

Le 07/03/2023

Avis délibéré 2023APGUA2 adopté le 30 janvier 2023

L'avis de l'autorité environnementale sur le projet d'aménagement du quartier de Perrin porte sur les pièces :

- Etude d'impact (Biotope, Suez Consulting, Version B1, 18/11/2022)
- Résumé non technique (Biotope, Suez Consulting, version B1, 18/11/2022)

Suite aux remarques de la DEAL du 10 janvier 2023, des modifications ont été apportées à ces documents (version C1). Ainsi, certaines remarques de l'avis de l'autorité environnementale ont déjà été prise en compte dans la version C1 qui sera diffusée en enquête publique.

## 1. Présentation du projet

Pour la bonne information du public, la MRAe recommande :

- de compléter l'étude d'impact par les observations formulées dans le présent avis sur la présentation des projets connexes ;
- d'actualiser le planning prévisionnel de réalisation des études et des travaux de réalisation de la Zone d'aménagement concertée ;
- de fournir des explications complémentaires concernant l'équilibre financier de la ZAC.

- Projets connexes :

Pour rappel, les projets connexes sont présentés dans l'étude d'impact dans la partie 5 « Les projets connexes ».

Le projet d'hélistation du futur CHU a fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'autorité environnementale en date du 20 octobre 2015. L'avis de l'autorité environnementale relatif à ce projet est présenté en annexe du présent document. La figure suivante localise le projet d'hélistation.

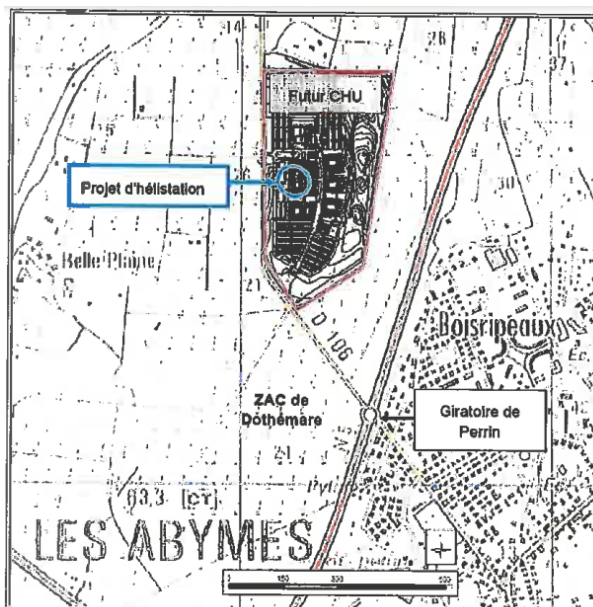


Figure 1 : Localisation du projet d'hélistation

Le projet d'aménagement de la RD106 à Perrin a également fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 29 mai 2016. Cet avis est donc fourni en annexe.

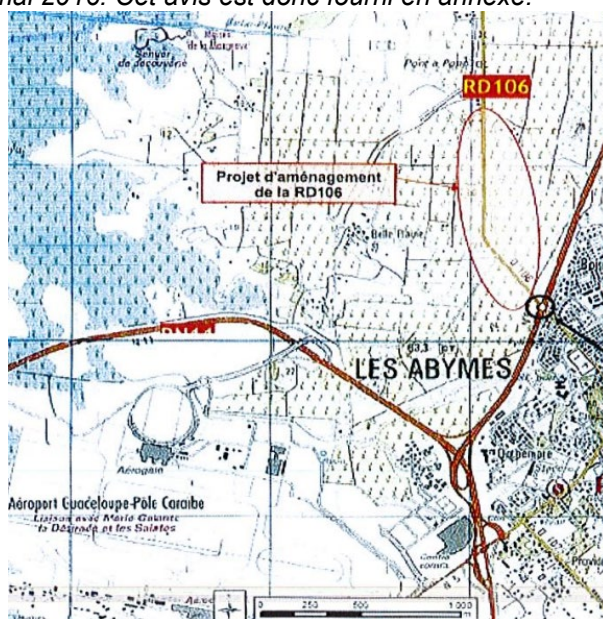


Figure 2 : Localisation du projet d'aménagement de la RD106

L'aménagement du pôle d'échange routier de Perrin et notamment le projet de voie de délestage Perrin aéroport ou le système d'échange RN5/RN11 fait actuellement l'objet d'un second dossier de demande d'examen au cas par cas suite aux modifications apportées au projet d'aménagement. En l'absence d'avis de l'autorité environnemental sur ce projet, il n'a pas été présenté dans l'étude d'impact.

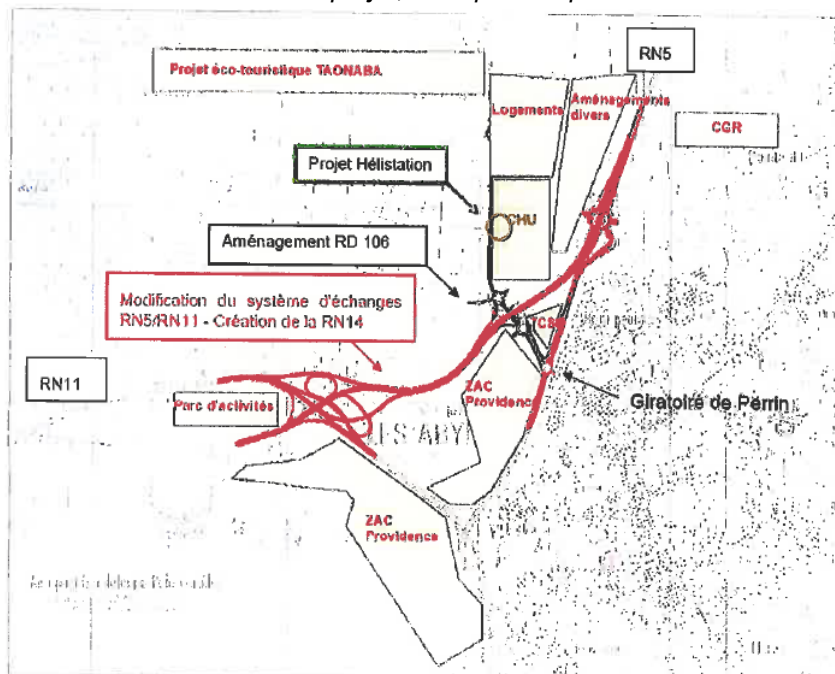


Figure 3 : Localisation du projet de voie de délestage Perrin aéroport.

- Le calendrier prévisionnel des travaux a été mis à jour. Il est présenté en annexes du présent document. La date de début des travaux est estimée à : novembre 2024
- Pour une meilleure lisibilité le bilan financier est joint en annexe 2.

Une convention définit les conditions de participation des constructeurs au coût d'équipement de la ZAC. Les coûts d'équipement seront définis sur la base des travaux qui seront pris en charge par la ZAC (les grands axes, les armatures urbaines, le schéma hydraulique). Le bilan financier pour la mise en œuvre de la ZAC (page 19) est établi à partir des hypothèses suivantes : Le bassin et les fosses hydrauliques sont estimés à 147M€, l'ouvrage d'art au croisement de la voie Région et voie d'accès a un coût estimé à 6M€. Le dossier indique que le coût de cet ouvrage impacte considérablement l'équilibre financier du bilan. Il propose une piste d'optimisation qui consiste à «*isoler le financement de cet ouvrage*». Cette façon de présenter l'ensemble des projets et de leurs financements ne facilite pas la lisibilité de leur impact environnemental.

*Le bassin et les fossés hydrauliques sont estimés à 2M€ et non à 147M€. Il s'agit d'une erreur qui sera corrigée dans la version papier transmise à enquête publique.*

## 2. Procédures relatives au projet

**Pour la complète information du public la MRAe recommande :**

- **d'annexer la délibération du conseil communautaire approuvant l'intention de Cap Excellence de créer une ZAC ainsi que les modalités de la concertation ;**
- **de mettre en cohérence les pièces du dossier (étude d'impact, page 20 et le DAE, volet 9) sur le volet défrichement.**

- *La délibération relative à l'intention de créer une ZAC et actant les modalités de la concertation est jointe en Annexe 3.*
- *Le projet fait l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement. Les incohérences sur le volet défrichement avaient été notifiées par la DEAL dans le mail du 10 janvier 2023. Les 2 documents ont été mis en cohérence dans la version soumise en enquête publique.*

## 3. Qualité et caractère complet de l'étude d'impact

**La MRAe rappelle que l'étude d'impact doit être un document «autoportant», intégrateur de toutes les études environnementales conduites au stade de son élaboration. Elle recommande en conséquence d'intégrer dans l'étude d'impact toutes les annexes mentionnées dans le sommaire.**

**La MRAe recommande également :**

- **de repositionner la synthèse des émissions du projet dans le chapitre relatif à l'analyse des effets ;**
  - **d'actualiser l'étude d'impact et le résumé non technique en prenant en compte les observations formulées dans le présent avis.**
- *En raison du nombre important d'annexes dans l'étude d'impact et de la taille maximale des fichiers autorisée sur la plateforme GUNenv, les annexes avaient été jointes dans un deuxième fichier. Il semblerait que les annexes n'aient pas été transmises à l'autorité environnementale. Elles ont bien été transmises à la DEAL au moment du dépôt du dossier. Elles seront également disponibles lors de l'enquête publique.*
  - *Les observations formulées par la MRAe seront traitées dans le présent document. Ce document sera joint à l'étude d'impact dans le cadre de l'enquête publique.*

## 4. Prévention du risque d'inondation destinataire

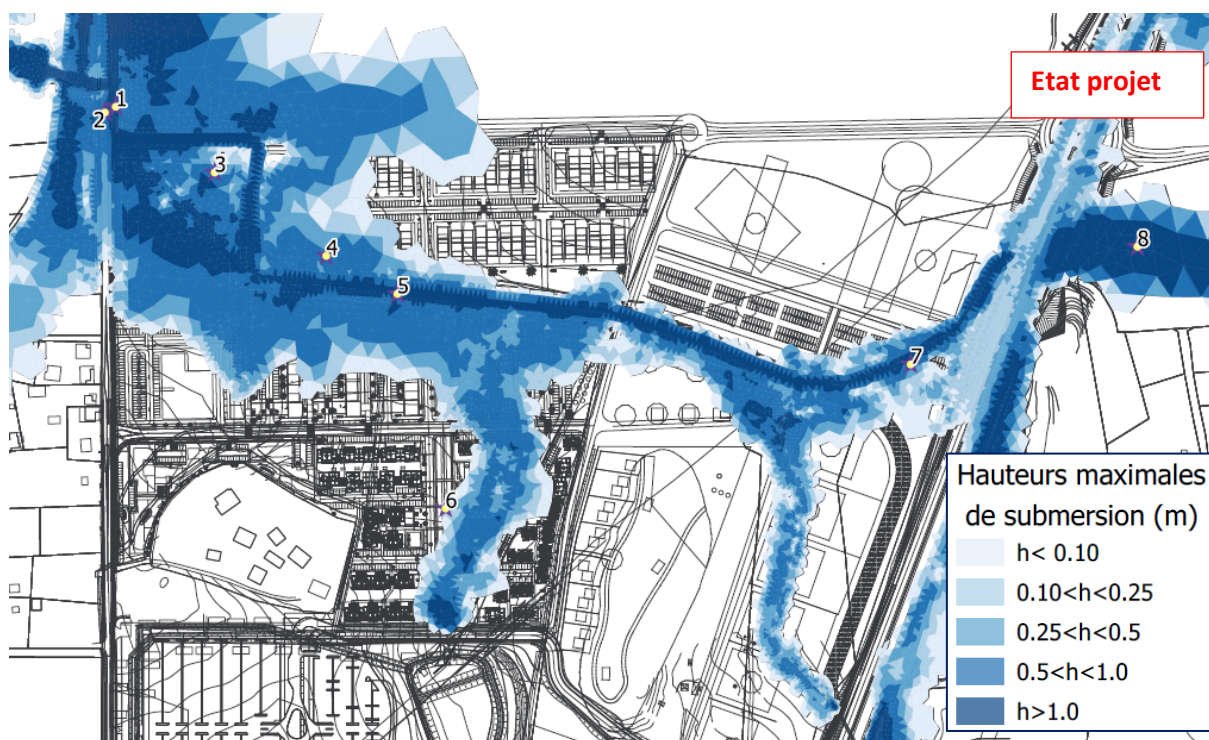
**La MRAe recommande la plus grande vigilance et un contrôle strict dans la mise en œuvre de la mesure d'évitement E03 « modification du projet pour éviter les constructions dans les zones soumises à un aléa inondation fort et très fort » ; en effet aucune construction ne doit être réalisée dans ces zones. Ce sujet renvoie à la justification du dimensionnement du projet en termes de logements et aux objectifs globaux de la politique nationale en matière d'artificialisation nette.**

La mesure d'évitement E03 sera reportée dans le règlement de la ZAC. Cap Excellence contrôlera le respect de cette mesure.

- Il a été particulièrement analysé que les différents projets assurent la non-aggravation du risque inondation en aval du quartier de Perrin.
- Le projet intègre le risque inondation dans sa conception. L'aléa inondation a été réévalué en 2022 avec les services de l'état. Ainsi, il n'est pas prévu de remblais en zone inondable et d'aménagement en aléa inondation fort.

## 5. Gestion des eaux

L'aléa inondation a été réévalué en 2022 avec les services de l'état. Ainsi, il n'est pas prévu de remblais en zone inondable et d'aménagement en aléa inondation fort. La cartographie de l'état avec les aménagements projetés correspond à la cartographie de l'état actuel (cf. carte ci-dessous).



En évitant toutes modifications des axes d'écoulement et en respectant les prescriptions réglementaires (décret PPRI 2019), le projet n'aggravera pas le risque en aval et amont du projet

**Le projet intègre le risque inondation dans sa conception.**

**La MRAe recommande la plus grande vigilance afin d'assurer le passage de l'eau de l'amont vers l'aval au niveau de « Pont à Popo ».**

Il a été particulièrement analysé que les différents projets assurent la non-aggravation du risque inondation en aval du quartier de Perrin. Le dimensionnement des ouvrages actuels, dont le Pont a Popo, ont été intégré dans les modélisations hydrauliques.

**La MRAe recommande de réévaluer le niveau des enjeux liés à la gestion des eaux dans le projet et de le mettre en cohérence avec la définition des enjeux qui est présentée dans l'étude d'impact (page 131).**

Le projet est situé sur le bassin versant hydrographique du canal de Belle Plaine. Les enjeux liés à la gestion des eaux pluviales ont été classés en fort.

**La MRAe recommande de détailler dans l'étude d'impact les modalités d'entretien et de surveillance des ouvrages de collecte des eaux pluviales et des bassins nécessaires à leur efficacité et à leur pérennité.**

Les modalités d'entretien des ouvrages de collecte des eaux pluviales et des bassins ont été rajoutées dans l'étude d'impact (Partie III chapitre 2.4.3 - version transmise en enquête publique) suite aux remarques émises par la DEAL du 01/07/2022.

Les noues paysagères assurant le transit des eaux pluviales au travers de l'emprise du projet, collecteront également les eaux pluviales des zones aménagées et des bassins de rétention. Dans les zones aménagées, les ouvrages de collecte seront enterrés ou à ciel ouvert. En cas de réseau enterrés, l'accessibilité à ces ouvrages sera assuré par des regards. Tous les réseaux seront dimensionnés dans les règles de l'art par un bureau d'études spécialisés. Les modalités détaillées seront définies dans les phases ultérieures de conception.

Les modalités de fonctionnement des ouvrages de rétention seront standards :

- Bassin enherbé à ciel ouvert ;
- Entretien réalisé 1 fois par an à minima ;
- Inspection annuelle des ouvrages ;
- Fond de bassin accessible pour curage ;
- Désencombrement des ouvrages d'alimentation (exutoire du réseau pluvial) en éliminant les gros débris ou les végétaux, apportés par des épisodes pluvieux conséquents.

**Pour rappel, les modalités d'entretien et de surveillance des ouvrages de collecte et des bassins sont également détaillées dans la partie 5.2 du dossier loi sur l'eau.**

## 6. Biodiversité et milieu naturel

**La MRAe recommande d'acter formellement le dispositif de préservation du morne pour une préservation pérenne du patrimoine relatif au morne et empêcher l'anthropisation secondaire de cet espace.**

Suite aux remarques émises par la DEAL du 01/07/2022, la protection du morne et les mesures environnementales associées seront inscrites dans le règlement de la futur ZAC de Perrin. Cette inscription dans le règlement de la ZAC est précisée dans la mesure d'évitement E11 de l'étude d'impact (version transmise en enquête publique).

# Dossier de demande d'autorisation environnementale

## Aménagement du quartier de Perrin – Cap Excellence

### Réponses à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale



*Pour rappel, le foncier du morne appartient à la commune des Abymes. Cap Excellence demandera à la ville le classement du morne en Zone Naturelle (inconstructible) dans le cadre de la révision du PLU.*

*A la demande de la DEAL, la mise en place d'une obligation réelle environnementale (ORE) sur le morne sera également étudiée. La commune des Abymes pourrait mettre en place une ORE avec une association comme cocontractant et ainsi s'engager pour protéger la biodiversité du morne de manière pérenne.*

# ANNEXE 1 : CALENDRIER PREVISIONNEL





# ANNEXE 2 : EQUILIBRE FINANCIER DE LA ZAC

# Dossier de demande d'autorisation environnementale

## Aménagement du quartier de Perrin – Cap Excellence

### Réponses à l'avis délibéré de l'Autorité Environnementale

Le bilan financier de la ZAC est présenté ci-dessous, sans l'ouvrage d'art au croisement de la voie Région qui fera l'objet de recherche de financement dédié.

Le bilan comprend en dépenses :

- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation des équipements publics (voies, bassins hydrauliques, réseaux)
- Les travaux de viabilisation des ilots
- Les études liées
- Les frais annexes

Le bilan comprend recettes :

- Les recettes de charges foncières
- Les participations des propriétaires (PVR)
- Les autres subventions

DEPENSES				
Répartition des dépenses		Montant HT	TVA	Montant TTC 8,50%
Total Foncier		24 917 506,00 €	2 117 988,01 €	27 035 494,01 €
Total Travaux		11 207 760,00 €	952 659,60 €	12 160 419,60 €
Total taxes		130 000,00 €	0,00 €	130 000,00 €
<b>TOTAL CHARGE FONCIERE</b>		<b>36 255 266,00 €</b>	<b>3 070 647,61 €</b>	<b>39 325 913,61 €</b>
<b>TOTAL HONORAIRES</b>		<b>4 717 830,69 €</b>	<b>401 015,61 €</b>	<b>5 118 846,30 €</b>
<b>TOTAL FRAIS ANNEXES</b>		<b>250 000,00 €</b>	<b>12 750,00 €</b>	<b>262 750,00 €</b>
<b>TOTAL PREVISIONNEL DES DEPENSES</b>		<b>41 224 000,00 €</b>	<b>3 484 413,22 €</b>	<b>44 708 000,00 €</b>
Nb de lots à vendre :		10	Surface utile : 237 220 commercialisable en m <sup>2</sup>	
RECETTES				
Répartition des recettes	€/m <sup>2</sup>	Montant HT		
<b>CHARGES FONCIERES</b>		<b>28 146 250,00 €</b>	<b>2 392 431,25 €</b>	<b>30 538 681,25 €</b>
Participation VRD		9 575 000,00 €		9 575 000,00 €
Subvention		3 502 750,00 €		3 502 750,00 €
				1 091 981,97 €
<b>TOTAL PREVISIONNEL DES RECETTES</b>		<b>41 224 000,00 €</b>	<b>2 392 431,25 €</b>	<b>44 708 000,00 €</b>

# ANNEXE 3 : DELIBERATION RELATIVE A L'INTENTION DE CREER UNE ZAC ET ACTANT LES MODALITES DE LA CONCERTATION

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION  
CAP EXCELLENCE5<sup>ème</sup> séance de l'année 2019

Vendredi 28 juin 2019

DÉLIBÉRATION N°2019.06.05/693

Projet de création d'une ZAC  
(Zone d'aménagement concerté)  
sur le Quartier de Perrin –

## Modalités de concertation

L'an deux mille dix-neuf, le vendredi 28 juin, à 10 heures 00, le Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence, s'est réuni au siège de CAP Excellence (*salle du Conseil*), sis 18 boulevard LEGITIMUS 97 110 Pointe-à-Pitre, sous la présidence de *Monsieur Eric JALTON*, Président, en vue de délibérer suivant l'ordre du jour de la convocation datée du 21 juin 2019.

Présents : 27		
Président		
M. Eric	JALTON	
Vice-Présidents		
M. Georges	DAUBIN	2 <sup>ème</sup> Vice-Président
Mme Suzelle	SEVILLE	5 <sup>ème</sup> Vice-Présidente
Mme Eliane	GUIOUGOU-FIRPIONN	6 <sup>ème</sup> Vice-Présidente
M. Georges	BREDENT	8 <sup>ème</sup> Vice-Président
Mme Maguy	CELIGNY	9 <sup>ème</sup> Vice-Présidente
M. Fred	EUSTACHE	10 <sup>ème</sup> Vice-Président
Mme Marie-Corine	LACASCADE-CLOTILDE	13 <sup>ème</sup> Vice-Présidente
Conseillers Communautaires - Membres du Bureau		
Mme Corinne	PETRO	
Mme Lyliane	PIQUION	
Mme Francesca	FAITHFUL	
Autres Conseillers Communautaires		
Mme Maryse	ALIDOR-DAHOMAIS	
Mme Lise Claude	AZEDE	
M. Georges	BERGINA	
M. Jean-Luc	CELIGNY	
Mme Sylvie	CHAMMOUGON-ANNO	
M. Chazy	CIRANY	
M. Audry	CORNANO	
Mme Juliana	FENGAROL	
M. José	GUIOLET	
Mme Célia	HATCHI-MIMIETTE	
M. Jocelyn	LEREMON	
M Alix	NABAJOH	
M. Jean-Charles	SAGET	
Mme Nadiah	SURVILLE-PERAFIDE	
Mme Ketty	WALPO	
M. Denis	BERNADOTTE	

Excusés représentés : 4
<u>Vice-Président :</u> M. Jacques BANGOU (1 <sup>er</sup> Vice-Président) Procuration à Mme Suzelle SEVILLE
<u>Conseillers Communautaires - Membres du Bureau :</u> Mme Alberta ALBERI Procuration à M. Georges BREDENT M. Justin DESSOUT Procuration à M. Georges BEGINA
<u>Autre Conseiller Communautaire :</u> M. Harry DURIMEL Procuration à M. Audry CORNANO

Excusés non représentés : 11
<u>Vice-Présidents :</u> M. Rosan RAUZDUEL (3 <sup>ème</sup> Vice-Président) Mme Hélène MOLLA-POLIFONTE (4 <sup>ème</sup> Vice-Présidente) Mme Murielle JABES (7 <sup>ème</sup> Vice-Présidente) M. Dominique BIRAS (11 <sup>ème</sup> Vice-Président) Mme Claudine CHALUS-BAZILE (12 <sup>ème</sup> Vice-Présidente) Mme Renée-George NABAJOH-DELOUMEAUX (14 <sup>ème</sup> Vice-Présidente)
<u>Conseillers Communautaires - Membres du Bureau :</u> M. Fabert MICHELY Mme Josiane GATIBELZA Mme Marie-Camille MOUNIEN
<u>Autres Conseillers Communautaires :</u> Mme Lydia FANHAN-LAURIETTE Mme Solange LEBLANC

Absents : 8
<u>Vice-Présidents :</u> M. Pierre THICOT (15 <sup>ème</sup> Vice-Président)
<u>Conseillers Communautaires - Membres du Bureau :</u> M. Max CELIGNY M. Michel RINÇON
<u>Autres Conseillers Communautaires :</u> M. Maurice LORQUIN M. Daniel MARSIN M. Patrick SELLIN Mme Nadège THÉOPHILE M. William SURDIN

Conformément à l'article L2121-17 du Code Général des Collectivités Territoriales, les conditions de quorum étant réunies, le Conseil Communautaire peut valablement délibérer.

Les conseillers présents représentant la majorité des membres en exercice qui sont de 50, il a été procédé selon l'article L2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales à la nomination d'un secrétaire de séance pris au sein de l'Assemblée.

*Madame Eliane GUIOUGOU-FIRPIONN* ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désignée pour remplir ces fonctions qu'elle a acceptées.

## LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE ;

- VU les dispositions du Code général des collectivités territoriales;
- VU la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire;
- VU l'arrêté préfectoral n°2008/2042/ADII/2 en date du 30 décembre 2008 portant création de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence et approuvant les statuts de l'EPCI;
- VU l'arrêté préfectoral n°2012-1322/SG/DiCTAJ/BRA du 29 novembre 2012 portant extension de périmètre de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence à la ville de Baie-Mahault au 1<sup>er</sup> janvier 2013;
- VU l'arrêté préfectoral n°971-2017-03-08-001/SG/DiCTAJ/BRA daté du 8 mars 2017 portant modification et actualisation des statuts de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence;
- VU la délibération n°10.12.09/118 du Conseil Communautaire de CAP Excellence du 14 décembre 2010 fixant la définition de l'intérêt communautaire;
- VU la délibération n°2014.04.01/01 du Conseil Communautaire du 23 avril 2014 portant élection du Président de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence;
- VU la délibération n°2016.11.10/341 du Conseil Communautaire du 3 novembre 2016 portant prise de participation de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence au sein du Conseil d'Administration de la SEM GUADELOUPE ENR SEML;
- VU la délibération n°2016.11/11/352 du Conseil Communautaire du 23 novembre 2016 portant modification et actualisation des statuts de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence ;
- VU la délibération n°2017.09.05/459 du Conseil Communautaire du 27 septembre 2017 portant modification de la délibération n°2014.04.01/29 du Conseil Communautaire du 23 avril 2014 portant délégation de certaines attributions du Conseil au Président;

**Considérant** le rapport du Président ;

Par délibération du 19 décembre 2019, la Communauté d'Agglomération a approuvé la programmation urbaine de Perrin et autorisé sur la base de la programmation urbaine, la préparation et la mise en œuvre de toutes les procédures nécessaires à l'urbanisation progressive du quartier de Perrin.

Ce vaste secteur d'environ 60 ha, classé majoritairement en zone IAU (destiné au développement de l'urbanisation) fait valoir une dimension naturelle, paysagère et rurale, propice à la mise en œuvre d'un éco-quartier centré sur le nouveau centre hospitalier universitaire.

Le projet d'aménagement répond à la volonté communautaire d'accueillir des activités tertiaires (commerces, transports, éducation, services aux particuliers, etc.) déclinées dans des secteurs forts et innovants (pôle santé d'Excellence, « Agropark », ...) dans un secteur stratégiquement bien situé entre le futur CHU et le centre-ville des Abymes.

Dans l'esprit d'un aménagement durable, il s'agit de créer des espaces ouverts dans lesquels les mobilités actives seront favorisées et la place de la voiture serait limitée aux franges des ilots. De plus, dans un souci d'économie d'échelle, il est proposé de recourir à une mutualisation des réseaux et ouvrages notamment concernant la gestion et de la régulation des eaux pluviales.

Considérant les projets majeurs à venir (Campus Universitaire de Santé, Hôtel Hospitalier, etc.), la pluralité des projets et des acteurs qu'ils supposent (nouveau quartier d'habitation, ...), la réalisation des équipements publics (réseaux viaires, bassin de rétention) et la durée du projet sur le long terme, il est proposé de recourir à une procédure de ZAC.

La procédure d'une zone d'aménagement concerté est définie par le code de l'urbanisme aux articles L311-1 à L311-8 et R311-1 à R311-2, « les zones d'aménagement concerté sont les zones à l'intérieur desquelles une collectivité publique ou établissement public y ayant vocation décide d'intervenir pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains, notamment de ceux que cette collectivité ou cet établissement à acquis ou acquerra en vue de les céder ou les concéder ultérieurement à des utilisateurs publics ou privés ».

La ZAC permet de cadrer la conception et la réalisation du projet d'aménagement :

- Sur le plan urbain et avec une performance environnementale innovante ;
- Sur le plan juridique pour une meilleure maîtrise foncière et formalisation des droits et obligations des acteurs ;
- Sur le plan financier pour un bilan optimisé intégrant la participation des futurs opérateurs aux coûts des équipements publics.

Préalablement à la création de la ZAC, et conformément aux articles L103-2 à L103-6 du Code de l'urbanisme, il est nécessaire de soumettre le projet d'aménagement à la concertation publique et d'en définir les modalités.

Conformément aux dispositions de l'article L103-4 du code précité, la concertation se déroulera durant toute la période des études préalables jusqu'à la création de la ZAC.

La concertation permettra :

- D'informer les habitants du lancement de la procédure projetée de ZAC ;
- Une meilleure appropriation et compréhension des enjeux du projet ;
- D'enrichir le projet pour prendre en compte l'expression des riverains et usagers.  
L'objectif étant de préciser et de faire évoluer, si nécessaire, le parti d'aménagement, la programmation ainsi que le périmètre de la future opération.

Conformément à l'article L103-3 du Code de l'urbanisme, les modalités de la concertation sont librement définies par l'organe délibérant de la collectivité.

Les modalités de concertation proposées sont les suivantes :

- ✓ L'organisation, au minimum, de 3 ateliers de concertation thématique ;
- ✓ L'organisation, au minimum, de 2 réunions publiques ;
- ✓ La mise à disposition d'un dossier d'information et d'un registre destiné à recueillir les observations du public au siège et au pôle technique de CAP Excellence ;
- ✓ La mise en ligne du projet sur le site internet de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence ;
- ✓ Une insertion dans la presse d'un article décrivant les modalités de concertation ;
- ✓ Une insertion dans la presse relative à la date de clôture de la concertation.

Considérant l'avis rendu par la commission Politique locale d'aménagement de CAP Excellence lors de sa séance du 28 mai 2019 ;

Après en avoir délibéré ;

## DÉCIDE, À L'UNANIMITÉ :

**ARTICLE 1**–D'approuver l'intention de créer une zone d'aménagement concertée sur le quartier de Perrin sur la base de la programmation urbaine préalablement approuvée par le Conseil communautaire et le lancement de toutes les procédures inhérentes à cette réalisation.

**ARTICLE 2**– D'approuver les modalités de concertation telles que présentées ci-dessus.

**ARTICLE 3**- D'autoriser le Président à signer tout acte et à prendre toutes décisions nécessaires à l'application de la présente délibération.

**ARTICLE 4**– Le Président, le Directeur Général, le Comptable Public du Centre des Finances Publiques de l'Agglomération CAP Excellence sont chargés, chacun en ce qui les concerne, de l'exécution de la présente délibération.

La présente délibération sera notifiée à Monsieur le Sous-Préfet de l'arrondissement de Pointe-à-Pitre, à Monsieur le Maire de la ville des Abymes, à Madame le Maire de la ville de Baie-Mahault, à Monsieur le Maire de la ville de Pointe-à-Pitre ainsi qu'à Monsieur le Comptable Public du Centre des Finances Publiques de l'Agglomération CAP Excellence.

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Guadeloupe, dans un délai de deux (2) mois à compter de sa publication et de sa réception par le Représentant de l'Etat.

Elle sera publiée au recueil des actes administratifs de la Communauté d'Agglomération CAP Excellence.

Pour extrait certifié conforme

Pointe-À-Pitre, le 11 JUIL. 2019

Président  
  
 Eric JALTON

11 JUIL. 2019

▪ Délibération transmise à la Sous-Préfecture de Pointe-à-Pitre, le

11 JUIL. 2019

▪ Délibération transmise à Monsieur le Maire de la ville des Abymes, le

11 JUIL. 2019

▪ Délibération transmise à Madame le Maire de la ville de Baie-Mahault, le

11 JUIL. 2019

▪ Délibération transmise à Monsieur le Maire de la ville de Pointe-à-Pitre, le

▪ Délibération transmise à Monsieur le Comptable Public de l'Agglomération CAP Excellence, le

11 JUIL. 2019

# ANNEXE 4 : L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE POUR LE PROJET D'HELISTATION





PRÉFET DE LA REGION GUADELOUPE

**Autorité environnementale**  
**préfet de région**

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r34.html>

**Hélistation du futur Centre Hospitalier Universitaire de  
Pointe-à-Pitre / Abymes**  
sur la commune des **Abymes**  
présentée par **CHU de Pointe-à-Pitre**

**Avis de l'Autorité administrative de l'État**  
**compétente en matière d'environnement**  
**sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

N° : 2015 - 179

*L'avis de l'autorité environnementale constitue un avis spécifique et indépendant, qui ne préjuge en rien des décisions qui pourraient être prises dans le cadre des procédures d'autorisation administrative auxquelles le projet est soumis.*

**Objet :** Hélistation du futur Centre Hospitalier Universitaire de Pointe-à-Pitre / Abymes

**Maître d'ouvrage :** Centre Hospitalier Universitaire (CHU) de Pointe-à-Pitre

**Procédure principale :** Création d'une hélistation spécialement destinée au transport public à la demande, soumise à autorisation préfectorale (art. 7 de l'arrêté du 6 mai 1995 relatif aux aérodromes et autres emplacements utilisés par les hélicoptères)

**Pièces transmises :** Étude d'impact (ACSES – septembre 2015) document dactyl. 73 pages et 3 annexes:  
1- Trouées d'envol de l'hélicoptère - Pélagos Aéro 2015. Plan  
2- Plan de détail et coupes de l'hélistation - Architecte Studio - Babel - L'Agence - Ingerop 2015  
3-Dossier de création d'une hélistation en terrasse - CHU de Pointe-à-Pitre - Notice d'impact en matière de nuisances sonores - JMA Consultant 2015. Doc. dactyl. 24 pages

**Date de l'accusé de réception par l'Autorité environnementale :** 22/09/2015

## **I-RÉSUMÉ DE L'AVIS**

*Le projet d'hélistation du futur CHU de Pointe-à-Pitre / Abymes est soumis à étude d'impact et à avis de l'Autorité environnementale, en application de la directive 2011/92/CE et de l'article R122-2 du code de l'environnement. S'agissant d'un programme de travaux, c'est l'appréciation des impacts de l'ensemble de ce programme sur l'environnement qui est attendu.*

*Le projet de CHU s'inscrit dans un vaste ensemble d'aménagements de la zone de Perrin, sur la commune des Abymes. Il s'agit d'un projet structurant d'importance régionale, prévu au Schéma d'Aménagement Régional, et qui vise l'amélioration de la qualité de l'offre de soins.*

*Sur la forme, la prise en compte de l'environnement dans le projet a été réalisée dans le respect des dispositions de l'article R122-5 du code pré-cité, qui définit le contenu de l'étude d'impact. Sur le fond, bien que l'étude d'impact soit riche d'enseignements, notamment en ce qui concerne l'état initial faune/flore et les mesures préventives en phase travaux, les impacts et les mesures de réduction liés au paysage, dans son acception la plus transversale, nécessitent d'être approfondis. Il en va de même pour la maîtrise de la consommation énergétique qui semble prometteuse mais qui manque d'une démonstration convaincante. La limitation de l'imperméabilisation des sols et le devenir de l'ancien CHU sont également deux sujets qui peinent à satisfaire.*

*La question des déplacements enfin, est une problématique majeure qui ne se pose pas du seul fait de l'existence du projet de CHU, mais bien de l'ensemble des opérations d'aménagements prévus à Perrin. Ceci pose d'ailleurs la question de la coordination des projets et de l'adaptation des réseaux, et donc des outils à mettre en œuvre pour assurer cette coordination, comme le permettrait une Zone d'Aménagement Concertée.*

## **II-CONTEXTE**

### **II.1-Cadre juridique général**

*NB : Les articles du code de l'environnement cités ci-après sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier.*

Compte tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'Autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement.

Le présent avis est établi par l'Autorité environnementale constituée en application de l'article R122-6 du code de l'environnement. L'avis de l'Autorité environnementale est la traduction des engagements pris aux niveaux national et européen, concernant l'accès au public à l'information en matière d'environnement.

L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est formulé au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, dans le cadre de la procédure spécifique d'évaluation environnementale du projet qui s'attache à examiner tous les impacts environnementaux de celui-ci et les enjeux corrélés.

Par ailleurs, le projet peut faire également l'objet d'autres avis lorsque certains de ses impacts, environnementaux ou d'autres natures, ont une importance telle qu'ils sont encadrés par des réglementations spécifiques. Ainsi, ces autres avis revêtent un caractère plus technique, avec la vocation d'informer les services en charge de délivrer l'autorisation et le public. Pour ces raisons, le présent avis diffère, dans la forme et sur le fond, des autres avis formulés par l'État au titre des réglementations spécifiques.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'Autorité compétente.

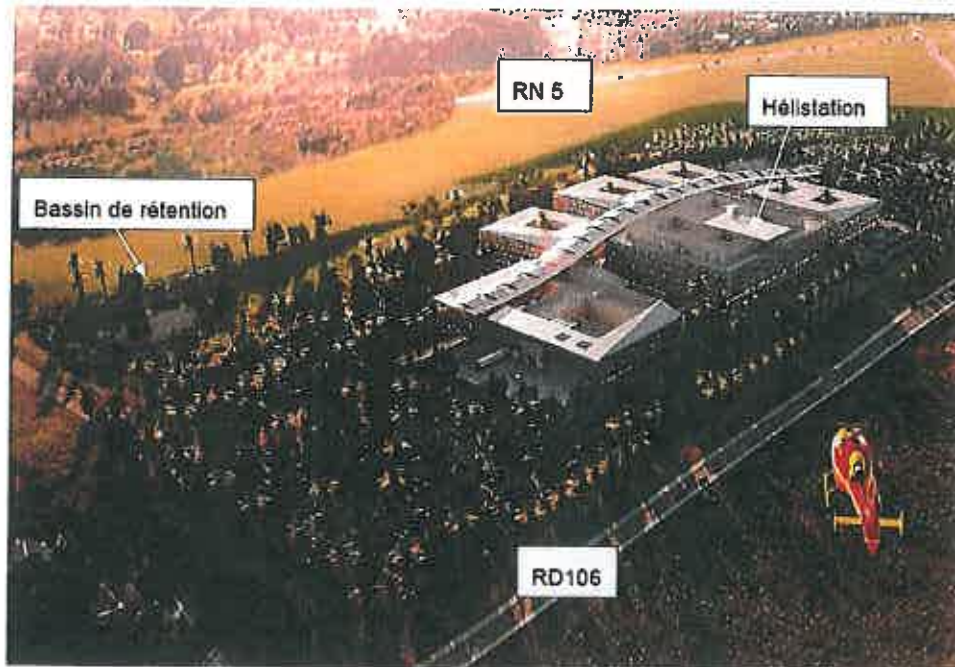
### **II.2-Notion de programme de travaux**

L'article L122-1 II du code de l'environnement précise que « *Lorsque ces projets concourent à la réalisation d'un même programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages et lorsque ces projets sont réalisés de manière simultanée, l'étude d'impact doit porter sur l'ensemble du programme.* »

Un programme de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages est constitué par des projets de travaux, d'ouvrages et d'aménagements réalisés par un ou plusieurs maîtres d'ouvrage et constituant une unité fonctionnelle. Dans la mesure où le projet d'hélistation est indissociable du projet de CHU, puisque rattaché fonctionnellement à celui-ci, l'avis de l'Autorité environnementale porte sur la bonne prise en compte de l'environnement sur l'ensemble du programme de travaux constitué par le CHU et son hélistation.

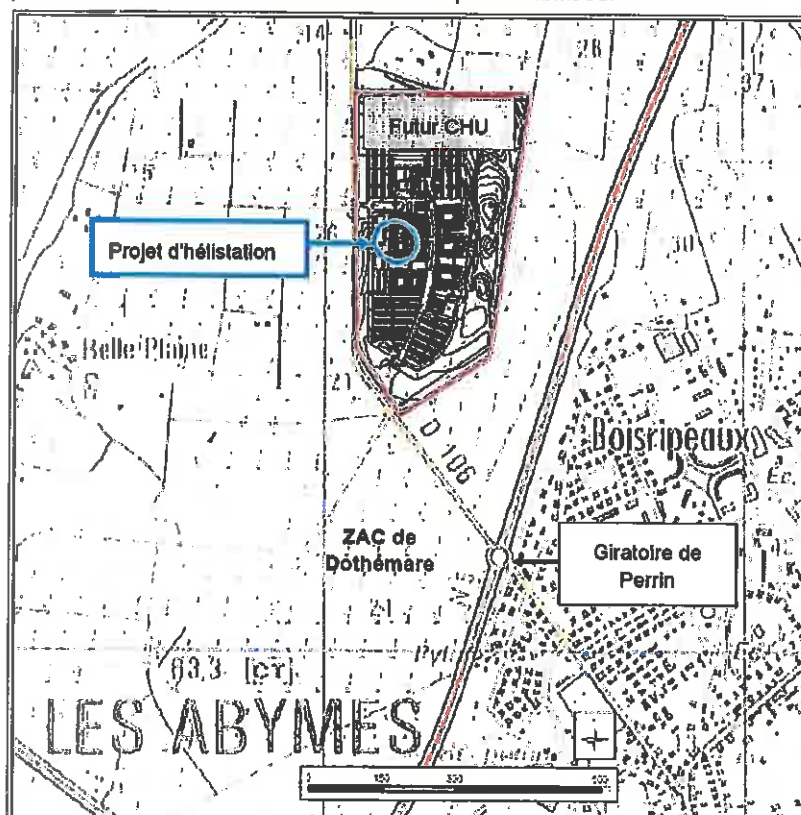
### **II.3-Présentation du projet**

Le projet d'hélistation est intimement lié à la réalisation et au fonctionnement du futur centre hospitalier universitaire Pointe à Pitre – Abymes. Celui-ci viendra remplacer l'actuel CHU vétuste, situé au Sud -Ouest de la commune des Abymes. L'hélistation sera construite en toiture du bâtiment accueillant le plateau technique (le plus haut de l'ensemble de la structure).



*Modélisation 3D du futur CHU de Pointe-à-Pitre – Abymes  
(Architecte Studio – Babel – L'Agence - Ingerop)*

Le projet de nouveau CHU concerne les parcelles AD 757 et AD 758 et représente une superficie d'environ 17 ha pour une capacité de 702 lits. 12 hectares seront imperméabilisés.



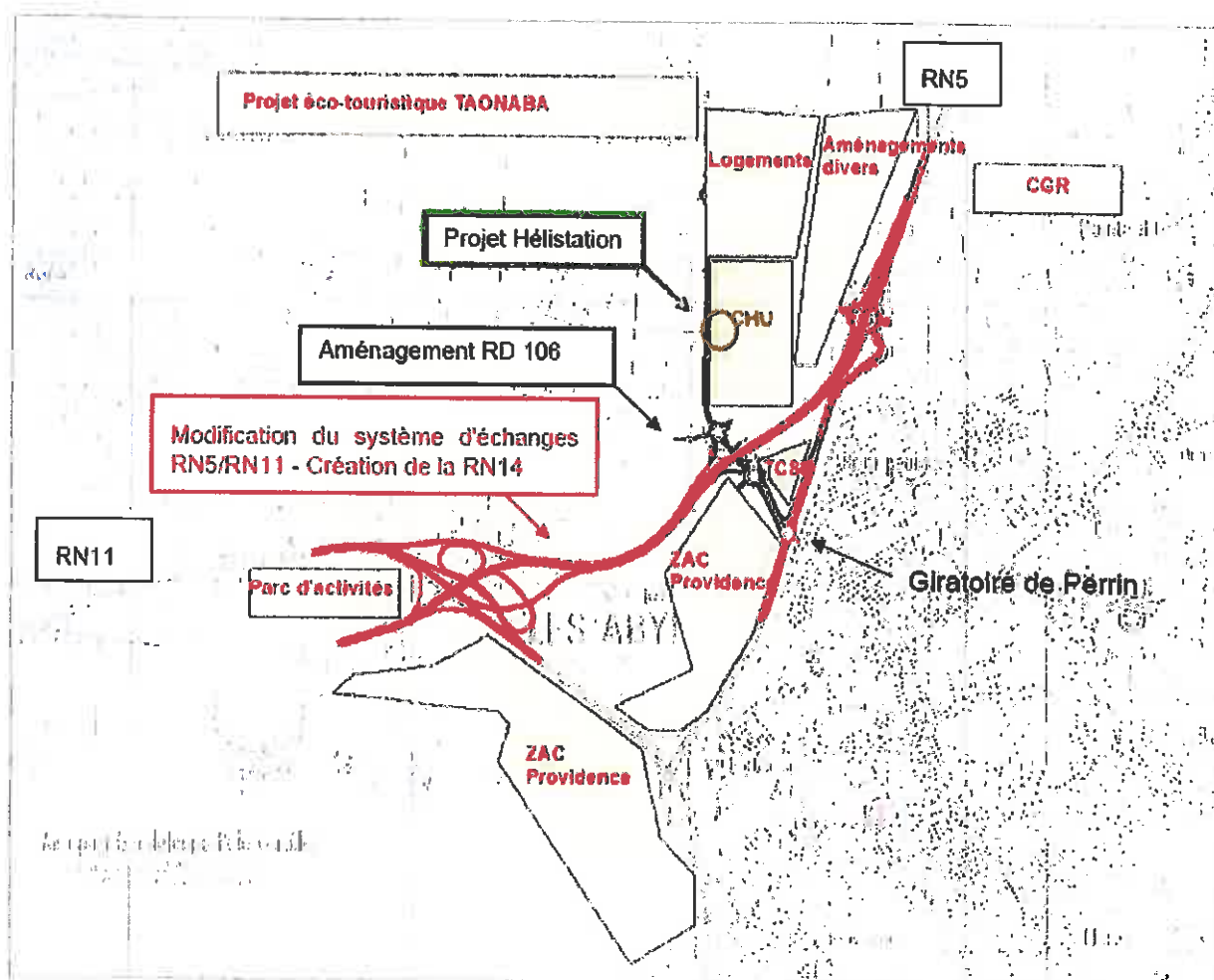
*Localisation du projet de CHU sur la commune des Abymes (ACSES)*

Le projet concerne le secteur de Perrin qui va connaître un développement important d'ici les prochaines années : centre gérontologique (CGR), agrandissement de la ZAC de Dothémare, implantation d'un pôle de services et de commerces, constructions de logements, mise en place d'aménagements associés au projet de TCSP (transport en commun en site propre) et nouveaux aménagements routiers, projet de réalisation d'un site éco-touristique... Cette pression urbaine est d'autant plus importante que ce secteur, en partie

agricole aujourd'hui, se situe au cœur de la principale agglomération de la Guadeloupe, à deux pas de l'aéroport international Guadeloupe Pôle Caraïbes.

L'hélistation, qui sera mise en place en toiture terrasse, appellera la réalisation des travaux suivants :

- une aire de poser ;
- deux monte-malades situés en dehors des axes d'approche et des dégagements latéraux ;
- plots résilients permettant de désolidariser l'hélistation du reste de l'édifice, minimisant ainsi les impacts acoustiques ;
- systèmes d'éclairage et de balisage ;
- un système d'étanchéité assurant la protection de la dalle de la zone d'hélistation ;
- signalétique réglementaire ;
- dispositifs de sécurité incendie ;
- dispositif de gestion de l'eau ;
- système de protection antichute et d'un système de protection contre la foudre.



*Localisation des aménagements à venir autour du futur CHU (ACES)*

Les dates prévisionnelles concernant la réalisation du nouveau CHU sont les suivantes : début des travaux en 2016 et fin de chantier en 2020.

#### **II.4- Analyse formelle de l'étude d'impact**

Sur la forme, les documents soumis à l'avis de l'Autorité environnementale comportent toutes les rubriques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement. Le propos est correctement illustré et cartographié. Le résumé non technique, auto-portant, est cohérent avec l'objectif pédagogique pour lequel il est imposé.

### **III-PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Les principaux enjeux identifiés par l'Autorité environnementale relèvent des thématiques suivantes :

- **Eaux pluviales** : le projet doit s'attacher à ne pas entraver l'écoulement des eaux pluviales, rendu difficile du fait de la topographie de la zone de Perrin et de l'artificialisation croissante des sols.
- **Paysage et cadre de vie** : la qualité des aménagements paysagers, sur un terrain aussi vaste que celui du CHU, est susceptible d'impacter la régulation de l'environnement (en particulier le confort hygrothermique), la structuration de l'espace et le bien-être individuel.
- **Bruit** : l'hélistation est source de nuisances sonores variables selon l'ambiance sonore pré-existante sur site, la proximité des riverains et la fréquence de rotation des hélicoptères.
- **Déplacements** : le projet se situe dans une nouvelle zone en cours d'urbanisation où la problématique des transports est sous-jacente, d'autant plus qu'un projet de transport en commun en site propre (TCSP) devrait davantage structurer l'offre de transports en commun.
- **Agriculture** : le projet est localisé sur une zone agricole et en modifiera irrémédiablement l'occupation du sol.

### **IV-ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA DÉFINITION ET LA PERCEPTION DU PROJET**

#### **IV.1-État initial de l'environnement**

La description de l'état initial est de qualité satisfaisante. Excepté pour les transports, elle est proportionnée aux enjeux du projet sur les milieux susceptibles d'être affectés. L'étude tient compte de l'ensemble du programme de travaux que constitue le projet de CHU. L'analyse repose, judicieusement mais parfois insuffisamment, sur une aire d'étude rapprochée et une aire d'étude éloignée qui permettent de tenir compte de la complexité de la zone, dans ses différentes composantes agricoles et urbaines. Deux aires d'études spécifiques ont été constituées pour l'inventaire faune/flore dont la qualité et le détail sont à souligner, malgré un enjeu mineur.

Le bilan de l'état initial, s'il a le mérite d'exister, n'est cependant pas à la hauteur des attentes qu'il suscite. En effet, cette synthèse aurait pu qualifier, par un jeu de couleurs, les enjeux environnementaux décrits. Ceci aurait permis, par la suite de mieux hiérarchiser les impacts du projet sur l'environnement, selon l'importance des enjeux définis à l'état des lieux.

- Milieu humain

Le milieu humain est abordé sous l'angle de l'occupation du territoire, de la démographie et des équipements futurs de la ville qui sont utilement pris en considération, tellement le bouleversement du paysage actuel et des déplacements sera conséquent dans les prochaines années. Pour autant, aurait pu être abordée dans ce chapitre l'ambiance paysagère qui règne dans cette zone, entre ville et campagne, où le minéral s'impose peu à peu comme seul et unique paysage, au détriment notamment du cadre de vie et du bien être individuel.

- Air et santé

Les auteurs de l'étude indiquent l'existence d'une entreprise de béton, « dont les rejets dans l'air ne sont pas recensés dans le cadre du registre français des émissions polluantes ». L'initiative consistant à alerter sur ce point est positive, mais aurait pu être suivie d'une localisation géographique et d'une caractérisation.

- Paysage et agriculture

L'analyse du paysage aurait pu faire référence aux éléments descriptifs de l'"Atlas des paysages de l'archipel Guadeloupe (2013)", reconnu au niveau régional. Elle aurait par ailleurs dû s'appuyer sur l'aire d'étude éloignée pour caractériser l'occupation du sol dans son ensemble, autour du projet de CHU. La même remarque est pertinente pour le descriptif des cultures produites sur l'emprise du futur CHU, pour lequel il aurait été utile par ailleurs de connaître la valeur agronomique des sols.

- Transports

L'analyse de l'état initial relatif aux transports est d'autant plus importante que l'implantation d'un service aussi structurant qu'un CHU aura sans doute des conséquences majeures sur l'organisation des déplacements dans la zone d'étude. Or, cette analyse se réduit essentiellement à l'évocation du projet de transport en commun en site propre (TCSP), alors que la situation actuelle est peu, voire pas abordée. Il manque en effet un état des lieux de la circulation, à ce jour, sur les tronçons qui conduisent au secteur de

Perrin et les perspectives d'évolution dans l'hypothèse d'un développement au fil de l'eau.

L'état de l'offre alternative à la voiture est également assez peu traitée, alors même que l'engorgement du réseau routier pose de plus en plus question et qu'une partie de la population, qui compte près de 20 % de chômeurs, n'est pas en capacité de circuler en voiture. Enfin, traiter les transports, c'est aussi répondre aux enjeux environnementaux que sont la qualité de l'air, le changement climatique et l'énergie, ce que l'étude ne fait pas. Cependant, les futures études d'impact relatives aux projets routiers du Conseil Régional sur ce secteur (projets d'échangeur Abymes Ouest et de liaison RN5/RN11), soumises à avis de l'Autorité environnementale, devraient permettre de disposer d'informations précises sur l'organisation des déplacements dans la zone de Perrin.

- Consommation énergétique

Puisque les questions du devenir de l'actuel CHU (page 67) et de la consommation énergétique du projet des Abymes (page 66) sont posées plus loin dans l'étude, il aurait été cohérent que les auteurs proposent une analyse de la consommation d'énergie de l'actuel centre hospitalier de Pointe-à-Pitre, pour le comparer aux consommations prévisionnelles du projet dans le cadre de l'analyse des impacts.

*L'Autorité environnementale recommande d'étayer l'analyse de l'état initial sur les thématiques des paysages, des transports et de la consommation d'énergie et de hiérarchiser les enjeux dans son tableau de synthèse.*

#### IV.2-Analyse des effets du projet sur l'environnement

L'étude d'impact propose un premier volet, pages 53 à 63, consacré aux incidences du projet d'hélistation sur l'environnement et aux mesures compensatoires proposées, suivi d'un deuxième, pages 64 à 70, concernant plus largement l'ensemble du projet de CHU. Compte-tenu du fait que l'hélistation fait partie intégrante du programme de travaux, il aurait été peut-être plus efficace d'aborder les impacts pour l'ensemble du CHU, sans discerner spécialement l'hélistation dont les impacts sont mineurs.

Le principal effet positif à mettre au crédit de l'hélistation, et plus généralement du projet de CHU, est l'amélioration de la qualité de l'offre sanitaire. Ce point avait déjà été mis en avant dans le SAR pour justifier la validation de ce projet.

- Transports

En revanche, il est regrettable que les impacts du projet de CHU sur la circulation routière et les modes doux (page 65) n'aient pas été traités de manière plus exhaustive et quantifiée. Les lacunes de l'état des lieux sur ce point faisaient pressentir une analyse déficiente des impacts. Pour autant, les études d'impact des projets routiers du Conseil Régional évoqués plus haut, devraient permettre de lever le voile sur les impacts du futur CHU sur les déplacements.

- Eau et assainissement

Le chapitre consacré à la consommation d'eau, page 65, laisse penser qu'un dispositif de récupération d'eau de pluie permettra de subvenir à une partie des besoins « pour l'arrosage des espaces verts et la défense incendie du site ». Cette affirmation aurait gagné à être argumentée, en mettant en évidence, le cas échéant, le différentiel entre la consommation d'eau actuelle du CHU et la consommation prévisionnelle du projet, et en détaillant les dispositifs techniques permettant de limiter le recours à la consommation d'eau potable.

Par ailleurs, le dossier prévoit la transparence hydraulique du projet par écoulements amont pour une période de retour décennale et la mise en place d'un bassin de rétention avec un débit de fuite de 660 l/s (débit unitaire de dimensionnement 40 l/s /ha).

- Consommation énergétique

Les auteurs de l'étude consacrent tout un chapitre à la consommation énergétique du projet de CHU. Plusieurs procédés techniques sont mis en avant pour montrer la prise en compte de la consommation d'énergie dans la conception du bâtiment, jusqu'à l'éclairage extérieur conçu pour réduire la pollution lumineuse, ce qui est remarquable. Ceci permet aux auteurs d'affirmer que la consommation énergétique du projet de CHU sera sensiblement identique à celle du CHU actuel.

- Déchets et milieu humain

La gestion des déchets est traitée à la fois en phase travaux (« chantier vert ») et en phase d'exploitation. La destruction de l'actuel CHU est évoquée, ce qui est positif, mais est insuffisamment approfondie. Pourtant, le renouvellement urbain et la lutte contre les friches urbaines est une vraie problématique à laquelle est confrontée la plupart des communes de Guadeloupe, et notamment Pointe-à-Pitre.

Dans un contexte où le taux de vacance des logements avoisine les 17 % en moyenne dans l'archipel, une réflexion concertée avec les collectivités impliquées sur le devenir de l'ancien site du CHU à Pointe-à-Pitre

aurait permis d'apporter des solutions au risque de dévitalisation du quartier.

- **Paysage**

L'insertion paysagère est traitée, mais de manière trop superficielle. Il aurait été utile de montrer plusieurs points de vue de l'insertion des bâtiments dans leur environnement, même si celui-ci est amené à évoluer rapidement dans les années à venir.

La notice paysagère aurait pu avantageusement être annexée à l'étude d'impact, tant on pressent l'importance du rôle régulateur de l'environnement et des équilibres naturels du paysage dans ce contexte. En effet, l'étendue géographique du projet et sa position centrale, au carrefour de la RD 106 et de la RN 5, et à terme de la RN14, en fait un site privilégié pour inverser la monotonie des espaces urbains environnants existants ou en devenir. Il s'agit de rompre avec une conception minimaliste et minérale des espaces non bâtis, qui ne laisse que peu de place à la qualité du cadre de vie, au bien-être individuel et à la structuration de l'espace.

Le paysage ne doit donc pas être pensé comme élément purement esthétique, mais plutôt comme un élément transversal d'intégration. Ne serait-ce que pour apporter un confort thermique qui fait le plus souvent cruellement défaut sous nos latitudes. Le cas de la zone artisanale et commerciale de Jarry, loin d'être le seul exemple, est éloquent pour illustrer ce défaut

- **Milieu naturel**

Les impacts sur le milieu naturel sont nuancés. Les auteurs de l'étude concluent sur un enjeu écologique faible, du fait de la pratique de la monoculture de la canne à sucre, mais un impact irréversible, dans la mesure où la surface cultivée sera majoritairement imperméabilisée.

*L'Autorité environnementale recommande d'une part, de traiter les impacts du projet sur le paysage et ses questions sous-jacentes (cadre de vie, bien-être individuel, structuration de l'espace...) et d'autre part, d'approfondir la question du devenir de l'actuel CHU et ses conséquences pour le quartier*

### **IV.3- Analyse des effets cumulés**

Les auteurs vont plus loin que l'analyse des effets cumulés exigée dans une étude d'impact, puisqu'ils s'attachent à recenser tous les projets de la zone de Perrin, qu'ils soient connus ou non par l'administration, au sens de l'article R122-5 du code de l'environnement. Cette analyse élargie est d'autant plus utile que les projets destinés à s'implanter à moyen-long terme dans la zone autour du futur CHU sont nombreux (voir carte p. 4).

En revanche, sans pour autant prétendre à l'exhaustivité, l'analyse laisse le lecteur sur sa faim, dans la mesure où peu d'informations laissent filtrer sur la nature et l'évaluation, même indicative, des impacts cumulés. C'est le cas par exemple, des impacts cumulés sur le paysage, l'occupation des sols et l'organisation des déplacements, où l'aire d'étude éloignée définie dans l'état initial aurait pu nourrir la réflexion, même sommaire, sur les modifications que l'ensemble de ces projets va générer à terme.

Pour autant, l'Autorité environnementale a bien conscience du manque de données existantes permettant d'étayer un argumentaire solide. Pour cette raison, le document intitulé « Harmonisation des projets sur le secteur de Perrin », pris comme référence par les auteurs en page 60 de l'étude d'impact, aurait dû être annexé à celle-ci.

### **IV.4-Compatibilité du projet avec l'affectation des sols**

Les auteurs de l'étude d'impact rappellent la compatibilité du projet de CHU et d'hélistation avec le SAR, le SDAGE et le PLU des Abymes. Ces trois documents ont par ailleurs fait l'objet d'une évaluation environnementale, chacun en ce qui les concerne.

S'agissant plus particulièrement du SAR, celui-ci prévoit une compensation pour toute terre agricole urbanisée. Celle-ci a été mise en œuvre au sein du PLU des Abymes approuvé le 23 décembre 2011. Elle concerne les terres agricoles consommées par le projet de PLU qui tient compte du futur CHU. Environ 100 hectares d'espaces agricoles, auparavant classés en zones A ou NC du POS, sont désormais classés en zones constructibles (U ou AU). En compensation, 150 hectares, préalablement classés en zones NB ou NA dans le POS, sont à présent classés en N dans le PLU.

Ils indiquent également que le projet de CHU a bien été pris en compte dans le Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération centre.



#### IV.5-Principales solutions de substitution examinées

Au paragraphe 5, le maître d'ouvrage justifie la localisation de l'hélistation qui se situera sur le bâtiment le plus haut du CHU. Cette localisation présente un avantage certain en termes de consommation d'espace.

Pour autant, le lecteur aurait pu s'attendre à ce que l'étude d'impact évoque la question des solutions de substitution examinées au regard de l'implantation du projet de CHU sur le terrain, des choix d'assainissement, de prise en compte des risques et d'amélioration du cadre de vie, pour ne citer que ceux-là.

#### IV.6-Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

Les mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences du projet sur l'environnement sont présentées en deux volets : l'un portant spécifiquement sur l'hélistation, l'autre portant sur la globalité du projet de CHU. Une synthèse de ces mesures est proposée pages 59 et 70.

Compte-tenu de l'importance du projet, le lecteur aurait pu s'attendre à davantage de mesures volontaristes, dont on soupçonne pourtant l'existence au vu de certaines références citées dans l'étude, telle la notice paysagère.

L'Autorité environnementale rappelle que toute action prise dans le strict respect de la réglementation ne saurait constituer l'une de ces mesures, étant entendu qu'elle s'impose à tous.

- Transports

Certaines mesures raisonnent comme de "fausses bonnes idées". C'est le cas des « *nouveaux aménagements routiers* » visant à pallier « *l'augmentation des flux routiers* », et dont on imagine déjà l'engorgement à moyen terme. A croire que la saturation croissante du trafic automobile, la dégradation de la qualité de l'air et la réalité du changement climatique n'ont aucunes prises sur la Guadeloupe.

Cependant, à la décharge des auteurs, cette problématique devrait être abordée de manière plus spécifique dans les études d'impact concernant les futurs projets routiers portés par le Conseil Régional, évoqués plus haut.

- Paysage

Concernant le paysage, l'étude affiche une volonté de prendre en compte l'impact du projet sur cette problématique, notamment à travers le traitement du confort thermique (ombrage). Néanmoins, l'étude manque d'éléments concrets sur l'appropriation de ces mesures, tels les espèces végétales retenues, l'intégration paysagère du projet dans son environnement, l'organisation spatiale du paysage projeté, les coûts de mises en œuvre et les mesures de suivi.

- Assainissement

L'Autorité environnementale aurait aimé voir proposées des mesures de réduction de l'écoulement de surface des eaux pluviales et de l'imperméabilisation des sols, notamment sur les parkings, par l'emploi de revêtements perméables végétalisés par exemple.

Le fait que les documents de planification, type SAR et PLU, aient fait l'objet d'une évaluation environnementale et aient prévu l'implantation du projet, ne saurait constituer une mesure de réduction.

- Phase chantier

En phase chantier, l'étude révèle l'établissement d'une « *charte de chantier vert signée entre le maître d'ouvrage, le maître d'œuvre et les entreprises déclinant les exigences environnementales du chantier* » (pages 59, 64 et 67). Cette proposition va dans le bon sens et les auteurs en détaillent le contenu, les contraintes qu'elle impose et le suivi qui en sera fait. Les auteurs auraient pu mettre en avant, à leur profit, la valeur ajoutée que crée cette charte par rapport au seul respect de la réglementation qui s'impose systématiquement entreprises sur les chantiers.

*L'Autorité environnementale suggère aux auteurs de l'étude d'impact de discerner les mesures dites « volontaristes » de celles constituant le simple respect des normes réglementaires. Elle propose que ces mesures, quand ce n'est pas le cas, soient clairement identifiées et détaillées dans leur mise en œuvre, leur coût et leur suivi.*

*L'Autorité environnementale souhaite que des mesures de réduction des impacts du projet sur le paysage et le cadre de vie soient proposées, tout comme des mesures visant à réduire l'imperméabilisation des sols.*

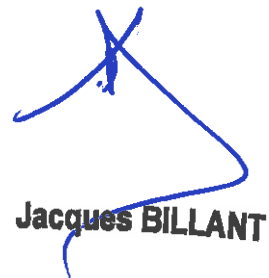
#### **IV.7-Le résumé non technique**

Le résumé non technique répond à son objectif de vulgarisation de l'étude d'impact. Il aurait cependant été plus complet s'il resituait le projet dans le contexte évolutif de la zone de Perrin. Le résumé non technique connaît par ailleurs les mêmes défauts que l'étude d'impact, à savoir la prépondérance de l'énumération des impacts de l'hélistation sur l'environnement, alors que les conséquences de l'ensemble des travaux projetés dans le cadre du futur CHU sont sans commune mesure.

Fait à Basse-Terre, le

20 OCT. 2015

Le préfet,



**Jacques BILLANT**

# ANNEXE 5 : L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE POUR LE PROJET D'AMENAGEMENT DE LA RD106



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION GUADELOUPE

## **Autorité environnementale** **préfet de région**

<http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/evaluation-environnementale-r34.html>

**Projet d'aménagement de la RD106 à Perrin**  
**sur la commune des ABYMES**  
**présenté par le Conseil Départemental de la Guadeloupe**

---

**Avis de l'Autorité administrative de l'État**  
**compétente en matière d'environnement**  
**sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

**au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement**

**N° : 2016-215**

*L'avis de l'Autorité environnementale constitue un avis spécifique et indépendant, qui ne préjuge en rien des décisions qui pourraient être prises dans le cadre des procédures d'autorisation administrative auxquelles le projet est soumis.*

- Objet :** projet d'aménagement de la RD106 à Perrin, commune des Abymes
- Maître d'ouvrage :** Conseil Départemental de la Guadeloupe
- Procédure principale :** Déclaration d'Utilité Publique
- Pièces transmises :**
- Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (Etec, ACSES, SERUE, janvier 2016
  - Étude paysagère, Caraïbes paysages, déc 2015
  - Étude sur la qualité de l'air et la santé du projet d'aménagement de la RD106 aux Abymes, EGIS environnement, déc 2015
  - Étude de trafic et d'aménagement de la RD106 à Providence, juil 2014
  - Étude de trafic du système d'échanges RN5/RN11, EGIS environnement, fév 2013
  - Liste des espèces de faune et de flore rencontrées dans l'aire d'étude, Caraïbes Aqua Conseil, non datée
  - Plan d'ensemble de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Profils en travers type de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Plan des principes d'assainissement de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015
  - Plan parcellaire de l'aménagement de la RD106, ACSES / Etec, oct 2015

**Date de l'accusé de réception par l'autorité environnementale :** 29/03/2016

## **I-RÉSUMÉ DE L'AVIS**

*Le projet examiné par l'Autorité environnementale, à travers son étude d'impact, porte sur l'aménagement de la RD106 à Perrin, commune des Abymes. La RD106 dessert actuellement, au Sud, la ZAC de Dothémare au niveau du giratoire de Perrin. Le projet s'inscrit par ailleurs dans un contexte de développement urbain ambitieux de la zone de Perrin, qui comptera notamment le projet écotouristique Taonaba et le futur CHU que la RD106 desservira.*

*L'étude des impacts du projet sur l'environnement, objet du présent avis, est de bonne qualité et correctement proportionnée aux enjeux identifiés dans l'état initial. L'Autorité environnementale remarque singulièrement l'approche systémique des enjeux environnementaux qui détermine un ensemble de mesures volontaristes dont le traitement paysager du projet constitue le point de convergence.*

*Ainsi, malgré l'existence d'impacts environnementaux modérés, du fait notamment de l'emplacement de cet aménagement en partie sur l'emprise actuelle de la RD 106, au sein d'une zone largement anthropisée, la variante du projet présentée peut se prévaloir d'être la moins impactante pour l'environnement et constitue même une amélioration de l'existant, notamment au regard de la qualité de l'air et de la diversification de l'offre en matière de déplacements. Sur ce dernier point, l'Autorité environnementale ne peut qu'encourager l'ensemble des parties prenantes au développement de la zone à étendre le bénéfice de la « voie verte » proposée.*

*En revanche, l'Autorité environnementale propose plusieurs pistes d'amélioration de l'étude d'impact, sur le fond et la forme, détaillées ci-après. Elle recommande en particulier au pétitionnaire de matérialiser au plus tôt le ou les arrêts de bus, nécessaires aux usagers des transports en commun sur la RD106, sans attendre la concrétisation d'un TCSP dont le calendrier de réalisation n'est toujours pas connu.*

## II-CONTEXTE

### II.1-Cadre juridique

*NB : Les articles du code de l'environnement cités ci-après sont ceux en vigueur à la date de dépôt du dossier.*

Compte tenu de l'importance et des incidences potentielles du projet sur l'environnement, celui-ci est soumis à étude d'impact et à l'avis de l'Autorité environnementale, conformément aux articles L122-1 et suivants et R122-1 et suivants du code de l'environnement.

Le présent avis est établi par l'Autorité environnementale constituée en application de l'article R122-6 du code de l'environnement. L'avis de l'Autorité environnementale est la traduction des engagements pris aux niveaux national et européen, concernant l'accès au public à l'information en matière d'environnement.

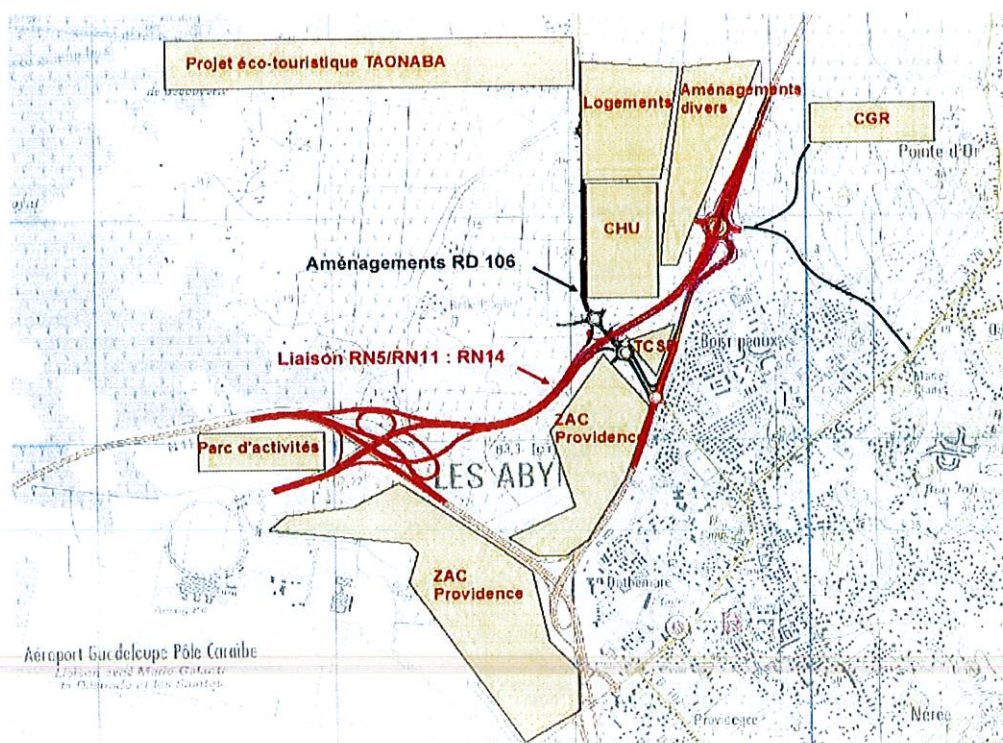
L'avis porte sur la qualité du dossier, en particulier de l'étude d'impact, et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est formulé au titre de l'article R122-2 du code de l'environnement, dans le cadre de la procédure spécifique d'évaluation environnementale du projet qui s'attache à examiner tous les impacts environnementaux de celui-ci et les enjeux corrélés.

Par ailleurs, le projet peut faire également l'objet d'autres avis lorsque certains de ses impacts, environnementaux ou d'autres natures, ont une importance telle qu'ils sont encadrés par des réglementations spécifiques. Ainsi, ces autres avis revêtent un caractère plus technique, avec la vocation d'informer les services en charge de délivrer l'autorisation et le public. Pour ces raisons, le présent avis diffère, dans la forme et sur le fond, des autres avis formulés par l'État au titre des réglementations spécifiques.

L'avis ne préjuge en rien de la décision d'autorisation prise par l'autorité compétente.

### II.2-Présentation du projet

Le projet présenté par le Conseil Départemental de la Guadeloupe consiste en l'aménagement de la Route Départementale (RD) 106, entre le carrefour giratoire de Perrin et la façade Ouest du futur Centre Hospitalier Universitaire (CHU) aux Abymes. Ce projet vise à répondre à l'évolution que la zone connaîtra dans les prochaines années, en commençant par la construction du futur CHU que la RD106 longera et desservira à l'Ouest. D'autres projets de grande envergure sont prévus dans le même secteur : station multimodale dédiée au projet de transport en commun en site propre (TCSP), projets de logements au Nord du CHU, projet éco-touristique Taonaba...



contexte de l'opération à l'horizon 2025/2030 (ACSES / ETEC)

Le projet d'aménagement de la RD106 s'inscrit par ailleurs dans un vaste ensemble d'adaptation du réseau routier pour d'une part, réduire l'engorgement actuel de la zone, surtout aux heures de pointe, et d'autre part, anticiper une augmentation du trafic attendue avec l'achèvement des nouveaux services et aménagements cités précédemment. Ces travaux routiers, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Régional comprennent :

- la modification du giratoire de Perrin en passage souterrain à gabarit réduit (PSGR).
- l'échangeur Abymes Ouest sur la RN5, prévu pour l'ouverture du CHU ;
- la RN14, entre l'échangeur Abymes Ouest au Nord et l'échangeur de l'aéroport sur la RN11 au Sud-Ouest, avec la création d'entrées/sorties au droit de la RD106, prévue en 2025/2030.

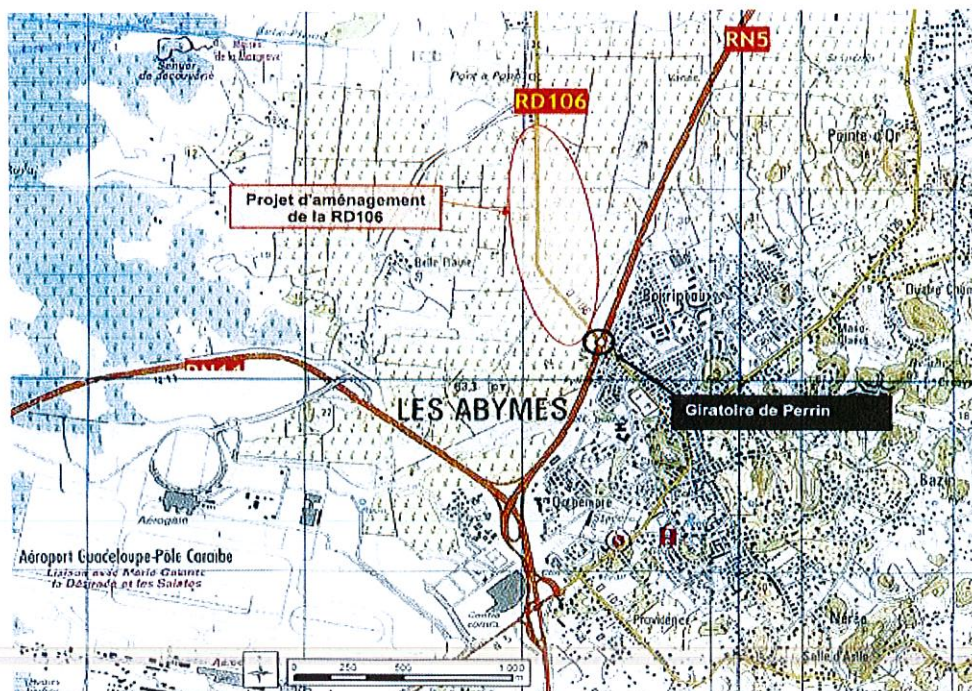
L'ensemble routier RN5/RN11/RD106 forme un nœud stratégique du fait qu'il constitue la porte d'entrée de l'agglomération pointoise depuis le Nord Grande-Terre. D'autre part, cet ensemble est aujourd'hui confronté à d'importants problèmes de congestion, singulièrement au niveau du giratoire de Perrin, sur la RN5 qui se voit emprunter par 40 000 véhicules chaque jour.

Outre les problèmes de congestion qu'il prétend améliorer, le projet d'aménagement de la RD106 consistera aussi et surtout à créer les accès visiteurs, urgence et logistique du futur CHU et l'accès à la ZAC de Dothémare et de la station multimodale du TCSP.

Les travaux, destinés à démarrer en 2017 pour une mise en service en 2020, comprennent :

- l'acquisition et l'imperméabilisation d'une surface de terrains agricoles qui restent à préciser : 2 ha en page 54, 3 500 m<sup>2</sup> en page 55, 12 000 m<sup>2</sup> en page 118. Le projet d'aménagement de la RD106 longe le GFA de Belle Plaine à l'Ouest ;
- la création de deux giratoires sur la RD106 : l'un pour desservir la ZAC de Dothémare et les installations du futur TCSP (rayon extérieur de 32 mètres), l'autre constitue l'entrée principale du futur CHU permettant la desserte du quartier de Belle-Plaine et se connecte à la future voie de liaison RN5/RN11 (rayon extérieur de 30 mètres) ;
- Le doublement à 2x2 voies de la RD106 depuis le giratoire de Perrin jusqu'au second giratoire desservant le CHU ;
- l'aménagement à 2x1 voies de la RD106 longeant le futur CHU au Nord du second giratoire, pour permettre la mise en place de surlargeurs destinées aux services d'urgence ;
- la mise en place d'une piste réservée aux vélos et aux piétons, le long de la partie aménagée de la RD106. Cette voie, de 4 mètres de large, est isolée de la chaussée principale par une bande végétalisée d'un mètre ;

Le linéaire total, toutes voies confondues, s'élève à environ 1 km.



Localisation du projet (ACES / ETEC)

*L'Autorité environnementale recommande de préciser le nombre, la destination et le type d'accès qui semblent avoir été prévus au droit du CHU, notamment pour les urgences, le personnel et la logistique. Ces accès sont visibles sur le plan général des travaux (page 27) et évoqués page 124, ainsi que dans l'étude de trafic et d'aménagement de la RD106 à Providence (pages 47 à 50). Il s'agit également de savoir comment la circulation sera organisée au niveau de ces accès, vis-à-vis de la circulation des voitures, des piétons et des véhicules non motorisés.*

*De même, le projet prévoit, sur le plan général des travaux (page 27), un premier rond-point au Sud comprenant 5 branches, dont l'une d'elle n'a pas de destination spécifiée. Il s'agit de la branche située entre les sorties RD106 vers le Nord et la ZAC de Dothémare.*

### **II.3- Analyse formelle de l'étude d'impact**

Sur la forme, les documents soumis à l'avis de l'Autorité environnementale comportent toutes les rubriques prévues à l'article R122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact est documentée de manière satisfaisante et l'analyse menée de façon intelligible, s'appuyant le cas échéant, soit sur des études spécifiques annexées au dossier réglementaire, soit sur des méthodes de calcul clairement énoncées. Le propos est correctement illustré et cartographié, bien que les éléments conclusifs de l'analyse auraient pu être mieux mis en avant par rapport à l'argumentaire.

Le résumé non technique, parfaitement auto-portant, est cohérent avec l'objectif pédagogique pour lequel il est imposé.

*L'Autorité environnementale suggère que les conclusions thématiques de l'état initial, de l'analyse des impacts et des mesures proposées soient mises en valeur par des encadrés ou des fonds colorés, afin de faciliter la compréhension et l'analyse rapide de l'étude par le public.*

## **III-PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS PAR L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**

Les principaux enjeux identifiés par l'autorité environnementale relèvent des thématiques suivantes :

- Agriculture : le projet est localisé sur une zone agricole et modifiera durablement l'occupation du sol ;
- nuisances sonores : le projet est susceptible de générer des nuisances sonores, à la fois en phase chantier et en phase d'exploitation ;
- qualité de l'air : le projet peut impliquer autant une amélioration qu'une dégradation de la qualité de l'air à proximité de la RD106 ;
- eaux superficielles : le projet est potentiellement générateur de pollutions chroniques ou accidentelles, et susceptible d'aggraver le risque inondation ;
- énergie, gaz à effet de serre et climat : le projet est susceptible d'impacter localement la consommation d'énergie fossile et de contribuer le cas échéant, au changement climatique ;
- paysage : le projet transformera l'ambiance paysagère des espaces traversés.

## **IV-ANALYSE DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT DANS LA DÉFINITION ET LA PERCEPTION DU PROJET**

### **IV.1-État initial de l'environnement**

L'état initial est de bonne qualité. Il est proportionné aux enjeux de l'activité sur les milieux susceptibles d'être affectés. Il est par ailleurs exhaustif et adapte l'aire d'étude en fonction de la thématique traitée. Le plus souvent, les auteurs de l'étude font le lien entre le projet d'aménagement de la RD106 et les divers projets attendus dans la zone de Perrin, avec lesquels la RD106 sera en interaction plus ou moins forte.

- Air et santé

Bien qu'il ne soit pas encore construit, le futur CHU aurait pu être signalé dans la zone d'étude des sites sensibles à la pollution atmosphérique. Sa livraison annoncée en 2022, qui justifie en grande partie l'aménagement de la RD106, constituera lui-même le site sensible le plus important et le plus proche du projet routier. D'ailleurs, l'existence du futur CHU est bien rappelée concernant l'état initial relatif au bruit



(pages 70 et 71). Pour autant, les effets de la RD106 en matière de qualité de l'air sur cet établissement de santé majeur ont bien été traités dans le chapitre consacré aux impacts du projet de l'étude d'impact.

- Bruit

La prise en compte du bruit dans l'état initial est satisfaisante. Les auteurs de l'étude ont pris soin d'élargir la zone d'étude de l'analyse acoustique au Nord pour limiter les effets de bord et tenir compte des quelques maisons situées de part et d'autre de la RD106. Certaines de ces habitations subissent d'ailleurs des niveaux sonores pouvant dépasser les 65 dB de jour. A signaler toutefois que les auteurs annoncent une description de la méthodologie pour la modélisation acoustique en chapitre 0 (pages 71 et 111) qui n'existe pas.

- Risques naturels

L'analyse des risques naturels fait ressortir que le projet n'est pas directement concerné par un aléa, exceptés les risques cyclonique et sismique auxquels l'ensemble du territoire de la Guadeloupe est exposé.

- Écoulement de surface

Concernant les écoulements de surface, les auteurs de l'étude mettent en avant les résultats de deux études réalisées en 2014 par les bureaux d'études G2C et ACSES. Ces études offrent une bonne vision d'ensemble des enveloppes inondables au Nord du projet et de l'organisation des écoulements au droit de la RD106. Le lecteur apprend en outre que « *le fossé [de la RD106] est aujourd'hui comblé, rendant plus évident une traversée des ruissellements sur la départementale pour rejoindre le terrain du projet* » de CHU.

- Les espaces naturels et agricoles

L'état initial montre que le projet ne se situe pas dans une zone protégée, ou à enjeu fort, au titre de la faune, de la flore ou de leurs habitats. Toutefois, le projet routier traverse actuellement une plaine agricole sur une large partie de son tracé, le reste étant situé en zone urbanisée. Au Nord de ce secteur sont également présentes des prairies sèches et humides où se pratique l'élevage de bovins essentiellement. Quelques zones boisées fragmentées subsistent à l'Est en dehors de la zone du projet. Bien que les auteurs de l'étude aient pris soin de recenser les espèces animales et végétales, la zone d'étude et les époques d'observation ne sont toutefois pas clairement établies.

- Paysage

L'état initial du paysage repose quant à lui sur une étude réalisée en 2015 par le bureau d'étude Caraïbes Paysages. Cette étude identifie deux séquences, l'une urbaine au Sud du projet, l'autre d'ambiance cannière à l'Ouest, en considérant l'existence du futur CHU. La superposition du projet d'aménagement de la RD106 sur l'Atlas des paysages de 2011 montre en effet qu'il se localise en grande partie en « *paysage identitaire sensible de la plaine cannière des Abymes* » et à la marge, en « *prairies humides* » au Nord. Ces paysages seront largement bouleversés par les projets à venir sur le secteur de Perrin, et à commencer par le futur CHU.

- Transports

L'état initial portant sur les transports rend compte de toutes les possibilités actuelles offertes aux usagers pour circuler dans la zone d'étude. Elle montre que l'offre en moyens de transport alternatifs à la voiture est insuffisante, compte-tenu notamment de l'engorgement actuel du trafic. La RN5 et la RD106 sont bien desservies par les transports en commun, mais les arrêts de bus ne sont pas matérialisés sur la route départementale. Aucune pistes cyclables ou aires de covoiturage ne sont recensées dans le secteur et, bien que des trottoirs rendent la marche à pied possible et sécurisée entre la RD106 et la desserte locale du centre ville des Abymes, l'absence d'ombre finit par avoir raison des piétons les plus motivés. Les auteurs de l'étude rappellent par ailleurs que le projet de Transports en Commun en Site Propre (TCSP), prévu au SAR, irriguera la zone de Perrin pour desservir notamment le futur CHU. Le TCSP reste pour le moment à l'état de projet. Ni le tracé définitif, ni le calendrier de mise en œuvre ne sont fixés à l'heure actuelle.

Il aurait été intéressant de disposer de statistiques sur la fréquentation des différents moyens de transport empruntés par les usagers au niveau le plus fin, et en tout cas au niveau de l'agglomération, si tant est que cette donnée existe. D'ailleurs, il aurait été utile d'analyser le projet au regard de l'étude réalisée en 2012 dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports, lancée à l'initiative de la DEAL et de l'ADEME, et qui porte sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence<sup>1</sup>. Cette étude propose, en complément d'une analyse fine de la mobilité autour de la ZAC, des pistes d'actions destinées à satisfaire les besoins des actifs travaillant dans la ZAC tout en anticipant une congestion croissante du trafic automobile. On y apprend par exemple que, parmi les pistes de réflexion proposées, des projets de Plan de Déplacement inter-entreprises et inter-administrations sont en cours d'étude.

1 <http://www.guadeloupe.developpement-durable.gouv.fr/amelioration-de-la-desserte-de-la-zac-de-a819.html>

- Activités humaines

D'un point de vue des activités humaines, outre l'agriculture qui tend à perdre de la surface et des exploitants depuis quelques dizaines d'années aux Abymes, il faut noter que la zone de Perrin est promise à un développement urbain important à moyen terme. Au-delà du centre-ville des Abymes au Sud et de la ZAC de Dothémare en cours d'expansion, sont attendus un centre gérontologique, le futur CHU, des projets de logements, d'établissements scolaires, de campus, le TCSP et ses équipements associés (station, parking-relais, centre de maintenance), ainsi que le projet éco-touristique de la maison de la mangrove (Taonaba).

*Sur la forme, l'Autorité environnementale suggère de compléter l'état initial concernant la prise en compte du CHU pour la pollution de l'air et de préciser les conditions de réalisation de l'inventaire faune/flore. Sur le fond, elle propose également que l'étude portant sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence puisse être prise en compte. Ceci doit permettre notamment de recenser les acteurs à associer pour définir des modalités de développement des mobilités douces tenant compte des besoins de chacun.*

#### **IV.2-Compatibilité du projet avec l'affectation des sols**

L'étude d'impact évalue la compatibilité du projet vis-à-vis des principaux documents d'orientation. Elle prend en compte le SDAGE établi pour la période 2016-2021 et affirme que le projet intègre les mesures compensatoires prévues par ce document.

Elle prend également en compte le SAR, dans sa version révisée du 22 novembre 2011. Le SAR rend possible l'aménagement de la RD106 au titre de l'amélioration des accès aux pôles d'activité tout en encourageant la prise en compte des modes de transports doux et collectifs.

En revanche, l'étude mentionne le Schéma Régional des Infrastructures et de Transports des îles de la Guadeloupe (SRIT) adopté en octobre 2015. S'il s'agit en effet d'un document d'orientation stratégique majeur dans le cas de l'aménagement de la RD106. Il est en revanche surprenant que le maître d'ouvrage s'appuie sur un schéma qui n'a vraisemblablement pas fait l'objet d'une consultation du public, ni même d'un avis de l'Autorité environnementale, comme le prévoit pourtant l'article R122-17 du code de l'environnement.

La compatibilité du projet est également examinée au regard du zonage du Plan Local d'Urbanisme des Abymes approuvé le 23 décembre 2011. L'étude conclut à la nécessité d'une mise en compatibilité avec le PLU. Elle est adossée à la déclaration d'utilité publique, objet du présent dossier réglementaire.

La compatibilité du projet vis-à-vis du Plan de Déplacement Urbain de 2009 semble acquise (page 48) mais non développée ni démontrée dans le chapitre ad hoc, exception faite de la présence d'une carte des orientations stratégiques figurant en page 94.

*L'Autorité environnementale regrette que le SRIT, nonobstant les déclarations du pétitionnaire, ne soit toujours pas effectif à ce jour. Son absence pèse, notamment sur l'aménagement de la zone de Perrin qui mériterait une vue et une stratégie d'ensemble que ce document doit pouvoir fournir.*

*L'Autorité environnementale invite par ailleurs le maître d'ouvrage à développer l'analyse de la compatibilité de son projet au regard du Plan de Déplacement Urbain de 2009, et à indiquer, à l'attention du public, le lieu ou le(s) site(s) internet où ce document peut être consulté.*

#### **IV.3-Principales solutions de substitution examinées**

Le maître d'ouvrage a étudié deux variantes. La première consiste à réduire les travaux à l'emprise de la route actuelle et à limiter à trois voies l'aménagement de la RD106 entre les deux futurs giratoires. La seconde vise à décaler l'axe de la RD106 vers l'Est pour réduire l'emprise du projet sur les terres agricoles situées le long de l'axe à l'Ouest. Elle comprend par ailleurs le doublement des voies entre les deux futurs giratoires. Les variantes sont assez similaires mais la variante 2 a été choisie par le maître d'ouvrage notamment au regard des impacts évités sur les terres cultivées classées en GFA. C'est du moins ce que le lecteur peut supposer, faute de démonstration quantifiée.

*L'Autorité environnementale propose que le maître d'ouvrage complète ce chapitre en faisant la démonstration chiffrée des surfaces de terres cultivées reprises au projet grâce au choix de la variante 2.*

#### IV.4-Analyse des effets du projet sur l'environnement

Le maître d'ouvrage décrit par thématiques les impacts temporaires et permanents, directs et indirects, en exploitation, puis en phase travaux. Ces impacts sont décrits de façon complète et proportionnée aux enjeux.

En particulier, il faut remarquer que le maître d'ouvrage analyse les effets cumulés du projet avec la future RN14 en matière d'impact sur la qualité de l'air, sur la santé et sur le bruit.

*Sur la forme, l'Autorité environnementale suggère que les auteurs de l'étude systématisent l'usage d'une phrase de conclusion encadrée en fin de sous chapitre, ce qui permettrait au lecteur de prendre connaissance plus rapidement des impacts attendus du projet dans chacune des thématiques traitées, sans avoir à en lire l'ensemble du développement.*

- Les impacts sur la qualité des eaux

Les impacts de la pollution sur la qualité des eaux, liée à la circulation routière, est traitée selon la survenance de cette pollution. La pollution chronique est évaluée d'après une méthode clairement exposée. Ses résultats, confrontés aux seuils fixés par arrêté préfectoral du 24 mai 2005, montrent une conformité en ce qui concerne les concentrations en hydrocarbures totaux, mais à l'inverse, un dépassement des concentrations en Matières en Suspension (MES).

- Les impacts sur la qualité de l'air

Trois analyses comparatives pertinentes des émissions polluantes sont synthétisées par les auteurs de l'étude selon plusieurs hypothèses. Ces analyses sont issues de l'étude réalisée par EGIS environnement en décembre 2015 et portent sur la qualité de l'air et la santé du projet d'aménagement de la RD106 aux Abymes. L'une d'elle, comparant l'état de référence (sans la réalisation du projet) et l'état projeté (avec l'aménagement de la RD106), à l'horizon 2025, conclut à une réduction globale des émissions polluantes comprise entre 15 % et 30 %, mais dans le même temps, à une augmentation de ces émissions de 6 % sur la RN11. Cette augmentation est sans doute due à la réalisation à court terme d'un nouvel accès à la ZAC de Dothémare par le Sud, et donc au report d'une partie du trafic supporté actuellement par la RD106, mais l'étude d'impact ne le précise pas. De même, les changements de limitations de vitesse entre l'état initial et l'état projeté semblent être la principale raison d'une diminution de 19 % des émissions polluantes sur le tronçon Sud, sans que la nature de ces changements ne soit exposée.

Le même exercice de comparaison est proposé entre l'état de référence et l'état projeté en 2025 qui inclut l'aménagement de la RD106 et de la RN14. La réalisation de ces deux projets induit une diminution de 21 % des émissions en moyenne, expliquée là aussi d'après une modification des limites de vitesse autorisées qui n'a pas été exposée au préalable. D'autre part, la phrase « *les émissions baissent également grâce à la diminution du trafic sur l'ensemble du réseau routier* » laisse penser que le nombre de voitures en circulation sur le réseau diminuera progressivement jusqu'en 2025. Or, il semble plutôt que ce soit le trafic analysé sur chaque tronçon, pris individuellement, qui diminue du fait d'un report partiel de celui-ci sur la RD14, mais qu'il augmente globalement sur l'ensemble du réseau.

- Les impacts sur la santé

L'évaluation de l'impact du projet sur la santé suit les mêmes tendances que celles exposées sur les émissions polluantes, avec un Indice Pollution Population (IPP) en diminution globale, quelque soit les cas de figure analysés.

La qualité de l'air tend à se dégrader du fait de l'augmentation du trafic, mais la réalisation du projet d'aménagement de la RD106 aura toutefois un impact positif par rapport à un scénario « au fil de l'eau », au moins jusqu'en 2025, année de l'état projeté. Ceci est confirmé par ailleurs dans l'analyse des coûts collectifs et des consommations d'énergie présentée page 125.

- Les impacts sur le bruit

Concernant l'impact du projet sur le bruit, l'analyse repose sur une méthode et des hypothèses non livrées. L'analyse prend en compte le futur CHU. C'est sur ce bâtiment que l'étude de l'impact de la RD106 est le plus attendu. L'analyse démontre, d'après les hypothèses de trafic émises par EGIS en 2013 et 2014, que l'impact du projet sur les façades côté Ouest du CHU en 2020, c'est-à-dire à la livraison de l'aménagement de la RD106, sera négatif, mais restera toutefois « *inférieur aux 57 dBA réglementaires* ». L'étude d'impact va plus loin dans l'analyse du bruit en tenant compte de l'effet cumulé du projet de RN14 sur le CHU. Les résultats de la modélisation du bruit en journée sur le CHU nécessitera vraisemblablement des protections acoustiques qui seront étudiées dans l'étude d'impact relative à la future RN14. Les auteurs notent par

ailleurs que le bruit de la RD106 augmentera entre autres, du fait du vieillissement des enrobés.

En conclusion, l'impact du projet sur le bruit est assez nuancé selon la période de la journée, la partie du tronçon examinée et l'état de vétusté de la bande roulante. Mais quoiqu'il en soit, le niveau de bruit reste inférieur aux seuils réglementaires.

- Les impacts sur les milieux naturels

Les impacts du projet sur les milieux naturels sont très limités. Certes, l'aménagement de la RD106 implique l'imperméabilisation d'une surface de 2 hectares de terres agricoles, mais la flore et la faune y sont sans intérêt écologique particulier.

- Les impacts sur le paysage

D'un point de vue paysager, l'impact du projet est assez réduit puisqu'il occupera en grande partie l'emprise actuelle de la route et qu'il sera occulté par d'autres projets, tel le CHU, qui marqueront davantage le paysage de leur empreinte. Toutefois, cet impact pourrait être tout à fait positif si un aménagement paysager de qualité est réalisé, comme le prévoit le maître d'ouvrage.

- Les impacts sur le trafic

Les impacts du projet sur le trafic et la circulation sont jugés positifs. En effet, l'aménagement d'une « voie verte » multipliera les modes de transport possibles, et qui seront autant d'alternatives à la voiture. Par ailleurs, le projet fluidifiera le trafic au bénéfice des voitures mais aussi des transports collectifs. Par contre, elle ne suffira pas à rendre « plus attractive l'utilisation des transports en commun » si des arrêts de bus signalés et ombragés ne sont pas identifiés dans le projet. L'état initial a d'ailleurs très justement fait remarquer ce point.

- Les impacts sur les espaces agricoles

L'étude d'impact signale l'acquisition de 12 000 m<sup>2</sup> de surfaces agricoles correspondant à des parcelles de GFA. Cette surface varie à plusieurs reprises dans l'étude (cf. § II.2) et appelle des éclaircissements. Toutefois, il est dit qu'une partie de cette surface acquise sera nouvellement imperméabilisée, le reste correspondant à la route actuelle et sa bordure, sans pour autant que des données chiffrées viennent appuyer la démonstration.

- Les impacts en phase travaux

Les impacts du projet en phase travaux sont évalués dans un chapitre à part entière. Ces impacts sont faibles au regard du contexte dressé dans l'état initial, de la durée et de la nature des travaux.

*L'Autorité environnementale recommande d'établir les hypothèses qui permettraient d'expliquer une augmentation très localisée des émissions polluantes de 6 % sur la RN11 à l'horizon 2025. De la même manière, il conviendrait de préciser quels impacts le projet d'aménagement de la RD106 pourraient avoir sur les limitations de vitesse, puisque celles-ci semblent expliquer une bonne partie des diminutions des émissions polluantes modélisées.*

*Concernant le bruit, l'Autorité environnementale suggère de préciser la méthode et les hypothèses permettant de justifier les résultats présentés.*

*Enfin, comme demandé aux chapitres II.2 et IV.3, il est souhaitable que le décompte exact de surfaces agricoles impactées par le projet, imperméabilisées ou non, soit clairement exposé.*

#### **IV.5-Mesures prises pour éviter, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement**

Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des conséquences du projet sur l'environnement sont présentées à la suite de l'analyse des impacts, par thématique, en phase d'exploitation dans un premier temps, puis en phase travaux dans un second. Ces mesures sont globalement correctement proportionnées aux enjeux et clairement identifiables. Elles sont chiffrées à hauteur de 1,8 M€, hors phase travaux et hors participation à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier.

- Qualité des eaux

Sur la pollution dite « saisonnière » qui pourrait affecter la qualité des eaux (page 105), le maître d'ouvrage s'engage à proscrire l'usage d'herbicides destinés à l'entretien des aménagements paysagers le long de la route. Il ne s'agit pas à proprement parlé d'une mesure volontariste puisque la loi relative à la transition

énergétique pour la croissance verte interdit au 1er janvier 2017 l'utilisation des produits phytosanitaires par l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics sur les voiries, dans les espaces verts, forêts et promenades ouverts au public.

Concernant la pollution chronique, le maître d'ouvrage affirme que les bassins de rétention, qui concentreront in-fine l'ensemble des eaux pluviales du projet, possèdent « *un taux d'abattement de MES de près de 100 % pour le bassin du CHU et de 91 % pour le bassin Sud* » (page 107) ce qui implique des concentrations en MES nettement inférieures au seuil fixé par arrêté préfectoral du 24 mai 2005. Ainsi, le projet peut se prévaloir d'une incidence faible sur la qualité de l'eau du canal de Belle-Plaine destiné par ailleurs aux activités de loisirs via le projet Taonaba.

- Bruit

S'agissant du bruit, si les auteurs ne préconisent pas la réalisation de protections acoustiques, du fait d'un niveau de bruit conforme aux normes réglementaires, ils proposent toutefois deux mesures de réduction. L'une vise à remplacer les enrobés au-delà de la limite Nord du CHU afin de diminuer le niveau de bruit au droit des habitations situées de part et d'autre de la RD106 au Nord du CHU. L'autre vise à remplacer la bande de roulement sur l'intégralité de la RD106 tous les dix ans, afin de ne pas augmenter le niveau sonore de la chaussée du fait de son vieillissement. L'Autorité environnementale ne peut qu'encourager le maître d'ouvrage à mettre en œuvre ces mesures.

- Continuités écologiques

Les auteurs de l'étude se proposent, dans le chapitre consacré aux impacts sur les continuités écologiques (page 115), de rétablir la continuité des écoulements « *par la mise en place d'ouvrages de franchissement et de canaux dimensionnés pour une période de retour centennale* ». Cette mesure est positive, mais pour être tout à fait efficace, doit être suivie d'un plan d'entretien volontariste de ces ouvrages dont on sait qu'ils sont « *actuellement comblés ou sous-dimensionnés, créant ainsi des débordements* » (page 49). Dans ce même chapitre est proposé « *la mise en place de plantations diversifiées au droit de la départementale* » pour participer « *au développement de la biodiversité du milieu* ». Si l'intention est bonne, elle est en revanche insuffisamment détaillée pour vérifier à la fois ses bienfaits et l'engagement du pétitionnaire.

- Paysages

Côté paysage, le maître d'ouvrage propose de réaliser deux types de mesures. L'une vise la création d'une « *voie verte* » destinée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. L'autre consiste en la réalisation d'aménagements paysagers visant à créer une continuité sur une route desservant des projets hétéroclites et longeant des paysages naturels ouverts. Ces aménagements ont aussi la prétention d'améliorer le cadre de vie des usagers de la route, de créer des conditions favorables à la pratique de modes de transport doux sur la voie verte (ombrage, haltes de repos) et de recréer un support des continuités écologiques. Ces propositions, qui reposent notamment sur des essences choisies pour leur cohérence avec le milieu naturel environnant, leur aptitude à recréer de multiples habitats pour la faune et la flore locales et leur capacité d'ombrage, sont tout à fait pertinentes.

*L'Autorité environnementale s'interroge toutefois sur la suffisance d'une bande végétalisée de 1 m de large pour assurer le bon développement racinaire des arbres, et donc la pérennité de la voie verte dans son ensemble. Par ailleurs, le risque de planter des espèces potentiellement envahissantes (Sansevieria, Turnera...) ne semble pas complètement écarté.*

Par ailleurs, le paysage sert ici plusieurs thématiques que sont le cadre de vie, les mobilités, le confort thermique et les continuités écologiques. Pour autant, ces mesures doivent aussi pouvoir susciter leur prolongement au-delà du projet, que ce soit au Nord vers Taonaba, ou au Sud vers le centre-ville des Abymes et la ZAC de Dothémare. A ce sujet, il aurait été opportun qu'une information mutuelle entre le Conseil Départemental, l'Association Syndicale Libre du parc d'activités La Providence et la ville des Abymes puisse créer cette émulation et générer un projet plus étendu et interconnecté, comme le suggère d'ailleurs l'étude d'impact paysager réalisée par Caraïbes Paysages en 2015. Il semble toutefois que l'intention existe, à en croire le suivi des mesures proposé en page 123, sans qu'aucun élément concret ne permette de vérifier l'engagement du maître d'ouvrage.

- Trafic et circulation

La mise en place d'une « *voie verte* » est une mesure tout à fait positive qui devrait contribuer à réduire le recours systématique à la voiture en étendant les choix possibles en matière de déplacement, si tant est que des interconnexions au-delà du projet soient effectives à terme. Les auteurs rappellent à ce propos l'existence d'études « *menées actuellement par Cap Excellence* ». Il aurait été utile de préciser si le projet d'aménagement de la RD106 est intégré à ces études et, le cas échéant, de produire un extrait

cartographique formalisant les inter-connexions. La même démarche aurait pu être menée avec l'étude de 2012 portant sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport Pôle Caraïbes et de la ZAC de Providence (cf. § IV.1).

Bien que le projet permettra de fluidifier le trafic au bénéfice des voitures et des transports collectifs, il est probable que ce bénéfice ne suffise pas à inciter les usagers de la route à préférer le bus. Par conséquent, dans le cadre immédiat de son projet, le maître d'ouvrage pourrait concrétiser l'aménagement d'un arrêt de bus, clairement matérialisé, sans attendre la réalisation non encore programmée du TCSP.

- Terres agricoles

Le projet prévoit l'acquisition de terres agricoles, dont une partie sera imperméabilisée. Parmi les deux solutions de substitution au projet qui ont été exposées préalablement, celle ayant le plus faible impact sur la disparition de terres arables a été préférée. Ceci constitue une mesure qui permet d'éviter la consommation de 1000 m<sup>2</sup> de terres agricoles. En mesure de réduction, le projet prévoit la restitution de 1 500 m<sup>2</sup> au GFA qui correspondent à la restitution d'une partie de la voie desservant actuellement Belle Plaine. Enfin, une mesure compensatoire proposée consiste à participer à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier. Cette mesure est en fait une obligation réglementaire qui s'impose au maître d'ouvrage lorsque les expropriations en vue de la réalisation des aménagements ou ouvrages mentionnés aux articles L. 122-1 à L. 122-3 du code de l'environnement sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations dans une zone déterminée. Reste toutefois à clarifier la surface de terres mobilisées par le projet et la surface imperméabilisée, sans retour immédiat à l'état naturel.

- Travaux

Concernant les travaux, les mesures proposées sont proportionnées aux enjeux et destinées à réduire ou éviter les risques de pollution par MES ou par hydrocarbures.

*L'Autorité environnementale encourage le maître d'ouvrage à multiplier les initiatives pour favoriser les inter-connexions de la « voie verte » avec les autres parties du territoire concernées. Par ailleurs, elle recommande vivement que le, ou les arrêts de bus, nécessaires sur la RD106 soient matérialisés au plus tôt, sans attendre la concrétisation d'un TCSP dont le calendrier de réalisation n'est pas connu.*

#### **IV.6-Analyse des effets cumulés**

Les auteurs de l'étude d'impact tiennent compte des effets cumulés du projet avec les autres projets connus de l'administration, en particulier le CHU, le PSGR de Perrin et le projet éco-touristique Taonaba. Leur analyse s'étend par ailleurs aux autres projets qui sont toujours en cours de définition : RN14, TCSP, logements... L'analyse des effets cumulés est bien intégrée à l'ensemble de l'étude d'impact, puisque prise en compte en amont dans les différentes études de trafic et paysagère. Cette analyse est importante et décisive en particulier en matière de qualité de l'air, de nuisances acoustiques, de paysage et de continuité écologique.

Fait à Basse-Terre, le

**29 MAI 2016**

Le préfet,

  
**Jacques BILLANT**

