

Projet d'Intérêt Général (PIG) pour l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP)

-

Demande de renouvellement de l'arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014 selon l'article L.102-1 du code de l'urbanisme

*Mise à jour de la note de la présentation décrivant l'utilité
publique du projet N° 2023 04 26_Note N°
GPMDLR_RenouvellementPIG ZAP_mémoire_V7.docx.*

Table des matières

I. Préambule : Nécessité de renouveler le PIG.....	3
II. Contexte du projet	8
II.1. Localisation	8
II.2. Atouts de l'Ecosystème portuaire PORT REUNION	10
i) <i>Emplacement géostratégique majeur dans l'Océan Indien</i>	10
ii) <i>Contexte maritime</i>	11
iii) <i>Une zone Industrialo-Portuaire unique identifiée comme moteur d'innovations logistique et industrielle</i>	16
III. Démarches menées depuis 2023.....	19
III.1. Planification de l'action du GPMDLR dans l'aménagement de la ZAP	19
III.2. Mise à jour du Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN).....	21
III.3. Signature d'un bail emphyteotique de 17 ha avec le Département	23
III.4. Autorisation d'extraction des carriers.....	24
III.5. Préparation des dossiers règlementaires pour l'aménagement de la ZAP	24
III.6. Lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt pour 'aménagement de la ZAP	25
iv) <i>Objet de l'AMI</i>	25
i) <i>Principes de l'AMI</i>	25
ii) <i>Attendus dans les activités implantées et leurs aménagements</i>	26
IV. Utilité publique du projet	28
IV.1. Objectifs du projet.....	28
iii) <i>Eviter la saturation des terres pleins de Port Réunion</i>	28
iv) <i>Adapter les infrastructures portuaires aux futurs besoins</i>	29
v) <i>Développer une logistique réunionnaise modernisée</i>	30
vi) <i>Préserver la biodiversité</i>	32
vii) <i>Réduire les impacts du transport de marchandises sur l'environnement</i>	32
IV.2. Cohérence du projet avec les orientations stratégiques des politiques publiques.....	34
i) <i>La dimension nationale</i>	34
ii) <i>La dimension régionale</i>	36
iii) <i>La dimension locale</i>	40
iv) <i>Un projet concerné par plusieurs acteurs</i>	46
V. Conclusion : Synthèse de l'Analyse avantages / inconvénients du projet.....	47

I. PREAMBULE : NECESSITE DE RENOUVELER LE PIG

Le Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR), unique port de commerce de l'île, constitue un levier économique majeur pour le territoire réunionnais. En raison de son caractère stratégique, il est indispensable d'assurer une adaptation continue de ses installations, afin de répondre :

- à l'évolution des crises géopolitiques ;
- aux enjeux liés au changement climatique ;
- à la transformation du système énergétique réunionnais ;
- aux besoins de l'économie locale, notamment pour renforcer l'efficacité des chaînes logistiques ;
- aux attentes des investisseurs souhaitant développer de nouvelles activités nécessitant une proximité immédiate du bord à quai ;
- aux exigences du transport maritime, en particulier pour l'implantation d'activités permettant de libérer des espaces stratégiques à proximité du quai et ainsi améliorer le traitement des escales, notamment celles des navires porte-conteneurs.

La satisfaction de ces besoins implique la mobilisation de foncier. Or, le domaine public portuaire est aujourd'hui contraint : il est limité en superficie, peu profond en arrière de quai, et les rares espaces encore non valorisés sont morcelés. Ces derniers doivent être prioritairement affectés à des fonctions d'import/export afin de maximiser la création de valeur ajoutée.

À titre d'illustration, la dérégulation du transport maritime consécutive à la crise sanitaire a mis en évidence, entre la fin de l'année 2020 et la mi-2022, les limites de la disponibilité foncière du port. Cette situation a entraîné une congestion des infrastructures portuaires, provoquant par effet domino la saturation de nombreuses filières logistiques et générant des surcoûts significatifs pour de nombreux acteurs économiques réunionnais (industrie, commerce, bâtiment) ainsi que pour les opérateurs du transport maritime.

Plus récemment, la crise géopolitique en mer Rouge a contribué, de manière conjoncturelle, à atténuer la congestion des conteneurs vides, notamment grâce à une réorganisation des flux logistiques et à la récupération de ces conteneurs via de nouvelles lignes maritimes apparues dans ce contexte.

Toutefois, de tels dysfonctionnements peuvent rapidement altérer la perception de Port Réunion par les compagnies maritimes et nuire à son attractivité. Ils sont susceptibles de conduire ces dernières à « déclasser » la destination, en réduisant le nombre de lignes transocéaniques desservant La Réunion. Une telle évolution dégraderait la connectivité de Port Réunion et entraînerait plusieurs conséquences négatives :

- un détournement des trafics de transbordement vers d'autres ports, fragilisant le modèle économique du Grand Port Maritime de la Réunion ;

- un allongement des délais de transit à l'import comme à l'export, portant atteinte à la compétitivité et au développement économique de La Réunion.

Face à ce risque majeur, la seule perspective pour en limiter les impacts réside dans l'aménagement progressif des terrains situés aux abords du port Est, jusqu'aux limites de la circonscription portuaire. Cette zone, encore partiellement occupée par des carrières en fin d'exploitation, correspond à la Zone Arrière Portuaire (ZAP).

La ZAP constitue le dernier espace terrestre susceptible d'accueillir le développement futur des activités portuaires de Port Réunion. Le projet d'aménagement, actuellement au stade des études, s'inscrit dans le respect des arbitrages définis avec l'État et les collectivités, ainsi que des orientations du projet Écocité. Il visera ainsi à renforcer la compétitivité du port, du complexe industrialo-portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise, tout en répondant à des exigences environnementales élevées.

Afin d'affirmer la vocation portuaire de la Zone Arrière Portuaire — un espace d'environ 100 hectares situé en arrière du cercle d'évitage du port Est — plusieurs actions structurantes ont été engagées par les services de l'État depuis plus de dix ans.

✓ **Insertion de la ZAP dans la circonscription portuaire**

La création du GPMDLR par décret du 1er octobre 2012, pris en application de la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer, a conduit à l'instauration d'une circonscription portuaire. Celle-ci correspond à la zone d'influence du port, au sein de laquelle se concentrent les activités connexes et où le Grand Port Maritime exerce ses missions régaliennes.

La délimitation actuelle de la circonscription portuaire du GPMDLR est fixée par l'arrêté préfectoral n°2024 du 25 octobre 2013 et inclut les terrains de la ZAP.

✓ **Qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG)**

Par arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014, renouvelé successivement le 27 juillet 2017, le 15 juillet 2020 puis le 14 juillet 2023, l'aménagement de **la Zone Arrière Portuaire a été qualifié de Projet d'Intérêt Général**. Cette qualification vise à réserver cette zone à des usages portuaires, logistiques et industriels, compte tenu de l'importance stratégique du projet et de la nécessité de poursuivre les échanges entre les différents partenaires concernés.

Il est en effet essentiel de veiller à ce que les documents d'urbanisme opposables, ainsi que leurs évolutions futures, ainsi que les documents stratégiques comme le SAR (en cours de révision) ne comportent aucune disposition susceptible de compromettre, d'entraver la réalisation de ce projet.

Le programme du PIG définit les vocations fonctionnelles de la ZAP comme suit :

- **Zone centrale** : accueil d'activités en lien direct avec le port, avec un phasage permettant de préserver des réserves foncières pour les besoins futurs à long terme des infrastructures portuaires ;
- **Zones périphériques (Est, Ouest et Sud)** : ces secteurs ont vocation à accueillir prioritairement des activités logistiques et industrialo-portuaires **directement dépendantes et indissociables de l'activité de PORT RÉUNION**. L'implantation de ces activités est conditionnée à la démonstration de leur lien fonctionnel avéré avec les flux portuaires (import/export, transbordement, transformation, stockage, services aux navires et aux marchandises). Ces développements visent à renforcer la chaîne logistique portuaire, améliorer la fluidité des échanges et optimiser la performance opérationnelle de PORT RÉUNION, contribuant ainsi à la structuration économique du territoire réunionnais.

La notification de la qualification de Projet d'Intérêt Général aux collectivités a permis la mise en compatibilité des différents documents d'urbanisme avec le projet d'aménagement de la ZAP.

Dans un contexte d'évolution continue de ces documents, l'arrêté de PIG a favorisé une retranscription fidèle du projet lors des dernières révisions et modifications des plans et schémas locaux, en particulier du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune du Port, mis en compatibilité en 2015, révisé en 2018 et modifié en 2019, notamment à travers la création de l'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dédiée à la ZAP.

Le périmètre de la Zone Arrière Portuaire a par ailleurs été ajusté lors du précédent renouvellement du PIG, afin de tenir compte des travaux d'extension du cimetière de la Possession réalisés dans le périmètre de la ZAP.

Cette mise en cohérence régulière est essentielle, dans la mesure où, comme tout projet d'envergure, l'aménagement de la ZAP se précise au fil des études, des concertations et de son intégration progressive dans les politiques publiques menées par l'ensemble des acteurs du territoire : le GPMDLR, le Département, la Région, le projet Écocité, les communes du Port et de La Possession, le TCO, ainsi que les services de l'État.

Néanmoins, il apparaît désormais nécessaire de procéder à une modification du Plan Local d'Urbanisme (PLU) afin de pouvoir aménager cette zone : passage du zonage 2AU en zonage Up.

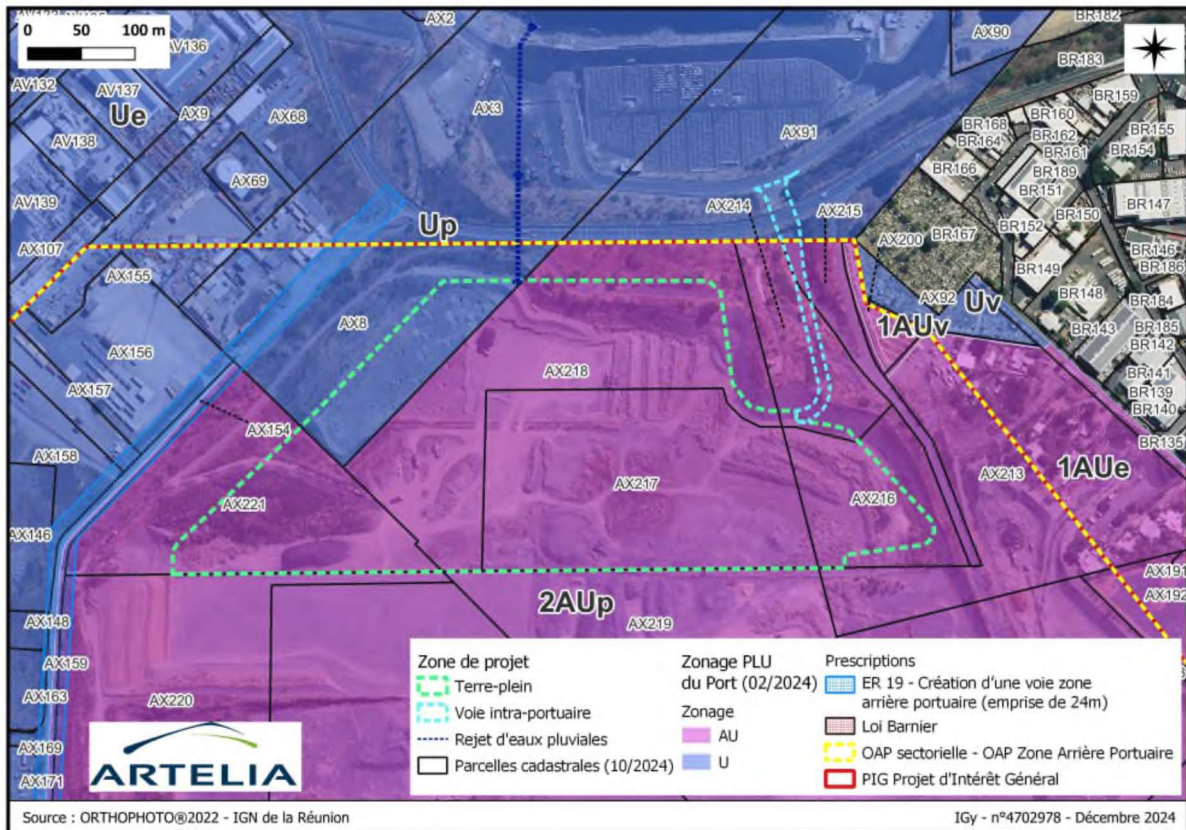


Figure 1 : Zonage du site

De nombreuses concertations pour l'aménagement de cette zone, études techniques et une finalisation des procédures réglementaires sont à poursuivre. Le dernier arrêté préfectoral de renouvellement du PIG datant du 14 juillet 2023, sa validité de 3 ans à compter de sa notification à la commune **le rendra caduc le 14 juillet 2026**.

Pour cette raison, le **Grand Port Maritime de La Réunion sollicite le renouvellement de l'arrêté préfectoral n°4232 du 14 août 2014 qualifiant le projet d'aménagement de la ZAP de Projet d'Intérêt Général**, selon la procédure définie par l'article L.102-1 2 b) du Code de l'urbanisme, créé par ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art. ci-après :

« L'autorité administrative compétente de l'Etat peut qualifier de projet d'intérêt général tout projet d'ouvrage, de travaux ou de protection présentant un caractère d'utilité publique et répondant aux deux conditions suivantes :

1° Être destiné à la réalisation d'une opération d'aménagement ou d'équipement, au fonctionnement d'un service public, à l'accueil et au logement des personnes défavorisées ou de ressources modestes, à la protection du patrimoine naturel ou culturel, à la prévention des risques, à la mise en valeur des ressources naturelles, à l'aménagement agricole et rural ou à la préservation ou remise en bon état des continuités écologiques ;

2° Avoir fait l'objet :

a) Soit d'une décision d'une personne ayant la capacité d'exproprier, arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet, et mise à la disposition du public ;

b) Soit d'une inscription dans un des documents de planification prévus par les lois et règlements, approuvée par l'autorité compétente et ayant fait l'objet d'une publication ».

A ce titre, en décembre 2019, le Plan Local d'urbanisme de la Commune du Port a ajusté le périmètre de son OAP « ZAP » au périmètre du PIG selon les éléments de la programmation économique établie par le TCO et le GPMDLR.

Le présent dossier apporte la démonstration que le projet s'inscrit toujours dans le cadre de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme, présente les avancées effectuées jusqu'à ce jour et constitue le fondement de la demande de renouvellement de l'arrêté de PIG de l'aménagement de la ZAP.

II. CONTEXTE DU PROJET

II.1. LOCALISATION

La Zone Arrière Portuaire s’inscrit dans la circonscription portuaire du Port Est du Grand Port Maritime de la Réunion, sur la commune du Port. Elle s’étend entre la rue Jesse Owens qui longe les bassins existants, au Nord, et l’échangeur de la Possession sur RN1/RN1001 au Sud (**Figure 2**).

Aujourd’hui, la Zone Arrière Portuaire fait encore l’objet des dernières activités d’extraction de carrières (se poursuivant partiellement), et prévoit d’accueillir les installations de chantier de la poursuite de la Nouvelle Route du Littoral.

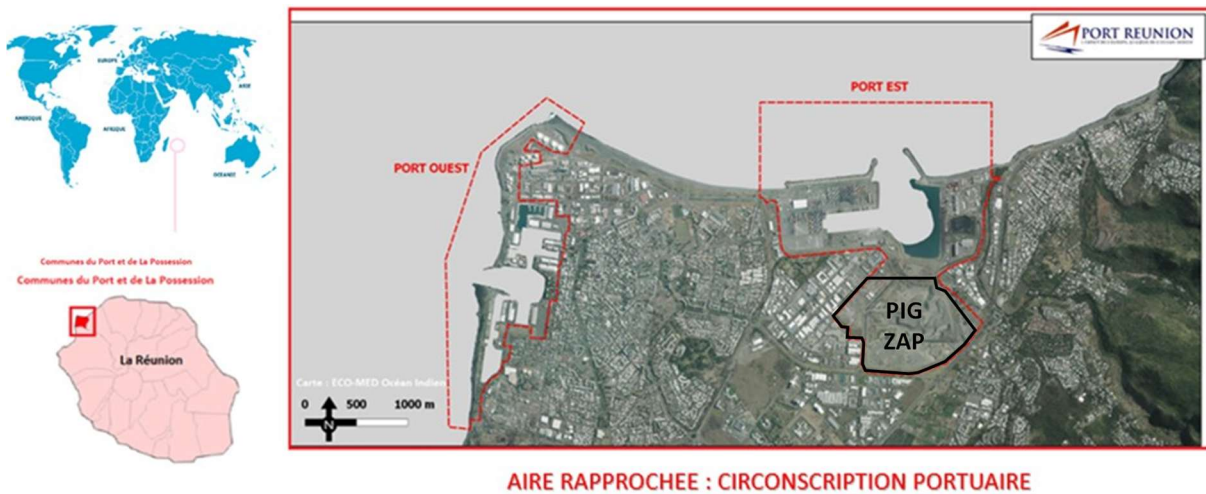


Figure 2 : Localisation et circonscription du Grand Port Maritime de La Réunion



Figure 3 : Périmètre du PIG

II.2. ATOUTS DE L'ECOSYSTEME PORTUAIRE PORT REUNION

i) EMBLACEMENT GÉOSTRATÉGIQUE MAJEUR DANS L'Océan INDIEN

Placé au carrefour des routes maritimes reliant l'Asie, l'Afrique, l'Europe et l'Amérique du Sud, Port Réunion bénéficie d'un positionnement géostratégique majeur dans l'Océan Indien.

D'après l'étude INSEE sur le complexe industrialo-portuaire de la Réunion entre 2016 et 2019, le GPMDLR, de son nom commercial Port Réunion, permet le dynamisme d'un complexe industrialo-portuaire¹ (CIP) générant en 2019 près de 571 millions d'euros de valeur ajoutée, soit 3% de ce que produit La Réunion. Cela en fait l'un des principaux moteurs économiques de l'île (INSEE, 2023).

Notamment par l'emploi engendré (plus de 5670 en 2019), la vitalité des activités logistiques et industrielles du CIP représente à elle seule un axe stratégique pour l'ensemble du territoire réunionnais.

La stratégie d'attractivité de La Réunion s'appuie sur la capacité du territoire à être une porte d'entrée européenne et un hub économique dans l'océan Indien, en combinant croissance économique, exigence de soutenabilité et cohésion sociale. Pour un porteur de projet, La Réunion offre un cadre particulièrement sécurisant et performant : stabilité et normes européennes, infrastructures modernes, écosystème de recherche et d'innovation, diversité culturelle, ainsi qu'une connectivité maritime, aérienne et numérique de haut niveau.

Le territoire propose en outre un niveau de vie et de services aux standards européens (santé, éducation, sécurité, offre culturelle et de loisirs), atout clé pour recruter et fidéliser des compétences.

L'ambition est de privilégier des projets, talents et capitaux créateurs de valeur durable : emplois qualifiés, transfert de compétences, ancrage de centres de décision, développement d'activités innovantes répondant aux besoins locaux et régionaux. Les investissements sont appréciés selon leurs effets sur l'emploi, la montée en compétences, l'intégration dans le tissu productif local et le respect des équilibres environnementaux et sociaux.

Concrètement, les investisseurs auront un accompagnement structuré, une mise en réseau facilitée et un dialogue territorial orienté résultats, afin de sécuriser l'implantation et d'accélérer la mise sur le marché.

¹ : Le périmètre des entreprises appartenant au complexe portuaire de La Réunion est défini en fonction de deux critères : leur localisation géographique et leur activité principale exercée. D'une part, l'ensemble des entreprises de La Réunion ayant des activités maritimes appartiennent au CIP, quel que soit leur emplacement géographique sur l'île. D'autre part, des entreprises ayant une activité principale non maritime appartiennent également au CIP, si elles sont implantées au sein du périmètre géographique et tirent un profit des infrastructures portuaires.

La dimension régionale donne enfin une profondeur de marché et de partenariats à l'implantation.

En choisissant La Réunion, les investisseurs se positionnent au cœur de corridors Europe/Asie/Inde/Afrique, avec la possibilité de piloter des activités, des coopérations et des déploiements sur l'ensemble de l'océan Indien. Cette ouverture renforce la compétitivité des projets en facilitant l'accès à des opportunités commerciales, à des chaînes de valeur complémentaires et à des ressources (clients, fournisseurs, compétences) à l'échelle internationale.

ii) CONTEXTE MARITIME

Les activités portuaires et maritimes dans la région ont un impact économique significatif. La zone est riche en ressources marines, y compris le pétrole, le gaz naturel, les minéraux et la pêche. La gestion durable de ces ressources est essentielle pour la stabilité économique et environnementale de la région.

Le contexte des ports des îles du bassin Sud-Ouest de l'océan Indien, de l'Afrique de l'Est et Australe est fortement influencé par plusieurs aspects :

- Le premier aspect est lié à l'organisation du transport maritime de marchandises qui fait passer, par ce bassin océanique, plusieurs routes maritimes internationales.
 - Les volumes d'échanges entre l'Asie et l'Afrique, dopés par la croissance démographique de l'Afrique et la croissance de ses économies, devraient considérablement augmenter dans le futur et constitueront un moteur puissant de développement pour les ports d'Afrique de l'Est et Australe ainsi que pour les corridors logistiques terrestres des pays enclavés d'Afrique qui y sont connectés.
 - L'ensemble des ports de la région, y compris celui de La Réunion, pourront jouer un rôle clé dans la réorganisation logistique qui se dessine.

- Le deuxième aspect, induit par le premier, est d'ordre géopolitique, car les perspectives de développement de cette industrie portuaire et de leurs corridors aval suscitent des intérêts émanant des puissances économiques alentours (Chine, Inde, Golfe, etc.) et des puissances économiques historiques (Europe, Japon, etc.) qui, par leur capacité à investir dans des infrastructures portuaires logistiques en lieu et place des acteurs locaux, étatiques ou privés, peuvent être perçues comme prédatrices pour les économies locales.

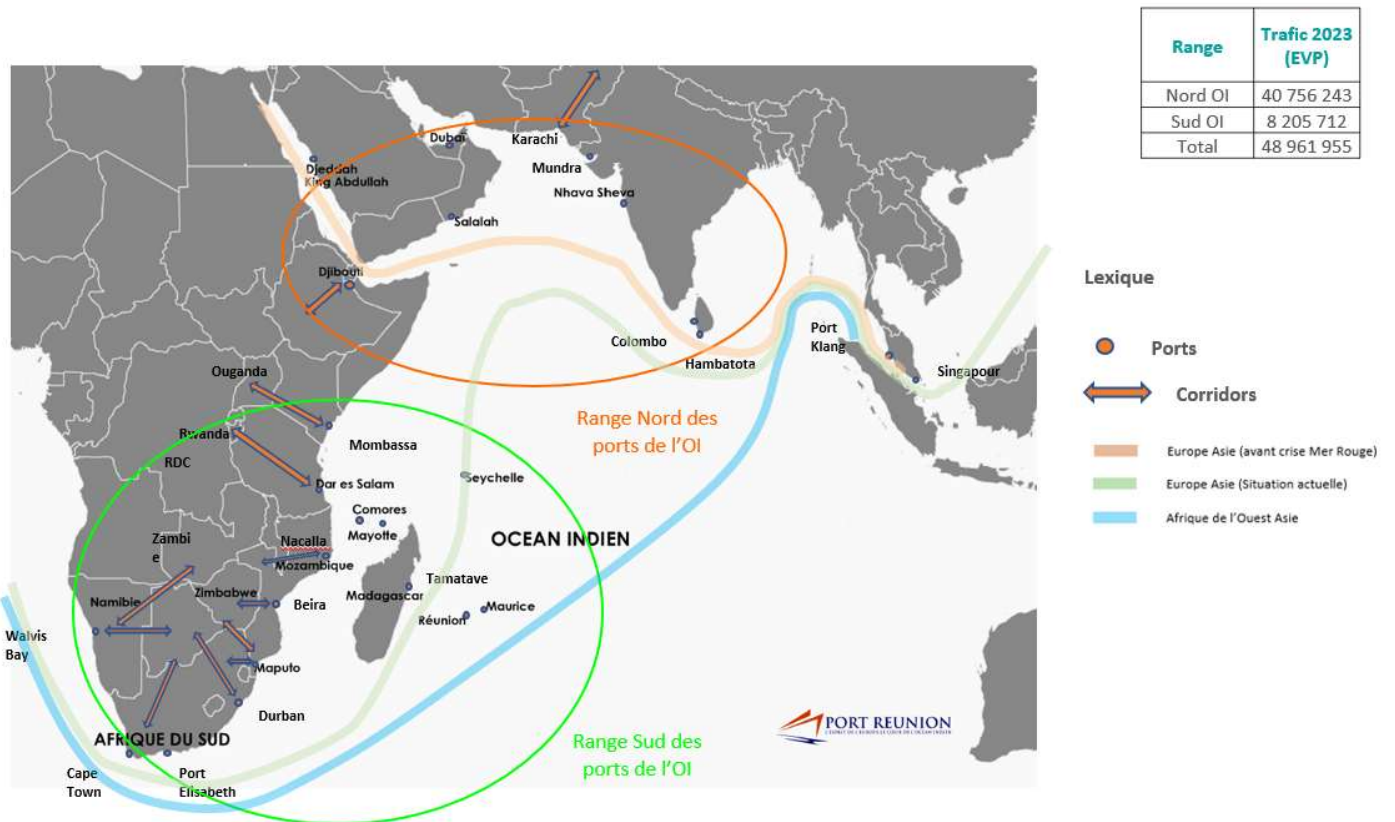


Figure 4 : Contexte géopolitique des ports et corridors logistiques

Parallèlement, nous constatons un déséquilibre flagrant en matière de trafic entre les ports du « range Sud de l’Océan Indien » (Kenya, Tanzanie, Mozambique, Afrique du Sud, Namibie, Maurice, Madagascar, Réunion, Mayotte, Seychelles, Union des Comores) et les ports du « Range Nord » (Inde Sri Lanka, Oman, EAU, Pakistan, Golfe persique, Djibouti, etc.) qui s’accompagne d’une « feedérisation » des ports du Sud par les ports du Nord de l’Océan Indien et d’une connectivité maritime plus faible pour les ports du Sud de l’océan Indien.

- Le troisième aspect est dû au contexte politique, économique et social défavorable pour la plupart des économies régionales, synthétisé par la notion de « risque pays », qui freine leur capacité à pleinement bénéficier de la tendance générale de croissance des trafics maritimes précitée. Dans ce contexte, La Réunion, en tant que département

français et Région Ultra-Périphérique de l'Europe, est un territoire aux portes de l'Afrique Australe présentant un faible « risque pays ».

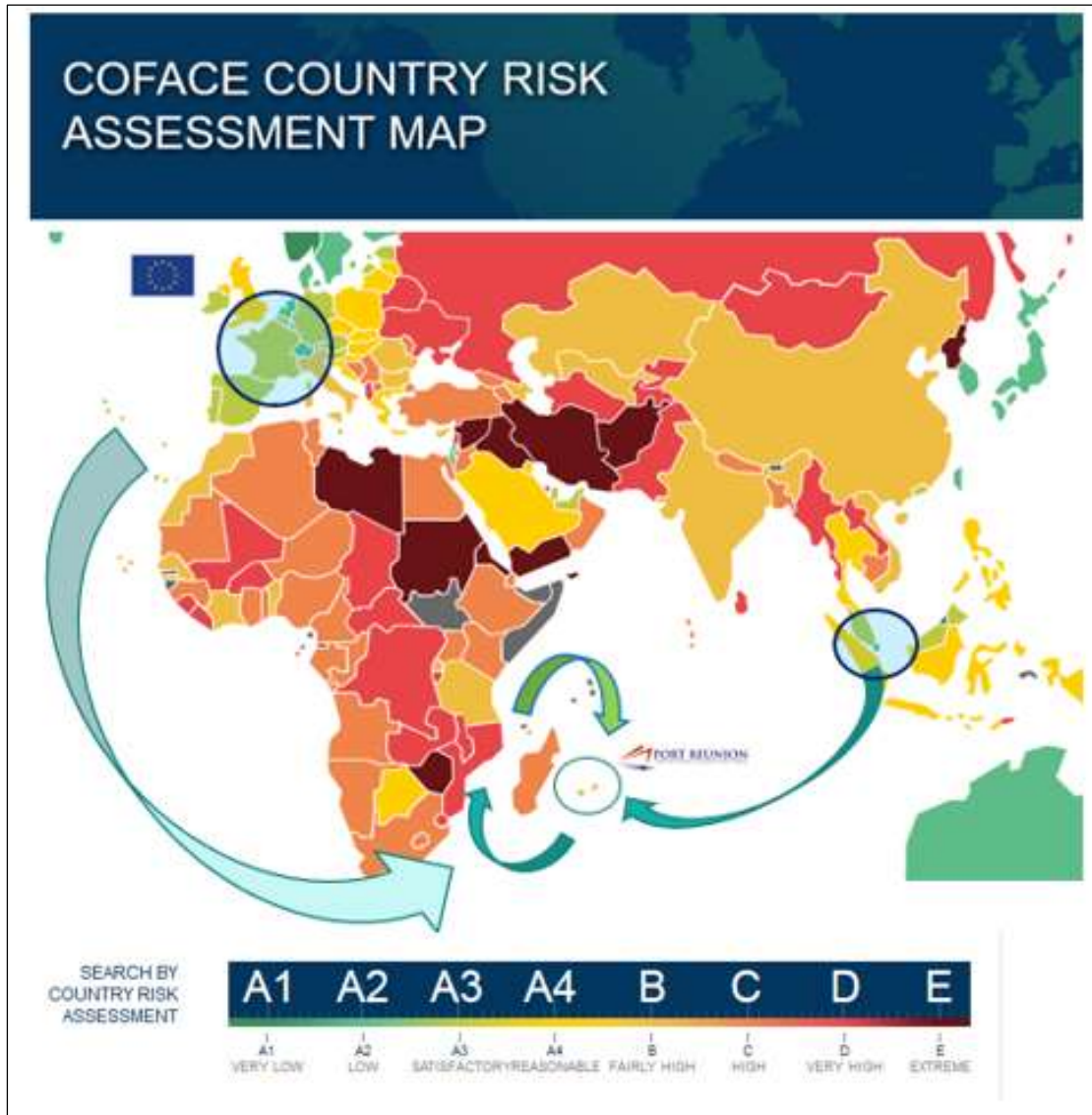


Figure 5 : risque pays selon la Coface (2024)

La montée en puissance de la zone Océan Indien dans le transport maritime a conduit les compagnies maritimes à utiliser Port Réunion comme « hubs » de transbordement, ce qui s'est traduit par un renforcement significatif de sa connectivité maritime.

Cette nouvelle envergure a permis à Port Réunion de mieux s'intégrer aux chaînes logistiques qui irriguent l'Afrique australe en faisant partie intégrante du « range des ports d'Afrique Australe et de l'Est ».

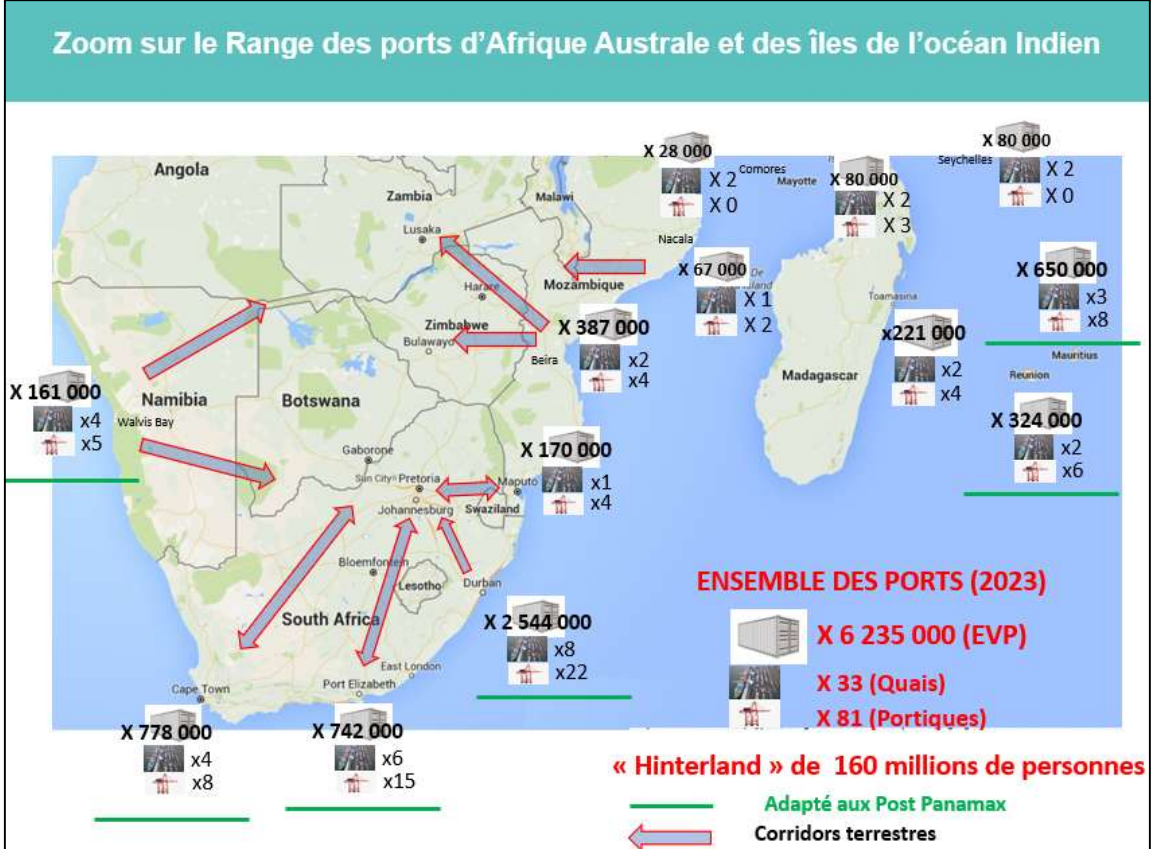


Figure 6 : range des ports d'Afrique Australe et des îles de l'océan Indien

Etat des lieux en matière de connectivité maritime de PORT REUNION

Avant 2016, Port Réunion était principalement desservi par les trois premiers armateurs mondiaux (MAERSK, MSC et CMA-CGM) au travers de services « feeder » ou régionaux en prolongation des lignes maritimes principales desservant l'axe Extrême-Orient / Europe. Ainsi, 75% du trafic conteneurisé de Port Réunion, qui s'établissait à 250 000 EVP en 2015, étaient issus d'un transbordement maritime opéré à partir des grands ports de transbordement du Moyen-Orient (Dubai aux Emirats Arabes Unis et Salalah au Sultanat d'Oman), ou à partir de Singapour, ou des ports de Malaisie (Tanjung Pelepas et Port Kelang). La montée en puissance des flux Asie / Afrique avec la massification du transport maritime sur cet axe, a poussé les compagnies maritimes à repenser leur stratégie de transbordement dans la zone Océan Indien.

Pour optimiser leurs lignes, l'idée d'un croisement des flux entre les lignes en provenance d'Europe et celles venant d'Asie a émergé, conduisant la mise en place du hub de la compagnie maritime CMA-CGM. Grâce à la mise en place de cette stratégie, la connectivité maritime de Port Réunion s'en est trouvée renforcée. Cette connectivité repose sur les lignes régulières suivantes :

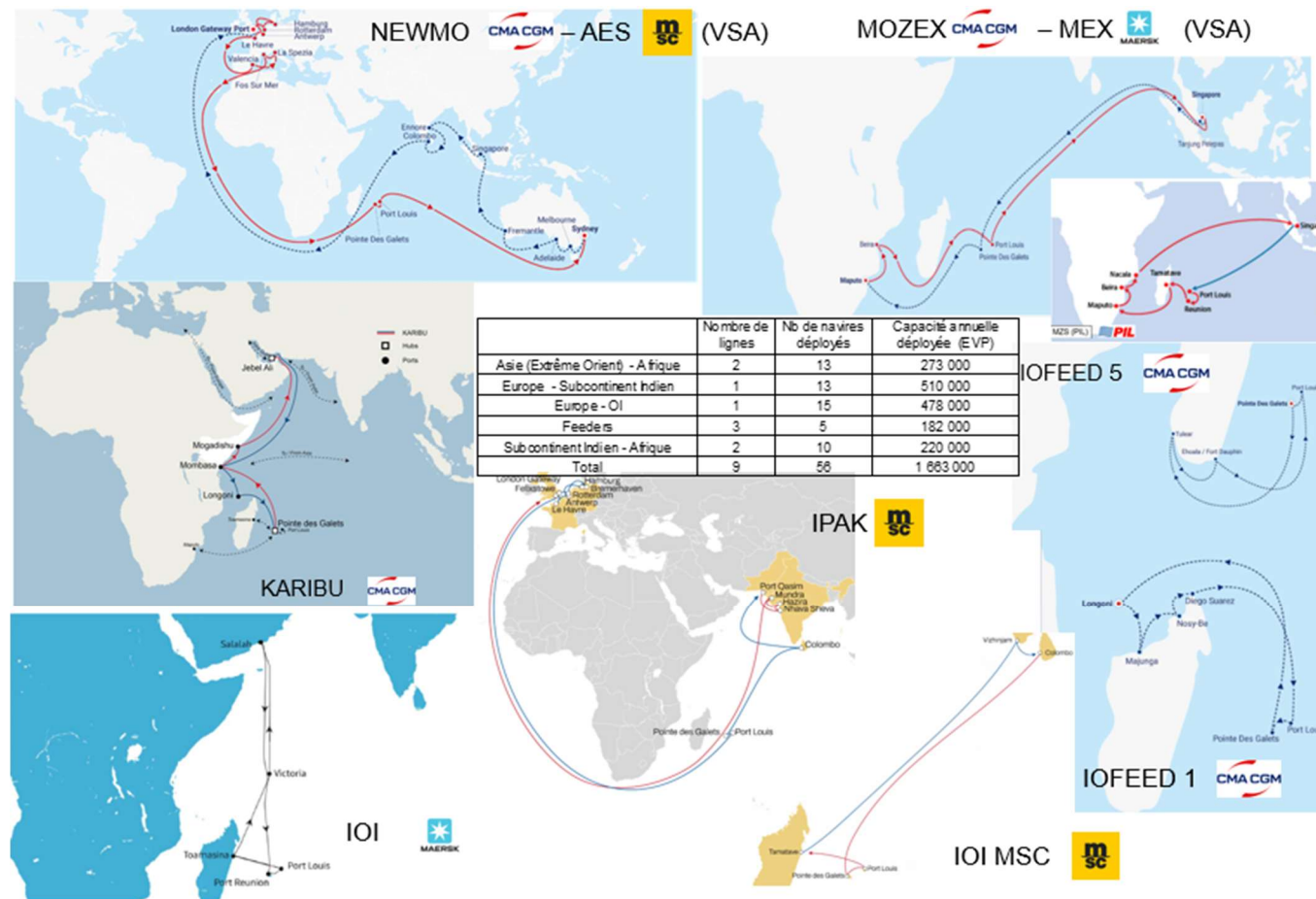


Figure 7 : Situation 2024 : Capacité déployée par « trade » (source GPMDLR)

Remarque :

L'addition des capacités de transport des navires des lignes régulières, escalant à Port Réunion, nous permet d'estimer la « capacité déployée » par les compagnies maritimes pour desservir les voies commerciales transitant par Port Réunion. Cette capacité déployée, est révélatrice du dynamisme du transport maritime sur zone et d'une pluralité de l'offre de transport.

Dans ce cadre, la ZAP constitue le dernier site d'extension des activités portuaires permettant, dès qu'elle sera aménagée, l'amélioration de la compétitivité du Port, de son Complexe Industriolo-Portuaire et de l'ensemble de la chaîne logistique réunionnaise.

*iii) UNE ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE UNIQUE IDENTIFIÉE COMME MOTEUR
D'INNOVATIONS LOGISTIQUE ET INDUSTRIELLE*

Identifiée au Plan Partenarial d'Aménagement de l'Ecocité, comme faisant partie de 14 grandes opérations prioritaires, sur la décennie 2021-2031, La Zone Industriolo-Portuaire est la seule et unique zone stratégique réunionnaise dont les enjeux de développement concernent non seulement l'ensemble du territoire réunionnais mais également la Zone Océan Indien, par sa future position et son statut (français/européen) vis-à-vis des autres ports internationaux. Ce projet a été reconnu Projet d'Envergure National et Européen par le Ministère de la Transition Ecologique au titre de la trajectoire nationale du Zéro Artificialisation Nette.

Le projet d'aménagement relatif à la ZAP a une vocation portuaire, logistique et industriel avec :

- **Zones périphériques (est, ouest et sud) :** zones logistiques et industriolo-portuaires permettant notamment l'amélioration de la qualité fonctionnelle du port avec La Réunion dans son ensemble. Cette zone est appelée ZIP (Zone industriolo-portuaire dont l'aménagement est prévu par les collectivités).
- **Zone centrale appelée ZAP :** activités en relation directe avec le port avec un phasage dans le temps permettant de conserver des réserves foncières pour d'éventuels besoins à long terme d'infrastructures portuaires.

Un programme d'aménagement de cette Zone Industriale Portuaire validé par le Comité stratégique en place pour l'aménagement de la ZIP permettra à terme de développer des activités autour d'une filière logistique performante, des activités industrielles liées ainsi des activités orientées vers l'innovation pour offrir un vrai hinterland portuaire à La Réunion : développement d'activités productives et nouvelles filières économiques tournées vers l'industrie et l'innovation, en lien avec le portuaire et l'export.

Il s'agit d'un schéma d'aménagement basé sur une trame hiérarchisée, adaptable et évolutive.

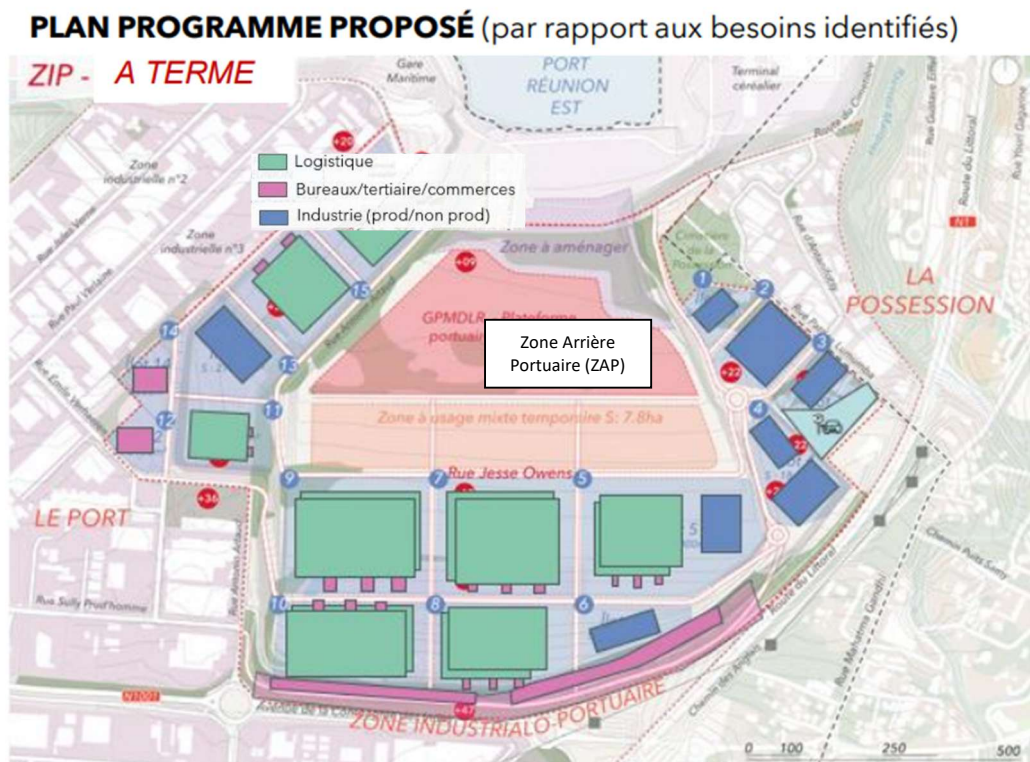


Figure 8 : Vocation des espaces de la Zone Industriale Portuaire à long terme
 (Extrait des présentations COTECH/COSTRA ZIP)



Figure 9 : Projection de la Zone Industriale Portuaire et insertion dans son environnement

III. DEMARCHES MENEES DEPUIS 2023

Le projet d'aménagement de la ZAP a été étudié selon différentes thématiques depuis le dernier renouvellement du PIG réalisé.

III.1. PLANIFICATION DE L'ACTION DU GPMDLR DANS L'AMENAGEMENT DE LA ZAP

La note de présentation arrêtant les principes et les conditions de réalisation du projet de PIG élaboré en 2014 par le GPMDLR intégrait les orientations et besoins du PS 2014-2018 et du PS 2019-2023.

Le nouveau Projet Stratégique 2024-2028 reprend les mêmes ambitions au regard du projet de ZAP.

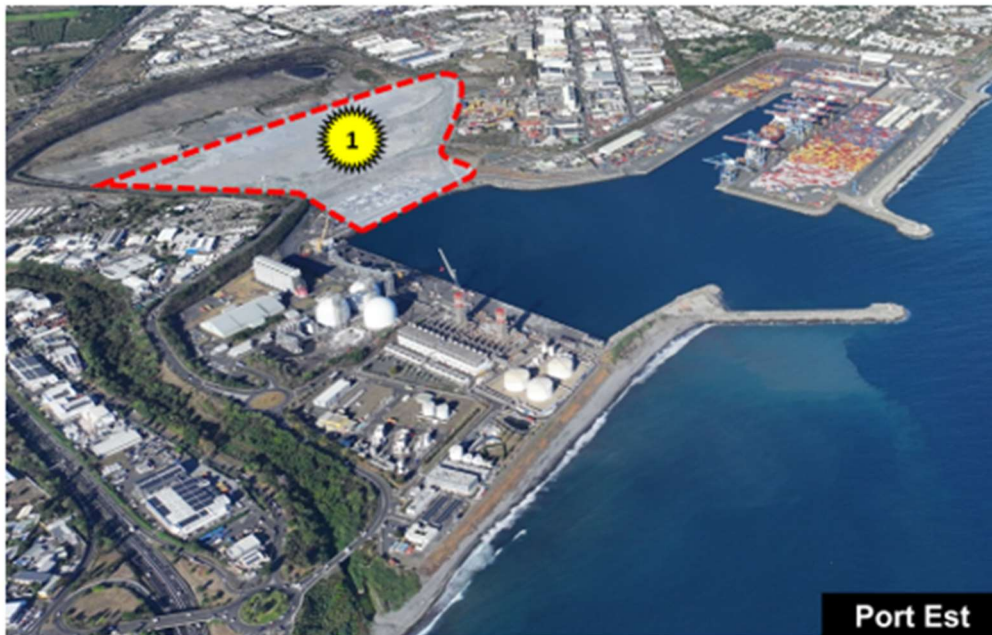
Les besoins stratégiques du GPMDLR évoqués en 2014 restent aujourd'hui d'actualité et se traduisent par un besoin d'espaces relatif à une nouvelle source de production d'énergie : la biomasse, le besoin d'espaces supplémentaires pour un silo roulier, du stockage divers et stockage de matériaux et pour l'implantation de zones logistiques et industrialo-portuaires.

Le projet ZAP est bel et bien inscrit dans le projet Stratégique 2024-2028 :

N°	Projet
1	Aménagement de 13 ha en ZAP (6ha en phase 1 +7 ha en phase 2)
2	Elaboration d'une politique de gestion patrimoniale des ouvrages de protection à la mer (carapace, digues et jetées) dans une logique d'adaptation au changement climatique et de phasage dans le temps
3	Etudes Exondement Est, Études Quai Colis Lourd et renforcement des terre-pleins contigus (en lien avec l'Exondement Est)
4	Travaux de protection de la Pointe du Phare (entretien)
5	Travaux de sécurisation de franchissement de la Ravine à Marquet
6	Travaux de réaménagement de l'entrée du Port Est
7	Achèvement du nouveau parc conteneurs réfrigérés avec l'étude de faisabilité de mise en place de panneaux photovoltaïque en autoconsommation pour le parc refers (smart grid)
8	Réaménagement et renforcement des voiries du terminal à conteneurs
8	Etude de faisabilité pour une densification des entreposages de conteneurs sur terre-plein (RTG/RMG)
9	Etudes de reconfiguration du chenal d'entrée du port Est
10	Optimisation des accès maritimes et bassins du port Ouest (dragage si nécessaire)
11	Remplacement du ponton des remorqueurs et création d'un ponton pour les pilotines et le lamanage
12	Réalisation de branchement à quai des navires au port Ouest (poste 8)
13	Etudier la faisabilité des installations photovoltaïques en autoconsommation en priorité et réaliser les installations (smart grid)
14	Acquisition et installation du dock flottant
15	Modernisation du slipway
16	Création d'une nouvelle darse pour l'élévateur à sangles Comblement de l'ancienne darse de l'élévateur à sangles
17	Optimisation de la gare maritime du Port Est
18	Aménagement d'une gare maritime au Port Ouest
19	Réalisation du nouveau siège social du GPMDLR
19	Aménagement du secteur des Maisons des Ingénieurs et développement du Port Center
20	Projets de restauration des berges de la Ravine à Marquet
21	Dévoisement de la rue Amiral Bosse au droit de la darse Titan

Figure 10 : Tableau des projets inscrits au PS 2024-2028 du GPMDLR

Figure 11 : Inscription de la ZAP dans le projet Stratégique 2024-2028



Sous-action	Nature de la sous-action sur la période 2024-2028	Localisation
Etudes techniques AVP et PRO du TP 6ha	Etudes	1
Dossiers réglementaires du TP 6ha	Etudes	1
Aménagement de 6Ha de terre-pleins et de VRD (phase 1)	Travaux de créations de 6Ha de terre-pleins et de VRD	1
Etudes techniques AVP et PRO de l'extension à 20ha	Etudes	1
Dossiers réglementaires de l'extension à 20 ha (DUP)	Etudes	1
Aménagement de 7Ha de terre-pleins et de VRD (phase 2)	Travaux de créations de 7Ha de terre-pleins et de VRD	1
Prolonger le Projet d'Intérêt Général		

IV. Documents de cadrage stratégique auxquels l'action participe

- Stratégie Nationale Portuaire
- Document Cadre France Logistique 2025
- Stratégie Nationale Mer et Littoral
- Document Stratégique de Bassin Maritime sud océan Indien
- Projet d'arrêté relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des projets d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur
- SAR-SMVM

III.2. MISE A JOUR DU SCHEMA DIRECTEUR DU PATRIMOINE NATUREL (SDPN)

Conscient de la diversité écologique de son domaine et de la nécessité de mieux le connaître, le Grand Port Maritime de La Réunion a initié fin 2015 la réalisation de son Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) et mis à jour en 2020 et 2024.

Le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) est un document d'orientations se basant sur les inventaires de la faune, de la flore et des habitats naturels du milieu terrestre et marin.

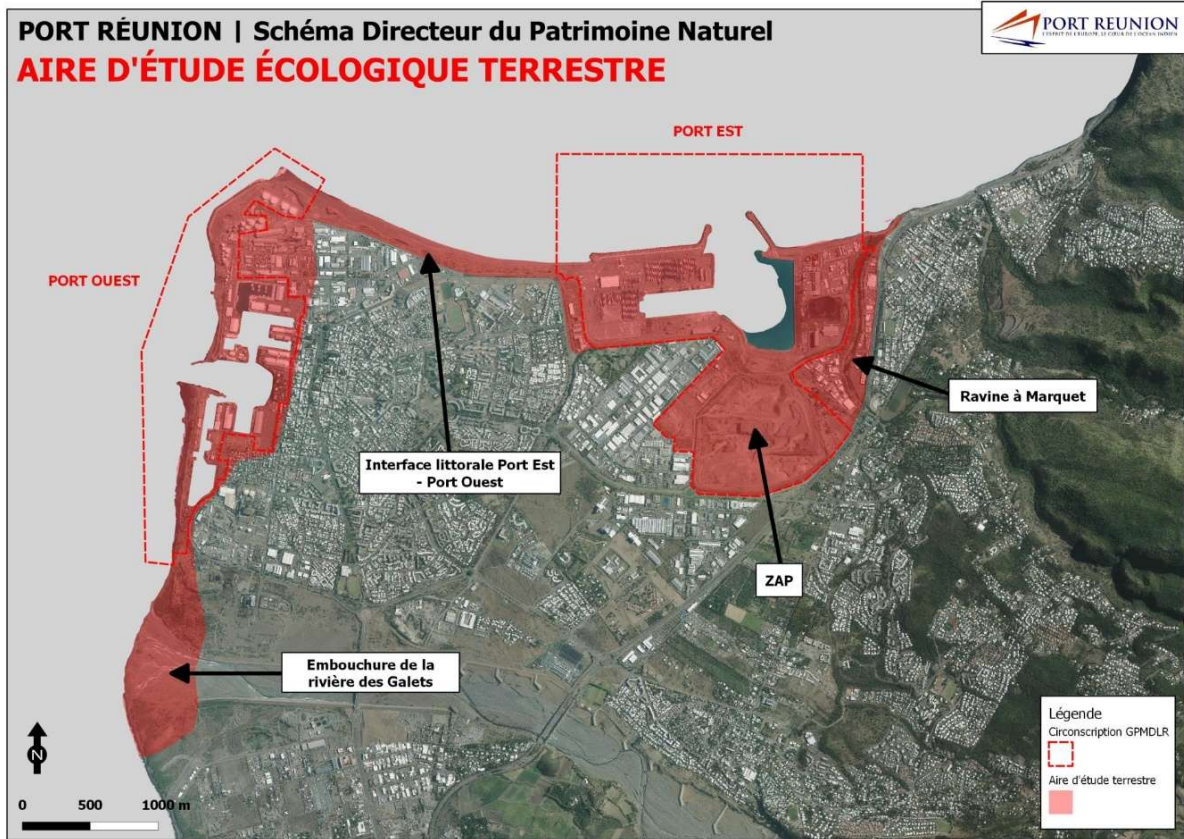
Le SDPN traduit la volonté du Grand Port Maritime de La Réunion de préserver des secteurs à valeur écologique et de mener une politique responsable d'aménageur gestionnaire de milieux naturels, complémentaire au développement de ses activités portuaires et industrielles. Le développement économique suppose des anticipations sur le long terme et des orientations vers un développement harmonieux du territoire.

Des diagnostics du milieu naturel et des inventaires précis du milieu naturel ont été conduits de 2016 à 2017 sur un périmètre élargi à la circonscription portuaire, de la rivière des Galets à la Grande Chaloupe. Pour la première fois, la faune, la flore et les habitats naturels du territoire portuaire ont été recensés, identifiés, cartographiés et évalués à leur juste valeur. De cette façon, le port connaît son patrimoine naturel pour mieux l'intégrer dans ses projets de développement et en faire bénéficier ses partenaires (Etat, collectivités, associations).

Des diagnostics écologiques des milieux terrestres et marins ont été réalisés qui ont permis d'identifier les enjeux environnementaux de la zone d'étude du SDPN et de définir un programme d'action pluriannuel en lien avec les projets portuaires inscrits au Projet Stratégique 2024-2028.

La ZAP a été intégrée aux inventaires du SDPN. Port Réunion dispose ainsi d'un outil utile permettant l'intégration des aménagements au sein de leur environnement.

Figure 12 : Aire d'étude du milieu terrestre du SDPN



III.3. SIGNATURE D'UN BAIL EMPHYTEOTIQUE DE 17 HA AVEC LE DEPARTEMENT

Un Bail Emphytéotique Administratif (BEA) a été signé entre le Département de la Réunion et le GPMDLR en date du 30 avril 2024, portant sur une emprise de terrain d'environ 17 hectares, conformément à la délibération n°5 du Conseil de Surveillance lors de sa séance du 7 mars 2024.

L'objet du BEA est de d'octroyer au GPMDLR l'intégralité de cette surface, assortie d'une mise à disposition phasée en trois temps, afin de tenir compte du calendrier d'exploitation de ce foncier par la société TERALTA, ceci étant validé dans le cadre de la réflexion globale sur l'aménagement de la Zone Arrière-Portuaire :

- Phase 1 : 7,5 hectares mis à disposition immédiate du GPMDLR ;
- Phase 2 : 7 hectares, dont la libération est prévue le 30 juin 2026 ;
- Phase 3 : 3 hectares, prévue le 31 décembre 2028.



Figure 13 : Phasage du BEA signé

III.4. AUTORISATION D'EXTRACTION DES CARRIERES

Actuellement, les terrains de la ZAP sont encore occupés par des exploitations de carrière.

En juin 2024 afin de finaliser l'extraction des volumes restants disponibles, TGBR a sollicité une prolongation de son autorisation d'exploiter la carrière au lieu-dit « Les buttes du Port » sur la commune du Port. Par arrêté préfectoral n°2024-1138/SG/SCOPP/BCPE du 27/06/2024, la durée d'exploitation de la carrière a ainsi été prolongée, phase de remise en état incluse, jusqu'au 30 juin 2025.

En novembre 2023, l'arrêté préfectoral n°2024-2738/SG/SCOPP/BCPE du 19/12/2024 autorise TGBR à poursuivre, après extension du périmètre de l'installation, l'exploitation de la carrière de matériaux alluvionnaires, de l'installation de concassage et de la station de transit au lieu-dit « Les buttes du Port ». Cela pour une durée de 2 ans à compter de la notification de l'arrêté, portant à décembre 2026 la fin de l'exploitation de la carrière, remise en état de l'extension incluse.

Les travaux de déplacement de la canalisation d'EU par TERALTA en partie haute près de la rue Jesse OWEN présentent dans l'emprise de l'autorisation d'exploiter viennent tout juste de se terminer pour permettre la continuité des extractions sur une partie de la zone.

III.5. PREPARATION DES DOSSIERS REGLEMENTAIRES POUR L'AMENAGEMENT DE LA ZAP

- ✓ Dossier de déclaration au titre du code de l'Environnement – Livre II- Titre 1^{er}

En 2014, compte tenu de l'urgence liée à la saturation des installations portuaires, exacerbée par les tensions en termes d'approvisionnement générées par la situation internationale, le GPMDLR a ainsi sollicité la libération anticipée à fin 2022 d'une zone d'environ 5 à 6ha sur les emprises d'extraction de TERALTA pour stocker des conteneurs vides.

Un dossier de déclaration au titre du code de l'environnement concernant la zone de 5,32 ha demandée par les acteurs portuaires a été réalisé avec l'obtention du récépissé de déclaration.

- ✓ **Etude d'impact sur l'environnement du projet valant évaluation environnementale du PLU au titre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme par déclaration de projet**

Afin de réaliser le projet d'aménagement de la ZAP sur l'ensemble de la surface attribuée aux activités portuaires (17 ha), une mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) est nécessaire. Ce dossier réglementaire sera finalisé avec les résultats de l'Ami lancé (cf. paragraphe suivant).

En effet, le plan local d'urbanisme (PLU) de la commune du Port inscrit une partie des parcelles concernées en zonage AU_p. Ce zonage nécessite une évolution vers un zonage Up pour permettre la réalisation des aménagements prévus.

III.6. LANCEMENT D'UN APPEL A MANIFESTATION D'INTERET POUR 'AMENAGEMENT DE LA ZAP

iv) OBJET DE L'AMI

L'appel à manifestation d'intérêt a pour objet de sélectionner un ou plusieurs opérateurs économiques auxquels pourra être accordé un ou plusieurs titres d'occupation les autorisant, en application de l'article L.2122-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, à occuper une ou plusieurs parcelles du domaine public portuaire, en vue de son exploitation économique, en l'espèce l'implantation d'une activité à fort valeur ajoutée en lien avec la ZAP.

Les pré-candidatures de la phase 1 devront être remises au plus tard le : 25 mai 2026 pour une sélection des candidats prévus en décembre 2027.

Le choix des activités retenu permettra de finaliser les dossiers règlementaires en cours pour une meilleure prise en compte de l'Environnement.

i) PRINCIPES DE L'AMI

Le projet d'aménagement de la ZAP par le GPMDLR prévoit la réalisation :

D'un terre-plein polyvalent de 11,82 hectares en partie basse de la ZAP, avec :

- Une emprise est de 5,32 ha (Phase 1) : travaux d'aménagement prévus à court terme (2025-2026) ;
- Une emprise ouest de 6,50 ha (Phase 2) : travaux prévus à court et moyen terme selon la libération des terrains (2026-2028).

Pour l'étape 2, TGBR est actuellement en cours d'exploitation jusqu'à fin 2026. Une demande de prolongation de son autorisation d'exploitation d'une année supplémentaire pour arriver à fin 2027, est en cours d'instruction auprès de la DEAL

Le schéma de principe de l'aménagement de la ZAP est illustré ci-après.

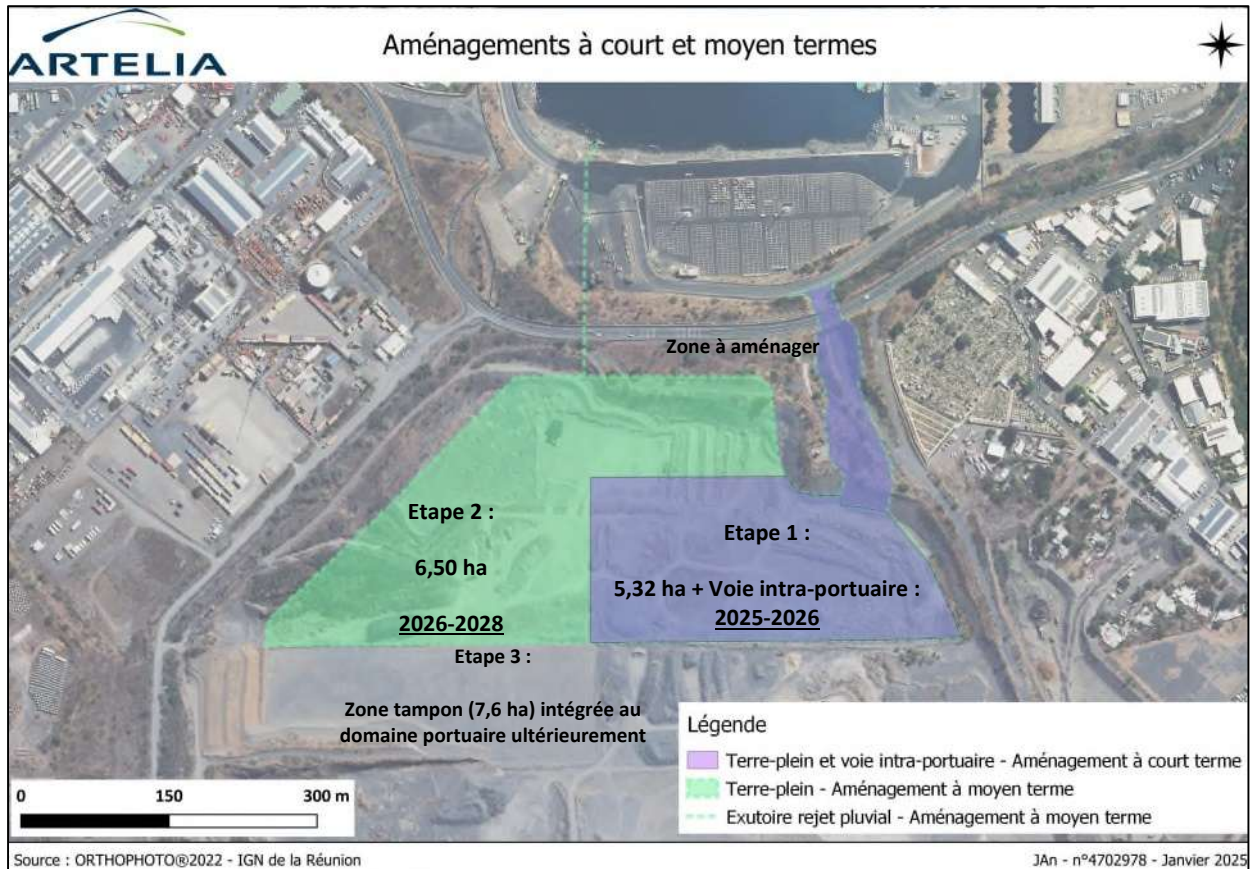


Figure 14 : Prévisionnel de Phasage de l'aménagement de la zone arrière portuaire par le GPMDLR- Extrait du dossier réglementaire ZAP – ARTELIA 2025

ii) ATTENDUS DANS LES ACTIVITÉS IMPLANTÉES ET LEURS AMÉNAGEMENTS

- ✓ Adapter les infrastructures portuaires aux futurs besoins

Le projet d'aménagement de la ZAP devra participer activement au développement d'espaces portuaires dédiés aux futures activités du port et des acteurs économiques du territoire.

Le transbordement concourt à la connectivité maritime de l'île et au positionnement de Port Réunion comme port de premier touché. Ces activités nécessitent la mobilisation de surfaces de terre-pleins, d'entrepôts ou de zones couvertes situés directement sur le site portuaire afin de bénéficier pleinement de la connectivité maritime, mais aussi des statuts douaniers disponibles.

L'aménagement de plateforme portuaire au sein de la ZAP devra permettre une extension des terre-pleins portuaires pour répondre au besoin urgent d'accompagner le développement de l'activité conteneurs, de permettre une installation industrielle cohérente avec la stratégie nationale bas carbone (SNBC), d'écartier du bord à quai le stockage de véhicules et d'offrir des espaces pour accompagner temporairement certains projets de court et moyen termes en lien avec des chantiers importants (SWAC, Eolien offshore, transition énergétique, ...).

✓ **Développer une logistique industrielle réunionnaise modernisée**

La création de nouvelles plateformes logistiques industrielles dans la ZAP permettra une modernisation du schéma logistique réunionnais, contribuera à fluidifier les livraisons sur le terminal à conteneurs et générera de nouveaux emplois.

La nouvelle connectivité maritime peut permettre d'accompagner les actions entreprises par les acteurs économiques et les collectivités en vue de redynamiser les filières industrielles réunionnaises.

Ces filières verront un intérêt à intégrer une composante portuaire dans la réingénierie de leurs logistiques d'approvisionnement et d'accès aux marchés à l'exportation. Une partie des sites situés dans la zone logistique de la ZAP devra être réservée à l'accueil de ces filières.

Ces activités ne devront toutefois pas générer de servitudes (cercles de dangers) excédant les limites de leur terrain d'assiette afin de pouvoir s'intégrer efficacement dans l'aménagement global de la zone.

✓ **Optimisation du foncier**

Le foncier étant rare, il est essentiel d'optimiser les surfaces disponibles de la ZAP, en privilégiant les aménagements légers, évolutifs et facilement démontables, afin de s'adapter à l'évolution possible des activités.

✓ **Protection de la biodiversité**

La ZAP, lieu d'arrivée des marchandises et de transition entre le port et le reste de La Réunion, se doit de préserver le Patrimoine Naturel de l'île.

D'après le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du GPMDLR, les enjeux se situent principalement au niveau de la faune avec la présence de l'avifaune marine (corridor de survol) et des espèces exotiques envahissantes (EEE) qui nécessiteront des mesures à prévoir pour l'aménagement de la ZAP (Eclairages adaptés, mesures de détection précoce des EEE).

En effet, les activités prévues au droit de la ZAP dans un espace clôturé devraient permettre de détecter plus facilement les EEE, permettant ainsi une première action de contrôle.

✓ **Protection de la ressource en eau**

La ressource en eau de la commune de Le Port est très vulnérable et constitue un enjeu important à prendre en compte pour le développement de la ZAP et les activités à y implanter. La proximité du biseau salé est à prendre en considération pour l'implantation d'une activité.

IV. UTILITE PUBLIQUE DU PROJET

IV.1. OBJECTIFS DU PROJET

Le développement de nouveaux espaces dédiés aux activités portuaires, logistiques, industrielles et tertiaires en Zone Arrière Portuaire participe au succès de plusieurs objectifs structurants pour le territoire.

iii) EVITER LA SATURATION DES TERRES PLEINS DE PORT RÉUNION

Le Port Est, mis en service en 1986, a constamment évolué au fur et à mesure de la croissance des trafics. Il accueille à ce jour un grand nombre d'activités commerciales portuaires (conteneurs, majorité des vracs secs, majorité des vracs liquides, croisière, navires rouliers, trafic marchandises inter-îles, ...).

Dans le cadre de son Projet Stratégique 2014-2018, le GPMDLR a décidé de s'orienter dans le développement de sa connectivité maritime, indispensable au développement économique de La Réunion. Les actions réalisées durant la période 2014-2018 (notamment l'extension du Port Est phase 2), ont permis au port de devenir majoritairement desservi par des lignes directes, ce qui impacte favorablement l'économie réunionnaise (*transit time* raccourcis et baisse des coûts).

Le port Est est actuellement soumis à une forte augmentation de son trafic, notamment conteneurs, qui résulte principalement des deux phénomènes suivants :

- L'augmentation de la population et le développement économique de La Réunion, s'accompagnant d'une augmentation du trafic portuaire domestique ;
- La forte augmentation du trafic de transbordement permis notamment par l'amélioration de la connectivité maritime de Port Réunion.

Il est également important de rappeler que le trafic maritime connaît une forte progression dans le bassin Sud-Ouest de l'océan Indien et voit les caractéristiques des navires évoluer à la hausse, le format Néo-Panamax devenant progressivement le nouveau standard.

Pour être rentable, ces nouveaux navires limitent leur nombre d'escales avec comme conséquence pour celles qui sont maintenues la massification des volumes d'échange de conteneurs, et donc une surface de terre-plein utilisée plus importante.

Dans ce cadre, les prévisions de trafic réalisées par le GPMDLR estiment que le trafic conteneurs à l'horizon 2030 approchera 500 000 Equivalents Vingt Pieds (EVP) par an.

L'augmentation du trafic conteneurs et la croissance de la taille des navires imposent de pouvoir traiter des volumes unitaires et globaux plus importants. Répondre à cette obligation permettra à Port Réunion de rester un port directement connecté aux lignes importantes, ce qui permet à l'économie réunionnaise de bénéficier de temps d'acheminement et de fréquences favorables à une meilleure compétitivité des entreprises.

- **Le projet d'aménagement de la ZAP permettra de libérer les espaces bord à quai pour les activités strictement lié aux navires et donc améliorera l'attractivité de la destination au bénéfice du développement de Port Réunion et plus largement du complexe industrialo-portuaire.**

iv) ADAPTER LES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES AUX FUTURS BESOINS

L'aménagement de plateforme portuaire au sein de la ZAP permettra de libérer les surfaces nécessaires au développement du port liés aux mutations des autres activités portuaires.

Nouveaux trafics liés à la transition énergétique

Le développement des nouvelles sources d'énergie nécessaires à la transition énergétique du territoire, telles que les énergies marines renouvelables (EMR), génèreront des besoins importants, tant sur les terminaux actuels qu'en ZAP. Port Réunion a naturellement un rôle majeur à jouer dans la transition énergétique du territoire réunionnais.

Il est donc indispensable de prévoir une réserve foncière dans la ZAP dédiée aux développements de ces futures activités. Les trafics liés aux nouvelles sources d'énergie, telles que les Energies Marines Renouvelables (EMR), pourront se développer sur ces espaces.

L'intégration de ce développement dans une vision long terme permettra d'accompagner au mieux la Programmation Pluriannuelle de l'énergie (PPE) du territoire.

Logistique de transbordement

Depuis que la compagnie CMA-CGM, MSC et MAERKS ont fait de Port Réunion son hub régional, le transbordement représente environ 150 000 et 200 000 EVP par an Cette activité concourt à la connectivité maritime de l'île et au positionnement de Port Réunion comme port de premier toucher.

Ces activités nécessitent la mobilisation de surfaces de terre-pleins, d'entrepôts ou de zones couvertes situés directement sur le site portuaire afin de bénéficier pleinement de la connectivité maritime, mais aussi des statuts douaniers disponibles.

Zone de chantier

Au service de l'économie réunionnais, l'évolution de Port Réunion pourra nécessiter la création de nouveaux espaces de développement gagnés sur la mer par exondement. Ces aménagements sont d'importants consommateurs de remblais, et pourront nécessiter d'importantes zones de travaux, des sites de préfabrication et des surfaces de stockage de remblais.

Par ailleurs, le port pourra à l'avenir accueillir des sites de chantiers extérieurs au domaine portuaire, mais nécessitant un accès maritime direct, notamment qu'ils s'agissent de chantiers routiers ou liés aux énergies marines renouvelables. Une souplesse foncière reste donc indispensable afin que le port puisse continuer à jouer pleinement son rôle d'interface nécessaire à la réalisation de grands chantiers d'infrastructure sur l'île.

Déplacement du stockage de véhicules sur les terre-pleins portuaires

Un terminal roulier pourra être créé en ZAP afin de délocaliser le stockage de véhicules sur les terre-pleins pour les laisser de la place aux activités en lien avec les navires.

- **Le projet d'aménagement de la ZAP participera activement au développement d'espaces portuaires dédiés aux futures activités du port et des acteurs économiques du territoire.**

v) DÉVELOPPER UNE LOGISTIQUE RÉUNIONNAISE MODERNISÉE

Pour les logisticiens associés à la distribution réunionnaise (petites unités de proximité, GMS), ou bien à la production industrielle, le complexe industrialo-portuaire de la Réunion, qui s'étend sur les communes du Port, de la Possession et de Saint-Paul, occupe une position stratégique. Situé au barycentre des zones de consommation majeures de l'île (Nord et Ouest), ce cœur d'activité regroupe la majorité des entrepôts logistiques de la région.

Sur cette zone, la demande de foncier pour la réalisation d'entrepôts logistiques est actuellement nettement plus importante que l'offre proposée.

En outre, et comme le souligne le Schéma Régional des Infrastructures et Transports (SRIT), le développement d'une chaîne logistique performante concourra à diminuer la congestion du réseau routier, en plus de favoriser la compétitivité des entreprises en abaissant leurs coûts logistiques. Aussi, le développement d'activités logistiques en ZAP concourra à transformer le système logistique réunionnais.

En concourant à la modernisation de la chaîne logistique réunionnaise par la mise en place de plateforme dédiée au développement d'entrepôts logistiques, la ZAP aura un impact significatif sur la qualité de l'organisation urbaine du territoire. Ainsi, le développement d'activités logistiques et leur transformation progressive en un véritable système logistique réunionnais est un enjeu de premier ordre pour La Réunion.

Actuellement, le GPMDLR estime qu'environ 75 000 à 80 000 conteneurs pourraient passer d'une logistique simple qui se traduit par des déplacements de conteneurs maritimes du port directement vers sa destination finale (logistique 1PL) à des logistiques plus sophistiquées, tel que 2PL (transport + entreposage) ou 3 PL (transport + entreposage + flux de marchandises + solutions liées aux flux d'information), s'effectuant à proximité du port.

Afin de mettre en place cette modernisation, différentes catégories d'activités logistiques sont souhaitées en ZAP.

✓ **Logistique de distribution**

Sur le secteur du Complexe Industriolo-Portuaire, les demandes de foncier pour le développement d'entrepôts logistiques sont portées majoritairement par des acteurs de la Grande Distribution. L'amélioration de cette situation passerait notamment par :

- La création de plateformes logistiques dites « publiques », c'est-à-dire où le prestataire d'une plateforme propose ses services logistiques à de nombreux clients (« logistique multi-clients »).
- La mise à disposition de nouveaux espaces destinés au développement de la logistique (« logistique privée ») des grandes surfaces réunionnaises (entrepôts modernes).

Dans les deux cas, la création de nouvelles offres logistiques proposant une optimisation des coûts par une massification et une performance accrue est l'une des volontés recherchées par les politiques économiques de lutte contre la vie chère menées ces dernières années dans les territoires d'outre-mer.

✓ **Logistique industrielle**

La nouvelle connectivité maritime peut permettre d'accompagner les actions entreprises par les acteurs économiques et les collectivités en vue de redynamiser les filières industrielles réunionnaises.

Ces filières verront un intérêt à intégrer une composante portuaire dans la réingénierie de leurs logistiques d'approvisionnement et d'accès aux marchés à l'exportation. Une partie des sites situés dans la zone logistique de la ZAP devra être réservée à l'accueil de ces filières.

Ces activités ne devront toutefois pas générer de servitudes (cercles de dangers) excédant les limites de leur terrain d'assiette afin de pouvoir s'intégrer efficacement dans l'aménagement global de la zone.

✓ **Un développement des activités logistiques en faveur de l'emploi**

Les activités maritimes et portuaires ont connu une forte croissance ces dernières années à La Réunion. Les études réalisées par l'INSEE en partenariat avec le GPMDLR, confirment le rôle majeur de ce secteur d'activité pour l'économie locale et l'emploi. Quand le trafic maritime a entre 2012 et 2019 progressé de 36%, l'emploi des activités maritimes et portuaires a lui connu une croissance de 42%.

Le développement de plateformes logistiques sur les terrains de la ZAP pourra également créer de nombreux emplois. En se référant à la densité en emplois observée sur le complexe industrialo-portuaire dans le secteur logistique, l'INSEE évalue ainsi le potentiel d'emplois lié au développement de la ZAP, notamment dans le secteur de la logistique, à environ 1 800 salariés (INSEE Analyses – La Réunion – n°43 ; Août 2019).

- **La création de nouvelles plateformes logistiques dans la ZAP permettra une modernisation du schéma logistique réunionnais, contribuera à fluidifier les livraisons sur le terminal à conteneurs et générera de nouveaux emplois.**

vi) PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ

D'après le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) du GPMDLR et les inventaires faunistiques et floristiques menés sur le milieu terrestre, la ZAP présente peu d'enjeux sur la flore en raison de la présence des activités d'extraction de matériaux alluvionnaires.

Les enjeux se situent principalement au niveau de la faune avec la présence de l'avifaune marine (corridor de survol) et des espèces exotiques envahissantes (EEE) qui nécessiteront des mesures à prévoir pour l'aménagement de la ZAP (éclairages adaptés, mesures de détection précoce des EEE).

Par ailleurs, le déchargement des conteneurs ciblés comme à risque au sens de la lutte contre les EEE, pourront s'organiser en ZAP dans un espace clôturé permettant une première action de contrôle. A l'heure actuelle les conteneurs sont directement transportés dans les différents lieux de dépôts sur toute l'île sans contrôle préalable ce qui favorise une dissémination plus rapide des espèces invasives.

- **Le dépotage des conteneurs ciblés à risque dans la ZAP permettra de mieux les contrôler et de lutter plus efficacement contre l'introduction des espèces exotiques envahissantes.**

vii) RÉDUIRE LES IMPACTS DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR L'ENVIRONNEMENT

La modernisation de la logistique comme levier d'optimisation du transport de marchandises

La modernisation du schéma logistique réunionnais est nécessaire pour plus de rationalité et d'efficacité, réduisant sensiblement le nombre de kilomètres réalisés par des poids lourds, transportant notamment des conteneurs vides. Il est ainsi estimé qu'une telle évolution pourrait permettre à terme d'éviter une production de plus de 1 000 tonnes de CO₂ par an, et plus de 10 M. t-km sur les routes réunionnaises. L'encombrement, l'accidentologie, l'usure des infrastructures et le bilan carbone s'en trouveraient alors diminués.

Schéma logistique actuel :

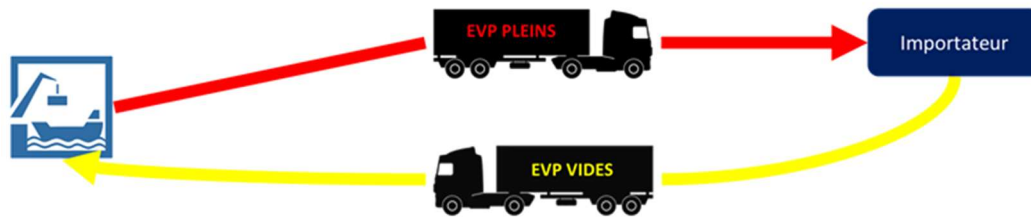


Schéma logistique visé

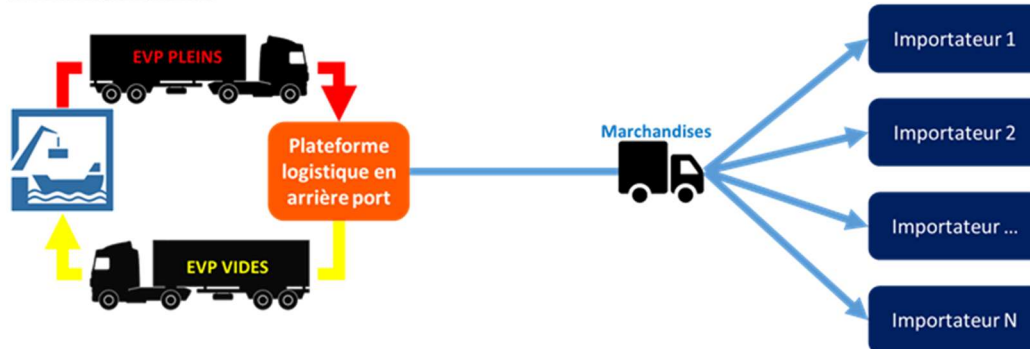


Figure 15 : Evolution visée du schéma logistique réunionnais

La mise en place d'entrepôts logistiques à proximité des installations portuaires permettra également de diluer les pics journaliers d'activités actuellement connus à l'entrée du Port Est, où la réception et la livraison de conteneurs par les transporteurs routiers est concentrée sur 4 à 5 heures par jours. Ainsi, le terminal conteneurs de Port Réunion pourra fonctionner de manière optimale et les congestions généreront moins de désordres sur les voiries publiques.

La ZAP comme chaînon manquant dans la continuité du sentier du littoral

Le sentier du littoral nécessite pour sa continuité sur le littoral Nord de la commune du Port, un sentier permettant de retrouver une vue du monde maritime, tout en apportant au public un sentiment de tranquillité. La ZAP prendra en compte la continuité du sentier littoral dans son aménagement.

A ce stade de la réflexion, deux scénarios éventuellement complémentaires sont regardés, d'une part un sentier implanté dans le talus, en périphérie de la ZAP, offrant des vues sur l'environnement portuaire, d'autre part une piste dédiée aux modes doux longeant la nouvelle implantation de la rue Jesse Owens (trajet plus court que le précédent mais ayant davantage de dénivelé).

- **L'accueil des activités logistiques performantes dans la ZAP réduira considérablement les impacts du transport sur le réseau routier et donc sur l'environnement.**

IV.2. COHERENCE DU PROJET AVEC LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DES POLITIQUES PUBLIQUES

Le projet d'aménagement de la ZAP est, par les objectifs qu'il poursuit, en forte cohérence avec les orientations programmatiques de développement de l'outil portuaire et d'amélioration de la chaîne logistique, développées par les politiques publiques nationales, régionales et locales.

i) LA DIMENSION NATIONALE

✓ **Stratégie Nationale Portuaire (2013 révisée 2021)**

La nouvelle stratégie nationale portuaire adoptée par le Comité interministériel de la mer (CIMER) du 22 janvier 2021 poursuit un objectif clair de reconquête de parts de marché et de développement économique des ports, à horizon 2025-2050.

La nouvelle stratégie nationale portuaire vise à relever les défis suivants :

- Passer de 60% à 80% la part du fret conteneurisé à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français à l'horizon 2050 et reconquérir également les flux européens pour lesquels les ports français représentent un point de passage pertinent ;
- Doubler le nombre d'emplois directs et induits liés à l'activité portuaire (et plus globalement industrielle, en lien avec la réindustrialisation que vise cette stratégie) à horizon 2050 ;
- Accroître de 30 % la part des modes de transport massifiés dans les pré- et post-acheminements portuaires, à horizon 2030 ;
- Contribuer à l'atteinte des objectifs de neutralité carbone des transports à horizon 2050 par les autorités portuaires dans le cadre d'un plan de transition écologique ;
- Accélérer la fluidification du passage portuaire notamment par la dématérialisation totale des formalités déclaratives liées au passage des navires et des marchandises dans les ports à horizon 2025.

La stratégie couvre l'ensemble du système portuaire français, de métropole et d'outre-mer, qu'il s'agisse de ports sous tutelle de l'État ou décentralisés.

Pour relever ces défis, la stratégie comporte un socle de quatre ambitions communes à l'ensemble du système portuaire français, déclinées en 16 objectifs stratégiques qui seront mis en œuvre par des actions opérationnelles dont certaines sont déjà engagées pour 2020-2021. Ces actions sont détaillées dans une feuille de route des actions de la SNP.

Les quatre ambitions de la nouvelle stratégie nationale portuaire :

- Des ports, maillons essentiels de la performance des chaînes logistiques ;
- Des ports, outils de développement économique des territoires ;
- Des ports, accélérateurs de la transition écologique ;
- Des ports, moteurs de l'innovation et de la transition numérique.

✓ **Stratégie Nationale pour la Mer et le Littoral (SNML – 2017)**

Pour fixer son ambition maritime sur le long terme, la France s'est dotée, en février 2017, d'une stratégie nationale pour la mer et le littoral. Cette stratégie donne un cadre de référence pour les politiques publiques concernant la mer et le littoral et, plus généralement, pour tous les acteurs de l'économie maritime et des littoraux.

La SNML souhaite, dans le cadre de la croissance de l'économie maritime, le développement de l'innovation notamment pour les ports, permettant ainsi un renforcement de la fluidité dans un aménagement durable et une préservation de la dimension industrielle de l'économie portuaire, tournée vers la transition énergétique.

La nouvelle version de la SNML est en cours d'actualisation pour la période 2023-2029.

✓ **Livre Bleu Outre-mer, 2018**

Présenté le 28 juin 2018 et élaboré à partir des éléments transmis lors des Assises des outre-mer, le Livre bleu Outre-mer est structuré en quatre parties : « des territoires à vivre ; des territoires accompagnés ; des territoires pionniers ; des territoires d'influence et de rayonnement ».

A partir des orientations de ce Livre bleu, le président de la République a tracé les grandes lignes de la politique du gouvernement pour les Outre-mer en mettant en exergue 4 grandes priorités : la bataille pour la création d'emplois ; le renforcement de l'ancrage régional de chaque territoire ultra-marin ; le soutien à la croissance verte et bleue ; la prise en compte de la différenciation.

Dans ce cadre, la réalisation du projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire porté par Port Réunion est citée dans le Livre Bleu Outre-mer.

✓ **Stratégie Nationale France Logistique 2025, (2016)**

A travers la Stratégie nationale « France logistique 2025 », le Gouvernement a concrétisé son engagement exprimé dans une démarche de concertation avec l'ensemble du secteur de plus d'un an, pour renforcer la logistique d'aujourd'hui et préparer celle de demain, en l'adaptant aux mutations numériques et aux enjeux de transition énergétique et du climat.

La stratégie nationale « France logistique 2025 » repose sur cinq axes :

- Faire de la plateforme France une référence mondiale en encourageant la dynamique logistique sur tout le territoire ;
- Développer le capital humain et faciliter la lisibilité de l'organisation logistique ;
- Faire de la transition numérique un vecteur de performance logistique ;
- Utiliser la logistique comme levier de transformation des politiques industrielles et de transition énergétique ;
- Instaurer et animer une gouvernance intégrée de la logistique.

Dans ce cadre, la réalisation du projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire porté par Port Réunion répond à cette stratégie.

ii) LA DIMENSION RÉGIONALE

✓ **Schéma d'Aménagement Régional (SAR), 2011 (processus de révision lancé en 2023)**

A La Réunion, un premier SAR a été approuvé en 1995 qui a fait l'objet d'une révision approuvée le 22 novembre 2011 par décret en conseil d'Etat.

L'un des objectifs du SAR est de renforcer et de conforter Port Réunion, notamment à travers le dimensionnement pertinent des infrastructures et une organisation performante de l'espace portuaire.

Dans ce cadre, la réalisation du projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire doit être appuyée davantage dans le SAR, d'où la nécessité de renouveler le PIG.

✓ **Schéma Régional de Développement Economique d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII)**

Le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZA) s'inscrit en parfaite cohérence avec les orientations du Schéma Régional de Développement Économique, d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII) révisé, intitulé « *La Nouvelle Économie – La Réunion 2030* ».

Le SRDEII révisé réaffirme en effet la nécessité pour La Réunion de renforcer ses infrastructures structurantes de connectivité internationale, afin de tirer pleinement parti de sa position géostratégique au sein de l'Union européenne et du bassin indo-océanique. À ce titre, les infrastructures portuaires, aux côtés des équipements aéroportuaires et numériques, sont identifiées comme des leviers majeurs de l'ouverture du territoire, de l'attractivité économique et de la résilience du tissu productif réunionnais.

Dans cette perspective, le SRDEII met en avant la structuration et l'optimisation de zones d'activités économiques stratégiques, en particulier celles dédiées aux fonctions portuaires, logistiques, industrielles et à l'export, en lien direct avec les grands équipements de connectivité que constitue le Grand Port Maritime de La Réunion.

Le développement de telles zones vise à améliorer la performance des chaînes logistiques, à soutenir la compétitivité des entreprises locales et à favoriser l'implantation de nouvelles activités créatrices de valeur et d'emplois.

L'ouverture à l'urbanisation d'une partie de la ZAP répond directement à ces orientations, en permettant la mise à disposition de foncier adapté pour l'accueil d'activités portuaires et industrialo-portuaires à forte valeur ajoutée, à proximité immédiate des installations du port Est. Elle contribue ainsi à :

- Renforcer le rôle de hub logistique régional et international de La Réunion ;
- Soutenir l'internationalisation des entreprises réunionnaises ;
- Accompagner la structuration de filières économiques stratégiques ;
- Améliorer la résilience du modèle économique insulaire face aux crises géopolitiques, sanitaires ou climatiques.

Ainsi, le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire constitue une déclinaison opérationnelle et territorialisée des objectifs du SRDEII révisé, en participant pleinement à la mise en œuvre de la stratégie régionale de développement économique à l'horizon 2030.

✓ **Contrat de Convergence et de Transformation (CCT) de La Réunion, 2019-2022**

Le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) s'inscrit également en cohérence directe avec le Contrat de Convergence et de Transformation (CCT) 2024-2027 de La Réunion, document cadre de la mise en œuvre territorialisée de la politique de convergence prévue par la loi du 28 février 2017 relative à l'égalité réelle outre-mer.

Le CCT 2024-2027, signé le 25 octobre 2024 entre l'État, la Région Réunion, le Département et les établissements publics de coopération intercommunale, constitue la déclinaison opérationnelle du plan de convergence et fixe une stratégie partagée de développement du territoire sur la période 2024-2027. Il a été adopté par la Commission permanente du Conseil régional le 12 juillet 2024.

Le contrat repose sur plusieurs grandes orientations stratégiques, parmi lesquelles figurent notamment :

- le renforcement de l'attractivité et du rayonnement du territoire ;
- le développement d'infrastructures structurantes contribuant à la compétitivité économique ;

- l'aménagement équilibré du territoire et la résilience face aux vulnérabilités économiques, logistiques et environnementales ;
- le soutien aux filières stratégiques et à l'insertion régionale et internationale de La Réunion.

Dans ce cadre, le CCT 2024-2027 affirme le rôle central des grandes infrastructures de connectivité, parmi lesquelles les infrastructures portuaires, comme leviers essentiels de convergence économique, de sécurisation des approvisionnements et d'ouverture du territoire au sein de son environnement régional et international.

Le contrat précise par ailleurs qu'il a été élaboré en cohérence avec les stratégies régionales structurantes, notamment le SRDEII révisé, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et les politiques de transition écologique.

L'aménagement de la Zone Arrière Portuaire et la mobilisation de foncier dédié aux activités portuaires, logistiques et industrialo-portuaires répondent directement aux objectifs du CCT en matière :

- de renforcement des capacités logistiques et industrielles du territoire ;
- de soutien aux chaînes d'approvisionnement et aux échanges internationaux ;
- d'amélioration de la compétitivité des équipements structurants, au premier rang desquels figure le Grand Port Maritime de La Réunion, identifié comme un outil stratégique de développement et de rayonnement économique.

✓ **Document Stratégique de Bassin Maritime (DSBM) Sud océan Indien 2020-2026, adopté par arrêté inter-préfectoral en décembre 2020**

La stratégie nationale pour la mer et le littoral donne un cadre général pour une déclinaison à l'échelle de chaque façade maritime et bassin ultramarin, adaptée aux spécificités et aux enjeux de l'espace concerné, au travers d'un document stratégique qui comporte en particulier une planification des espaces maritimes.

Ce document, pour la zone Sud océan Indien, identifie PORT REUNION avec comme enjeux:

- Continuité du développement des ports de commerce et services maritimes associés, comme vecteurs de développement et logistiques essentiels au bassin.
- Renforcement de la connectivité maritime des territoires français dans la zone pour développer et maintenir leur attractivité (offre de services, fluidité...).
- Développement, structuration et pérennisation d'une filière construction et réparation navale.
- Forte attente de travaux publics maritimes à impact économique important.
- Développement harmonieux des activités maritimes.

✓ **Programmation Pluriannuel de l'Énergie (PPE) 2019-2028**

La PPE de La Réunion 2019-2028, réalisée par l'État et la Région dans le cadre des zones non interconnectées (ZNI), fixe les orientations visant à conduire le territoire vers l'autonomie énergétique à l'horizon 2030, à réduire la dépendance aux énergies fossiles importées et à renforcer la résilience du système énergétique insulaire.

À ce titre, la PPE identifie plusieurs axes prioritaires directement en lien avec les fonctions et les usages portuaires et industrialo-portuaires :

- le développement des énergies renouvelables locales et des solutions énergétiques innovantes ;
- la sécurisation des approvisionnements énergétiques, enjeu stratégique pour un territoire insulaire fortement dépendant des flux maritimes ;
- la performance énergétique des infrastructures et des zones d'activités économiques ;
- l'émergence de projets contribuant à la transition énergétique, à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la maîtrise des consommations énergétiques.

L'aménagement de la Zone Arrière Portuaire permet ainsi de créer les conditions favorables à l'implantation d'activités portuaires, logistiques et industrielles intégrant pleinement les objectifs de la PPE, notamment par :

- l'accueil possible de projets intégrant des solutions de production d'énergie renouvelable, de stockage ou de gestion intelligente de l'énergie ;
- la mise à disposition de foncier possible adapté pour des activités participant à la transition énergétique du système portuaire et logistique ;
- le renforcement du rôle du port comme infrastructure stratégique de sécurisation des flux énergétiques, dans un contexte d'évolution du mix énergétique réunionnais et de réduction progressive de l'usage des combustibles fossiles importés.

- ✓ **Ainsi, la ZAP constitue une déclinaison territoriale et opérationnelle des orientations de la PPE, en contribuant à l'adaptation des infrastructures économiques aux enjeux de transition énergétique, de résilience et d'autonomie énergétique portés conjointement par l'État et la Région Réunion.**

iii) LA DIMENSION LOCALE

✓ **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du TCO, 2022**

Le SCoT du TCO constitue le document-cadre de planification stratégique à l'échelle intercommunale et fixe, pour un horizon de long terme, les grandes orientations en matière d'aménagement, de développement économique, de mobilité, de préservation de l'environnement et d'organisation de l'espace. À ce titre, il identifie le secteur portuaire et industrialo-portuaire du Port et de La Possession comme un pôle économique structurant à enjeu régional, appelé à jouer un rôle moteur dans le développement économique et logistique de l'Ouest et de l'ensemble de La Réunion.

Le projet de la ZAP répond directement à l'ambition économique portée par le SCoT, qui vise notamment à :

- renforcer et diversifier l'économie productive du territoire, en s'appuyant sur les avantages comparatifs du port ;
- optimiser l'utilisation du foncier économique stratégique, en privilégiant les zones à forte valeur ajoutée et fortement connectées aux infrastructures majeures ;
- conforter le rôle du Grand Port Maritime de La Réunion comme outil de compétitivité, d'ouverture internationale et de structuration des filières logistiques et industrielles.

Par ailleurs, le SCoT affirme le principe d'un développement maîtrisé et économe du foncier, privilégiant la localisation des activités économiques à fort impact logistique à proximité immédiate des infrastructures de transport et des grands équipements, afin de limiter les déplacements, réduire les nuisances et améliorer la performance globale des chaînes logistiques.

L'aménagement de la Zone Arrière Portuaire s'inscrit pleinement dans cette logique de cohérence spatiale et fonctionnelle entre le port, les zones d'activités et les réseaux de mobilité.

Enfin, la révision en cours du SCoT du TCO, prescrite par délibération du 16 décembre 2022, vise notamment à renforcer l'intégration des enjeux de transition énergétique, de résilience climatique et de développement économique durable. Le projet de la ZAP, par sa vocation portuaire et industrialo-portuaire, est pleinement compatible avec ces orientations, et constitue une traduction opérationnelle des objectifs de structuration économique et d'aménagement stratégique du territoire ouest à l'échelle intercommunale

✓ **Territoire industrie**

Le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) s'inscrit pleinement dans les objectifs et orientations du dispositif « Territoires d'Industrie » porté par le Territoire de l'Ouest (TCO), labellisé dès la première phase du programme national lancé en 2018 et reconduit pour la période 2023-2027.

L'initiative nationale « Territoires d'Industrie », copilotée par l'État, la Région et les intercommunalités, vise à soutenir la reconquête industrielle des territoires à partir de leurs atouts structurels, notamment en matière de foncier économique, d'infrastructures stratégiques, d'écosystèmes industriels et logistiques, et de transition écologique et énergétique.

À La Réunion, le Territoire de l'Ouest, et en particulier le secteur industrialo-portuaire du Port et de La Possession, a été identifié comme un périmètre prioritaire en raison de la concentration d'activités industrielles et logistiques et de la présence du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR).

Dans ce cadre, un protocole « Territoires d'Industrie » a été signé le 23 octobre 2019, associant notamment l'État, le TCO, la Région Réunion et le GPMDLR.

Ce protocole identifie les espaces portuaires et industrialo-portuaires, et notamment la Zone Arrière Portuaire, comme des leviers structurants pour le développement économique, la compétitivité du tissu productif local et la création de valeur et d'emplois à l'échelle du territoire.

La reconduction du label « Territoire d'Industrie – Territoire de l'Ouest » pour la période 2023-2027 confirme cette orientation stratégique, en mettant l'accent sur :

- la mobilisation et la qualification du foncier à vocation industrielle et logistique ;
- le soutien aux activités productives et industrialo-portuaires ;
- la promotion de démarches d'écologie industrielle et territoriale ;
- l'accompagnement de la transition écologique et énergétique de l'industrie, en lien avec les grands équipements structurants du territoire.

À ce titre, l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire constitue un outil opérationnel majeur pour la mise en œuvre du programme « Territoires d'Industrie », en permettant l'accueil et l'optimisation d'activités industrielles et logistiques en lien direct avec le port, dans une logique de compétitivité, de résilience et de développement économique durable du Territoire de l'Ouest et de La Réunion dans son ensemble.

✓ **Projet Stratégique 2024-2028 du GPMDLR**

Le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) s'inscrit en pleine cohérence avec les orientations du Projet Stratégique 2024-2028 du Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR), document de référence définissant la vision, les priorités et le programme d'actions du port pour les cinq prochaines années.

Le Projet Stratégique 2024-2028 réaffirme le rôle central du GPMDLR comme outil stratégique de sécurisation des approvisionnements, de soutien au développement économique de La Réunion et de renforcement de son insertion régionale et internationale. Il identifie, parmi ses priorités majeures, la nécessité d'optimiser l'organisation spatiale et fonctionnelle du domaine portuaire et de ses interfaces terrestres, afin d'améliorer la performance des chaînes logistiques, la fluidité des trafics et la compétitivité globale de Port Réunion.

Dans ce cadre, le Projet Stratégique souligne l'importance du développement et de la structuration des espaces en arrière de quai, destinés à accueillir des activités portuaires, logistiques et industrialo-portuaires en lien direct avec les opérations maritimes. La Zone Arrière Portuaire est ainsi identifiée comme un levier essentiel pour :

- accompagner l'évolution des trafics et des modes d'exploitation portuaire ;
- libérer et préserver les espaces stratégiques à proximité immédiate des quais ;
- améliorer l'efficacité opérationnelle du traitement des escales, notamment des porte-conteneurs ;
- renforcer la résilience du port face aux aléas géopolitiques, climatiques et économiques.

Le Projet Stratégique 2024-2028 intègre par ailleurs des objectifs forts en matière de transition écologique et énergétique, de sobriété foncière, ainsi que de responsabilité sociétale et environnementale.

À ce titre, l'aménagement de la ZAP s'inscrit dans une logique de développement maîtrisé et fonctionnel des activités industrialo-portuaires, en favorisant la mutualisation des espaces, l'optimisation des flux et l'intégration de démarches d'écologie industrielle et territoriale.

Ainsi, le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire constitue une déclinaison opérationnelle et territoriale des orientations du Projet Stratégique 2024-2028 du GPMDLR, en contribuant directement à l'amélioration de la compétitivité, de la performance logistique et de la durabilité du port et du complexe industrialo-portuaire réunionnais. Une fiche projet est d'ailleurs intégrée dans le Projet Stratégique 2024-2028.

✓ **Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune du Port, 2018 & 2019**

Le conseil municipal de la commune de Le PORT a approuvé le 02 octobre 2018 son nouveau Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Le PLU a par la suite été modifié, notamment pour lever les réserves émises par Monsieur Le préfet de La Réunion dans son recours gracieux à l'encontre du PLU daté du 28 décembre 2018. La modification n°1 du PLU a été approuvée le 17 décembre 2019.

Au travers de son Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) « Zone arrière portuaire » le PLU de la commune de Le Port a précisé, dans sa dernière version approuvée, la destination des terrains de la ZAP suivant 2 types d'activités :

- Zone centrale : Activités portuaires ;
- Zone périphérique : Activités logistiques, industrielles et tertiaires.

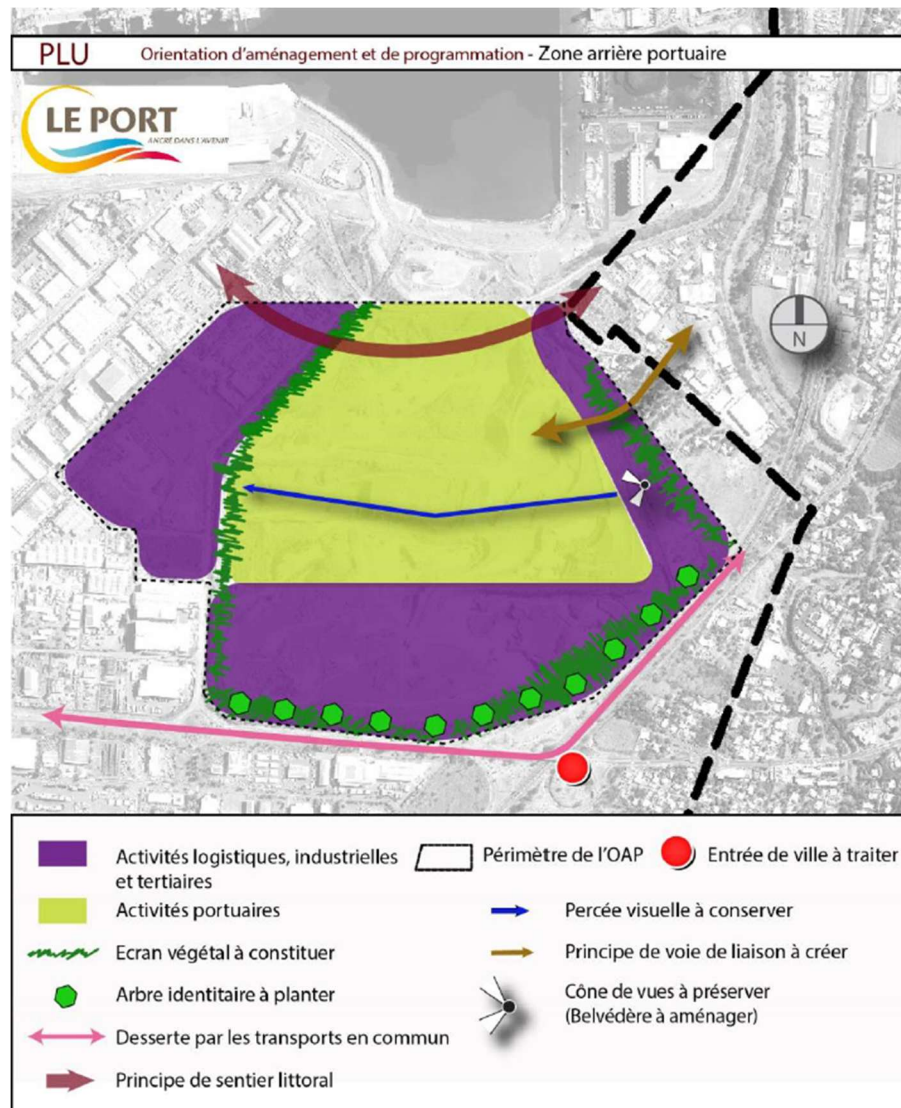


Figure 16 : Pièce graphique de l'OAP 3 « ZAP » du PLU du Port

Le projet d'aménagement de la ZAP est donc désormais bien intégré dans le PLU.

Aujourd'hui, face aux enjeux stratégiques de cette zone et des besoins urgents de surfaces portuaires, le GPMDLR souhaite que la partie Nord de la zone 2AU_p de ZAP d'une surface de 20 ha, dédiée à ses activités, soit ouverte à l'urbanisation et devienne une zone Up d'où une poursuite des dossiers nécessaires.

Avec la fin des extractions de matériaux alluvionnaires, la libération du foncier rendra prochainement possible de répondre aux premiers besoins urgents de surface portuaire, cohérents avec la capacité des réseaux existants.

Les justifications techniques liées à cette demande sont données dans la présente note, où seront abordés successivement :

- La zone sur laquelle l'ouverture de l'urbanisation est souhaitée, ainsi que le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire,
- Les différentes études menées avec les partenaires où la zone constitue la première phase d'aménagement des activités portuaires ;

- Les principaux réseaux existants à proximité immédiate du secteur et leurs capacités à absorber le projet d'ouverture de l'urbanisation sur la zone demandée.

- ✓ **Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) Ecocité La Réunion en place**

Le contrat de PPA traduit la volonté d'une démarche partenariale, à l'initiative des collectivités territoriales, avec les partenaires locaux et l'appui de l'État, pour porter un projet de territoire et en partager le cadre contractuel.

Il s'inscrit dans la déclinaison opérationnelle des objectifs et projets inscrits dans des documents stratégiques de planification. En renforçant la gouvernance et en structurant le partenariat, le PPA constitue ainsi un outil d'appui à l'aménagement opérationnel qui doit permettre la concrétisation des opérations sur le terrain dans des délais accélérés par rapport aux mêmes opérations qui ne bénéficieraient pas d'un PPA.

Le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement « Ecocité de La Réunion » a pour objectif principal la poursuite de la démarche Ecocité sur la période 2020-2030 en mettant en œuvre une stratégie d'interventions coordonnées durant ces 11 ans et intégrées sur les 5 000 hectares du cœur d'agglomération du Territoire de la Côte Ouest.

Piloté et financé dans le cadre d'un partenariat institutionnel, il tend à articuler l'ensemble des réflexions, études, dispositifs et projets pour en maximiser leur effet levier aux différentes échelles.

Le projet d'aménagement de la ZAP fait l'objet d'une étude spécifique menée dans le cadre du PPA Ecocité. L'objectif de cette étude est de proposer un schéma d'aménagement en développant un parti d'aménagement dans le but de permettre aux collectivités compétentes de passer à la phase opérationnelle de l'aménagement de la ZAP.

iv) UN PROJET CONCERNÉ PAR PLUSIEURS ACTEURS

Le développement portuaire, logistique et industriel de la ZAP est un projet porté par différents acteurs dont les principales positions convergent :

- Le GPMDLR et l'Etat : Dans le cadre du Projet Stratégique 2024-2028 du GPMDLR, la ZAP, partie intégrant de la circonscription portuaire, assumera notamment la vocation de développement des activités ;
- Le Département de La Réunion : Propriétaire majoritaire du foncier de la ZAP, le Conseil Départemental souhaite un développement de la ZAP en faveur de l'emploi et de l'insertion, de l'optimisation du transport routier réunionnais, du développement d'industrie agroalimentaire, et de la préservation du Patrimoine Naturel de l'île.
- La Région Réunion : Le SAR identifie la Zone Arrière Portuaire comme pôle d'activités ayant vocation notamment à accueillir les activités logistiques. Par ailleurs bordée par la Route Nationale 1 et la RN 1001, la Région Réunion est un acteur majeur de la desserte routière de la ZAP ;
- Le TCO : La ZAP est considérée comme un des derniers grands espaces disponibles pour le développement d'activités économiques structurantes liées aux domaines portuaires et maritimes. En ce sens, elle est stratégique pour le développement économique de la communauté d'agglomération. Sa spécialisation doit s'inscrire en cohérence et en complémentarité avec les programmes des autres zones d'activité prévues à l'échelle de l'écocité ;
- L'Ecocité : Le GIP Ecocité Réunion et le TCO souhaite que la ZIP participe à la continuité urbaine La Possession-Le Port, ce qui implique un aménagement de qualité, tant environnemental (reconstitution de continuités écologiques, sobriété dans les ressources consommées) qu'architectural, et notamment en façade des routes nationales ;
- La Commune du Port : Le PLU consacre la vocation portuaire, industrielle et logistique de la ZAP ;
- La Commune de la Possession : est attachée à ce que la ZAP n'ait pas de conséquences négatives sur la circulation dans la commune et que le déplacement en mode doux soit pris en compte.

V. CONCLUSION : SYNTHÈSE DE L'ANALYSE AVANTAGES / INCONVENIENTS DU PROJET

Le Grand Port Maritime de La Réunion (GPMDLR), unique port de commerce de l'île, assure le transit de plus de 98 % des marchandises importées et exportées. Il constitue ainsi une infrastructure stratégique essentielle pour l'approvisionnement et le développement économique du territoire.

Dans un contexte marqué par :

- la croissance des flux maritimes,
- l'évolution des chaînes logistiques,
- les contraintes foncières croissantes,

l'adaptation des infrastructures portuaires est devenue indispensable.

Le projet d'aménagement de la Zone Arrière Portuaire (ZAP) appelé désormais Industriale Portuaire (ZIP), d'une superficie d'environ 100 hectares, constitue le principal levier de développement du port.

Classé en Projet d'Intérêt Général en 2014, renouvelé en 2017, 2020 et 2023, ce projet nécessite un nouveau renouvellement avant le 14 juillet 2026.

Depuis 2023, des avancées significatives ont été réalisées :

- maîtrise foncière renforcée,
- poursuite des études réglementaires,
- lancement d'un AMI pour l'aménagement de la partie portuaire (ZAP),
- engagement des procédures réglementaires environnementales.

Toutefois, le projet n'ayant pas encore atteint sa phase opérationnelle complète, le maintien du PIG apparaît indispensable.

L'établissement de l'utilité publique de l'aménagement de la Zone Arrière Portuaire ne peut s'établir que si les avantages du projet l'emportent sur ses inconvénients (circulaire du 27 juin 1985, JO du 3 août 1985).

Les avantages du projet sont rappelés dans le présent document. S'ils ne diffèrent pas de ceux exprimés par le projet d'intérêt général initial, les avantages de l'aménagement de la ZAP se sont renforcés au fur et à mesure de l'intégration du projet dans les politiques publiques territoriales.

Appréhendés par la demande de qualification de PIG initial, les inconvénients du projet ont par ailleurs été intégrés aux études et démarches réalisées depuis 2014. Ces éléments sont présentés dans le présent mémoire.

Cette note apporte la démonstration que le projet s'inscrit toujours dans le cadre de l'article L. 102-1 du code de l'urbanisme, et constitue le fondement de la demande de renouvellement de l'arrêté de PIG de l'aménagement de la ZAP.

Permettant de conclure la démonstration de la préservation de l'utilité publique de l'aménagement de la ZAP, le tableau suivant présente l'analyse synthétique des avantages et des inconvénients du projet.

Projet d'Intérêt Général	Avantages	Inconvénients/mesures prévues	Raisons du choix
Réservation de la partie centrale de la ZAP au développement de plateformes portuaires	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prémunir la saturation du terminal conteneurs de Port Réunion et libérer les espaces bord à quais pour des activités purement portuaire ➤ Adaptation des infrastructures portuaires aux futurs besoins du territoire ➤ Préservation de la ressource en eau 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Disparition des sites d'extraction des matériaux alluvionnaires dans la ZAP conformément aux Arrêtés Préfectoraux d'autorisation d'exploiter. <i>Mesures ERC : Concertation sur la remise en état des carrières avec les acteurs concernés (Département, Etat, carriers, Commune, GPMDLR). Le volume de matériaux alluvionnaires extraits restants sera épuisé au fur et à mesure du démarrage des travaux d'aménagement.</i> 	Avantages manifestes pour des inconvénients appréhendés et techniquement maîtrisables

Projet d'Intérêt Général	Avantages	Inconvénients/mesures prévues	Raisons du choix
<p>Réservation de la périphérie de la ZAP au développement de plateformes logistiques, industrielles et tertiaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Développement d'une logistique réunionnaise modernisée ➤ Préservation de la biodiversité ➤ Réduction des impacts du transport de marchandises sur l'environnement ➤ Continuité du sentier littoral 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le développement d'activités industrielles pourra engendrer une consommation en eau supplémentaire <i>Mesures ERC : Réglementation sur la consommation maximale en eau des installations / choix d'installations peu consommatrices en eau / desserte en eau brute pour certains usages.</i> ➤ Consommation d'espace par des zones économiques <i>Mesures ERC : Les espaces concernés n'ont pas de vocation naturelle, agricole, ou d'habitat ; en revanche au regard de l'état de l'existant, après la phase d'excavation de matériaux de construction, la ZAP donnera l'opportunité de recréer des continuités écologiques.</i> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Une optimisation du foncier (bâtiment en hauteur), facilement démontable pour anticiper toute évolution d'activités de la ZAP 	<p>Avantages manifestes pour des inconvénients appréhendés et techniquement maîtrisables</p>

Enfin, le renouvellement du PIG est nécessaire pour finaliser les études techniques et réglementaires de la ZAP, poursuivre la conformité du PLU vis-à-vis de l'ouverture à l'urbanisation et permettre de répondre aux objectifs de l'AMI ZAP lancé qui permettra de finaliser les dossiers réglementaires nécessaire à l'aménagement de la ZAP.

➤ **Le renouvellement du PIG est pleinement justifié.**