VILLE DU PORT



Nombre de conseillers en exercice

: 39

A l'ouverture de la séance

Nombre de présents : 26 Nombre de représentés : 10 Nombre de votants : 36

OBJET

Affaire n°2016-118

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST

RÉVISION DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT)

ARRÊT DU PROJET AVIS DE LA COMMUNE DU PORT

NOTA / Le Maire certifie que :

- la convocation du Conseil Municipal a été faite le 25 juillet 2016 et affichée le 25 juillet 2016.
- le compte rendu de cette délibération a été affiché à la porte de la mairie le : 0 9 AOUI 2016

Olivier HOARAU

LE MAIRE

EXTRAIT DU PROCÈS VERBAL DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SÉANCE DU MARDI 2 AOÛT 2016

L'AN DEUX MILLE SEIZE, le mardi 2 août, le Conseil Municipal du Port s'est réuni à la Mairie, après convocation légale sous la présidence de M. Olivier Hoarau, Maire.

Secrétaire de séance : Mme Anne-Laure Boyer.

Étaient présents: M. Olivier Hoarau Maire, Mme Paulette Lacpatia 1ère adjointe, Mme Dalila Mahé 2ème adjointe, M. Bernard Robert 3ème adjoint, Mme Jasmine Béton 4ème adjointe, M. Fayzal Ahmed Vali 6ème adjoint, Mme Cala M'Rhéhouri 7ème adjointe, Mme Annick Le Toullec 8ème adjointe, M. Jean-Claude Maillot 9ème adjoint, M. Sergio Erapa 11ème adjoint, M. Faustin Galaor, M. Jean Paul Babef, M. Jean-Bernard Gaillac, Mme Danila Bègue, Mme Brigitte Laurestant, M. Jean-Hubert M'Simbona, M. Wilfrid Cerveaux, Mme Karine Infante, M. Brandon Incana, Mme Anne-Laure Boyer, Mme Sabine Le Toullec, Mme Mémouna Patel, M. Daniel Vassinot, M. Henry Hippolyte, M. Patrick Jardinot, Mme Valérie Auber.

Absents représentés: Mme Annie Mourgaye 5ème adjointe (par M. Jean-Claude Maillot 9ème adjoint), M. Armand Mouniata 10ème adjoint (par M. Jean-Bernard Gaillac), M. Ludovic Latra (par M. Jean-Paul Babef), Mme Sonia Bitaut (par Mme Brigitte Laurestant), M. Alain Iafar (par M. Brandon Incana), Mme Karine Mounien (par M. Sergio Erapa), Mme Catherine Gossard (par Mme Paulette Lacpatia 1ère adjointe), Mme Dorisca Tiburce (par Mme Karine Infante), Mme Bibi-Fatima Anli (par M. Wilfrid Cerveaux), Mme Mikaëla Latra (par Mme Anne-Laure Boyer).

Arrivé (s) en cours de séance : Néant.

<u>Départ (s) en cours de séance</u> : Mme Cala M'Rhéhouri à 17h58.

| Absent | (s): | M. | Hary | Auber, | Mme | Firose | Gador, |
|----------|-------|------|------|--------|-----|--------|--------|
| M. Patri | ce Pa | yet. | | | | | |

TERRITOIRE DE LA CÔTE OUEST RÉVISION DU SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCOT) ARRÊT DU PROJET - AVIS DE LA COMMUNE DU PORT

LE CONSEIL MUNICIPAL

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'article L 143-20 du Code de l'Urbanisme,

Vu l'avis favorable de la commission « Aménagement – Travaux – Environnement » en date du 18 juillet 2016,

Vu le rapport présenté en séance du 2 août 2016 relatif à la révision du Schéma de Cohérence du Territoire (SCOT) dont l'arrêt du projet,

Considérant la notification par courrier du 20 mai 2016, en recommandé avec avis de réception, du projet de Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest (SCOT) arrêté, sollicitant l'avis de la commune du Port, en sa qualité de Personne Publique Associée,

Considérant qu'à compter de cette notification, court un délai de trois mois pour émettre un avis sur ce projet, délai au-delà duquel, cet avis est réputé favorable,

« Le présent avis complète nos remarques sur les éléments d'actualisation des livres I et II du rapport de présentation et sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) débattu en Conseil communautaire du Territoire de la Côte Ouest (TCO) du 21 décembre 2015 (N/Réf : 2016-04/DAT/SUP du 15 février 2016). Pour mémoire, nous avions souligné la priorisation de la densification dans le Cœur d'agglomération, pôle principal de l'armature urbaine du TCO, ainsi que la reconnaissance de la démarche urbaine liée au projet « Ecocité, ville insulaire et tropicale ».

Le développement du Port, tel que préfiguré dans le PADD du PLU révisé débattu en Conseil municipal du 9 mai dernier, s'inscrit pleinement dans ces objectifs qui répondent à l'obligation de gestion économe du territoire défini par le Code de l'urbanisme.

Le territoire communal est intégralement situé au cœur du pôle principal de l'armature urbaine du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et du SCOT arrêté du TCO. Par conséquent, la ville du Port est classée en Espace Urbain de Référence (EUD) conformément au SAR et au projet de SCOT arrêté. En outre, placée au centre de l'Ecocité, la ville devra respecter l'objectif de densité de 50 logements à l'hectare.

A ce titre, il nous paraît indispensable d'optimiser l'armature des réseaux et services de transport avec les logiques d'urbanisation. Cette armature est façonnée autour des principes de diversification et de mutualisation des infrastructures avec un réseau de transports collectifs, notamment, en site propre et définit des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), lieux d'échange entre les modes, types et réseaux de transport.

La ville du Port, barycentre du Cœur d'Agglomération, étant concernée par un centre d'échange et quatre ZATT, il est essentiel que tout soit mis en œuvre pour limiter au maximum les nuisances et les risques de pollution (y compris en matière de trafic de poids lourds) pour la population portoise.

Par ailleurs, nous jugeons nécessaire que l'évaluation et la réduction des nuisances soient intégrées au volet économique. Le SCOT arrêté vise non seulement à concilier le renforcement de l'économie productive dans sa double dimension manufacturière et tertiaire, en priorité, dans le Cœur d'agglomération mais également à fixer un nouvel équilibre et des localisations cohérentes entre les activités industrialo-portuaires génératrices de risques et les espaces urbains.

Plus précisément, dans le cadre de l'analyse de l'évolution des espaces urbains, la question de la mutation trouve une réponse dans le PADD du PLU du Port révisé qui pose, à l'instar du SCOT arrêté, le principe d'une évolution de la ZI n°1 vers un « contenu programmatique plus diversifié ».

En ce qui concerne les politiques publiques du logement, la prise en compte d'un objectif visant à répondre à tous les besoins en logements prévoit une répartition géographique plus homogène du parc locatif social. Cela correspond parfaitement à notre objectif de diversifier l'offre de logements, notamment avec une programmation renforcée en intermédiaires et libres.

Pour autant, il est important que le SCOT définisse clairement la nécessité d'une évolution vers plus de mixité sociale avec la programmation d'une offre adaptée aux publics spécifiques tels que les étudiants, les personnes âgées. Il ne peut, en effet, être fait abstraction, à l'échéance du SCOT, du vieillissement de la population au sein du TCO.

Par ailleurs, nous estimons qu'il manque dans le projet de SCOT arrêté une référence claire à plus de mixité fonctionnelle, indispensable au bon fonctionnement urbain. Tous les équipements et services constitutifs de la ville doivent impérativement être pris en compte.

Ainsi, au delà de la simple illustration, le secteur de la santé, particulièrement dynamique sur notre Commune (réseaux de cliniques, offre de services de qualité, etc) devrait faire l'objet d'un paragraphe particulier.

De même, le secteur de l'enseignement supérieur mérite une attention, particulièrement en raison de la présence sur notre commune de l'Ecole Supérieure d'Art de La Réunion (ESA Réunion), de l'antenne régionale de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier (ENSAM), de l'Institut de L'image de l'Océan Indien (ILOI) ou encore de structures liées à l'enseignement autour de la mer avec l'Ecole d'Apprentissage Maritime (EAM) ou le projet de lycée de la mer. Tout cela est insuffisamment souligné dans le projet de SCOT arrêté.

En matière d'analyse de la consommation des espaces agricoles et naturels, la commune compte un secteur nommé « Triangle agricole » classé en zone Apf au PLU en vigueur. En compatibilité avec le projet de SCOT arrêté, ce statut demeure inchangé dans le PADD du PLU du Port révisé. Au-delà de ce maintien, et selon les orientations du PADD, ce secteur est valorisé car il devient une composante essentielle de notre trame verte, qualifiée sur notre territoire de « fil vert interquartiers ».

Ce dernier point nous amène à formuler notre avis sur le volet environnemental du projet de SCOT arrêté.

En écho à notre précédent courrier du 15 février 2016, nous réaffirmons l'importance d'un approfondissement du diagnostic environnemental lors de l'analyse des incidences prévisibles du projet de SCOT sur notre territoire communal, zone d'accumulation d'enjeux soumise à de fortes pressions.

Effectivement, des quatre enjeux environnementaux spécifiques à l'Ouest de La Réunion, identifiés dans le cadre de votre « Etat Initial de l'Environnement », trois concernent le Cœur d'agglomération, et plus précisément la ville du Port. Notre état initial de l'environnement, réalisé dans le cadre de la procédure de révision du PLU, présente des enjeux environnementaux similaires.

Enfin, nous signalons une erreur matérielle relevée dans l'écriture de l'orientation n°4 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) portant sur les continuités écologiques et la trame verte et bleue. Elle est source de difficulté d'interprétation et il est indispensable de la corriger. Il existe une incohérence dans la rédaction des paragraphes 2 et 4 de cette orientation, qui traite des éléments constitutifs des continuités écologiques, c'est-à-dire des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité (et non pas biologiques).

Nous vous proposons de modifier la rédaction des paragraphes 2 et 4 de la façon suivante :

Pour le paragraphe 2 de l'orientation n°4 :

« S'agissant des réservoirs <u>de biodiversité</u>, l'orientation O2 s'applique. <u>Toutefois</u>, s'agissant des corridors écologiques <u>et des réservoirs de biodiversité</u>, la même orientation O2 s'applique à ceux d'entre eux qui ne font pas partie des espaces urbains de référence.

Pour ceux d'entre eux qui sont localisés en superposition des espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme veillent <u>à mettre en œuvre les mesures</u> (servitudes, règles ...) visant à préserver leurs fonctionnalités <u>écologiques ou leur remise en bon état</u> ».

- Pour le paragraphe 4 de l'orientation n°4 :

« Les éléments constitutifs des continuités écologiques, ainsi définis, qui ne sont pas localisés dans les espaces urbains de référence sont classés en zone N. Pour ceux localisés dans les espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme mettent en œuvre les mesures (servitudes, règles, ...) visant à préserver leurs fonctionnalités écologiques et paysagères ou leur remise en bon état ».

En conclusion, nous attendons que le SCOT valorise les spécificités de la ville du Port qui s'efforce depuis 2004, année d'approbation du PLU en vigueur, d'accroître la qualité des paysages urbains et naturels et de contribuer au renforcement de la biodiversité.

La présente délibération portant avis de la Commune du Port sur le projet de SCOT arrêté sera transmise au Territoire de la Côte Ouest et fera l'objet d'un affichage en Mairie durant un mois.

A la majorité (2 abstentions : M. Jardinot et Mme Auber),

DÉCIDE

Article unique : d'émettre un avis favorable sur le projet de SCOT sous réserve de la prise en compte de l'ensemble des remarques mentionnées susmentionnées.

POUR EXTRAIT CONFORME LE MAIRE

Olivier HOARALL

TERRITOIRE DE LA COTE OUEST

REVISION DU SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE ARRET DU PROJET

AVIS DE LA COMMUNE DU PORT

Le Conseil communautaire du « Territoire de la Côte Ouest » (TCO) a prescrit le 20 octobre 2014 la révision de son Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) afin de le rendre conforme aux récentes évolutions législatives et notamment de le « grenelliser ».

Les travaux de la révision ont débuté en juin 2015 et ont conduit à la rédaction de l'ensemble des pièces du dossier de SCOT :

- Le diagnostic a été établi au 4ème trimestre 2015,
- Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) a été débattu en Conseil communautaire du 21 décembre 2015,
- Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) a fait l'objet d'une concertation avec les communes membres du TCO au 1^{er} trimestre 2016.

Enfin, la concertation avant l'arrêt du SCOT s'est achevée par une réunion publique tenue le 30 mars 2016.

Par délibération du 09 mai 2016, le Conseil communautaire a approuvé l'arrêt du projet de SCOT. Conformément au Code de l'urbanisme, ce projet a été transmis aux Personnes Publiques Associées (PPA), dont la commune du Port, afin qu'elles formulent, dans les trois mois, et avant enquête publique, leur avis sur ce projet.

Concernant la Commune du Port, cet avis complète nos remarques sur les éléments d'actualisation des livres I et II du rapport de présentation et sur le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) débattu en Conseil communautaire du 21 décembre 2015 (N/Réf: 2016-04/DAT/SUP du 15 février 2016). Pour mémoire, nous avions souligné la priorisation de la densification dans le Cœur d'agglomération, pôle principal de l'armature urbaine du TCO, ainsi que la reconnaissance de la démarche urbaine liée au projet « Ecocité, ville insulaire et tropicale ».

Le développement du Port, tel que préfiguré dans le PADD du PLU révisé débattu en Conseil municipal du 9 mai dernier, s'inscrit pleinement dans ces objectifs qui répondent à l'obligation de gestion économe du territoire défini par le Code de l'urbanisme.

Le territoire communal est intégralement situé au cœur du pôle principal de l'armature urbaine du SAR et du SCOT arrêté du TCO. Par conséquent, la Ville du Port est classée en Espace Urbain de Référence (EUD) conformément au Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et au projet de SCOT arrêté. En outre, placée au centre de l'Ecocité, la Ville devra respecter l'objectif de densité de 50 logements à l'hectare.

A ce titre, il nous paraît indispensable d'optimiser l'armature des réseaux et services de transport avec les logiques d'urbanisation. Cette armature est façonnée autour des principes de diversification et de mutualisation des infrastructures avec un réseau de transports collectifs, notamment, en site propre et définit des Zones d'Aménagement et de Transition vers les Transports (ZATT), lieux d'échange entre les modes, types et réseaux de transport.

La Ville du Port, barycentre du Cœur d'Agglomération, étant concernée par un centre d'échange et quatre ZATT, il est essentiel que tout soit mis en œuvre pour limiter au maximum les nuisances et les risques de pollution (y compris en matière de trafic de poids lourds) pour la population portoise.

Par ailleurs, nous jugeons nécessaire que l'évaluation et la réduction des nuisances soient intégrées au volet économique. Le SCOT arrêté vise d'une part, à concilier le renforcement de l'économie productive dans sa double dimension manufacturière et tertiaire, en priorité, dans le Cœur d'agglomération. D'autre part, il vise à fixer un nouvel équilibre et des localisations cohérentes entre les activités industrialo-portuaires génératrices de risques et les espaces urbains.

Plus précisément, dans le cadre de l'analyse de l'évolution des espaces urbains, la question de la mutation trouve une réponse dans le PADD du PLU du Port révisé qui pose, à l'instar du SCOT arrêté, le principe d'une évolution de la ZI n°1 vers un « contenu programmatique plus diversifié ».

En ce qui concerne les politiques publiques du logement, la prise en compte d'un objectif visant à répondre à tous les besoins en logements prévoit une répartition géographique plus homogène du parc locatif social. Cela correspond parfaitement à notre objectif de diversifier l'offre de logements, notamment avec une programmation renforcée en intermédiaires et libres.

Pour autant, il est important que le SCOT définisse clairement la nécessité d'une évolution vers plus de mixité sociale avec la programmation d'une offre adaptée aux publics spécifiques tels que les étudiants, les personnes âgées. Il ne peut, en effet, être fait abstraction, à l'échéance du SCOT, du vieillissement de la population au sein du TCO.

Par ailleurs, nous estimons qu'il manque dans le projet de SCOT arrêté une référence claire à plus de mixité fonctionnelle, indispensable au bon fonctionnement urbain. Tous les équipements et services constitutifs de la ville doivent impérativement être pris en compte.

Ainsi, au delà de la simple illustration, le secteur de la santé, particulièrement dynamique sur notre Commune (réseaux de cliniques, offre de services de qualité, etc.) devrait faire l'objet d'un paragraphe spécifique.

De même, le secteur de l'enseignement supérieur mérite une attention particulière en raison de la présence sur notre commune de l'Ecole Supérieure d'Art de La Réunion (ESA Réunion), de l'antenne régionale de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Montpellier (ENSAM), de l'Institut de L'image de l'Océan Indien (ILOI) ou encore de structures liées à l'enseignement autour de la mer avec l'Ecole d'Apprentissage Maritime (EAM) ou le projet de lycée de la mer. Tout cela est insuffisamment souligné dans le projet de SCOT arrêté.

En matière d'analyse de la consommation des espaces agricoles et naturels, la commune compte un secteur nommé « Triangle agricole » classé en zone Apf au PLU en vigueur. En compatibilité avec le projet de SCOT arrêté, ce statut demeure inchangé dans le PADD du PLU du Port révisé. Au-delà de ce maintien, et selon les orientations du PADD, ce secteur est valorisé car il devient une composante essentielle de notre trame verte, qualifiée sur notre territoire de « fil vert interquartiers ».

Ce dernier point nous amène à formuler notre avis sur le volet environnemental du projet de SCOT arrêté.

En écho à notre précédent courrier du 15 février 2016, nous réaffirmons l'importance d'un approfondissement du diagnostic environnemental lors de l'analyse des incidences prévisibles du projet de SCOT sur notre territoire, zone d'accumulation d'enjeux soumise à de fortes pressions.

Effectivement, des quatre enjeux environnementaux spécifiques à l'Ouest de La Réunion, identifiés dans le cadre de l' « Etat Initial de l'Environnement », trois concernent le Cœur d'agglomération, et plus précisément la ville du Port. Notre état initial de l'environnement, réalisé dans le cadre de la procédure de révision du PLU, présente des enjeux environnementaux similaires.

Enfin, nous signalons une erreur matérielle relevée dans l'écriture de l'orientation n°4 du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) portant sur les continuités écologiques et la trame verte et bleue. Elle est source de difficulté d'interprétation et il est indispensable de la corriger. Il existe une incohérence dans la rédaction des paragraphes 2 et 4 de cette orientation, qui traite des éléments constitutifs des continuités écologiques, c'est-à-dire des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité (et non pas biologiques).

Nous vous proposons de modifier la rédaction des paragraphes 2 et 4 de la façon suivante :

- Pour le paragraphe 2 de l'orientation n°4 :

« S'agissant des réservoirs de biodiversité, l'orientation O2 s'applique. Toutefois, s'agissant des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité, la même orientation O2 s'applique à ceux d'entre eux qui ne font pas partie des espaces urbains de référence.

Pour ceux d'entre eux qui sont localisés en superposition des espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme veillent à mettre en œuvre les mesures (servitudes, règles ...) visant à préserver leurs fonctionnalités écologiques ou leur remise en bon état ».

Pour le paragraphe 4 de l'orientation n°4 :

« Les éléments constitutifs des continuités écologiques, ainsi définis, qui ne sont pas localisés dans les espaces urbains de référence sont classés en zone N.

Pour ceux localisés dans les espaces urbains de référence, les plans locaux d'urbanisme mettent en œuvre les mesures (servitudes, règles, ...) visant à préserver leurs fonctionnalités écologiques et paysagères ou leur remise en bon état ».

En conclusion, nous attendons que le SCOT valorise les spécificités de la Ville du Port qui s'efforce depuis 2004, année d'approbation du PLU en vigueur, d'accroître la qualité des paysages urbains et naturels et de contribuer au renforcement de la biodiversité.

Il est donc proposé au Conseil Municipal d'émettre sur le projet de SCOT arrêté un avis favorable sous réserve de la prise en compte de l'ensemble de nos remarques.

Affaire suivie par la Direction Aménagement du Territoire

DEPARTEMENT DE LA REUNION VILLE DU PORT

N/Réf.: 2016- O4 /DAT/SUP Dossier suivi par: Christine Hermet Service urbanisme et planification Le Port, le

1 5 FEV. 2016

Monsieur le Président du Territoire de la Côte Ouest D.A.P.P. BP 49 97822 Le Port Cedex

A l'attention de : M. Olivier Chevalier, responsable du service planification

Objet:

SCOT 2 (V2 décembre 2015)

Rapport de présentation Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la procédure de révision du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), vous nous avez adressé les éléments d'actualisation des livres I et II du Rapport de présentation ainsi que le projet de PADD.

Vous trouverez ci-après nos remarques :

De façon générale, nous retenons la priorisation de la densification dans le Cœur d'agglomération, pôle principal de l'armature urbaine du TCO, ainsi que la reconnaissance de la démarche urbaine lié au projet « Ecocité, ville insulaire et tropicale ».

Le territoire du Port étant totalement concerné par ces deux entités, nous vous demandons de bien vouloir accorder une attention particulière à l'optimisation de l'armature des réseaux et services de transport afin de limiter au maximum les nuisances dont la population portoise pourrait avoir à souffrir. En outre, nous souhaitons que l'évaluation et la réduction des nuisances soient intégrées à vos travaux, notamment sur le volet économique, dans la mesure où vous visez à « concilier le renforcement de l'économie productive dans sa double dimension manufacturière et tertiaire concernant en priorité le Cœur d'agglomération [...]».

Nous constatons que les objectifs 3 et 5 du PADD actent un nouvel équilibre et des localisations cohérentes entre les activités industrialo-portuaires génératrices de risques et les espaces urbains.

Concernant l'analyse de la rénovation des espaces urbains, en particulier celle de la mutation urbaine, nous tenons à préciser que, dans le cadre de la formalisation de notre futur PADID, le devenir de la ZI 1 du Port est réinterrogé et son évolution vers un « contenu programmatique plus diversifié » envisagée (cf. orientation O13-1 alinéa 3).

.../...

Par ailleurs, nous nous satisfaisons de la rédaction de l'objectif 9 du PADD « répondre à tous les besoins en logement » qui prévoit une répartition géographique plus homogène du logement social locatif. Cette mesure correspond parfaitement à notre objectif de diversifier l'offre de logements sur Le Port, notamment avec une programmation renforcée de logements intermédiaires et libres.

En ce qui concerne l'analyse de la consommation des espaces agricoles et naturels, nous vous rappelons que la commune compte un secteur nommé « Triangle agricole » classé en zone Apf au PLU en vigueur. Cette classification demeurera inchangée dans notre futur PLU « grenellisé ». Ce secteur, intégré dans l'antenne 0 du programme ILO, est, en effet, une composante essentielle de notre trame verte et accueille de nombreuses installations et forages destinés à l'alimentation en eau potable de la commune. Une douzaine d'exploitations agricoles y sont recensées, principalement de production fruitière en raison d'un microclimat favorable. Il s'agit là d'une spécificité de la commune que le SCOT2 ne doit pas omettre.

Dans le Livre II « Etat Initial de l'Environnement », vous identifiez quatre enjeux environnementaux spécifiques à l'Ouest de La Réunion, dont trois concernent le Cœur d'agglomération, et plus précisément la commune du Port. Il s'agit des enjeux hiérarchisés 1, 3 et 4. Notre état initial de l'environnement, réalisé dans le cadre de la procédure de révision du PLU, a mis en exergue des enjeux environnementaux similaires. Aussi, Le Port étant une zone d'accumulation d'enjeux et soumise à de fortes pressions, il nous semble important d'approfondir votre diagnostic environnemental, lors de l'analyse des incidences prévisibles du projet de SCOT sur cette partie de territoire.

Enfin, s'agissant de l'enjeu 2, d'accroissement de la qualité des paysages urbains et naturels et de contribution au renforcement de la biodiversité, nous tenons à vous préciser qu'il est pris en compte par nos politiques d'aménagement urbain et environnementales depuis 2004, année d'approbation du PLU. Il conviendrait donc, à notre sens, en page 85 de votre document, de nuancer l'affirmation d'une « absence de plan d'urbanisme et de paysage ».

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre considération distinguée.

LE MAIRE

Pour le Ma

Prisca AURE

Commune du PORT- Boîte Postale 62004 - 97821 LE PORT CEDEX