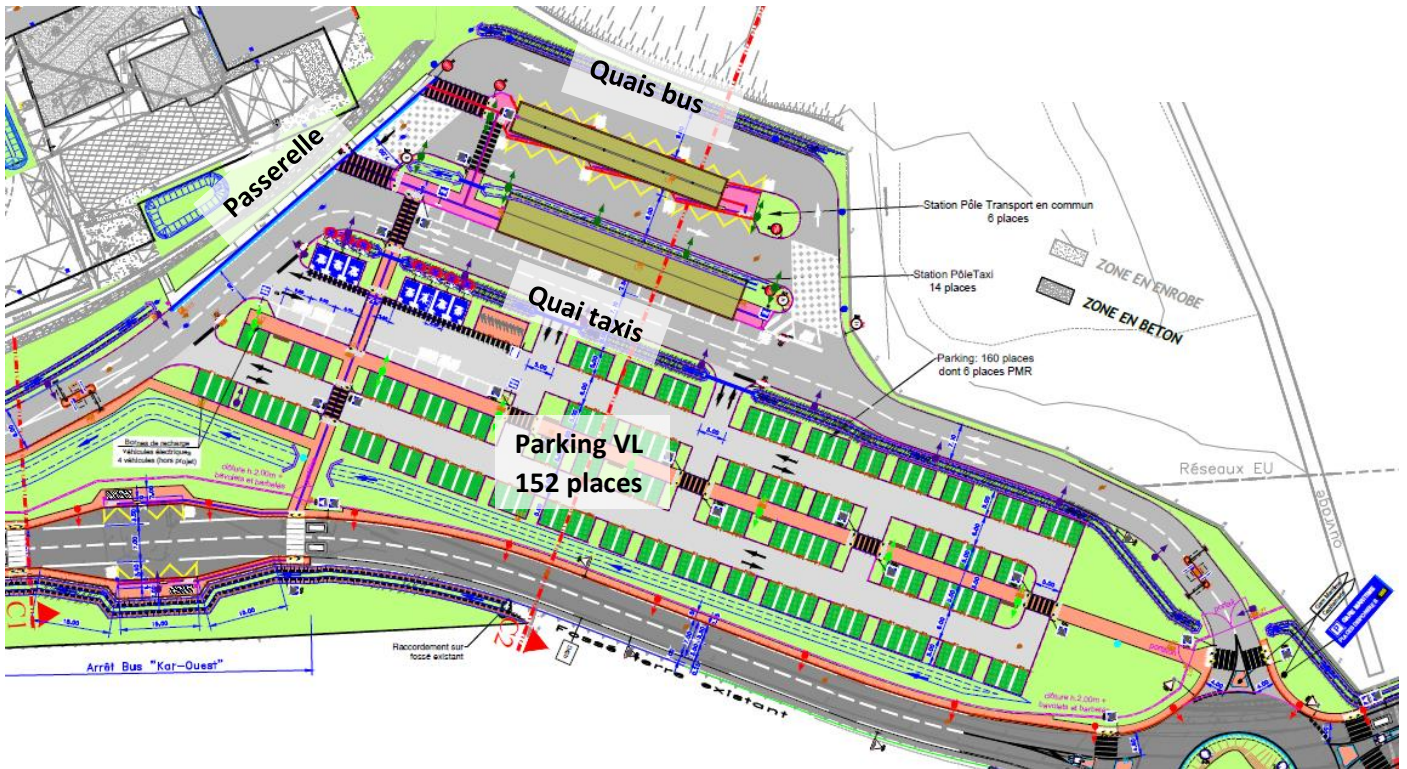


Figure 5 – Plan d'aménagement du parking supérieur

## 2.1.5. Accueil des passagers à l'intérieur de la gare maritime

### 2.1.5.1. Aménagements de la gare maritime

L'intérieur de la gare maritime est entièrement repensée afin de faciliter les mouvements des passagers, d'améliorer les contrôles et le fonctionnement des services de douanes.

La gare maritime est composée de plusieurs blocs dédiés à différents services et équipements, le tout recouvert de auvents posés sur poteaux métalliques, à savoir :

- Un bloc entrée et accueil
- Un bloc administration et contrôle
- Un bloc Duty Free
- Des blocs sanitaires

Les figures suivantes présentent ces aménagements.





## SCHEMA FONCTIONNEL

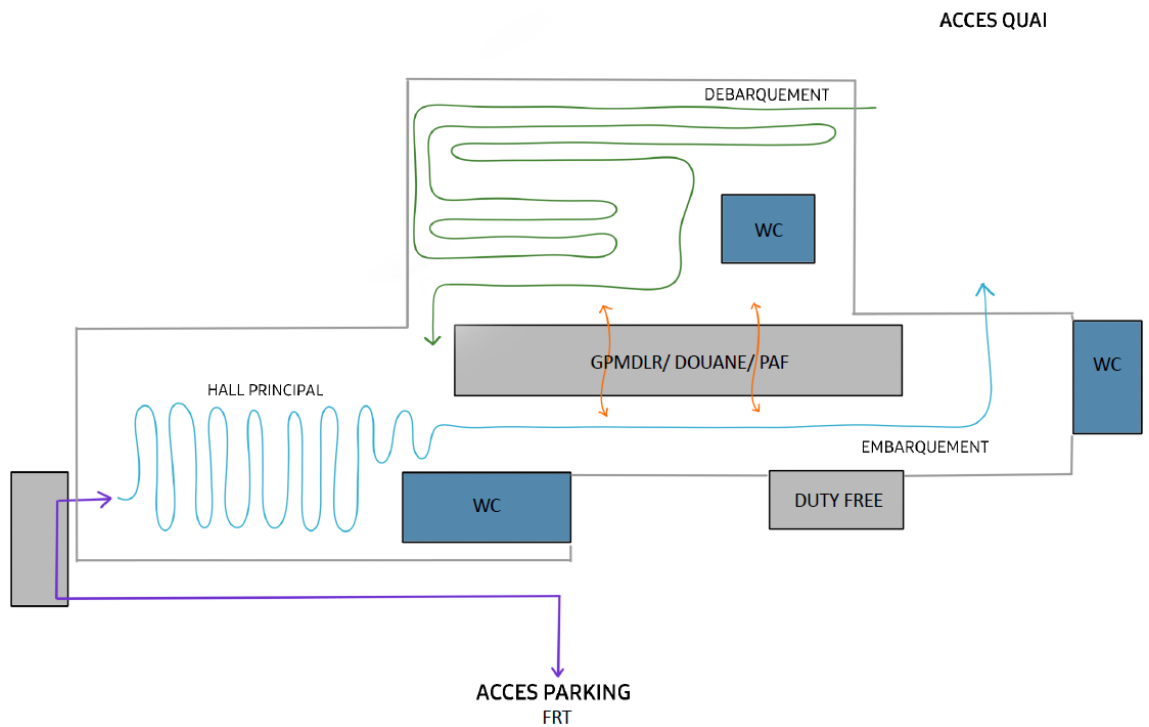






Figure 6 – Illustrations des aménagements de la gare maritime



### 2.1.5.2. Aménagements extérieurs

Les aménagements extérieurs prévus au Nord de la gare maritime sont les suivants :

- Chaussée en enrobés de largeur 7.00 m reliant le parking supérieur et le parking du personnel de la gare maritime ;
- Voie de sortie en enrobés vers la rue Jesse Owens depuis la capitainerie (tourne-à-droite obligatoire) ;
- Accès sécurisé par la mise en place de barrières levantes (fonctionnement par badge) à l'entrée de la gare maritime ;
- Trottoirs en béton balayé de largeur 1.50 m reliant le parking supérieur, la Capitainerie et son parking fermé, la gare maritime et le belvédère ;
- Deux zones de stationnement :
  - une de 4 places de dimensions 2.50 x 5.00 m et 1 place PMR de dimensions 3.30 x 5.00 m à proximité de l'entrée de la Capitainerie. A noter qu'une place supplémentaire sur cette zone sera réservée uniquement pour la maintenance du poste de refoulement à mettre en place,
  - une de 10 places à l'extrémité de la voie à destination du personnel : 3 SCOAM de dimensions 2.50 x 7.30 m pour stationnement fourgonnette et 3 douane, 2 RAS, 1 astreinte, 1 sureté de dimensions 2.50 x 5.00 m) ;
- Nouveau belvédère et de son accès est également prévue en béton gris ;
- Remplacement du portail d'entrée par un portail de longueur 7.00 m et un portillon de largeur 1.50 m ;
- Bassins de rétention dans les espaces paysagers, d'une profondeur d'environ 1m et traités avec des pentes douces, récupérant les eaux de toiture de la gare maritime avant rejet dans le réseau existant.

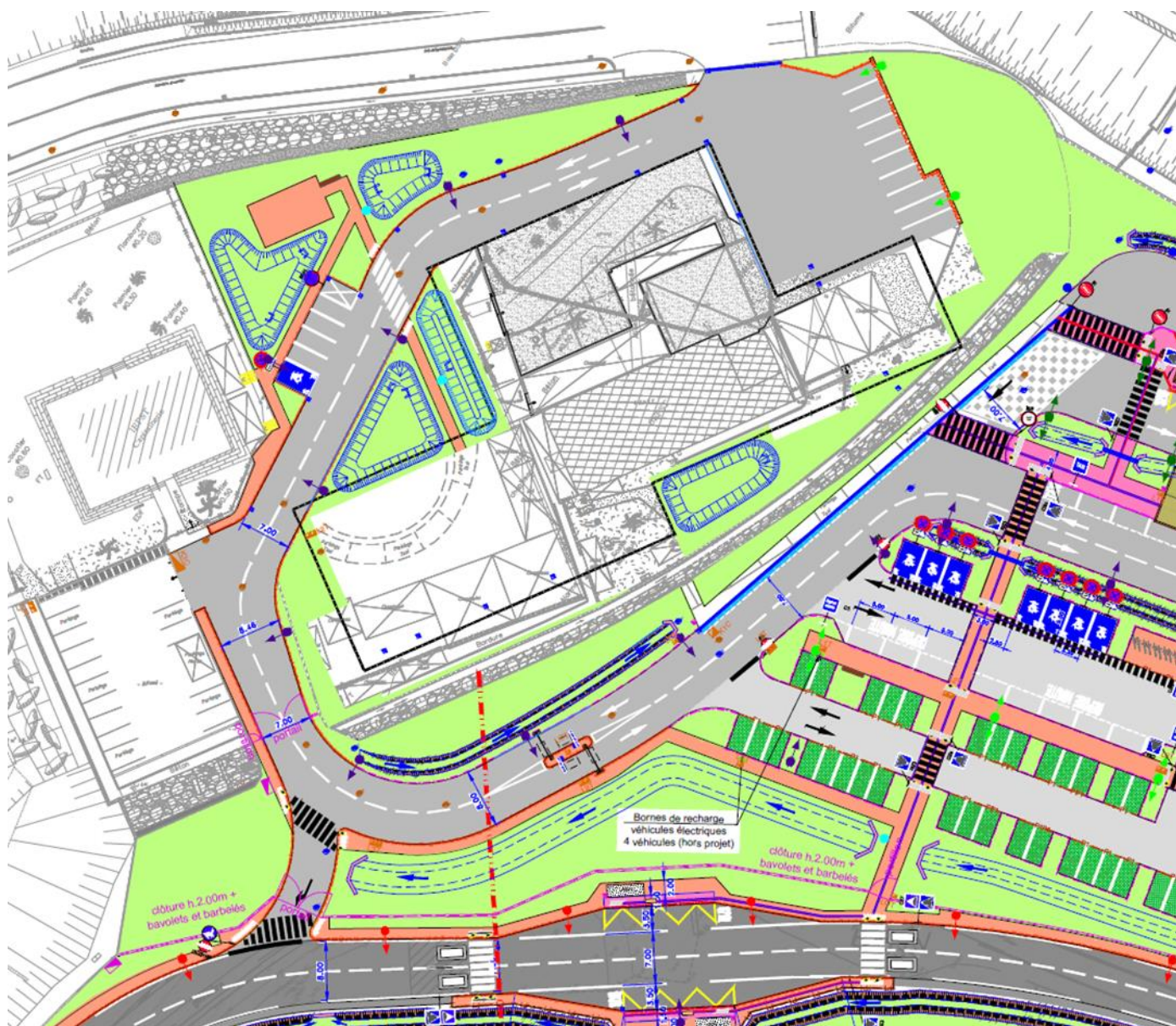


Figure 7 – Plan d'aménagement de la gare maritime (hors bâtiment)



## 2.2. PRECISIONS QUANT AUX INCIDENCES DE CE PROJET EN MATIERE DE REORGANISATION DE LA ZONE D'ACTIVITE PORTUAIRE, NOTAMMENT POUR CE QUI CONCERNE LA RELOCALISATION DU SITE DE STOCKAGE DE CONTAINERS D'UNE CAPACITE D'ENVIRON 350 UNITES EXISTANT SUR LE SITE PREVU POUR LE PARKING

Le site est actuellement vide de containers. Ceux qui étaient présents sur le site ont été déplacés depuis plusieurs mois dans l'enceinte du Port Est, sur le terre-plein dédié au stockage de containers vides.

La figure ci-dessous présente cette zone.

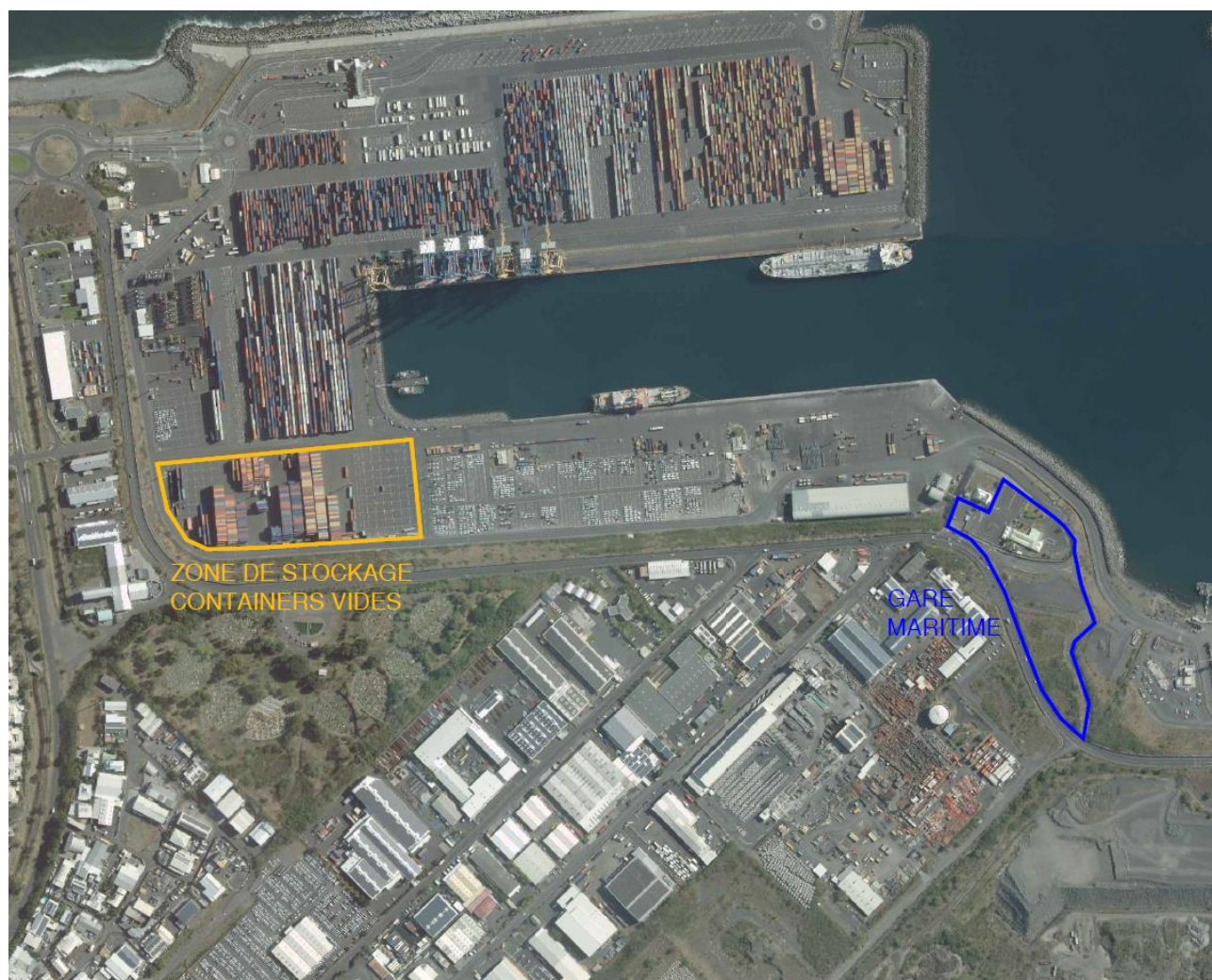


Figure 8 – Emplacement zone de stockage des conteneurs vides du GPM

### **2.3. PRESENTATION DES SOLUTIONS ALTERNATIVES ENVISAGEES, Y COMPRIS CONCERNANT UNE CONSOMMATION MOINDRE D'ESPACE**

Sur l'emprise de la gare maritime au Nord, cet espace est actuellement dédié à cette activité. Le projet prévoit un réaménagement sur la même emprise.

Sur l'espace de parking au Sud, le projet prévoit en solution de base la réalisation que d'une partie du parking visiteurs côté gare maritime, soit 80 places VL afin d'améliorer les conditions d'accueil des croisiéristes et d'éviter le stationnement anarchique sur la rue Jesse Owens, comme c'est le cas actuellement. La capacité du parking actuel, repris entièrement, sera donc augmentée d'une cinquantaine de places. A noter également qu'à ce jour, ce parking est entièrement imperméabilisé. Les aménagements permettront donc d'augmenter les surfaces perméables avec la création de stationnements drainants, de noues et de surfaces plantées.

La partie haute du parking (au Sud), de 72 places, correspondant en grande partie au secteur végétalisé actuel, est présentée comme une extension dans le cadre de ce projet et sera réalisée uniquement dans le cas où les 80 places ne seraient pas suffisantes pour accueillir l'ensemble des visiteurs pendant la saison de croisières, de novembre à mars.

Dans le cas où cette extension ne serait pas réalisée, cette zone sera laissée végétalisée.

Sur l'ensemble du parking, y compris l'extension, les surfaces perméables évoluent ainsi de 6000 m<sup>2</sup> à l'état existant à 7500 m<sup>2</sup> à l'état projeté.

La figure suivante présente ces aménagements avant et après travaux.





Figure 9 – Plan de découpage du parking visiteurs présentant l’extension

## **2.4. PRECISIONS QUANT AUX AMENAGEMENTS PREVUS, Y COMPRIS CEUX PREVUS PAR LE PROJET DE LOI RELATIF A L'ACCELERATION DE LA PRODUCTION D'ENERGIES RENOUVELABLES, EN CE QU'ILS PEUVENT AVOIR UNE INCIDENCE SUR LES ESPECES DE PASSAGE SUR LE SITE**

### **2.4.1.1. Equipements pour la production d'énergie renouvelable**

Le projet ne prévoit pas en l'état d'équipements pour la production d'énergie renouvelable. En revanche, pour prendre en compte le projet de loi relatif à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, les futures toitures de la gare maritime, des abris bus et de la passerelle sont dimensionnées pour accueillir ultérieurement des panneaux photovoltaïques à installer directement sur la toiture (sans ossatures), lorsque la pente et l'orientation le permettent.

### **2.4.1.2. Aménagements extérieurs**

Afin de limiter l'imperméabilisation liée au projet et d'améliorer la gestion des eaux pluviales, le futur parking visiteurs est conçu de manière à ce que le maximum de sa surface soit perméable par l'aménagement de places de stationnement (hors PMR) en dalles drainantes, par les aménagements paysagers le long et entre ces places et par la création de noues. Aussi, il n'est pas prévu dans le cadre de ce projet de couvrir les parkings.

### **2.4.1.3. Eclairage**

Il existe un arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses. Son objectif est de fixer des prescriptions techniques concernant la conception et le fonctionnement des installations lumineuses visées à l'article R. 583-2 du code de l'environnement selon les implantations visées à l'article R. 583-4 du même code.

Cet arrêté ne s'applique pas aux installations d'éclairage établies pour assurer la sécurité maritime.

Il concerne néanmoins :

- Les bâtiments non résidentiels, recouvrant à la fois l'illumination des bâtiments et l'éclairage intérieur émis vers l'extérieur de ces mêmes bâtiments, à l'exclusion des gares de péage ;
- Les parcs de stationnements non couverts ou semi-couverts ;
- Les chantiers en extérieur.

La réglementation de l'arrêté détermine en l'absence d'activités sur site des pas horaires sur lesquels les éclairages doivent cesser.

L'arrêté réglemente également la conception de sorte à limiter les troubles à la faune, la flore et également à limiter le gaspillage énergétique : Orientation, température de couleur, densité surfacique de flux lumineux installé...

Par ailleurs, une réfection des éclairages est actuellement menée par le GPMDLR au PORT EST selon la nouvelle charte « Nature et Nuit » établie par plusieurs acteurs (SEOR, EDF, KELONIA, Parc des Hauts, GCOI, CEDTM) et respectant des préconisations précises sur les installations d'éclairage :

- ULOR = 0 ;
- Température : 2200° K
- Commande de l'installation gérée par horloge astronomique et permettant leur extinction selon le cahier des charges de la SEOR. Ce cahier des charges comprend notamment un engagement sur des périodes d'extinction dont le calendrier est défini au préalable.





Prévisionnel des périodes d'échouage massif

	2020		2021		2022		2023		2024		2025	
	Période	nb jours	Période	nb jours	Période	nb jours	Période	nb jours	Période	nb jours	Période	nb jours
Janvier	du 21 au 31	10	du 06 au 15	10	du 06 au 15	10	du 15 au 24	10	du 08 au 17	10	du 21 au 04/02	15
Février	du 21 au 2 mars	10	du 04 au 13	10	du 01 au 10	10	du 12 au 21	10	du 06 au 15	10	du 24 au 28	5
Mars	du 19 au 29	10	du 11 au 15	5	du 01 au 05	5	du 20 au 24	5	du 01 au 05	5	du 01 au 05	5
Avril	du 18 au 28	10	du 09 au 23	15	du 16 au 30	15	du 12 au 26	15	du 8 au 22	15	du 16 au 30	15
Décembre	du 09 au 19	11	du 01 au 10	10	du 15 au 24	10	du 08 au 17	10	du 01 au 10	10	du 14 au 23	10
TOTAL		51		50		50		50		50		50

La conception lumière du projet respecte les préconisations précitées (ULOR =0 ; T=2200 °K ; IP=65 ; Eff.min=90).

Jusqu'à ce jour, le GPMDLR met en place des actions pour lutter contre la pollution lumineuse et pour la sauvegarde du patrimoine biologique de la Réunion pendant la période de vigilance d'échouages des jeunes Pétrels :

- Gestion contrôlée de l'éclairage de décembre à avril :



- Extension ou baisse de l'éclairage non lié à la sécurité portuaire selon les sites de de 19h00 à 05h30 pendant ces périodes de vigilance notées dans le calendrier ;
- Convention de partenariat avec la SEOR : Les espèces retrouvées sur site ou aux abords (mortes, vivantes et même en bonne santé) doivent être recueillies et placées dans des cartons aérés puis rapportées avec la fiche jointe complétée à notre service de la sûreté portuaire en attendant la venue de la SEOR ;
- Choix des éclairages en collaboration avec la SEOR et EDF.

oOo