

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION DE PROJET
POUR UN CIRCUIT DE KARTING SUPERMOTARD A BAIE MAHAULT**

Enquête publique réalisée du 21 Janvier 2019 au 20 Février 2019



RAPPORT DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

JB LAMASSE, Commissaire enquêteur

DECISION DE DESIGNATION :

DESIGNATION PAR LE TRIBUNAL ADMINISTRATIF

N° E180000015/97

DATE :

12 NOVEMBRE 2018

DESIGNATION PAR LE PREFET:

SG/SCI

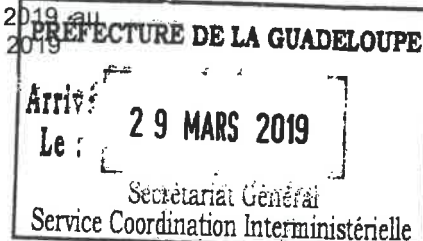
DATE :

31 DECEMBRE 2018

DATES DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE :

21 JANVIER 2019 au

20 FEVRIER 2019



**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION DE PROJET
POUR UN CIRCUIT DE KARTING SUPERMOTARD A BAIE MAHAULT**

SOMMAIRE :

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

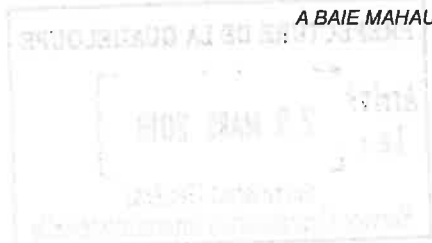
1/ OBJET DE L'ENQUÊTE	page 3
2/ ADMINISTRATION DE L'ENQUÊTE	page 8
3/ DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	page 11
4/ EXAMEN DU DOSSIER	page 14
4.1/ Rappel du contexte de l'opération :	
4.2/ Caractéristiques du projet :	
4.3/ examen détaillé du dossier présenté :	page 15
5/ EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC	page 22
5.1 / Examen des observations dans le registre:	page 24
5.2 / Examen des courriels reçus:	page 28
5.3 / Examen des lettres recues:	page 45
6/ EXAMEN DES OBSERVATIONS DES PERSONNES ASSOCIÉES	page 64
7/ RAPPORT DE SYNTHÈSE ET MEMOIRE EN RÉPONSE	page 71

DEUXIEME PARTIE : CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR

7/ CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR	page 81
--	---------

TROISIEME PARTIE : ANNEXES AU RAPPORT

page 90



PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

**CHAPITRE 1 :
OBJET DE L'ENQUÊTE**

1/ OBJET DE L'ENQUÊTE :

ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION DE PROJET POUR UN CIRCUIT DE KARTING SUPERMOTARD A BAIE MAHAULT

Contexte de l'opération :

Le dossier est présenté par la Région Guadeloupe. Il s'agit d'une déclaration de projet qui s'accompagne un dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime.

En effet, cet aménagement est soumis à demande de concession d'utilisation du Domaine public maritime et à la loi sur l'eau au titre des articles L-214-1 et suivants du code de l'Environnement. (Loi sur l'eau)

D'autre part, il fait l'objet d'une demande « au cas par cas » qui le dispense de la réalisation d'une étude d'impact, en vertu de l'arrêté n° 218-352 DEAL/MDDEE du 19 Novembre 2018. Par courrier du 15 Juin 2012 la préfecture de Guadeloupe propose la mise à disposition par l'état d'une surface de 2 ha sur la parcelle AK et sur le Domaine Public Maritime (DPM) situé au nord de l'échangeur de la Gabarre.

Objectifs de l'opération :

La Guadeloupe est un des départements français les plus dangereux en matière d'insécurité routière.

Les structures dédiées à la sécurité routière et aux sports mécaniques sont aujourd'hui inexistantes. C'est pourquoi la Région Guadeloupe souhaite aménager un circuit super motard à Baie-Mahault.

Les objectifs principaux du projet sont de pallier l'absence d'équipements sportifs pour les sports mécaniques en Guadeloupe et de faire du sport mécanique un des leviers d'éducation à la sécurité routière.

Ce projet de circuit est localisé à Baie Mahaut, au nord de l'échangeur de la Gabarre, sur une parcelle du domaine public maritime

(voir plan en PJ 14)

Complétude du dossier :

Le dossier est présenté en trois parties :

- un dossier de déclaration de projet proprement dit
- un dossier de demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime
- quatre pièces administratives d'accompagnement

PARTIE 1 : DOSSIER « DECLARATION DE PROJET » : V9 du 27/11/2018, Format A4 / 18 pages

- et ses annexes 8 pages

- Préambule
- Présentation du projet
- Intérêt général du projet
- Incidence du projet sur les documents d'urbanisme
- Annexes : Délibération du CR, Arrêté d'examen au Cas par Cas PV d'examen conjoint du projet

PARTIE 2 : DOSSIER DE DEMANDE DE CONCESSION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME V2 du 29/11/2018 Format A4 / 74 pages

- ses annexes 3 pages
- et un plan du projet de piste au 1/400^e format A0

- Introduction
- Copie des avis et lettre
- Situation du projet
- Destination, nature et cout des travaux
- Plans su projet : situation plan de masse, profil en travers
- Calendrier des travaux
- Modalités de maintenance
- Modalités de suivi du projet et de son impact
- Résumé non technique
- Notice d'incidence avec :
 - Etat des lieux
 - Aménagements et travaux envisagés
 - Incidence
 - La démarche ERC, Eviter, Réduire, Compenser
- Outils de classification de l'intérêt patrimonial des espèces
- Lexique écologique
- Sources bibliographiques
- Annexes :
 - Courrier du préfet de région Guadeloupe
 - Arrêté n° 2018-352 de la DEAL/MDDEE du 19 /11/2018

- Annexe 1 : Arrêté SG/SCI du 26/12/2018 du préfet de Guadeloupe d'ouverture d'une enquête publique conjointe sur le projet d'aménagement d'un circuit polyvalent à Baie Mahault.
- Annexe 2 : Avis du 08/01/2019 du service gestionnaire du Domaine Public Maritime en fin d'instruction administrative et portant sur la concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent au Lieu-dit « Nord gabarre » au droit de la parcelle AK 124.
- Annexe 3 : Projet d'Arrêté DEAL/PACT portant concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent au Lieu-dit « Nord gabarre » au droit de la parcelle AK 124.
- Annexe 4 : Projet de convention DEAL/PACT pour la réalisation d'un circuit polyvalent (Super motard et Karting)

S'agissant d'un dossier soumis à l'examen « au cas par cas », selon l'arrêté n° 2018-352 pris par la DEAL/ MDDEE, l'ensemble des pièces nécessaire à l'enquête publique) figure au dossier notamment au regard des dispositions de l'article L122-1, R122-2 et R122-3 du code de l'environnement :

Soit une simple déclaration de projet assorti d'une demande de concession d'utilisation du domaine Public Maritime.

Cependant, à l'examen préalable du dossier de demande transmis avant l'ouverture de l'enquête publique je constate que, dans ce cas précis, la procédure d'instruction au cas par cas pose question.

En effet celle-ci dispense d'une étude d'impact, mais la nature précise de ce programme et le lieu de son implantation semblent à priori mériter largement une étude plus approfondie de ses conséquences sur son site d'implantation qui est un milieu naturel ainsi que sur le milieu humain avoisinant.

Ce dossier est recevable dans sa forme, mais interpelle sur certains aspects des impacts sur l'homme et sur l'environnement.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

**CHAPITRE 2 :
ADMINISTRATION DE L'ENQUÊTE**

2/ ADMINISTRATION DE L'ENQUÊTE :

2.1• PORTÉ A CONNAISSANCE :

Le dossier présenté a été porté à la connaissance du public et instruit par les différents services de l'Etat selon la chronologie suivante :

- Un accord de principe du préfet du 20 juin 2012 pour qu'une surface de 2ha soit mise à disposition

PJ 1a

- Une délibération CR/18-721 du Conseil Régional de Guadeloupe approuvant la demande de concession du DPM en vue de la création d'un circuit polyvalent du 27/07/2018

PJ 1b

- Une délibération du Conseil Municipal de Baie-Mahault approuvant la création d'un circuit polyvalent du 12/010/2018

PJ 1c

- Un avis de l'ONF du 07/03/2018

PJ 2a

- Un AVIS du Parc national de Guadeloupe du 14/03/2018

PJ 2b

- Un Avis du Conseil Scientifique du Parc National de Guadeloupe du 19 Nov. 2018

PJ 2b

- Un AVIS du Commandant général des Forces Armées du 17/09/2018

PJ 2c

- Un AVIS de la DIRECTION DE LA MER du 17/10/2018

PJ 2d

- Un AVIS de la DGFP, Direction Générale des Finances Publiques du 06/11/2018

PJ 2e

- Un AVIS de la DAC du 08/11/2018

PJ 2f

- Un AVIS de l'ARS du 08/11/2018

PJ 2g

- Un ARRÊTÉ PREFECTORAL N° 2018-352 DU 19/11/2018 dispensant d'étude d'impact le projet de circuit Polyvalent

PJ 3

- Un ARRÊTÉ SG/SCI du préfet de Guadeloupe d'ouverture d'une enquête publique et de désignation du commissaire enquêteur, du 26/12/2018

PJ 4

- La DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR PAR LE PREFET du 31/12/2018

PJ 5

- La DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N° E1800015 /97 en date du 12/11 2018 qui a désigné le Commissaire Enquêteur pour cette enquête publique

PJ 6

- L'AVIS de l'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE **(PJ 7)**

- Un avis du Service Gestionnaire du Domaine Public Maritime en fin d'instruction administrative portant sur la concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent au Lieu-dit « Nord gabarre » au droit de la parcelle AK 124. du 08/01/2019.

(PJ 8)

- Un avis D'ENQUÊTE PUBLIQUE en date du 26/12/ 2018 qui a été publié et précise les dates d'ouverture de cette enquête publique, du 21 janvier 2019 au 20 Février 2019

(PJ 9)

- Un projet d'Arrêté de la DEAL/MDDEE portant concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent (Super motard et karting) à Baie-Mahault

(PJ 10)

- Un projet de convention Etat/Conseil Régional pour une concession d'utilisation du Domaine Public maritime

(PJ 11)

2.2• PUBLICITE DU PROJET :

• La Préfecture de Guadeloupe a demandé à deux hebdomadaires locaux deux insertions de l'avis d'enquête publique :

• Une première annonce légale est parue dans le FRANCE ANTILLE du 4 janvier 2019
(PJ 12a)

• Une seconde annonce légale est parue dans LE PROGRES SOCIAL n° 3208 du 5 janvier 2019
(PJ 12b)

• Une troisième annonce légale est parue dans le FRANCE ANTILLE du 25 janvier 2019
(PJ 12c)

• Une quatrième annonce légale est parue dans LE PROGRES SOCIAL n° 3210 du 24 Janvier 2019
(PJ 12d)

• La mairie a procédé à l'affichage de l'avis d'enquête publique sur la porte du hall d'entrée de la mairie, sur le tableau réservé aux annonces municipales au service urbanisme, ainsi que sur le lieu de mise à disposition du dossier au public, à savoir la maison de quartier du centre ville , 45 rue Félix Eboué.
(PJ 13a photos de l'affichage en mairie)

• Constatant l'absence d'affichage dans un rayon de 2 km autour du site, j'ai demandé au maitre d'ouvrage de réaliser et d'apposer deux panneaux de format A0 sur fond jaune présentant l'avis d'enquête publique.

Deux panneaux ont été apposés le long de la RN1 au niveau de l'échangeur de la Gabarre dans deux directions, et deux autres à proximité du magasin BUT et de l'entrée de la résidence AGATON environ huit jours avant le début de l'enquête.

• Suite à ma demande, les panneaux d'information format réglementaire ont été apposés sur la voie publique à proximité du site d'implantation envisagé :
(PJ 13b photos sur site et plan de positionnement)

Des annonces radiodiffusées n'ont pas été effectuées mais il ne s'agit pas d'une publicité obligatoire.

- Les annonces légales dans la presse ont bien eu lieu en temps et en heure, quinze jours avant le début de l'enquête publique, et renouvelées dans les huit jours du début de l'enquête, dans deux journaux locaux.

- L'avis d'enquête publique a bien été affiché en mairie pendant la durée de l'enquête.

- Quatre panneaux d'affichage format A0 ont été apposés à proximité du site dès le début de l'enquête, à ma demande.

En conséquence, le minimum légal de publicité a bien été mis en œuvre pour la tenue de cette enquête publique.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

**CHAPITRE 3 :
DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

3/ DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

Procédure :

- Les arrêtés d'ouverture d'une enquête publique et de désignation du commissaire enquêteur des 12/11/2018 et du 26/12/2018 ont exposé les motifs et proposé l'ouverture d'une enquête publique.
- L'enquête publique s'est déroulée normalement pendant 30 jours consécutifs dans la salle de réunion mis à disposition à la Maison de quartier du centre ville de Baie-Mahault, avec permanence du commissaire enquêteur les matinées des lundi 21 et jeudi 31 janvier 2019 et les vendredi 8 et mercredi 20 Juin 2019.

Documents en consultation :

- Les documents écrits du dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime dans le cadre de la réalisation d'un circuit ont pu être mis à disposition du public à la Maison de quartier du centre-ville de Baie-Mahault pendant toute la durée de l'enquête.
- Pendant toute cette période :
 - Une quinzaine de personnes sont venues consulter les documents présentés à l'enquête
 - Onze personnes ont inscrit un avis sur le registre.
 - Quatre personnes ont déposé une lettre.
 - Deux cent trente et un avis dématérialisés ont été reçus sur le site Internet de la préfecture ouvert à cet effet, dont 28 non pris en compte car corrompus ou sans objet.

Contact avec les services techniques du maître d'ouvrage:

A la prise de connaissance du dossier le 15 décembre 2018, avant le début de l'enquête, j'ai pris contact avec le service technique de la Région, les Routes de Guadeloupe, car le dossier présenté me semblait offrir quelques insuffisances notoires (une version 2 du dossier) Suite à cet entretien, c'est un autre dossier qui a été présenté, (une version 9) qui remédiait en partie à ces insuffisances. J'ai donc été reçu par le service des Routes de Guadeloupe, avec les bureaux d'études auteurs du projet le 17 décembre 2018, puis j'ai pu envoyer mon rapport de synthèse à la clôture de l'enquête, le 21 février afin que les services puissent présenter leur mémoire en réponse le 8 mars 2019.

*Les avis d'enquête ont été publiés avant et pendant l'enquête,
Les horaires prévus de mise à disposition du dossier ont été respectés,
Une publicité supplémentaire a été faite, à ma demande, a proximité du site, sous forme de panneaux de format A2.*

Par contre, l'accueil du public en Mairie a été déficient : J'ai dû demander à deux reprises que l'orientation vers la maison de quartier du centre ville ou se tenait la présentation du registre soit faite et améliorée à partir du bureau d'accueil, mais cela n'a jamais été fait car j'ai pu constater moi-même le dernier jour que le personnel de l'accueil en mairie était toujours ignorant du déroulement de cette enquête. Ainsi plusieurs visiteurs se sont plaints d'un véritable parcours du combattant entre différents services (mairie, urbanisme,) pour accéder au local où se tenait le registre. Ce dysfonctionnement regrettable n'a cependant pas entaché le bon déroulement de l'enquête puisque le registre a été entièrement rempli et que de très nombreux courriels ont été envoyés.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

**CHAPITRE 4 :
EXAMEN DU DOSSIER**

4/ EXAMEN DU DOSSIER :

4-1• RAPPEL DU CONTEXTE DE L'OPERATION :

Il s'agit d'une déclaration de projet qui s'accompagne un dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime pour réaliser un circuit de moto et karting.

En effet, cet aménagement est soumis à demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime et à la loi sur l'eau au titre des articles L-214-1 et suivants du code de l'Environnement. (Loi sur l'eau)

D'autre part, il fait l'objet d'une demande d'instruction « au cas par cas » en vertu de l'arrêté n° 218-352 DEAL/MDDEE du 19 Novembre 2018.

Cette procédure « au cas par cas » permet selon les articles R122-1 et R122-3 du code de l'environnement, de faire l'objet d'une simple évaluation environnementale, dispensant ainsi le projet d'une étude d'impact.

4-2• CARACTERISTIQUES DU PROJET :

Le projet consiste en la réalisation d'un circuit polyvalent (Super motard et karting) situé au nord de l'échangeur de la Gabarre afin de pouvoir accueillir des manifestations sportives et de bénéficier d'un structure à usage pédagogique (éducation pour la sécurité routière).

Ce circuit sera réalisé sur un terrain du domaine public maritime mis à disposition par l'état. Le dessin du circuit a été réalisé dans les zones les plus dégradées du site, ce qui a contraint son tracé.

Ce tracé a été conçu pour répondre aux critères d'un circuit de karting de catégorie 1.1

La piste d'une longueur de 1176 m pourra accueillir simultanément 36 motards.

En configuration karting elle est de 926 m et pourra accueillir simultanément 25 karts de catégorie A (vitesse limitée à 200km/h)

Grandeurs caractéristiques :

- Le projet s'étend sur une superficie de 26 530 m².

- piste en enrobé :	7 250 m ²		
	- longueur :	926 m	
	- largeur :	7 à 8 m	
	- accotements enherbés :	13 500 m ²	
- Piste en terre :	1 500 m ²		
	- longueur :	250 m	
	- largeur :	6 à 8 m	

La procédure retenue pour ce faire est la procédure d'examen « au cas par cas » qui, selon les articles R122-1 et R122-3 du code de l'environnement, permet de faire l'objet d'une simple évaluation environnementale, dispensant ainsi le projet d'une étude d'impact.

4-3- EXAMEN DETAILLÉ DU DOSSIER PRÉSENTÉ :

Le dossier est donc présenté en trois parties :

- un dossier de déclaration de projet proprement dit
- un dossier de demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime
- quatre pièces administratives d'accompagnement

PARTIE 1 : DOSSIER « DECLARATION DE PROJET » : V9 du 27/11/2018, Format A4

18 pages

et ses annexes

8 pages

- **En préambule** il s'agit d'une présentation du projet qui ouvre sur un état des lieux de la sécurité routière et les sports mécaniques en Guadeloupe:

• Dans l'une des orientations du DGO (document Général d'Orientation émis par le Conseil National de la Sécurité Routière) la création d'une piste auto-moto permettant de canaliser la pratique des courses sauvages est avancée.

• Le circuit de Saint François ayant fermé il devient de plus en plus difficile de pratiquer cette activité de sports mécaniques en sécurité.

Il s'agit de réaliser une piste homologuée pour l'organisation de courses de karting, de super motard et tous types de courses similaires ainsi que l'apprentissage de la sécurité routière.

Le contexte réglementaire actuel est présenté avec la mise en compatibilité avec le SAR, le SMVM, la Loi sur l'Eau, et une demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, étant précisé que c'est moins de 2 500 m² de zones humides qui sont directement impactées par le projet. Un résumé non technique est joint en annexe.

La demande de concession s'accompagne d'un dossier présentant les aménagements envisagés et d'une notice d'impact.

L'intégration paysagère prévoit une restauration de toute la partie Est en bordure de la rivière.

Si « 2 500 m² de zones humides sont directement impactées », le projet s'étend dans sa totalité sur 26 530 m² du Domaine Public Maritime recouverts de mangrove, remblayée ou non.

La gestion du bruit par rapport aux habitations les plus proches (300m) est envisagée ultérieurement pour envisager- ou non- la pose d'un écran acoustique, car il est fort probable que les nuisances sonores de la nationale masquent le bruit dont la piste serait responsable.

Cette assertion me semble douteuse et, en tous cas dénuée de preuves : un bruit sourd et continu de trafic routier ne saurait masquer des bruits d'engins motorisés en course sur une piste avec des accélérations multiples et continues.

D'autre part il existe des usagers de la rivière salée qui peuvent traverser une zone de nature (sous contrôle de vitesse) : la mangrove protégée. Il s'agit d'une occasion rarement donnée d'immersion paisible au sein d'un milieu naturel exceptionnel. Qu'en serait-il des bruits de moto en compétition dans ce contexte privilégié de contact proche de la nature ?

Il est regrettable que l'étude de bruit ne soit pas présentée à ce stade préalable d'étude car elle constitue à mes yeux un facteur important à prendre en compte.

- Description du projet :

Cette description est la même que l'on retrouve dans le dossier de demande de concession du domaine public.

Le projet est présenté et décrit à travers des superpositions de plans sur photos aériennes et une description de ses diverses composantes déjà décrites plus haut.

• Intérêt général du projet :

L'idée est de prendre en compte une demande locale qui est très forte ainsi que la mise en place d'un outil de sensibilisation à la sécurité routière, par une responsabilisation grâce à la formation aux sports mécaniques. La présence de nombreuses disciplines liées à la mécanique due à la variété des sports pouvant s'y dérouler (karting, moto-cross, Supermotards quads...) permettra de pratiquer ces sports dans de bonnes conditions. Il portera des manifestations régulières de promotion du sport, et l'accueil de compétitions régionales, d'actions autour de la sécurité routière.

Comment dans ce cas n'avoir pas prévu d'accès aisé, d'aire de stationnement, de locaux d'accueil, de restauration, de locaux sanitaires absents du programme ?

- Incidence du projet sur les documents d'urbanisme :

Il y est précisé que les documents d'urbanisme doivent évoluer pour s'adapter aux besoins de la commune lesquelles sont encadrées par des procédures, telles que l'enquête publique.

- Selon le PLU, le circuit se situe en partie sur une zone N (naturelle) dans une emprise réservée « pour une piste carrossable »
- Le SMVM (Schéma de Mise en Valeur de la Mer) du SAR identifie les espaces remarquables du littoral une carte petit format sans échelle en précise les contours à proximité ou dans l'emprise du projet. Mais une autre figure 10 précise que le projet n'impacte pas la zone Nr.
- Une fiche 14b « projet d'aménagement sur le littoral » décrit les enjeux et les cohérences de programme, notamment en indiquant que:
 - Un stationnement est prévu sur le site
 - Une entrée-sortie est prévu à partir de l'échangeur voisin
 - L'étude de projet est avancé au stade de consultation des entreprises
 - La probabilité de réalisation est forte car le projet « est porté par la région et la préfecture »

Ces trois considérations me semblent contradictoires car :

- *Aucune aire stationnement ni bretelle d'accès ne figure sur aucun plan ni estimations des travaux*
- *Il est précisé que le projet est déjà avancé au « stade de consultation des entreprises », ceci avant même de connaître les résultats de l'enquête publique, car « porté par la région et la préfecture ».*
- *L'enquête publique semble ainsi devenir ici un moyen de permettre l'évolution des documents d'urbanisme après simple validation d'une déclaration de projet.*

- Annexes :

-

Figurent en annexe de cette déclaration de projet trois documents administratifs :

- La délibération du Conseil Régional du 27 juil. 2018 de lancement de la procédure
- L'arrêté d'examen au Cas par Cas du 19 Nov. 2018
- Le PV de réunion d'examen conjoint du projet du 24 octobre 2018, préalable à la mise en compatibilité du SAR valant SMVM avec le projet d'aménagement.

PARTIE 2 : DOSSIER DE DEMANDE DE CONCESSION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

V2 du 29/11/2018

Format A4 / 74 pages

- ses annexes

3 pages

- un plan du projet de piste au 1/400^e format A0

• Une introduction précise que cet aménagement est soumis à une demande de concession d'utilisation du Domaine Public Maritime et à la Loi sur l'Eau au titre des articles L214-1 et suivants du code de l'environnement et qu'il est dispensé de la réalisation d'une étude d'impact au titre d'une procédure d'instruction « au cas par cas » en vertu de l'arrêté n° 2018-352 DEAL/MDDEE du 19 Novembre 2018.

Elle énumère les éléments techniques joint au projet

Elle présente la délibération du Conseil Régional et les premières annonces légales

• La Situation du projet est localisé sur une carte IGN et détaille les objectifs tels que :

- permettre la pratique réglementaire de sports motorisés
- sensibiliser à la sécurité routière
- Permettre le rattrapage des points du permis de conduire
- Permettre l'apprentissage contrôlé d'un véhicule à grande vitesse
- Proposer un circuit aux normes.
- Repositionner l'image de Baie Mahault et de la Guadeloupe à travers une attraction sportive
- Sa position géographique est un élément fort de la réussite de ce projet.

Il est étonnant d'avancer que la position géographique du projet en bordure d'une zone protégée constitue un élément de réussite...

Considéré comme un élément d'envergure, ce projet n'a cependant vocation à aucun lien fonctionnel ni pédagogique avec la mangrove qui l'entoure.

• Une série de plans et de cartes et photos précisent la situation, le cadastre le projet de clôture, le plan de masse, au 1/1500^e, ainsi que des profils en travers avec les caractéristiques énumérées au paragraphe 4.2.

• La destination est une piste homologuée pour l'organisation de courses de kartings de super motards, et tous types de courses analogues, quad, side-car etc...

• La nature des travaux consiste en:

- nettoyer le site
- Mettre en place un géotextile
- Mettre en place une couche de tuf de 1 m d'épaisseur en 2 fois
- Suivre les tassements par piges et faire réaliser des relevés par géomètre
- Réaliser la couche de roulement en béton bitumineux de 0 cm
- Traiter les accotements et réaliser l'assainissement
-

Ne sont présentés dans le dossier aucun éléments d'accompagnement tels bâtiments, accès, parkings : le projet présenté peut être considéré comme incomplet ou tronqué.

De plus, il est bien envisagé des tassements ce qui paraît inéluctable à cheval entre zone remblayée et zone de mangrove mais peut s'avérer dangereux pour l'installation d'une piste de course !

• Le cout des travaux est estimé à 2 500 00 €

(N'étant pas précisé s'il s'agit d'un prix HT ou TTC on retient usuellement qu'il s'agit d'un montant HT)

- Le calendrier des travaux est prévu sur 6 mois d'instruction et 4 mois de travaux.
- Les modalités de maintenance consistent en une inspection mensuelle des fossés et des vannes à guillotine pour curer et maintenir un écoulement optimal.
- Un suivi écologique est prévu sur 5 ans sans autres précisions.

Ce suivi reste non précisé ni défini : cela semble largement insuffisant compte tenu des impacts sur la faune, la flore, les habitants...

- Un Résumé non technique reprend ces différentes considérations et en concluant à une demande très forte, sur ce projet à vocation éducative et reprend les divers arrêtés établis à l'occasion de cette demande de concession du domaine Public maritime.

- **La notice d'incidence** a pour but de présenter l'état initial du site du projet :

- Etat des lieux : le cadre morphologique est établi comme zone marécageuse et l'historique fait état de travaux successifs sur les lieux depuis l'ancienne décharge créée avant les années 70. Photos de 1963, 1970, 1975, 1982, et photos du site pollué. Les périmètres de protection réglementaires sont énumérés : Espace remarquable du littoral, Domain public maritime, Parc national de la Guadeloupe, Aire maritime adjacente du PNG, réserve de la biosphère, grandes entités écologiques, végétation pionnière sur le tuf, espèces exotiques envahissantes faune, grand ensemble paysagé inscrit dans l'atlas de paysages de la Guadeloupe.

Ce dernier argument est avancé comme une qualité permettant de restreindre l'ouverture visuelle du site qui se trouve ainsi confiné au sein d'une végétation dense !

- Les contextes géologiques, hydrogéologiques, pédologiques et climatiques sont examinés ainsi que la sismicité et l'archéologie du site.
- La compatibilité avec les documents réglementaire en cours est examinée : SAR SDAGE, PLU, PPRN, PPRT,
- Aménagements et travaux VRD envisagés : ils sont énumérés dans leur déroulement envisagé sur une première phase de 1 an, la gestion des eaux pluviales état gérée par un réseau de fossés ceinturant le projet. Des vannes guillottes sont envisagées pour prévenir une pollution accidentelle. La continuité des écoulements pluviaux centenaires est assurée par un ouvrage hydraulique constitué de deux buses de diamètre 1000.
- Les incidence des travaux sont analysées en tant qu'impacts sur le paysage et l'environnement humain, le bruit, les risques, les écoulements de surface, les milieux aquatiques, les zones humides et les milieux naturels,
- La démarche ERC, Eviter, Réduire, Compenser est évoquée en tant que principe fondateur, de façon proportionnée aux enjeux : il s'agira ici d'avoir envisagé plusieurs scénarios d'évitement (à Saint François et sur une emprise de RSMA, abandonnés tous les deux) et d'avoir étudié trois tracés différents avant de retenir le tracé n°3. Les mesures de réduction en phase chantier sont énumérées comme la mise en place des fossés dès le début des travaux ou l'évacuation des déchets sauvages présents sur le site, des travaux réalisés en dehors des périodes de reproduction de l'avifaune.

Il n'est rien envisagé concernant les habitants du voisinage

Les mesures de réduction en phase de fonctionnement sont contenues dans le rétablissement de continuités hydrauliques, et pour la pollution chronique, un réseau de fossés accompagné de vannes guillotines.

Les mesures compensatoires consiste essentiellement en la restauration de zones humides(Mangrove) sur une surface de 20 030 m² à proximité immédiate, zones qui seront déblayées afin de retrouver leur niveau originel. Au final les zones restaurées concernent une superficie 5 fois supérieures à celles impactées.

- Les outils de classification de l'intérêt patrimonial des espèces sont énumérés : IRG (indice de répartition géographique des espèces, Statut UICN et protections diverses dans le département de la Guadeloupe.

- Le dossier se termine par un lexique écologique et la liste des sources bibliographiques

- **Annexes :**

- Courrier du préfet de région Guadeloupe (CAB/ASQ LM/D2012) du 15 juin 2012 : c'est l'accord de principe du préfet pour la mise à disposition d'une superficie de 2 ha correspondant à la partie la plus dégradée du site.

PJ 01a

- Arrêté n° 2018-352 de la DEAL/MDDEE du 19 /11/2018 : c'est l'arrêté dispensant d'étude d'impact le projet d'aménagement d'un circuit polyvalent sur la commune de Bai -Mahault

PJ 03

Ces annexes constituent les pièces administratives du dossier de demande de concession.

- **Annexe 1** : Arrêté SG/SCI du 26/12/2018 du préfet de Guadeloupe d'ouverture d'une enquête publique conjointe sur le projet d'aménagement d'un circuit polyvalent à Baie Mahault.

Il s'agit de l'arrêté d'ouverture d'enquête publique

- **Annexe 2** : Avis du 08/01/2019 du service gestionnaire du Domaine Public Maritime en fin d'instruction administrative et portant sur la concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent au Lieu-dit « Nord gabarre » au droit de la parcelle AK 124.

C'est l'avis du gestionnaire du DPM en fin d'instruction administrative proposant une concession pour une durée de 30 ans

- **Annexe 3** : Projet d'Arrêté DEAL/PACT portant concession d'utilisation du domaine public maritime pour la réalisation d'un circuit polyvalent au Lieu-dit « Nord gabarre » au droit de la parcelle AK 124.

C'est l'Arrêté-projet visant à installer une concession pour un projet à vocation éducative, sportive et de loisirs

- **Annexe 4** : Projet de convention DEAL/PACT pour la réalisation d'un circuit polyvalent (Super motard et Karting)

Un projet de convention Etat-Région Guadeloupe détaillant les modalités de la concession en 6 articles relatifs à l'exécution, l'exploitation, la durée de la concession et les conditions financières de mise en place.

Je constate quelques ambiguïtés dans la procédure d'examen retenue pour la présentation de ce dossier:

La procédure « au cas par cas » pour un projet dont l'ampleur ne saurait à priori se quantifier qu'en termes de superficie de mangrove, mais aussi s'évaluer précisément en termes de conséquences sur les milieux humains ou naturels environnants et sur les engagements environnementaux régionaux et nationaux, me semble pouvoir relever aussi bien d'une erreur d'appréciation des conséquences environnementales de ce programme.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

**CHAPITRE 5 :
EXAMEN DES OBSERVATIONS
DU PUBLIC**

5. / EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC :

Les observations rassemblées au cours de cette enquête peuvent être classées ainsi :

- 11 observations écrites consignées dans le registre d'enquête.
- 10 notes écrites ou lettres reçues pendant l'enquête
- 231 courriels envoyés sur le site internet de la préfecture « enquetes-publiques971@guadeloupe.pref.gouv.fr, ouvert à cette occasion.
- 28 courriels qui n'ont pas été pris en compte car corrompus, vides, sans objet ou d'avis neutres.

C'est donc au total **224** observations qui ont pu être valablement recueillies, témoignant d'un très vif intérêt de la population pour l'étude de ce projet.

• **5 487** signatures :

Par ailleurs une pétition ouverte par un Collectif Citoyen sur le site « [Change.org](https://www.change.org) » a adressé une requête à M Ary CHALUS, Président de la Région Guadeloupe. Cette pétition a recueilli à ce jour **5 487** signatures opposées au projet.

5.1/ RESUMÉ DES OBSERVATIONS SUR LE REGISTRE :

1- Mme E.PEUZIAT s'oppose au projet tout en précisant qu'elle est bien consciente de la nécessité de répondre aux enjeux de la sécurité routière.

Mais elle est absolument en désaccord avec l'implantation de ce projet dans une zone de mangrove. C'est un écosystème fragile dont le rôle a été démontré de nombreuses fois : épuration des eaux, barrière contre les houles, régulation des écoulements... Cette zone abrite aussi des espèces animales menacées comme le Pic de la Guadeloupe. Cet aménagement qui ne nécessite même pas la proximité de l'eau est incohérent avec la volonté nationale et les stratégies régionales de préservation de la biodiversité.

Il faut trouver un site alternatif à ce projet.

2- Mme SUZANNE X. S'oppose à ce projet en l'état. La mangrove est un milieu encore méconnu et la France cherche à développer ses connaissances sur la biodiversité caractéristique de ce milieu unique en France. Ce projet va à l'encontre des politiques environnementales actuelles.

Il serait judicieux de l'implanter sur des terrains moins impactant comme dans les zones industrielles qui ne manquent pas en Guadeloupe.

La mangrove de Guadeloupe a déjà subi un aéroport ; une décharge et une zone industrielle, il faut arrêter ce massacre !

3- M. Y. GALL : le projet tel qu'il est prévu n'a aucun lien avec la mer et ne saurait donc réglementairement bénéficier d'une concession d'utilisation du domaine public maritime.

La nature des travaux envisagés est incomplète puisqu'il est question d'aucune infrastructure d'accueil du public.

Ce projet est très certainement nécessaire, mais il n'a pas sa place à cet endroit.

L'argument de dire que le site est déjà dégradé n'est absolument pas recevable : il aurait du au contraire faire déjà l'objet d'une réhabilitation.

Je reste persuadé qu'il est possible de trouver un autre site alternatif. Par exemple du côté du site de Bellevue au Lamentin.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIE MAHAULT

N° E18000015/97 22

En matière d'exemplarité, quel exemple donne-t-on au citoyen quand le le Conseil Régional se permet un tel projet, avec la caution de l'état ?

4• M. B. BOUVARS estime donner un avis murement réfléchi et complètement défavorable : pas d'étude d'impact, construction sur le DPM, ceci en pleine recherche au niveau mondial de solutions pour moins polluer et protéger plus efficacement ce qui peut l'être de nature de zone de mangrove .

La Guadeloupe, qui devrait être exemplaire, fait le constat d'une zone abimée et ne choisit pas de la réhabiliter mais au contraire d'en rajouter !

Qui doit apprendre à conduire à grande vitesse alors qu'il y a des limitations de vitesse ?

Polluer bruyamment est un projet qui me laisse dubitatif... Pourquoi pas des pistes de ski ?

5• M. Arnaud LARADE fait trois observations :

- Sur l'attribution d'une concession d'utilisation : le Conseil Régional serait autorisé à occuper « temporairement » le DPM. Comment un investissement de 2,5 M€ (piste et annexes qui ne figurent pas dans le dossier) peut-on être considéré comme temporaire ?
- Le projet de convention prévoit une remise en l'état à 30 ans (art. 2) : Selon les textes qui régissent la gestion du DPM cette clause devrait être une obligation : Comment peut-on être certain que cette remise en l'état sera effective ? Quelles garanties sont-elles données en ce sens ?
- Le projet de convention mentionne en son article 1.2 que le tracé se trouve « en dehors des espaces naturels remarquables du littoral. C'est inexact au regard de l'article R121_23 du code de l'urbanisme : ces espaces sont identifiés comme « espaces naturels de protection forte dans le SAR.
- Observations sur l'adaptation du SAR et du SMVM : Le SAR est le résultat d'une longue, large et couteuse concertation : il traduit des arbitrages entre différentes vocations des sols, dans l'objectif d'un aménagement équilibré et durable du territoire. Le projet d'adaptation de ce document d'orientation remet en cause cette traduction de l'intérêt général.
- La réalisation de ce circuit porte une atteinte certaine et irrémédiable au bien commun que constitue la mangrove et ses zones humides
- Cette manipulation du SAR créerait un précédent dans la gestion des zones humides et des espaces littoraux de Guadeloupe par rapport à l'exemplarité des décisions de la puissance publique.
- Nous regrettons par ailleurs Une description du dispositif de traitement des eaux moins précise que ce qui est demandé à un citoyen déposant une demande de permis de construire...
- Le modèle économique de ce projet ne soit pas mis en perspective avec les bénéfices rendus par ces espaces naturels, et aucun autre site n'est identifié comme alternative.

En conséquence il émet avis est clairement défavorable à l'attribution d'une concession sur le DPM, et à l'adaptation du SAR et de son chapitre SMVM.

6• M. Loïs CAPOU exprime un avis clairement défavorable, notamment à cause de l'emplacement projeté. Bien que l'on puisse concevoir que les raisons de ce projet sont louables au regard de la sécurité routière, un tel aménagement n'est pas envisageable en pleine mangrove.

Il est incompréhensible que l'instruction de ce dossier soit faite « au cas par cas » : le simple fait d'envisager un circuit en pleine zone humide aurait du conclure à la nécessité de réaliser une étude d'impact.

Cette absence d'étude est révélée par les insuffisances du dossier :

Pas d'étude acoustique, démarche ERC (Eviter Réduire, Compenser) non aboutie, plan de masse incomplet...

Je m'interroge sur les raisons de l'accélération soudaine de la procédure qui mentionne une première réponse de l'état en 2012 puis un arrêté préfectoral en 2018 concluant à la non-nécessité d'une étude d'impact...

N'aurait-on pas pu utiliser cette période pour faire une étude d'impact et faire de la pédagogie sur ce projet?

7. L'association AEVA précise avoir envoyé à la mairie un avis circonstancié sur les questions de concession du DPM de l'adaptation du SAR et du PLU. En résumé :

- - Une concession du DPM pour ce projet serait illégale car seuls les projets nécessitant la proximité de la mer sont autorisés par la loi.
- - Cette concession serait aussi illégale du fait que les espaces doivent être remis en l'état ce qui ne peut être le cas des remblais.
- Le dossier de présentation est incomplet : il ne présente pas les voies d'accès, les parkings le bâtiments d'accueil, or, il est illégal de présenter un projet saucissonné. Le milieu aurait retrouvé une bonne naturalité si des remblaiements illégaux n'avaient pas été réalisés (pointés par le service de police de l'environnement) : si les travaux ne reprennent pas il est évident que la végétation continuera à reprendre ses droits.
- Les associations AEVA, ASFA et AMAZONIA ont déposé un recours auprès du tribunal administratif attaquant l'arrêté préfectoral du 19/11/2018 qui dispense le projet d'étude d'impact.
- « Nous estimons que le préfet a fait une erreur manifeste d'appréciation compte tenu des enjeux environnementaux, et qu'il a fondé son avis sur un dossier incomplet et insincère. » L'audience de référé s'est déroulée le 29 janvier 2019 et la requête a été jugée irrecevable au motif qu'on ne peut attaquer un arrêté au vu d'un simple document de planification ne constituant qu'une mesure préparatoire.
- « La stratégie des trois associations est donc d'attaquer la prochaine décision opérationnelle émanant de la préfecture ».
- Enfin, ce projet de circuit sur le DPM en limite des espaces naturels remarquables du littoral, en aire maritime adjacente du parc National, en zone tampon de la réserve de biosphère aura des impacts sur le cœur de parc situé à moins de 2 km.

Pour toute ces raisons nous nous prononçons pour un avis très défavorable en soulignant le grave précédent que cela constituerait dans la zone.

• 8 L'association ACED précise que ce projet (non inscrit au SAR) situé en zone naturelle boisée humide et inondable menace de :

- Fragiliser la réserve de biosphère
- Altérer les continuités écologiques tant sur le plan fonctionnel que biologique, ainsi que la qualité du cadre de vie pour le voisinage (pollutions de l'air, nuisances sonores)-
- Desservir l'action publique en faveur de la gestion de la biodiversité et du littoral, à un moment crucial de multiplication de AME, les Aires marines Educatives
- Dans un contexte insulaire multirisque exacerbé par le changement climatique et conjugué à des pressions atrophiques significatives dans le secteur
- Ce dossier appelle de nombreux questionnements : le dossier est-il complet, à la hauteur des enjeux environnementaux et du développement durable ?
- L'intérêt général et public de ce projet situé sur un espace remarquable est-il établi ?
- quels sont les travaux réalisés récemment sur le site ?
- L'enquête publique eu égard à son titre demande t'elle de se prononcer sur une adaptation du SAR et du SMVM ? Si oui est-ce raisonnablement possible de se prononcer au vu des éléments du dossier aussi fractionné ? la vision est-elle suffisamment globale ?
- Des scénarios alternatifs ont-ils été étudiés dans le détail ?

9• M. Marc BOISSEAU souhaite formuler une opposition au projet pour plusieurs raisons :

- Continuer à dégrader cette zone déjà très atteinte : pourquoi ne pas laisser la nature reprendre le dessus et laisser se développer la faune et la flore ?
- Ce projet aura un impact sur la biodiversité à plus longue échelle
- L'objectif de rendre le département moins dangereux en matière de sécurité routière : les initiateurs de ce projet ont pourtant bien d'autres actions pour améliorer ce point
- Un cout exorbitant pour cette réalisation dans une période des restrictions budgétaires.

10• Mme Jennifer PRADEL précise qu'en tant que vétérinaire de formation elle a un amour profond de la nature mais aussi les pieds ancrés dans la réalité : Elle est devenue experte dans le domaine de la santé et réalise que les politiques et les décideurs ne semblent pas être destinataires des conclusions des études scientifiques ou des grandes organisations prestigieuses. Peut-être se moquent-ils de l'impact de leurs décisions / Inactions / actions inappropriées ?

Mais les avis émis par d'autres autorités ?

Elle n'est pas venue à cette consultation publique pour démontrer toutes les incohérences et les lacunes de ce dossier et reste sans voix devant les arguments en défense du projet.... Elle veut juste partager un cri du cœur d'une citoyenne qui perd petit à petit confiance dans le « système ».

Elle espère que ce projet de circuit super motard n'aboutira pas et que les porteurs de projet région et leur garant, l'état sauront être intelligents et faire marche arrière pour relocaliser ce circuit ailleurs.

Que faut-il faire pour que nos messages soient entendus, compris par ceux qui ont l'immense responsabilité de tenir compte de l'intérêt général ?

11• M. G. ROVELAS n'éprouve pas l'impératif d'énumérer la somme de dégâts que pourrait causer l'implantation de ce circuit, il insiste plutôt sur les préoccupations qui devraient inspirer nos hommes politiques : l'emploi, la protection de l'environnement, l'éducation pour favoriser le partage de vie meilleure dans ce pays.

Aujourd'hui, de nombreux pays dits développés s'insurgent contre ce type d'implantation et pour 1702 m de goudron qui vont à l'encontre de logiques fondamentales.

Sur le registre d'enquête les avis défavorables font l'unanimité, assortis souvent de considérations très argumentées critiquant :

- *L'absence d'étude alternative sérieuse*
- *Un dossier tronqué et incomplet*
- *Une concession illégale eu égard à un emplacement sur le DPM sans lien avec la mer*
- *Un cout exorbitant alors qu'il existe d'autres priorités.*
-

Je reviens en détail sur ces considérations dans l'analyse des observations page 60

5.2/ EXAMEN DES COURRIELS RECU :

- 231 courriels ont été envoyés sur le site internet de la préfecture
« enquetes-publiques971@guadeloupe.pref.gouv.fr.
- 28 courriels n'ont pas été pris en compte car corrompus, vides, sans objet ou d'avis neutres.

L'examen détaillé de ces courriels et permet de distinguer :

- 73 courriels défavorables au projet.
- 41 courriels favorables au projet.
- 89 courriels favorables et regroupés ensemble car pouvant s'apparenter à une pétition.

On trouvera la liste intégrale et référencé de ces courriels dans l'annexe de mon rapport, Chapitre 4. PJ 14.

Je résume ci-dessous les courriels donnant des arguments un tant soit peu développés.

5.21/ Courriels favorables argumentés :

Je résume ici les dix courriels favorables les plus argumentés, les autres tenant pour la plupart en une phrase comme celui-ci :

De :B bmotoqua@gmail.com

Bonjour,

Il est évident qu'il nous faut un circuit Automobile en Guadeloupe,l'intérêt pédagogique ; sécuritaire ; sportif n 'est plus à démontrer.

Bien Cordialement

Christian Reimonenq

1• De : Alexandre Hayot <alex.hayot@easydriftdts.com>

Je vous informe par la présente que nous sommes très favorable à la réalisation du circuit polyvalent de Baie-Mahault.

En effet, notre start-up Guadeloupéenne EASYDRIFT, commercialise un produit révolutionnaire destiné en premier lieu à la formation à la conduite automobile. Nous sommes présent dans une quinzaine de pays, et ironie du sort, il nous manque chez nous, un espace organisé et sécurisé qui nous permettrait de faire partager cet outil à nos concitoyens, et ainsi œuvrer pour améliorer la sécurité routière.

C'est la raison pour laquelle nous souhaitons de tout cœur que ce projet se réalise.

2. De : Pascal Lanfroid-Nazac <pln@ligier-gpe.fr>

Ancien concepteur du circuit de Bellevue à Prise d'Eau Lamentin (circuit terre) sur lequel nous avons toujours beaucoup œuvré pour la sécurité, je trouve que ce projet a vraiment sa place en Guadeloupe.

Je pense même que c'est un tremplin indispensable pour une multitude de disciplines sportives qui pourront s'y épanouir et fédérer une jeunesse en grande demande de projets dynamiques et ludiques.

C'est un lieu où la sécurité routière, les auto-écoles et toutes les entreprises qui sont liées à la route pourront exprimer leurs consignes et dispenser leurs conseils pratiques en toute sécurité.

Mon activité par exemple, qui fait de la voiture sans permis, a aujourd'hui besoin d'un lieu ou proposer la formation permis AM à partir de 14 ans.

Ce serait un endroit idéal pour la formation du jeune public et pourquoi pas l'accueil des écoles pour de la sensibilisation.

En espérant que ce projet aboutisse.

3. De : YOANN MARIE-JOSEPH <smiley97180@gmail.com>

En effet je suis favorable à cette infrastructure qui sera profitable en Guadeloupe à bien des sports mécaniques ce qui permettra de les fédérer les passionnés et de diminuer les attitudes à risque sur les routes

monsieur Marie-Joseph Yoann/ amateur supermotard karting et motocross

4. De : Dominique Charles <dominique_charles@yahoo.fr>

J espère de tout coeur voir ce projet sortir de terre un jour , autant pour le plaisir de rouler mais surtout de la sécurité routière en Guadeloupe . Je suis à 100% favorable, et ne comprend toujours pas pourquoi certains sont contre un tel projet qui ne peut que améliorer les divertissement en Guadeloupe !! OUIII à cette piste que l on attend depuis ci longtemps.
Cordialement, Un passionné.

5. De : Gael TREBOS <gael.trebos@gmail.com>

Je vous envoie cet email afin de donner un avis favorable supplémentaire à la création d'un circuit de sports mécaniques à Baie-Mahault.

Étant un passionné de moto et ayant pratiqué cela pendant plusieurs années en France, je suis revenu aux sources car quand on naît en Guadeloupe et qu'on la quitte, on revient toujours aux sources mais c'est certainement l'une des choses qui me manquent le plus sur notre île aux belles eaux où l'on se sent parfois à l'étroit car il nous manque quelques plaisirs tels que ceux là.

De plus, s'il pouvait également accueillir les grosses cylindrées moto cela serait un vrai plus.

Cordialement, Vive le sport mécanique.

6. De : Fabrice ZAMORE <fabrice.zamore@wanadoo.fr>

Je viens par la présente donner mon avis sur l'implantation du circuit de super motard et de karting sur le site de la Gabarre. La construction de cette piste est à mon sens primordial, afin de cadrer, développer une discipline qu'est le super motard et d'autre part de relancer le karting dans notre département.

Cette dernière qui à fait les beaux jour de guadeloupéen au-delà du département grâce à la piste de karting de Saint François où jeune et moins jeune se retrouvais le week-end pour de l'initiation et des manches de championnat de karting. Un tel outil bien utilisé ne peut être que bénéfique pour nous Guadeloupéen mais aussi pour les touristes qui sont en quête de sensations fortes et de monter d'adrénaline. Aidez nous à canaliser cette ferveur de sport mécanique que nos jeunes s'adonnent à pratiquer sur nos routes et qui y laissent malheureusement leur vies, pensez à la création d'emplois que cette piste pourras donner aux guadeloupéens, nous nous battons depuis plusieurs années pour nous exprimer dans un lieu sécurisé, la Guadeloupe est le seul département dans l'arc antillais ne possédant pas cette infrastructure. Pourquoi ne pas sortir un champion moto et karting sur cette piste dans quelques années afin d'aller se confronter à l'extérieur. Le jeune Martiniquais Greg Tanique est champion de France 2 fois consécutive grâce à ces débuts sur leur piste en Martinique. Nous avons des jeunes talents en Guadeloupe dans le sport mécanique, permettez leur de pratiquer leur passion en toute sécurité et être fier d'eux demain. Je suis donc pour l'implantation du circuit super motard et karting sur le site de la Gabarre.

7. De : jeanmichel hemery <jeanmichelhemery@sfr.fr>

Je tenais à vous dire que je suis entièrement pour le projet de construction d'une piste de Super Motard en Guadeloupe.

Je suis dans le monde de la moto depuis plus de 50 ans maintenant en métropole, mais je suis aussi venue en Guadeloupe il y a quelques années pour conseiller quelques pilotes de Guadeloupe sur le terrain de Merlande et St Francois. Je connais très bien les avantages de pouvoir permettre a des jeunes comme a des professionnels de pouvoir s'exprimer dans leurs sports dans de très bonne conditions avec une piste dédiée et surtout en toute sécurité.

Merci, Merci pour eux et Merci pour le sport.

Cordialement

PS je suis papa de pilote qui a fais de sa passion la moto son métier, je suis très fier d en avoir fais un homme

8. De : Christophe DABRICOT <christophedabricot@gmail.com>

J'ai eu 65 motos et pratiqué plusieurs disciplines moto en compétition.

J'ai eu la chance de rouler sur de nombreux circuits en métropole.

J'ai appris grâce aux circuits à maîtriser mes pulsions.

J'ai appris le pilotage aussi et je suis sur que toutes ces expériences mon sauvé la vie

C'est pourquoi il est vital que nous ayons notre circuit.

Merci

9. De : steffy fibleuil <fibleuil.steffy@gmail.com>

Objet : [INTERNET] Construction piste supermotard guadeloupe

Bonjour,

J'écris ces quelques mots pour faire valoir mon soutien relatif à la poursuite du projet de construction de piste supermotard à Baie-Mahault.

Ce serait une véritable chance pour les fanatiques d'engins motorisés d'avoir un lieu tel que celui ci. Cela pourra également générer des créations d'emploi et des retombées économiques intéressantes en fonction de la gestion du site et des événements.

Oui au sport !! Oui à la modernisation ! Oui à la création d'emploi !

Merci de votre attention.

Cordialement,

Steffy Fibleuil

10. De : Anaël SSOSSE <anaelss@hotmail.com>

Objet : [INTERNET] Avis sur le projet de circuit polyvalent karting

Je suis pour la mise en place d'un projet de ce type cependant je considère que l'emplacement choisi porterait plus atteinte à l'intérêt général que l'intérêt général de sa réalisation. Je suis défavorable à ce projet sur le site considéré. L'impact sur la zone humide, notamment la faune et la flore endémique de Guadeloupe sera considérable et la pérennité de la piste est relative compte tenu de la hausse du niveau de la mer à venir. Il vaudrait mieux valoriser le site par la mise en place de projet d'agriculture ou de découverte du milieu humide, voir en développant les sentiers de randonnées.

Selon moi un tel circuit devrait aussi être conçu en intérieur, de manière à limiter les nuisances sonores pour la population et l'environnement surtout et être utilisé par temps de pluie.

Si ce projet vois le jour malgré tout il serait opportun, d'une part de mettre construire un mur anti-bruit de manière à limité les nuisances sonores pour les animaux vivant dans les zones humides en valorisant cette zone de manière à ce que d'autres projets qui dégraderaient davantage l'environnement ne soient pas pensé. Et d'autre part de vérifier la bonne gestion des déchets générés afin qu'ils ne polluent pas le milieu (huiles, hydrocarbures et autres.).

Bien cordialement

Anaël SSOSSE

Je comprends les arguments de ces personnes passionnées de moto et favorables au projet mais je constate au vu de cette lecture qu'ils relèvent de l'intérêt catégoriel des motards et non de l'intérêt collectif.

La sensibilisation à la sécurité routière n'est en fin de compte que minoritairement mise en avant.

Le dernier avis va même jusqu'à proposer un site plus adapté.

5.22/ Courriels favorables regroupés en tant que pétition :

Pour le reste des messages favorables au projet, le site de la préfecture a reçu **89** courriels que j'ai regroupés en tant que pétition :

En effet, ces courriels se déclarent simplement favorables ou très favorables au projet, en deux ou trois mots, ou sous forme de « je vote pour », « je suis pour », « oui au circuit » sans développer d'argumentaires.

Ces personnes ont quelque peu confondu cette enquête publique avec un sondage ou un référendum.

5.23/ Courriels Défavorables :

73 courriels défavorables au projet ont été reçus. En voici la transcription:

1.De: Anne Caillaud <anne.caillaud@uicn.fr>

Je serai de passage en Guadeloupe du 1er au 8 février, et j'aurais aimé profiter de mon passage pour vous rencontrer à ce sujet.

www.uicn.fr



(analyse de 3 pages jointe au courrier reçu.)

2. De : juliette espagno <espagnoj@yahoo.fr>

Dans une période d'érosion catastrophique de la biodiversité ce projet d'aménagement semble totalement incongru et caricatural de notre mode de vie et de pensée : après nous le déluge !

Il faut préserver au maximum la mangrove et conserver les biotopes Je suis donc contre ce projet d'aménagement.

3.De Jeanne de Reviers <jeannedereviers@gmail.com>

La destruction de la mangrove choque les caribéens. C'est un marqueur d'identité territoriale important pour tous. Le paysage et la vie générée par la mangrove, sont facteurs d'attractivité pour le territoire, le supprimer pour une activité qui peut être positionné ailleurs paraît entacher l'avenir de ce territoire.

4. De : antoine.hitsch@laposte.net

L'avis du conseil scientifique du Parc National de la Guadeloupe (PNG) n° 2018/08 présente de manière très claire les enjeux de ce projet, ces impacts négatifs et les aspects juridiques.

Il paraît inimaginable de se passer d'une étude d'impact environnemental sachant les services rendus par la mangrove : protection des côtes, filtration des eaux, nurserie pour les poissons, habitats d'espèces protégées.

Ce projet va à l'encontre du Domaine Public Maritime (DPM), des espaces remarquables au sens de la Loi Littoral, du Schéma d'Aménagement Régional (SAR) ou encore du PLU de Baie-Mahault (voir avis du PNG).

A quoi servent toutes ces réglementations, plans et autres schémas si on les mets de côté à la première occasion ?

5. De : : Sam Henry <samuel.henryirl@gmail.com>

University of the West Indies / Sciences Po Bordeaux / Université des Antilles

J'aimerais faire entendre ma voix concernant le projet de piste "supermotard": il est inadmissible de massacrer de la sorte une zone déjà fragile et endommagées par de désastreuses décisions politiques, et qui regorge d'une biodiversité unique dans le monde.

Ce projet a d'ores et déjà été lourdement critiqué par le Conseil Scientifique du Parc National de Guadeloupe ou l'UICN, entre autres.

Qu'advient-il de la Guadeloupe lorsque les zones humides, barrières naturelles aux catastrophes climatiques comme les cyclones auront été remplacées par des aires de "sports" mécaniques?

Si l'objectif n'est pas d'empêcher totalement la création d'une zone de loisirs, il serait judicieux de consacrer une véritable étude aux enjeux qu'il en découle.

J'ai confiance et bon espoir que la raison l'emporte dans ces débats, et que chacun reconnaisse le caractère primordial de la protection de cet environnement unique.

6. De : : Suzanne Person <suzanne.treguer-person@wanadoo.fr>

Ce projet me semble totalement à l'inverse d'une transition écologique devenue nécessaire en raison du réchauffement climatique

Est-il raisonnable de sacrifier un bien commun utile dans l'écosystème pour l'amusement ponctuel de quelques uns ?

La Guadeloupe a-t-elle un air suffisamment pur pour absorber une telle nuisance ? Sans parler du bruit. Croyez-vous que les touristes viennent en Guadeloupe pour voir des courses de motos ou pour découvrir des paysages originels et originaux ?

J'appelle cela de l'irresponsabilité citoyenne.

7. De : Dany Moussa <dany22071982@hotmail.com>

Je n'ai rien a priori contre un circuit de moto et karting, mais le projet tel qu'il nous est présenté me pose questions.

On ne comprend pas en le lisant à quel public il s'adresse exactement. En effet, ceux qui sont à l'origine de la mortalité sur les routes, de par leur comportement au volant ou à moto, ne seront pas ceux qui utiliseront le circuit. Il manque d'une évaluation qualitative et quantitative des types d'usagers attendus sur le circuit, et des retombées attendues.

Le deuxième axe de mes observations porte sur l'emplacement choisi pour implanter le circuit. L'emplacement est situé au niveau de la mer. Or, nous savons tous que le réchauffement climatique va provoquer une montée des eaux dans les années à venir, ce qui fait que cette infrastructure (malgré le remblai) ne sera pas durable dans le temps. Nous avons aussi que la zone, même si elle a été dégradée par des défrichements et des remblais, fait partie des zones humides. Une certaine végétation arbustive y a d'ailleurs repoussé, et elle jouera son rôle pour absorber les marées de tempêtes ou la montée des eaux,

Enfin, même si cela peut paraître dérisoire aux aménageurs, il s'agit là d'un corridor écologique, qu'il faut à tout prix conserver. Jarry a été sacrifié, je conçois qu'il a permis un développement économique. Mais conservons ce qui reste de la mangrove de l'autre côté de la N1.

Des millions de touristes viennent visiter notre île pour sa biodiversité et ce serait dommage de ne pas montrer l'exemplarité en matière de conservation et conciliation dans une zone industrielle.

Ouvrir un tel circuit sur une autre commune en mal de développement ne serait il pas plus judicieux et bénéfique?

8. De : Thierry Candresse <thierry.candresse@inra.fr>

CINRA et Université de Bordeaux

Je tenais à vous faire savoir que je suis fortement opposé à ce projet, qui mettrait en péril des zones naturelles sensibles et des espèces animales et végétales protégées, ainsi que l'a signalé le Conseil Scientifique du Parc National de Guadeloupe dans son avis récent : Je suis d'autant plus opposé à ce projet qu'il est situé dans la zone tampon de la Réserve de Biosphère, en limite d'un site RAMSAR, et pour partie dans la zone des espaces remarquables selon la Loi Littoral et enfin et surtout, dans le Domaine Public Maritime naturel.

9. De : Missocom <contact@missocom.com>

Par ce mail je vous fais part de ma tristesse et de mon refus de voir le projet Supermotard détruire une zone écologique essentielle. La Guadeloupe devrait s'impliquer plus pour la préservation de son environnement .

10. De : francois steers <francois.steers@hotmail.fr>

Mais où va la Guadeloupe, véritable mascarade, aucun respect de l'environnement pour une poignée d'irréductibles qui sont juste bien placés politiquement. Rien ne change

11. De : Association Evasion Tropicale <evastropic@wanadoo.fr>

Nous nous opposons à l'implantation du circuit super motard dans un espace naturel de mangrove, zone humide, dont l'importance pour la préservation des hommes et de la faune et flore, n'est plus à démontrer.

12. De : Chris Flou <cflourette@gmail.com>

Je souhaitais vous manifester mon refus catégorique concernant ce projet d'aménagements. En effet ce projet est complètement inconscient face à l'urgence climatique dans laquelle nous nous trouvons et quand on connaît le rôle primordial et protecteur des mangroves dans les inondations . Nous devrions plutôt protéger cet endroit et le classer afin d'empêcher tout projet lucratif et mercantile comme celui -ci.

13. De : laurence louison <lowans@hotmail.com>

Je m'oppose au projet Supermotard à Baie Mahault. Car selon moi :

- c'est une aberration écologique

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIE MAHAULT

N° E18000015/97 31

- le circuit devrait être relocalisé sur un territoire qui mérite d'être redynamisé par ce type d'activité .
Laurence

14. De : Claudie Pavis
(Analyse de 11 pages jointe aux courriers reçus.)

15. De : Boulland François <francois.boulland@gmail.com>
(Analyse de 1 pages jointe aux courriers reçus.)

16. De : martin vauleon <tinmar_35000@hotmail.com>
(Analyse de 4 pages jointe aux courriers reçus.)

De : <signature messagerie SCI.jpg>
Avis DEFAVORABLE.eml>

17. De : Muriel Mathieu <m.mathieu13@gmail.com>
Animatrice Conseillère

(Analyse de 3 pages jointe aux courriers reçus.)

18. De : Lucie TETAHIOTUPA <lucietetahiotupa@gmail.com>
(Analyse de 3 pages jointe aux courriers reçus.)

19. De : Laurent REMBLIERE=20 Envoy=C3=A9 de mon iPhone=
Je suis contre la r=C3=A9alisation d=E2=80=99un circuit polyvalent Karting/
Super Motard sur la commune de Baie-Mahault.

20. De : Serrand Nathalie <serrandnathalie@yahoo.fr>
Je m'oppose catégoriquement à ce projet.

1 - La Guadeloupe est mise en avant, avec fierté, par ses habitants et très souvent par ses élus, quand cela les arrange, comme un territoire riche de biodiversité et de beaux paysages que l'on protègerait ... Aujourd'hui, ces mêmes élus s'apprêtent à sacrifier une partie de plus de la mangrove, déjà bien mise à mal, pour un projet en désaccord total avec ces valeurs et ces représentations.

2 - Les zones humides (dont les mangroves) sont reconnues à l'échelle internationale et dans le cadre actuel des enjeux liés au réchauffement climatique comme des zones tampons fondamentales pour la protection des espaces littoraux et d'espèces littorales et marines essentielles à l'équilibre des océans; ces espaces sont les premiers impactés par les effets du changement climatique.

3 - On demande au citoyen lambda de faire des efforts, on commence (à raison) à le verbaliser pour des infractions du code de l'environnement mais un ensemble de représentants et d'élus ont décidé, dans un premier temps, de passer outre certaines législations et procédures systématiques (études d'impact, consultation publique, notamment) . Pire, on commence sans concertation ni autorisation à dénaturer un espace naturel afin, aujourd'hui, de prétendre qu'il peut être aménagé puisque dénaturé. C'est de la pure hypocrisie et du mépris pour les règles qui doivent s'appliquer à tous.

4 - Un tel projet, s'il est nécessaire, doit être intégré dans une zone déjà urbanisée. D'autres secteurs seraient envisageables. Certes, des nuisances pour les riverains peuvent en découler ! Eh oui ! Alors se pose la véritable question de savoir si nous voulons vraiment d'un tel projet et si oui, comment, techniquement le rendre viable. Cette façon de faire revient à ne pas regarder le problème en face et à ne pas prendre de réelle décision assumée.

5 - Pour finir, je reviendrai sur l'exemplarité. On ne peut demander à une population de changer de comportement, on ne peut l'abreuver de messages moralisants ou de demandes d'efforts si, dans les plus hautes instances, l'on perpétue et continue à promouvoir cette bonne vieille irresponsabilité.

21. De : Maitena Jean <maitenajean@gmail.com>

Je vous adresse ce message pour vous dire que je suis tout à fait contre le projet de piste supermotard. Nous sommes un petit département qui vit grâce à ses espaces naturels. Les projets de constructions de routes et espaces routiers dénaturent notre paysage, et nuisent à la continuité écologique primordiale pour la circulation des espèces.

Je pense qu'en plus, le projet tel que présent n'est pas complet, où sont donc les parkings et bâtiments attenants? il faut donc prévoir un agrandissement et une déforestation supplémentaire dans le futur, ce qui serait encore plus préjudiciable ?

Les circuits de course n'ont en plus jamais permis de réduire l'accidentologie, on le voit bien avec la création du run trophy à Goyave, qui n'empêche pas pour autant les tirages sauvages à jarry et l'alliance le vendredi soir. Les jeunes refuseront de payer pour faire quelque chose qu'ils peuvent faire gratuitement, même si cela les met en danger. Car c'est justement l'excitation de ce danger qu'ils recherchent.

Je pense qu'il existe également d'autres endroits sur les communes du nord Grande Terre qui seraient plus propices à de telles constructions.

Une vraie politique de transport public, ce cela qu'il faut pour réduire l'accidentologie sur nos routes, car nombreux sont ceux qui sont pour ce projet sur le papier, mais n'iront finalement pas fréquenter ce lieu. Il faudrait déjà faire une étude sur la fréquentation en fonction de la tarification.

22. De : Yoana Faure <yoanafaure@hotmail.fr>

Passionnée par les voyages, j'ai eu l'occasion de visiter une vingtaine de pays dont une dizaine d'îles de la Caraïbe et c'est en Guadeloupe que j'ai eu à cœur de poser mes valises.

Nous ressentons quotidiennement les conséquences d'erreurs humaines sur notre environnement : l'introduction de ravageurs comme la fourmis-manioc qui détruit les cultures ou encore la mangouste à laquelle on impute la disparition de plusieurs vertébrés ; l'utilisation massive de pesticides comme le chlordécone que l'on soupçonne de provoquer des cancers ; et aujourd'hui la potentielle destruction d'un site du domaine public maritime qui est un pas de plus vers l'extermination de cette flore et cette faune rares.

Les porteurs de projet évoquent l'intérêt général d'un circuit polyvalent, or ce projet ne concernera qu'une minorité de guadeloupéens (ceux qui auront le budget de pouvoir s'y rendre)

Outre le fait qu'il semble peu probable qu'un tel circuit n'intéresse les conducteurs à risque, il est incompréhensible qu'une telle infrastructure doive être construite sur une zone naturelle qu'il est encore possible de restaurer et qui est protégée par la loi littoral du 3 janvier 1986 dont l'article 27 (article L.2124-2 du CG3P)

23. De : Sophie Bardet-Auville - Réseau Juridique FNE <sophie.bardet@fne.asso.fr>

Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de FNE à cette enquête publique.

(Analyse de 9 pages jointe aux courriers reçus.)

24. De : Nathalie Minatchy <nathalie.minatchy@gmail.com>

Je vous prie de trouver ci-joint les observations de l'association Kap Gwadeloup Koudmen

(Analyse de 2 pages jointe aux courriers reçus.)

25. De : Christiane Thirion <kris.thirion@orange.fr>

Je m'associe à l'appel de Kap Gwadeloup contre la construction du circuit super motard à Baie-Mahault sur une zone humide protégée.

26. De : Marie Cecile Ronel <mariececile.ronel@gmail.com>

Je m'oppose fermement à cette construction de piste en pleine mangrove. Il faut, comme les enfants du monde ont commencé à le faire, manifester contre la destruction de notre île et celle de la planète.

27 Le 21/02/2019 10:45, « » <> a écrit :

Pourquoi faut-il penser des milliers d'euros soit disant pour régler un problème, mais en fait pour casser ce que nous avons de structurant, pour ensuite penser à nouveau des milliers d'euros pour établir ce que nous

aurons cassé? Au vu des éléments en ma possession, je donne un avis favorable = Cordialement Mme Sime

28. De : Pascaline <pascatoule@babele.fr>

Je vous informe de mon opposition à la construction d'une piste Super Motard à Baie-Mahault, sur une zone de mangrove, classée zone naturelle dans le PLU de Baie-Mahault et appartenant au domaine public maritime.

La Guadeloupe est riche de sa biodiversité, reconnue par l'UNESCO, Cette biodiversité est un des leviers du développement d'activités économiques. La valeur esthétique, spirituelle, historique et culturelle de cette biodiversité, représente un héritage inestimable à transmettre aux générations futures. Ce projet, est totalement inapproprié : Pensons à nos enfants qui nous reprocherons cette décision irréfléchie.

29. De : Eric Tormin <etormin@gmail.com>

A mon avis ce projet tel qu'il est présenté, menace gravement la biodiversité de cette zone humide.

30. De : Eliane PIERRE-JUSTIN <elianepj971@gmail.com>

Je viens faire part de mon désaccord à la réalisation de la piste super motard là où elle est prévue à Baie-Mahault .

Elle va porter atteinte à notre biodiversité, si enviée par d'autres îles de la Caraïbe.
Préserver les espaces naturels ,c'est préserver l'environnement pour nos petits-enfants.

31. De : Association AMAZONA <piseauxquadeloupe@yahoo.fr>

Je vous prie de trouver en pièce jointe l'avis de l'association AMAZONA dont je suis la présidente.
(Analyse de 2 pages jointe aux courriers reçus.)

32. De : Bernard GAY <bernardgay@babele.fr>

Je m'oppose avec la plus grande fermeté au choix du site retenu : Ce site de mangrove, en zone humide protégée, est tout à fait inapproprié et incongru et va à l'encontre de tout ce qui va dans le sens de la défense de l'environnement.

En cette période de changement climatique, aucune raison ne justifierait de "stériliser" définitivement cette zone, d'en chasser définitivement la faune, et encore moins si c'est au bénéfice d'une activité polluante, consommatrice de carburant fossile et émettrice de CO2.

33. De : Marie-Claude TORMIN-MONPIERRE <mariclo25@gmail.com>

Je manifeste mon opposition au projet de piste Super Motard prévue à Baie-Mahault parce qu'il

- porterait atteinte à notre biodiversité,
- ne présente aucune garantie d'amélioration du comportement des automobilistes sur les routes
- ne respecte pas les dispositifs réglementaires quant aux SMVM
- De plus, dans la déclaration, les modalités de financements et les coûts ne sont pas clairement définis

34. De : "Claude, Jacky Froidefond" <mandipaki@gmail.com>

Le Conseil scientifique du Parc national de la Guadeloupe ayant émis un avis très défavorable à ce projet, comment se fait-il que la Région Guadeloupe s'obstine à vouloir construire ce circuit dans une zone fragile et reconnue d'utilité publique ?

35. De : Madly-Julie Moutoussamy <madly-j.moutoussamy@orange.fr>

Ce projet impacte gravement le site naturel sur lequel il est implanté. Les conséquences ne sont pas toutes imaginables aujourd'hui. Les raisons évoquées (sécurité routière) ne sont pas justifiées. Il sera financé par de l'argent public et des zones d'ombre demeurent sur la rentabilité d'un tel dispositif.

36. De : : alain <ksi559@yahoo.fr>

Ce projet impacte gravement le site naturel sur lequel il est implanté. Les conséquences ne sont pas toutes imaginables aujourd'hui. Les raisons évoquées (sécurité routière) ne sont pas justifiées. La Guadeloupe a des priorités plus urgentes à régler....

37. De : Marion Gessner <marionges@wanadoo.fr>

J'ai 25 ans et je suis diplômée depuis 2016 d'un MASTER de géographie spécialisé dans l'étude de la biodiversité et de l'aménagement du territoire (Master BIOTERRE-Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

Sur la forme de l'enquête publique :

J'ai constaté dans la mise en place de l'enquête publique plusieurs insuffisances et/ou irrégularités : privant les citoyens des informations nécessaires afin d'éclairer leur avis sur le projet ;

- **ne respectant pas les dispositions de l'article L120-1 du code de l'environnement ;**

- **remettant en cause la participation du public prévu à l'article 7 de la Charte de l'Environnement.**

- **le lieu de l'enquête publique est inexact :** celle-ci ne se déroule pas à la mairie de Baie- Mahault comme indiqué sur l'arrêté préfectoral SG-SCI du 26 décembre 2018 et sur le site internet, mais à la Maison de Quartier du bourg de Baie-Mahault, rue Jean Jaurès [article R123-9 alinéa 4- **l'enquête publique aurait dû se tenir avant la réalisation du projet concerné** [art. R123-2]. Or, le conseil scientifique du parc a noté dans son avis un début des travaux (illégaux) depuis **2016** ;

- d'après l'art. R123-8, **le dossier devrait comprendre** les arrêtés préfectoraux n°2018-322 et n°2018-352 dispensant le projet d'étude d'impact. Aucun de ces fichiers n'est disponible en ligne, sur site ni seulement mentionné ;

- d'après l'art. R123-8, le dossier ne comportant pas d'étude d'impact, **aurait dû comporter une note de présentation** devant préciser « les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet [...] soumis à l'enquête a été retenu ». Cette note ne figure pas. Sont également absents : les avis du conseil scientifique du Parc national de Guadeloupe, de l'ONF, de la Direction des affaires culturelles et de l'Agence de santé. Cette omission est incompréhensible au vu des enjeux environnementaux en termes de biodiversité (

- l'article R123-9 alinéas 8 et 9 indiquent que 15 jours avant l'enquête, auraient dû être communiqués l'existence d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête ainsi que l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement : ils n'y figurent pas au 07/02/2019.

Concernant le SAR

Une question préalable à tout propos : aucun point dans le dossier d'enquête publique ne mentionne quels changements seraient apportés au SAR. Comment s'exprimer sur ce point ?

Concession du DPM :

Le DPM peut être concédé si et seulement si le projet nécessite une proximité indispensable avec la mer : je comprends que ce n'est fondamentalement pas le cas d'un circuit de karting. De même, le site devrait être remis en état après les 30 années maximales d'exploitation.

Selon l'avis du conseil scientifique du parc national et la loi française, il serait donc irrecevable de concéder le domaine public maritime pour ce projet de circuit.

Incohérence du dossier de déclaration fourni

Le dossier technique fourni par le maître d'ouvrage est visiblement incomplet : alors que l'ambition du circuit est d'accueillir du public, il n'est pas fait mention de voie d'accès, de parking ni de lieux d'accueil de ce public :

Il apparaît comme incohérent à la vue des engagements internationaux et nationaux auxquels la France s'est engagée, d'autoriser (ou de laisser se faire depuis 2016) la destruction d'une zone de mangrove – corridor écologique pour une espèce endémique classée sur la liste rouge de l'UICN (le pic de Guadeloupe),

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIE MAHAULT

N° E18000015/97 35

Une commission parlementaire se penche actuellement sur la protection des zones humides en France : ce projet est bien à contre courant des ambitions mêmes du gouvernement, et priverait la Guadeloupe, région française extrêmement riche en biodiversité avec une mangrove exceptionnelle, d'un atout environnemental fort.

38. De : Lucie Labbouz <lucie.labbouz@gmail.com>

Je tenais à vous faire part de ma plus vive opposition à la réalisation de ce projet.

L'IUCN France a proposé que ce projet voit le jour sur "un site alternatif, aux enjeux environnementaux moindres" et le Conseil scientifique du Parc national de la Guadeloupe a quant à lui émis un avis très défavorable à ce projet.

Je m'étonne qu'un projet d'une telle ampleur ait été dispensé d'étude d'impact (le conseil scientifique du parc explique par ailleurs en quoi l'arrêté préfectoral de mars 2018 "entaché d'illégalité").

Je m'associe donc aux 5000 signataires de la pétition "[change.org](https://www.change.org)" pour demander la relocalisation du projet, et espère que la France, via son action décentralisée, ne manquera pas de remplir ses engagements internationaux (RAMSAR) et nationaux (pl pour la préservation des zones humides), pour la protection de la biodiversité de ses territoires d'outre mer.

39. De : Bernard ZELIE <bernard.zelie@gmail.com>

Je suis contre ce projet de piste de super motard Dans cette mangrove.

Celle-ci peut être fait dans du. Projet plus global :Piste motard . Circuit kart et circuit voiture... École de pilotage.... Parc aquatique et parc à thème de divertissement..Dans le nord grande terre...

40. De : sonia mercadier <soniamercadier@hotmail.fr>

Je tiens à manifester ma désapprobation pour ce projet qui va dégrader la nature et occasionner des nuisances sonores pour la faune sauvage avec risque de disparition d'espèces d'oiseaux

41. De : Hugo BOUVARD <hugo.bouvard@dauphine.psl.eu>

Je vous écris pour manifester mon opposition à ce projet: Je pense que ce projet est inutile et nocif à plusieurs aspects, notamment en ce qui concerne la sauvegarde de la mangrove et des espèces animales et végétales qui y vivent.

Alors que l'urgence climatique se fait chaque jour davantage pressante, il est absolument anachronique, et pour tout dire incompréhensible, qu'un tel projet soit ne serait-ce qu'envisagé par les pouvoirs publics.

42. De : Christophe BOULOGNE <christophe.boulogne971@gmail.com>

Je dis non au projet supermotard.

43. De : Mahite PERRAULT <mahite.perrault@gmail.com>

Je vous fais part de mon avis CONTRE ce projet .

Les arguments de la Région Guadeloupe sont non recevables face à l'urgence de préservation de nos espaces naturels même si ceux ci sont déjà à moitié artificialisés.

Un choix politique pourrait investir justement pour le rendre à son état naturel... et les élus actuels vont dans le sens contraire !

Ils ont détruits Jarry, Dothémare-Providence, des magasins dans la zone de la, ... mais il faut continuer... comme si cela n'était pas assez. Il y a quand même des sujets plus urgents.

44. De : Celine Dessert <dessert@ipgp.fr>

Date : Tue, 19 Feb 2019 14:59:05 -0400

Observatoire de l'Eau et de l'Erosion aux Antilles (OBSERA)

Je vous remercie de bien vouloir prendre en compte mes remarques dans votre registre
(Analyse de 2 pages jointe aux courriers reçus.)

Je viens par la présente vous faire part de mon avis défavorable
Je reste persuadé que cette activité peut trouver des sites plus adaptés son aménagement (zone réservée le week-end sur des routes existantes dans des zones d'activités par exemple) en limitant au maximum les nuisances générées.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIE MAHAULT

N° E18000015/97 36

Cordialement=
Line RAPHAEL=20
Envoy=C3=A9 de mon iPhone=

45. De : Jerome van-rompu <vanrompusvt@hotmail.fr>

Ce projet de construction d'une piste super motard karting en Guadeloupe est une aberration, pour plusieurs points:

Le point le plus important est écologique évidemment. Construire une piste sur une zone humide protégée qui abrite une faune et une flore exceptionnelles est une ineptie. D'autres zones peuvent être utilisées pour ce projet.

La pollution sonore mais surtout la pollution aux particules (quand on sait que nous sommes soumis aux brumes de sable, au CO2 et aux déchets (liée à utilisation de machine...) en cette période réchauffement climatique est sidérant.

Ce projet n'a pas lieu d'être en Guadeloupe, n'abimons pas plus notre belle île de la Guadeloupe

46. De : thibault Arg <titi_arg@hotmail.com>

Je suis ingénieur environnement au sein d'un bureau d'études en Guadeloupe.

Au vu des nombreuses incohérences que j'ai identifiées sur le projet, je tiens à dire que j'y suis opposé.

Si le schéma d'aménagement régional n'est pas compatible avec un tel projet, c'est évidemment pour préserver ces milieux sensibles. Un porteur de projet (même s'il s'agit de la Région Guadeloupe) ne peut pas déroger à la loi et modifier le SAR quand bon lui semble.

La justification du choix du site me semble fortement insuffisante au vu de sa sensibilité environnementale.

Si une modification des documents d'urbanisme est envisageable, pourquoi ne pas installer le circuit dans une zone agricole à faible enjeu écologique ?

Par ailleurs, je pense qu'il y a eu de grosses incohérences dans la procédure.

J'ai réalisé en Guadeloupe et Martinique de nombreuses "demandes d'examen au cas par cas" pour des projets à proximité de mangrove.

Ces études ont régulièrement montré la présence d'espèces protégées listées dans l'arrêté du 26 décembre 1988.

Je pense donc que le passage d'un botaniste expert est indispensable pour prouver l'absence d'espèces protégées dans les zones à reimplanter.

Comme précisé dans l'arrêté n°2018-352 DEAL dispensant le projet d'étude d'impact, la Région Guadeloupe doit s'assurer de l'absence d'espèces protégées sur le site.

Je tiens à rappeler que la destruction d'espèces protégées est passible de 2 ans d'emprisonnement et de 150 000 € d'amende.

La gestion des eaux pluviales sur le circuit me paraît également insuffisante : Il est prévu de traiter la pollution dans des fossés enherbés.

Or, au vu du caractère inondable de la zone et de la proximité avec la rivière, les fossés seront systématiquement en eau. Le traitement des polluants (hydrocarbures, métaux lourds...) ne pourra donc pas être réalisé correctement.

Enfin, le projet n'est pas présenté dans sa globalité. Les parkings et les bâtiments qui serviront à accueillir le public ne sont pas présentés dans la déclaration de projet ou dans la demande de concession d'utilisation du DPM. Cette pratique appelée le "saucissonnage" de projet est strictement illégale.

Faute de prise en compte de ces éléments dans la déclaration de projet et la demande de concession d'utilisation du DPM, celles-ci présentent un caractère partiel et ne permettent pas à la population et aux services instructeurs de disposer d'une vue précise et cohérente des enjeux.

47. De : Maeva Barret <maevabarret@gmail.com>

Comme beaucoup je m'inquiète de la construction du super motard.

Je suis pour la préservation de l'environnement et je ne suis pas sûre qu'une enquête de fond ait été menée afin de protéger la mangrove et les espèces endémiques.

En espérant que les observations feront en sorte qu'un site adéquat soit trouvé ou que l'annulation du projet se fasse complètement.... Il y a en plus d'autres priorités à financer.

48. De : yoan bangou <ybangou@yahoo.fr>

Par la présente je manifeste mon opposition ferme au projet de construction d'une piste de Super motard à Baie Mahault dans une zone classée zone naturelle dans le PLU.

49. De : christelle gonthier <christellegonthier@yahoo.com>

Je tiens à vous signifier que je m'oppose à la construction d'une piste de Super motard en zone classée zone naturelle dans le PLU et appartenant au domaine public maritime. Assez d'empiétement sur notre patrimoine naturel.

50. De : Michael Maruszczak <mikmaru@yahoo.fr>

Bonjour , je n ai trouvé que ce lien pour donner mon avis défavorable au projet du circuit super motard

51. De : miliany anzala <miliany971@gmail.com>

Je suis PAS FAVORABLE au projet de circuit motard car celle-ci gâcherait davantage nos mangroves déjà polluées et ravagé par encore et toujours plus de projet.

52. De : milainegp <onegirl.971@gmail.com>

Je ne suis pas favorable a ce projet car non respectueux de l'environnement.
Cordialement

53. De : PERRINE MAUSSION <pmaussion971@gmail.com>

Le projet de construction de ce circuit motard conduira encore a endommager une autre de nos mangroves déjà grandement fragilisé par la pollution.

54. De : fredo Lambert <fredo_tico2@hotmail.com>

Pas d'accord pour ce projet il yna d'autres choses à faire avec cette argent : aider l'agriculture par exemple, ou même créer des systèmes de transport organisé.

55. De : Perrine MAUSSION <perrine.mauSSION@outlook.com>

PAS FAVORABLE A CE PROJET

56. De : Jean-Marc Blazy <jean-marc.blazy@inra.fr>

Parce que l'urgence est à la protection de la Nature et non au divertissement d'une espèce humaine qui va à sa perte, à force de consommer et salir des espaces naturels, il ne faut pas que ce projet se fasse.

Parce que la mangrove est un facteur de protection vis à vis des tsunamis, de la submersion marine, de la houle cyclonique, l'urgence est à sa protection et non à sa destruction.

57. De : ☐☐ ☐☐De : Association VIVRE <associationvivre97129@gmail.com>

De : Association VIVRE <associationvivre97129@gmail.com>

-

La Guadeloupe est riche de sa biodiversité, reconnue par l'UNESCO, qui lui a décerné le label international de développement d'activités, , par ressources naturelles. En outre, la valeur esthétique, spirituelle, historique et e cette à transmettre aux générations futures.

) Les zones humides rendent des services écosystémiques, à l'ensemble de la population, notamment dans un contexte de changement climatique (élévation du niveau de la mer, intensification des cyclones,...) : protection des côtes, filtration des eaux, nurserie pour les espèces (poissons, crustacés, mollusques,...) stockage de carbone, production d'oxygène,

3) Tout projet menaçant cette biodiversité et ces zones humides doit être d'intérêt collectif sans équivoque et clairement argumenté,

4) La présentation du projet de construction de la piste Super Motard contient des contradictions, qui effet, ce projet est d'organiser des évènements d'envergure nationale, ce qui nécessite l'homologation du circuit (et empêche la réhabilitation par exemple, du circuit de karting de Saint-François). Or, la présentation ne contient pas d'éléments présentant les infrastructures d'accès au site (voiries), d'accueil du public (parking, tribune, restauration, toilettes etc...),

5) Le coût financier du projet ne figure pas dans la Déclaration de projet version 9 du 27/11/2018 et son coût environnemental n'est pas évalué puisqu'il a été dispensé d'étude d'impact,

6) Les travaux illégaux de défrichage et de remblai, dégradant le site, ont commencé sans que les procédures réglementaires soient achevées.

Kap Gwadeloup redoute, que ce projet ne s'inscrive dans le processus d'artificialisation totale de la zone, (actuellement en cours à La Jaille, à Moudong, à Jarry, ...), entraînant à terme la disparition de la mangrove et d'espèces à valeur patrimoniale (comme notamment le Pic de la Guadeloupe).

Kap Gwadeloup constate, déplore et s'inquiète, que l'Etat et la Région enfreignent leurs propres réglementations : des travaux ont commencé alors même que les procédures ne sont pas achevées ! La législation en vigueur, émanant notamment de l'Etat et de la Région, protège ces zones fragiles et reconnues d'utilité publique (Code général de la propriété des personnes publiques, Loi sur l'eau, Schéma d'aménagement régional...).

Kap Gwadeloup désapprouve que le porteur de projet ait été dispensé par arrêté préfectoral (n°2018-352 du 19 novembre 2018), de présenter l'étude d'impact, pourtant obligatoire, ignorant les avis argumentés de structures institutionnelles ou associatives, spécialisées dans la protection de l'environnement et des zones humides et unanimement défavorables à ce projet (Parc National de la Guadeloupe, Union Internationale pour la Conservation de la Nature, Association pour l'Etude et la protection des Vertébrés et végétaux des petites Antilles).

Kap Gwadeloup s'étonne que la justification de l'intérêt collectif de ce projet soit la lutte contre l'insécurité routière. Or dans ce domaine, les priorités devraient être données à l'accentuation des campagnes de prévention dans les écoles, dans les associations, dès le plus jeune âge. Cette prévention devrait également être accompagnée de la sensibilisation aux effets de la vitesse, mais aussi de l'impact carbone d'engins motorisés, dépendants de l'importation d'énergie fossile en cours d'épuisement.

En conséquence, Kap Gwadeloup s'oppose à la construction du circuit super motard sur le site envisagé par la Région Guadeloupe dans sa déclaration de projet du 27 novembre 2018.

Kap Gwadeloup est défavorable à la modification du SAR et à la convention de concession du Domaine Public Maritime pour la construction du circuit super motard sur cette zone humide à vocation naturelle de forte protection comme précisé dans le Schéma d'Aménagement Régional de la Région Guadeloupe.

58. De : MICKAEL MARIE <marie.mickael29@outlook.fr>

J'écris cet email pour donner mon avis sur ce projet qui est fort attendu et fort intéressant pour la population Guadeloupéenne.

Ce projet tant attendu a enfin pu voir le jour mais comme assez souvent, c'est la commune de Baie-Mahault accueil le projet. Et plus précisément, dans un espace naturelle que nous devrions protéger. Toutes constructions faites dans ces zones de mangroves connaissent généralement des inondations (montée des eaux...), une grande quantité d'insectes nuisibles telles que les moustiques. De ce fait, j'apporte une **avis défavorable** pour le projet (cause : son emplacement).

A la suite de cette enquête, je voudrais que les porteurs du projet réalisent que ce projet est viable et que d'autres communes ayant des espaces plus appropriés pourraient les accueillir.

59. De : "loucate.celine" <loucate.celine@gmail.com>

J'ai fait un rêve :

Le projet super motard s'est transformé en projet de réhabilitation de la mangrove.

Souhaitons que la raison et l'intérêt pour un développement durable de Guadeloupe l'emporteront.

60. De : Gourdine Jean-Luc <jl gourdine@gmail.com>

Je manifeste par ce courriel mon opposition au projet d'aménagement de ce circuit sur le site envisagé.

Les raisons sont nombreuses, parmi lesquelles la sauvegarde de notre biodiversité et les contradictions dans le document présentant le projet de construction.

De manière synthétique, l'urgence climatique nous impose à tous un changement profond de paradigme dans lequel les zones des PLU, quelles soient agricole, en friche, naturelle ou dégradée, constituent un patrimoine matérielle pour les générations futures.

Le 21/02/2019 12:01, «Jhonathane SINN» a écrit :

Je suis donc contre ce projet.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAI MAHAULT

N° E1800015/97 39

61. De : <katty@phirmis.fr>

Je suis contre la construction d'une piste pour les motards au détriment de la mangrove et nous avons beaucoup d'autres priorités en Guadeloupe, nous avons un CHU à reconstruire au plus vite, de l'eau à mettre dans les robinets des guadeloupéens et des routes à reconstruire et à rénover et des moyens de transport à améliorer et j'en passe....

62. De : Ary BROUSSILLON <arybroussillon@gmail.com>

Il me plaît de faire connaître ici mon désaccord total et ma ferme opposition à ce projet. Les raisons ont plus d'une fois été exposées et explicitées par d'autres avant moi:

- la diminution des espaces naturels dont il est inutile de rappeler en quoi ils sont importants à préserver.
- les effets désastreux du bruit résultant de l'utilisation d'engins motorisés
- l'offense faite à notre petit pays, à notre peuple, à notre Terre, à son patrimoine, à l'Humanité, en ce temps de nécessaire résistance au plan mondial pour la préservation de la planète

Il est possible et nécessaire de trouver un autre emplacement dont je ne conteste aucunement l'utilité.

63. De : Charly ELLAPIN <ytrach007@yahoo.fr>

J'affirme à travers cette présente mon OPPOSITION à cette piste dans un environnement protégé.

Les élus qui font des promesses et qui veulent imposer de mauvaises idées à la population devraient être sanctionnés.

64. De : JEANNE Michelle <m-jeanne@port-guadeloupe.com>

NON AU PROJET MOTO!

De : Isabelle Renaud [mailto:isabelle_renaud@live.fr]

J'aime mon île... j'adore mon île même.

La planète va mal : Le réchauffement de océans, la hausse des températures, la disparition de plusieurs centaines d'espèces animales, le renforcement des ouragans et j'en passe...

La Guadeloupe, possède une riche biodiversité comme il en existe de moins en moins sur cette planète .

Ne serait-il pas judicieux de la préserver ?

N'est-ce pas à nous, locaux, de préserver le peu de ce qui nous appartient ?

Soyons sérieux! Le grignotage de la mangrove parcelles par parcelles nous conduira à la disparition de la mangrove, même si cela se produit dans 30, 50 voir 100 ans.

Arrêtons de mettre en péril notre biodiversité pour des projets à but récréatifs

65. De : Guy FAVAND <guy.favand@wanadoo.fr>

J'ai le déplaisir de vous annoncer que nous sommes (avec mon épouse) formellement opposés à ce projet "hors normes" environnementales, sociétales, développement durable...

Les raisons de notre opposition à ce projet sont tellement évidentes... en voici quelques unes :

- Ce site antérieurement "volé" à la mangrove ne peut être que réhabilité dans son état et fonctions initiales (biodiversités, protection naturelle contre les phénomènes naturels...),

- Notre transition énergétique ne prévoit pas le développement des deux roues à moteur thermique,

- Même si les promoteurs de ce projet "abordent" l'amélioration de la sécurité des usagers des 2 roues, il n'empêchera pas les comportements irresponsables

- Certains dénomment encore "sports mécaniques" ces pratiques à 2 roues : non seulement il n'y a aucun sport physique à considérer, mais juste la satisfaction de complexes profonds, de personnes en mal de sensations qui se moquent des bruits insupportables et illégaux de leur engins et des pollutions associées !

- La Guadeloupe restera une petite île (sa surface va diminuant à cause de l'érosion côtière et la montée des eaux océaniques), la gestion des urgences est vraiment toute autre que de se soucier de la pression d'individus qui n'ont qu'une passion égoïste.

- Ce projet n'empêchera pas les sorties régulières autant que polluantes de la "horde sauvage" ou quasiment chaque semaine, des centaines de motards font des sorties débiles sur les routes de Guadeloupe !

Il y aurait encore bien d'autres arguments à développer, mais le bon sens serait enfin de comprendre qu'il y a réellement "un ordre des urgences" à gérer pour que demain puisse encore exister pour nos enfants !

66. De : Jean-Luc PAUL <jean-luc.paul@univ-antilles.fr>

Maître de Conférence à l'Université des Antilles, Campus Fouillole, Guadeloupe

Je voudrais par ce message exprimé par très forte opposition à la modification du SAR et la concession du DPM à fin d'installation de ce circuit Je précise que je n'exprime pas sur l'opportunité d'un tel circuit mais sur son emplacement.

La mangrove est un espace rare à l'échelle mondial et extrêmement rare à l'échelle française. C'est un écosystème complexe et fragile, dont l'importance a été maintes fois démontrée. Cette mangrove est l'un des atouts écologiques et économiques de la Guadeloupe. Il faut absolument la préserver et c'est d'ailleurs dans cet esprit et en respect des conventions internationales que le SAR a été élaboré.

Il semble même aberrant qu'un tel empiètement sur le Domaine Public Maritime, en Zone Naturelle de mangrove ait pu voir le jour.

Des travaux de défrichage ont déjà été engagés en toute illégalité, la concession de cette zone naturelle sur le Domaine Public Maritime pour un tel projet serait également en contravention avec la loi.

Je m'étonne également de l'absence d'étude d'impact.

Il est fort inquiétant que se mette en place une stratégie du fait accompli qui pourrait encourager des comportements délictueux au détriment de nos espaces protégés, de la biodiversité de la Guadeloupe, de ces atouts touristiques.

67. De : : mouvances caraibes <mouvancescaraibes@gmail.com>

Suite au mail qui m'a été transmis ci-dessous, je porte mon soutien au refus de construction d'une piste de super motard située au niveau de la zone Gabarre.

68. De : Mahité Perrault .<https://www.guadeloupe.franceantilles.-non-au-projet-de->

Derniers jours pour dire NON à ce projet! Il y a quand même des actions beaucoup urgentes à faire pour créer des emplois et faire avancer notre société!

Nous laisserons quoi à nos enfants? Des magasins et des supermarchés? Une visite avec casque de réalité virtuelle des espèces animales dont notre PIC de Guadeloupe disparus?

69. De : Fiè Kawbòn <fleurdecarbone@gmail.com>

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint mon avis concernant le projet cité en objet.

Bonne réception Dr Janmari FLOWER

(Analyse de 2 pages jointe aux courriers reçus.)

70. De : PNEU ARMA <PNEUARMAGPE@WANADOO.FR>

Bonjour,

Je suis contre la construction d'une piste de Super motard, dans une zone de mangrove.

Le projet représente un danger pour la faune et la flore, risque de pollution sonore et olfactive .

De plus cela va générer une grande nuisance sonore pour les habitations qui se trouvent à terrain Agaton.

L'accès et la sortie de cette zone représentent également un grand danger.

Les utilisateurs voudront couper la ligne continue pour reprendre la voie rapide.

Si je peux faire une suggestion il y a l'aéroport de Baillif qui ne sert à rien. Dans le passé on a eu l'occasion d'y organiser des courses départ arrêté.

5.3 / EXAMEN DES LETTRES RECUES :

5.31- Lettre de l'UICN France :

L'Union Internationale pour la Conservation de la nature s'inquiète de ce projet qui menace directement une zone humide en Guadeloupe :

En gestation depuis 10 ans, il se construit depuis 2016 sans que les procédures réglementaires soient achevées. L'UICN France souligne notamment l'absence d'études d'impact environnemental sur ce projet.

Des travaux de remblaiement réalisés sans autorisation

Les travaux de défrichage ont démarré dès 2016 (selon photos Google Earth). Cependant la demande de concession sur le Domaine Public Maritime (DPM) n'a été déposée qu'en 2017 (suite à un avis « très défavorable » du Conseil scientifique du Parc National de Guadeloupe) et le dossier complet finalisé en juillet 2018.

Un chantier en pleine zone humide :

- Pour qu'un projet de telle ampleur puisse se construire en DPM, la loi exige qu'il réponde à un service public nécessitant la proximité de la mer (loi pour les concessions sur le DPM, article L.2124-2 du CG3P)

Ce qui n'est a priori pas le cas pour un circuit moto.

- D'autre part, ce type de projet doit comporter au titre de la loi sur l'eau « une analyse des avantages liés à l'aménagement de la zone humide au regard des dommages prévisibles et de l'absence de solutions alternatives dans des zones voisines »

Cette analyse n'a pas été faite ici et d'autres sites, aux enjeux écologiques moindres, auraient pu être étudiés

- Le projet est tout simplement incompatible avec les documents de planification territoriale, développés par la Région, que sont le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) et son chapitre valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM), qui classent le site comme « espace naturel à forte protection ». Malgré ceci, en mars dernier (et donc après que les travaux de remblaiement aient déjà démarré) la DEAL a publié un arrêté dispensant le projet de réaliser une étude d'impact,

De nombreuses contradictions dans le dossier :

- Le projet, pourtant présenté comme accueillant des manifestations d'envergure nationale, ne prévoit ni voie d'accès, ni parking, ni de bâtiments type hangar, tribune, ou espace de restauration

- L'emprise finale du projet sera donc possiblement le double de ce qui est affiché, et ce au sein d'une zone humide, inondable, parmi les plus emblématiques de Guadeloupe, à proximité immédiate d'un espace remarquable du littoral, au sein de l'aire maritime adjacente du Parc National de Guadeloupe et de la Réserve de Biosphère et dans l'un des derniers couloirs écologique entre la Grande-Terre et la Basse-Terre.

- A quelques centaines de mètres de là seulement, de nombreuses actions de restauration et de sensibilisation à l'importance des zones humides sont entreprises (zone humide de Jarry notamment), et il semble surprenant que l'Etat puisse investir dans ces projets de restauration coûteux, et autoriser dans le même temps la dégradation d'une autre zone humide sans suivre les procédures usuelles d'autorisation de projets et notamment l'élaboration d'une étude d'impact environnemental.

Une gestion des zones humides qui devrait être exemplaire

- Un rapport lancé en septembre par la Convention de Ramsar sur les zones humides a tiré la sonnette d'alarme en soulignant que les zones humides disparaissent trois fois plus vite que les forêts, avec un rythme de disparition qui s'est accéléré depuis 2000.

- L'UICN rappelle que la France se doit d'être exemplaire sur la gestion de zones humides sensibles et particulièrement en outre-mer, où elles rendent des services éco systémiques essentiels dans un contexte d'élévation du niveau de la mer et d'intensification des cyclones.
- Une convention internationale, ratifiée par la France, défend leur préservation.

Etudier un site alternatif et engager une véritable étude d'impact

Le Comité français de l'UICN demande à ce que la Région Guadeloupe étudie la possibilité de construire ce circuit sur un site alternatif, aux enjeux environnementaux moindres. Si le choix du site est maintenu, l'UICN France demande qu'une étude d'impact environnemental complète soit menée.

5.32• Lettre de l'association AEVA :

L'Association pour l'Etude et la Protection des vertébrés et Végétaux des petites Antilles s'interroge sur les projets de modification du SAR et de concession d'utilisation du DPM, envisagés pour entrer en cohérence avec ce projet de circuit Super motard.

- Au préalable elle souligne les déficiences du dossier dans sa forme:
 - un accès difficile au local de l'enquête
 - des documents disponibles sur internet insuffisants et incomplets, notamment l'absence des avis pourtant éclairants des personnes publiques associées comme le PNG, l'ONF, l'ARS, la DAC.
 - L'emprise du projet semble empiéter sur les espaces remarquables du littoral : la carte de l'annexe 2 met en évidence cette incompatibilité. Le porteur de projet indique sa propre délimitation de la zone d'espaces remarquables du Littoral, et l'emprise du circuit (figures 9 et 10, p. 15 et 16). Les figures fournies ne sont pas à la même échelle et il est très difficile de comprendre la réalité des zonages.
 - **Aucune étude d'impact n'a accompagné le dossier :** Elle était pourtant indispensable pour éclairer le citoyen, les porteurs d'enjeux et les décideurs.

• Sur le fond, elle fait trois observations :

- La modification du SAR et du PLU :

Que nous propose-t-on comme modification au SAR ? Il n'y a pas dans le dossier d'enquête publique de document qui le précise. Comment alors s'exprimer sur ce point ?

Il paraît irrecevable de valider une modification du SAR qui s'appuierait sur un dossier technique ne décrivant pas l'ensemble du projet. Ce qui est bien le cas, puisque rien de précis n'est décrit, ni inscrit sur les plans, sur ce qui sera adossé à la piste elle-même (voies d'accès, parking).

- La concession d'utilisation du DPM :

Bien que le DPM naturel n'aie pas vocation à accueillir des structures permanentes, la loi prévoit que des concessions puissent y être accordées, dans la mesure où elles permettent une gestion durable et intégrée. (Circulaire du 20 janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel NOR : DEVL1121741C).

Ce n'est pas le cas du projet de circuit, ce qui a amené le porteur du projet à s'appuyer sur la notion d'intérêt général, pour justifier son implantation sur le DPM maritime. Cet intérêt général est contestable (et contesté), mais quoi qu'il en soit, il ne peut être pris en compte pour justifier la concession, car la loi précise que le DPM naturel ne peut accueillir des activités d'intérêt général *que si la proximité avec la mer est indispensable.*

Enfin, au terme des 30 années maximum de concession, il est demandé de remettre les lieux en état, or, les aménagements du circuit causeront des dommages irréversibles (remblaiements, pose d'enrobé), et cette remise en état sera impossible.

- Le projet de circuit:

Bien que les questions posées dans le cadre de l'enquête publique ne s'adressent pas au fond

du projet de circuit, il est tout de même important de rappeler certains points, concernant les impacts prévisibles d'un tel aménagement. Ces points doivent être pris en compte par ceux qui décideront ou non de valider la modification du SAR, et d'accorder la concession d'utilisation du Domaine Public Maritime, surtout en l'absence d'étude d'impact.

Le Parc National de la Guadeloupe a rendu public l'avis de son conseil scientifique sur ce projets : Des experts indépendants dans le domaine de l'écologie, la botanique, la zoologie, les sciences humaines et sociales, ont analysé les enjeux et impacts probables du projet. Ils soulignent l'enjeu de protection des mangroves dans leur intégralité en Guadeloupe, le risque de montée des eaux, la fragmentation du corridor écologique induite, la présence d'espèces animales et végétale protégées sur le site, et les impacts provoqués par les nuisances sonores, par la rupture de la continuité écologique, par la dispersion de poussières et d'hydrocarbures. Cette instance indépendante émet un avis très défavorable au projet, situé de plus dans des aires protégées au niveau national (Parc National) et international (Réserve de Biosphère).

En conclusion, L'association AEVA émet un avis défavorable aux projets de modification du SAR, de convention de concession du DPM, et de circuit en son état actuel.
Nous demandons au porteur du projet et aux services de l'Etat de répondre aux exigences de la réglementation en reconsidérant l'emplacement de son futur circuit polyvalent.

5.33• Lettre de M. François BOULLAND :

Urbaniste de formation, je travaille depuis plusieurs années sur les problématiques d'aménagement en Guadeloupe. Je me permets d'apporter ma contribution à cette enquête publique en vous faisant part de certains éléments juridiques qui me semblent important de soulever.

Une implantation inappropriée :

Les porteurs argumentent sur "l'intérêt public" d'un tel projet. En effet, ils le revendiquent comme un outil de sécurité routière. Outre les doutes que j'émet sur rôle d'un circuit de moto pour réduire le nombre d'accidentés de la route sur le département, l'implantation d'une telle infrastructure sur le domaine public maritime me paraît inappropriée pour plusieurs raisons :

- L'article 27 (article L.2124-2 du CG3P) de la loi littoral du 3 janvier 1986 interdit d'une façon générale de porter atteinte à l'état naturel du rivage en dehors des ports, et de quelques exceptions comme l'aménagement d'ouvrages de défens .
- L'aménagement d'un circuit est une implantation pérenne. Pourtant, selon le Code Général de la propriété des personnes Publiques (Art. L2122-1 et L2122-2), le DPM naturel n'a pas vocation à recevoir des implantations permanentes à l'exception de certaines infrastructures listées dans la circulaire du 20 Janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel.
Les porteurs de projet s'appuient sur l'intérêt général du projet mais la loi stipule que le DPM ne peut accueillir des activités de service public ou des activités présentant un caractère d'intérêt général dont la proximité avec la mer **est indispensable** (sports nautiques par exemple). Un circuit de Karting ou une piste de moto n'a pas nécessité à être à côté de la mer. Cette disposition est réservée aux centres nautiques par exemple.
- Le remblai nécessaire à l'aménagement de ce circuit nécessite un changement d'affectation pour leur conférer un caractère de domanialité publique artificielle (articles L2123-3 à 6 et R2123-9 du CGPPP)
Or, ce n'est pas la procédure employée par le porteur de projet qui prévoit l'attribution d'une concession d'utilisation du domaine public maritime en dehors des ports dans le cadre de la réalisation d'un circuit polyvalent.

En vous remerciant d'avance de la prise en compte de mes remarques.

5.34- Lettre de M. Martin VAULEON :

Je déplore la quasi-inexistence des documents permettant d'apprécier le projet dans son ensemble : Les plans fournis sont à peine lisibles et de piètre qualité, très loin des attentes conventionnelles en phase d'avant-projet (AVP).

Sécurité routière

L'argument n°1 pour assoir le projet de piste de karting est la baisse de la mortalité sur les routes.

En effet, le Document Général d'Orientations 2013/2017 pour la sécurité routière, édité par le Département, indique pour l'enjeu « Vitesse » cinq orientations d'actions proposées.

La quatrième proposition est : « Créer une infrastructure (piste auto-moto) permettant de canaliser la pratique des courses sauvages ».

Or, par essence une course dite « sauvage » trouve son attrait auprès des inconscients concernés dans le fait justement qu'elle soit en dehors du cadre réglementaire. Est-ce que les pratiquants de ces courses sauvages seront prêts à payer 20€ les 10min de karting (prix métropole) pour tourner autour d'une piste tout en étant encadrés par des professionnels.

Il faudrait réaliser une étude de marché auprès du public concerné sur l'attrait vis-à-vis d'une infrastructure qui leur serait dédiée. Cette étude permettra également de vérifier la pérennité d'un tel investissement dans le long terme.

De plus, la mortalité sur les routes de Guadeloupe était de 70 morts en 2012, année de la prise de décision de réalisation du circuit, à 33 morts en 2018. Soit une diminution de moitié en 7ans.

Les sports mécaniques en Guadeloupe

S'il est vrai que la Guadeloupe ne possède plus d'infrastructure dédiée aux sports mécaniques, il me semble bon de rappeler que la piste de karting de Saint François puis celle de Jarry ont toutes deux fermé dans un temps relativement court à la suite de leur ouverture.

L'argumentaire de la déclaration de projet s'appuie sur la nécessité de proposer un équipement pluridisciplinaire permettant l'apprentissage de la sécurité routière aux jeunes. Or, en métropole, bien que l'offre de pistes auto-moto soit plus fournie, l'apprentissage de la sécurité routière s'effectue directement dans les cours d'établissement scolaire via des séquences vidéos ou sur parking sécurisé

Contexte réglementaire et procédures :

Le porteur de projet a omis de viser la rubrique 2.1.5.0 de la Loi sur l'eau :

« Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol: la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet, étant :

Supérieure ou égale à 20 ha : projet soumis à autorisation

Supérieure à 1 ha mais inférieure à 20 ha : projet soumis à déclaration »

Un rapide estimatif de la surface du projet indique une emprise d'environ 3 ha. Ce qui place le projet en régime de Déclaration.

De plus, en page 7 il est indiqué, que le projet intercepte un bassin versant amont dont les écoulements seront rétablis par deux ouvrages hydrauliques de grand gabarit. Il est nécessaire d'inclure ce bassin versant naturel dont les écoulements sont interceptés à la surface totale du projet. Egalement, aucune mention n'est faite des futurs parkings et voies d'accès au site.

Le dossier loi sur l'eau est donc incomplet et aurait dû être rejeté par les services de la DEAL en l'absence de compléments.

Cependant le directeur adjoint de la DEAL, rappellera lors de la réunion d'examen conjoint préalable que « la DEAL porte la position de l'Etat et que ce dernier a tenu une position de principe favorable sur le projet »

Impacts

Je trouve en premier lieu regrettable, pour un projet porté par les plus hautes instances politiques Guadeloupéennes, que la mesure des impacts du projet s'appuie sur les erreurs du passé pour légitimer l'occupation d'un espace naturel protégé.

Au lieu de le restaurer et de condamner les désastreuses pratiques qui eurent lieu sur le site (décharge sauvage organisée collectivement, défrichement et remblaiement sans remise en état), l'analyse des impacts enfonce le clou en s'appuyant sur des pratiques fortement condamnables par les lois actuelles.

L'absence de document faisant état de la flore et de la faune actuels sur le site ne permet pas l'appréciation des incidences sur le milieu naturel.

Impact sonore

Il me paraît nécessaire de lancer **une étude de bruit** faisant état de l'impact sonore à terme du projet sur son environnement.

Bien que le site borde la nationale, les bruits générés par des motos ou kartings circulants à vive allure et de façon irrégulière, présentent des impacts totalement différents.

Les bruits irréguliers, à des horaires décalés des heures d'affluence de la N1 et d'une tonalité différente du bruit ambiant provoquent un effarouchement des oiseaux et une fuite générale de la faune.

Divers

Il est fait mention de la réalisation de parkings et de voiries d'accès, mais ceux-ci n'apparaissent sur aucun plan.

L'analyse des incidences sur l'environnement et les documents d'urbanisme ne peut donc se faire puisque le projet n'est pas présenté en totalité.

Conclusion

Les documents présentés pour analyse dans cette phase d'enquête publique ne permettent pas d'avoir une vision précise du projet et de ses impacts.

Un certain nombre d'études doivent être menées règlementairement pour vérifier d'une part, la nécessité financière d'un tel investissement, d'autre part, des impacts environnementaux induits.

Egalement, il me semble important d'avoir un avis sur ce projet de la part de Madame Sylvie GUSTAVE DIT DUFLO, Présidente de la Commission environnement et cadre de vie à la région, Présidente du Comité de l'eau et de la Biodiversité de la région, Maître de conférences et spécialiste en biologie de la mangrove.

5.35• Lettre de FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT:

Sécurité routière :

La lutte contre l'insécurité routière est présentée comme le principal objectif du projet. La Région Guadeloupe indique qu'il n'existe plus de circuit de karting depuis la fin des années 2000 et que depuis 2007, les courses de moto n'ont plus lieu légalement. Les deux sports ne seraient plus pratiqués que sur des parkings de supermarchés et c'est pourquoi il faudrait donc un circuit afin de canaliser la pratique des courses sauvages

Il est indiqué aussi que le projet concourt à l'intérêt général en raison de sa dimension pédagogique.

Or il n'existe aucune étude démontrant un lien quelconque entre la pratique des courses « sauvages » d'engins à moteur et le nombre d'accidents de la route (source : Association pour la prévention routière, saisie d'une question en ce sens par Internet le 7 février 2019). Le lien entre les deux n'est donc établi par personne, à part la Région Guadeloupe.

Intérêt général :

En outre, favoriser le développement de la pratique des sports motorisés, fortement émetteurs en gaz à effets de serre, est directement contraire à tous les objectifs climatiques auxquels la France s'est engagée à contribuer.

Du même coup, la justification de la concession d'occupation du domaine public tombe, sachant que les dépendances du domaine public maritime situées hors des limites administratives des ports ne peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation qu' « en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général » (CGPPP, art. R2124-1).

Enquête publique tronquée

Les documents présentés à l'enquête publique sont insuffisants et ne permettent pas au public de se faire une idée correcte et globale du projet.

En effet, le dossier ne comporte aucune indication concernant notamment :

- le permis d'aménager auquel l'ouverture du terrain de sport motorisé est assujéti

(Code Env., art. L. 362-3 et C. urb., art. L. 421-2 et R. 421-19 g) ;

- la déclaration loi sur l'eau
- (Rubrique 3.3.1.0 : Assèchement, mise en eau, imperméabilisation, remblais de zones humides ou de marais).

Il en résulte que le projet n'est pas appréhendé dans son ensemble mais de façon fractionnée si bien que ses incidences sur l'environnement ne sont pas évaluées dans leur globalité comme l'exige l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.

Qui plus est, la lecture combinée des articles R. 2124-2 et R. 2124-7 du CGPPP impose que le dossier d'enquête publique pour une demande de concession comprenne notamment :

- les modalités proposées, à partir de l'état initial des lieux, de suivi du projet et de l'installation et de leur impact sur l'environnement et les ressources naturelles ;
- le cas échéant, nature des opérations nécessaires à la réversibilité des modifications apportées au milieu naturel et au site, ainsi qu'à la remise en état, la restauration ou la réhabilitation des lieux en fin de titre ou en fin d'utilisation.

Aucun de ces deux éléments ne sont décelables dans le dossier de demande de concession.

Le projet nécessite de rouvrir le Schéma d'Aménagement Régional et le Schéma de Mise en valeur de la mer

Le projet n'est pas prévu dans le Schéma d'aménagement régional (SAR) ni dans son chapitre valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

Le SAR du Guadeloupe classe les parcelles d'emprise du projet comme « *Espace naturel à forte protection* ». Ces espaces ont vocation à rester naturels et le règlement du SAR prévoit que « *quelle que soit leur vocation, les constructions et aménagements dont la réalisation peut être autorisée par les dispositions législatives et réglementaires applicables à l'espace naturel de protection forte concerné doivent être conçus et implantés de façon à prévenir et minimiser*

leur impact écologique et paysager, notamment dans leur localisation et leur aspect. Il revient donc aux documents d'urbanisme locaux de fixer les prescriptions qui mettront en œuvre cette règle de principe faite aux constructions nouvelles et aux aménagements d'avoir un impact écologique et paysager très réduit notamment dans leur localisation et leur aspect ».

Le SMVM a deux objectifs principaux :

- une meilleure protection de l'espace littoral et maritime, c'est-à-dire conserver l'existant et le revaloriser, exploiter les ressources offertes par cet espace dans le cadre d'un développement durable.

- une meilleure gestion du domaine public maritime lequel inclut, en Guadeloupe, la zone dite des 50 pas géométriques.

Contrairement à ce qui est écrit dans la déclaration de projet et dans le dossier de demande de concession d'utilisation du domaine public maritime, les parcelles du projet sont classées par le SAR comme espaces naturels à forte protection en leur qualité d'espaces remarquables du littoral (C. urb., art. L. 121-23).

Aussi, les parcelles sont identifiées comme une zone de rupture d'urbanisation (SAR, annexes techniques, p. 64) ce qui résulte également du classement au titre de la Réserve de la Biosphère en tant que « zone tampon ».

En conclusion, le projet n'est pas compatible avec le SAR et le SMVM lesquels doivent être modifiés voire révisés conformément aux dispositions du Code général des collectivités territoriales, du Code de l'urbanisme et du Code de l'environnement.

Tel n'est pas le cas.

L'insuffisance de la notice d'incidences

- Les projets alternatifs ne sont pas étudiés

Un projet alternatif est mentionné : la réhabilitation du circuit de Saint François. Ce projet est immédiatement rejeté en indiquant que « *l'emprise du circuit existant ne permettrait pas de réaliser une piste homologable* » (notice incidences, p. 65).

Or d'une part, la voie de l'extension de la piste de Saint-François n'a semble-t-il pas été explorée pas plus que son éventuel caractère inapproprié.

De même, la construction sur les terres du Régiment du service militaire adapté de la Guadeloupe est évacuée en indiquant que « *la piste n'aurait pu être accessible à n'importe quel moment* », mais il n'est pas démontré en quoi cela serait une difficulté, ni quand la piste n'aurait pu être accessible, ni si des aménagements de cette accessibilité avaient été explorés.

Par ailleurs, il apparaît qu'un circuit de karting électrique existe ou existait récemment sur la commune de la Baie Mahault : <https://www.guadeloupe.fr/activites-sur-terre/fun-jeux/technokart/> (page Internet datée du 7 décembre 2017).

- La gestion du bruit est absente

La question de l'impact du bruit sur les habitations avoisinantes est traitée à la va-vite. Il est écrit dans la déclaration préalable tout comme dans la notice d'incidences qu'il est « *fort probable que les nuisances sonores de la nationale masqueront le bruit dont la piste sera responsable* ».

Or il est avéré qu'en milieu urbain ou périurbain, les bruits de sources différentes ne s'annulent pas mais s'ajoutent les uns aux autres en fonction des fréquences occupées. La mesure des décibels indique la puissance du bruit mais n'englobe qu'une partie du risque de fatigue et de stress encouru par une exposition répétée ou permanente au bruit.

Une étude acoustique doit être menée et ce d'autant plus qu'aucune information n'est délivrée concernant le respect de l'Arrêté préfectoral n° 2015-011/SG/DICTAJ/BRA/ARS du 23 janvier 2015 portant sur la prévention des nuisances sonores.

Les impacts sur les milieux naturels ne sont pas évalués ni concrètement compensés

La notice indique que le principal impact environnemental du projet consiste en la consommation d'espaces naturels. Cette affirmation est immédiatement tempérée par une série d'affirmations censées montrer que l'espace naturel en question a été maintes fois dégradé dès les années 1960.

L'arrêté n°2018-352 du 19 novembre 2018 estime qu'au regard de la restauration de deux hectares de mangrove allant de pair avec le projet, ce dernier « *n'est pas susceptible d'entraîner des impacts notables sur l'environnement* ».

Or, en premier lieu, il faut noter que dans ses dossiers, la Région ne mentionne jamais l'utilisation irrégulière du site par un circuit de motocross ainsi que le démontre la capture d'écran Google maps de 2017.

Cette occupation illégale tout comme ses effets sont totalement occultés dans les dossiers de la Région qui s'appuie, pour démontrer l'anthropisation des terrains, sur des occupations datant des années 60, alors même que le site était en cours de cicatrisation.

C'est bien parce que la piste de motocross a été réalisée sans autorisation et récemment, que la cicatrisation du site a été mise à mal.

Aussi, la Région indique vouloir compenser la destruction des 3749 m² de mangroves par la restauration de 16 706 m².

Cette « compensation » amène deux remarques :

- Si la Région estime devoir compenser la disparition de zones humides, c'est bien que le projet porte atteinte à des milieux naturels, la compensation étant rendue nécessaire par l'impact du projet.

- Aucune des modalités concrètes de mise en œuvre de la compensation ne sont prévues. Ainsi, si la Région promet de remettre en état 16 706 m² de la mangrove attenante, rien n'indique que cette mangrove est réellement dégradée, mais surtout, il n'existe absolument aucune garantie concrète de la mise en œuvre de cette compensation : la Région n'a aucune maîtrise foncière sur les parcelles sensées compenser la projet, le projet de convention de concession ne prévoit aucunement cette compensation, aucun calendrier n'est prévu, aucun budget n'est associé.

En d'autres termes, la compensation est une promesse politique sans aucune garantie de mise en œuvre.

Dans ce contexte et quoiqu'en disent les documents soumis à enquête publique, la notice d'incidences ne peut être considérée que comme incomplète.

Les impacts sur la qualité de l'air ne sont pas évalués

Aucune évaluation n'a été faite de l'impact du projet sur la qualité de l'air alors même que des engins à moteurs et producteurs de gaz à effets de serre seront utilisés.

Les impacts en termes de pollution ne sont pas traités correctement

Les impacts du projet en termes de pollution chronique sont traités par la création de fossés enherbés dans lesquels s'écouleront les pollutions.

Aucune indication n'est donnée concernant les exutoires de ces fossés, ni le traitement des eaux y circulant.

La nécessité d'une étude d'impact

L'arrêté n° 2018-352 DEAL /MDDEE du 19 novembre 2018 figurant en annexe des deux dossiers indique qu'il n'y a pas lieu à étude d'impact au regard des rubriques 14 et 44 a) de l'annexe de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

Compte tenu de l'ampleur du projet et de son impact sur des zones humides relevant de la nomenclature « eau », le Préfet n'a pas pu sans commettre d'erreur d'appréciation conclure que le projet n'était pas soumis à étude d'impact.

Concernant la Déclaration de projet, on ne saurait par ailleurs déclarer une opération d'intérêt général sans en avoir évalué l'impact environnemental préalablement.

L'incompatibilité avec le SDAGE

Le SADGE de Guadeloupe prévoit de veiller à la cohérence des aides publiques avec la préservation des fonctionnalités des zones humides.(.../...)

Aucune mesure prise dans le dossier de demande de concession ne porte sur les éléments imposés par le SDAGE.

Un projet en zone bleu foncé du PPR

Le PPR de Baie-Mahault prévoit qu'en zone bleu foncé, dans laquelle se situent les parcelles objet du projet, les contraintes sont fortes et les zones sont soumises à OAP, « opération d'aménagement préalable ».

Le dossier soumis à enquête publique ne justifie pas du respect des interdictions et prescriptions du PPR en vigueur.

5.36- Lettre de Mme Muriel MATHIEU:

Récemment diplômée avec mention de la Licence Professionnelle Protection de l'Environnement Mme Mathieu a participé à des ateliers-discussions relayés par la région et la CCI sur l'élaboration du PRPGD. Elle dénonce la mise en œuvre de projets qui porteraient atteinte à la préservation de l'environnement du territoire Guadeloupéen et ses espaces remarquables.

La mangrove : Une régulation du cycle de l'eau

De nombreux aménagements, publics et privés ont déjà été réalisés en remblais sur la zone de mangrove : Ainsi la piste de l'aéroport, la zone industrielle, la marina et la rocade de Pointe-à-Pitre. La décharge de la Gabarre, située en pleine mangrove, est une menace continue : initialement autorisée sur 4 ha, elle occupe actuellement 25 ha et est en expansion.

On ne rappellera jamais assez que les milieux humides jouent un rôle de régulation du cycle de l'eau. Ils se gorgent d'eau en période humide et la restituent progressivement.

Aussi la restauration et la préservation des mangroves est perçue comme une priorité absolue dans les grands programmes Internationaux :

- La convention RAMSAR

Depuis 1993, le site du Grand Cul-de-Sac Marin est inscrit au titre de la convention de RAMSAR, en tant que zone humide d'importance internationale comme habitat des oiseaux d'eau. L'inscription sur la liste RAMSAR ne constitue pas une protection en soit, mais plus une reconnaissance au niveau national et international de la nécessité de conserver cette zone humide.

- **Le MAB** (Man and Biosphère) : « Le site du Grand cul de sac marin fait également partie de la réserve de Biosphère (MAB) de l'archipel de la Guadeloupe depuis 1994. Le programme de la réserve de biosphère est en cours de révision. »

- Le SGDAGE

Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux de la Guadeloupe a été adopté et approuvé en 2003. Même s'il ne concerne pas directement les mangroves, ses orientations notamment en faveur de la préservation de la qualité des eaux et du fonctionnement biologique des milieux aquatiques, doivent permettre d'améliorer la qualité biologique des mangroves à long terme.

- **La loi littorale** de janvier 1986, les mangroves bénéficient d'un régime de protection codifié à l'article L 146-6 du code de l'urbanisme.

Ces dispositions ont été précisées par l'article R 146-1 du même code.

- **La programmation INTERREG** : Ce a été approuvé en 2009 par l'Union européenne pour le financement d'actions en faveur de la connaissance et de la préservation des mangroves de la Région Caraïbes. Il est animé par l'Office National des Forêts en Guadeloupe, en partenariat avec une dizaine d'organismes précités.

- L'évaluation Préliminaire des risques d'inondations (EPRI)

La Direction de l'environnement et de l'aménagement du territoire rappelle en Janvier 2012 les multiples fonctions remplies par la mangrove, on peut citer celle de zone tampon protégeant

d'une part les zones coralliennes vulnérables aux pollutions (sédiments) d'origine terrigène, et d'autre part l'arrière-pays contre les marées de tempête et l'érosion côtière.

Extraits de la Déclaration de projet super motard version 9 :

- « Même s'il se trouve en bordure de la mangrove, le circuit prend place sur une zone déjà remblayée, servant actuellement de décharge sauvage. L'objectif est de valoriser cet emplacement, tout en restaurant au maximum les dégradations qui ont pu être perpétrées sur ce secteur »
- « Il prévoit le maintien et le renforcement d'une zone de mangrove en son centre »
- « Il propose la restauration de zones humides sur une surface de plus deux hectares ».
- « La zone sur laquelle est implanté le projet a subi durant des décennies de très fortes dégradations : Dans les années 60, un défrichement et un remblaiement (...) effectués pour le passage du pipeline de la SARA, dans les années 70, cette zone a servi de décharge avant que celle-ci ne soit transférée sur le site de la Gabarre et autres dégradations et emprises humaines »...

En conclusion, Ce projet traduit très clairement :

- L'inscription durable, définitive de la destruction progressive des zones humides,
- La poursuite de la perception négative des mangroves lui laissant aucune chance de résilience,
- Le non respect des dispositions et mesures réglementaires de préservation, de conservation des zones humides

Les installations que ce projet prévoit également, entraîneront un risque avéré de comportements de citoyens irresponsables face aux déchets que génèrent ces activités et que l'on voit se reproduire de façon systématiques lors des nombreuses manifestations sportives et festives.

Manifestement, les mangroves de Guadeloupe sont en diminution, en raison de la concurrence effrénée pour l'occupation de leurs espaces au profit de constructions et projets diverses.

5.37• Lettre de l'association AMAZONIA :

(Association des Mateurs Amicaux des Z'Oiseaux et de la Nature aux Antilles)

Une absence d'étude d'impact

L'absence d'étude d'impact avant la tenue de cette enquête publique ne permet pas au grand public de disposer de tous les éléments nécessaires pour se faire une idée de la réalité des enjeux.

Un avis négatif du Conseil scientifique du parc national de Guadeloupe :

Ce projet de circuit va à l'encontre de l'avis du Conseil Scientifique de Parc National de la Guadeloupe qui émet un avis négatif concernant les impacts d'un tel projet sur la biodiversité, soulignant notamment que « ce projet implique la destruction d'habitats d'espèces protégées menacées », et qu'il « remet en cause la continuité écologique pour au moins six espèces d'intérêt patrimonial ».

(Avis en PJ)

La zone de forêt marécageuse et de mangrove bordant la Rivière salée est régionalement considérée comme un corridor écologique, c'est-à-dire un espace naturel indispensable pour le déplacement des espèces entre les deux îles.

Les premiers inventaires de la zone du projet mettent en exergue une richesse faunistique importante. avec la présence d'oiseaux et de chauves-souris endémiques de la Guadeloupe et/ou des Petites Antilles. Par exemple, nous notons la présence du Pic de la Guadeloupe, seul oiseau strictement endémique chez nous (présent uniquement sur la Grande-Terre et la Basse-Terre)

comme le Pic de la Guadeloupe qui a besoin d'un espace boisé continu d'au moins 3 hectares par couple pour assurer sa survie

Il nous semble inconcevable d'envisager ce projet d'une telle envergure, dans une zone naturelle soumise déjà à tant de pressions anthropiques, et ce sans considération aucune de

l'impact sur la biodiversité antillaise et unique au monde, et ce sans tenir compte des avis négatifs du conseil scientifique du PNG et de l'UICN, ni considération des procédures judiciaires en cours portées par les polices de l'environnement.

5.38- Lettre de l'association KAP GUADELOUPE :

Koudmen pour une Agriculture Paysanne en Guadeloupe défend la production du terroir et considère que :

La Guadeloupe est riche de sa biodiversité, reconnue par l'UNESCO, qui lui a décerné le label international de Réserve mondiale de Biosphère. Cette biodiversité est un des leviers du développement d'activités économiques de pointe, respectueuses de l'environnement, par l'utilisation durable des ressources naturelles. En outre, la valeur esthétique, spirituelle, historique et culturelle de cette biodiversité, représente un héritage inestimable à transmettre aux générations futures.

Les zones humides rendent des services écosystémiques, à l'ensemble de la population, notamment dans un contexte de changement climatique, élévation du niveau de la mer, intensification des cyclones, protection des côtes, filtration des eaux, nurserie pour les espèces, stockage de carbone, production d'oxygène...

- Tout projet menaçant cette biodiversité et ces zones humides doit être d'intérêt collectif sans équivoque et clairement argumenté,

Or, le projet présenté contient des contradictions :

Un projet tronqué et non réglementaire :

- En effet, ce projet est censé avoir l'ambition d'organiser des événements d'envergure nationale, ce qui nécessite l'homologation du circuit (et empêche la réhabilitation par exemple, du circuit de karting de Saint-François). Or, la présentation ne contient pas d'éléments présentant les infrastructures d'accès au site (voiries), d'accueil du public (parking, tribune, restauration, toilettes etc...),

- Le coût financier du projet ne figure pas dans la Déclaration de projet version 9 et son coût environnemental n'est pas évalué puisqu'il a été dispensé d'étude d'impact,

- Les travaux illégaux de défrichage et de remblai, dégradant le site, ont commencé sans que les procédures réglementaires soient achevées.

- Kap Gwadeloupe constate que l'Etat et la Région enfreignent leurs propres réglementations : des travaux ont commencé alors même que les procédures ne sont pas achevées ! La législation en vigueur, émanant notamment de l'Etat et de la Région, protège ces zones fragiles et reconnues d'utilité publique (Code général de la propriété des personnes publiques, Loi sur l'eau, Schéma d'Aménagement Régional...).

Etude d'impact absente et avis autorisés ignorés :

- Kap Gwadeloupe désapprouve que le porteur de projet ait été dispensé par arrêté préfectoral de présenter l'étude d'impact, pourtant obligatoire, ignorant les avis argumentés de structures institutionnelles ou associatives, spécialisées dans la protection de l'environnement et des zones humides et unanimement défavorables à ce

projet (Parc National de la Guadeloupe, Union Internationale pour la Conservation de la Nature, Association pour l'Etude et la protection des Vertébrés et végétaux des petites Antilles).

Kap Gwadeloupe s'étonne que la justification de l'intérêt collectif de ce projet soit la lutte contre l'insécurité routière. Or dans ce domaine, les priorités devraient être données à l'accentuation des campagnes de prévention dans les écoles, dans les associations

5.39- Lettre Mme Céline DESSERT :

Habitante de Guadeloupe et chercheuse géochimiste en Environnement (à l'Institut de Physique du Globe de Paris) Mme Dessert relève les insuffisances du dossier :

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIE MAHAULT

N° E1800015/97 52

- Les documents mis à disposition sur le site web étaient insuffisants pour que le citoyen puisse se faire un avis objectif tenant compte de l'ensemble des informations. Les avis de l'Office National des Forêts, de l'Agence Régionale de Santé, de la Direction des Affaires Culturelles et du Parc National de Guadeloupe (listés dans l'arrêté 2018-352 DEAL/MDDEE du 19 novembre 2018) n'ont pas été portés à la connaissance du public.

- Les cartes et photos aériennes utilisées dans le dossier ne sont pas toujours à la même échelle (il n'y a d'ailleurs aucune échelle sur les cartes), ne sont pas légendées et non datées. Il aurait été par exemple important pour le citoyen d'avoir directement accès aux légendes du zonage du SMVM, et plus particulièrement des zones N et Nr. Dans l'article R.151-24 du code de l'urbanisme : « La zone N correspond aux espaces naturels de la commune, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages ou de leur intérêt historique. Elle comporte plusieurs secteurs : Le secteur Nr correspondant aux sites et paysages naturels remarquables ou caractéristiques du littoral au sens des dispositions de l'article L 146-6 du Code de l'urbanisme et de ses décrets d'application ».

Absence d'étude d'impact

- Compte tenu des enjeux réglementaires et de biodiversité, et de l'implantation du projet, il est incompréhensible qu'aucune étude d'impact n'accompagne le dossier.

Cette étude est indispensable pour avoir une vision globale et complète, tenant compte également des enjeux environnementaux. D'ailleurs, à aucun moment dans le dossier ces enjeux environnementaux et de biodiversité ne sont évoqués alors qu'il est bien indiqué dans l'arrêté 2018-352 : « Considérant que le pétitionnaire s'assurera de l'absence d'espèces protégées sur le site et qu'en cas d'impacts résiduel du projet sur les espèces protégées patrimoniales ou leurs habitats, il devra, avant d'entreprendre des travaux, obtenir une dérogation relative à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (article L. 411-1 du code de l'environnement) ».

L'avis du Conseil Scientifique du Parc National de Guadeloupe montre l'existence d'espèces protégées sur le site. Aucune information relative à cet aspect n'apparaît dans le dossier.

Je souhaiterais donc savoir quel type d'étude le porteur du projet va entreprendre pour s'assurer de l'absence d'espèces protégées sur le site ?

Concernant le fond du dossier, mes observations portent sur différents points :

1. La modification du SAR
2. La concession d'utilisation du DPM

1. La modification du SAR

Le projet empiète sur les espaces du littoral et le porteur du projet demande une modification du zonage du SAR pour la mise en place du circuit.

Dans le dossier, les cartes du SAR et du PLU ne sont pas à la même échelle et il est compliqué de

comprendre la réalité du zonage. Il semble que le PLU de la carte 9 ne soit pas compatible avec le SAR de la carte 8 qui identifie les espaces remarquables du littoral (zone N). On aurait d'ailleurs souhaité avoir les légendes de couleur pour mieux comprendre la répartition des zonages. Il manque dans le dossier la proposition de modification du SAR.

Il est donc impossible de se prononcer sur ce point dans l'état actuel de l'enquête publique. Il faudrait au minimum une carte sur laquelle figurerait l'évolution du zonage demandée.

Un projet tronqué

Par ailleurs, n'est représentée que la piste du projet et non l'ensemble du projet. Il est important de rajouter les infrastructures annexes, c'est à dire les routes d'accès, les parkings, les autres structures d'accueil du public (bâtiments, etc). Ces infrastructures annexes ne sont évoquées à aucun moment.

Il n'est donc pas possible de valider une modification du SAR et de son chapitre valant schéma de mise en valeur de la mer (SMVM) sans dossier technique complet.

2. La concession d'utilisation du DPM

Le DPM n'a pas vocation à accueillir des structures permanentes. Malgré tout, la loi permet que des concessions de 30 ans maxima soient données si le projet est d'intérêt collectif et si la

proximité de la mer est indispensable.

Le dossier n'expose pas en quoi il a un caractère « d'intérêt collectif » sur un espace remarquable du littoral. En quoi est-ce indispensable de construire ce type de projet sur un espace remarquable du littoral ?

Une remise en état non évoquée

Par ailleurs, au terme de la concession, il est demandé de remettre le site en état. Il n'y a aucune explication dans le projet de la manière dont le site sera remis en état. De quelle manière le porteur du projet compte aménager le site afin que les aménagements ne causent pas de dommages irréversibles ?

En conclusion, je souhaiterais que :

- le porteur du projet et les services de l'État prennent en considération l'impact environnemental de ce projet et respecte la réglementation.
- Nous ne pouvons malheureusement pas nous prononcer sur le fond du projet alors que les impacts potentiels d'un tel projet sont nombreux. –
- Une étude d'impact indépendante est nécessaire.-
- Le dossier technique est incomplet et ne permet pas de se prononcer favorablement sur la demande de modification du SAR et sur la demande de concession d'utilisation du DPM. –
- Il semble étonnant que la Région Guadeloupe ne soit pas en mesure de fournir un dossier complet et j'ai la désagréable sensation que cette présentation partielle du projet est voulue.

5.40- Lettre du Dr Jean Marie FLOWER :

L'ex-Directeur du Conservatoire botanique des îles de Guadeloupe salue en premier lieu l'appartenance des Pettes Antilles -dont la Guadeloupe est un résumé- à l'un des principaux « points chauds » de la biodiversité mondiale.

Sur le territoire de Baie-Mahault, il est encore possible d'appréhender (brièvement) quelques exemples de l'identité biogéographique et écologique qu'ont suscités plusieurs milliers de millénaires d'histoire évolutive. En effet, autant une évolution régressive peut-être rapide (quelques minutes ou heures), autant la succession complète de tous les stades dynamiques possibles en un endroit, depuis le sol nu jusqu'à l'équilibre dynamique le plus stable, s'étale au moins sur plusieurs siècles, voire millénaires.

Parmi les critères importants pour une gestion optimale du patrimoine naturel de Baie-Mahault figurent notamment le temps nécessaire à l'élaboration d'une identité écologique, la vulnérabilité à

(et l'irréversibilité de) certaines modifications, la place des sociétés humaines.

C'est pour cela qu'il faut questionner notre rapport actuel à notre environnement, tant en le mettant

en perspective historique qu'en rappelant les dilemmes à trancher impérativement pour choisir le devenir de ce patrimoine naturel inestimable à bien des égards.

C'est le maintien des mécanismes d'évolution les plus « naturels » possibles (c'est-à-dire avec le moins d'interférence humaine possible) qui est le facteur principal qui garantira que l'identité écologique de Baie-Mahault continuera d'émerveiller celles et ceux qui voudront mieux la comprendre, pour mieux l'apprécier, afin de mieux la transmettre à la postérité.

S'il ne m'appartient pas de juger de la pertinence des choix passés ou à venir, c'est parce qu'il en va de la responsabilité de chaque guadeloupéen (-ne) de souche ou de cœur de se forger son intime conviction.

En effet, Les contraintes spécifiques du contexte insulaire posent avec une acuité redoublée la question du choix de société. Dans cette perspective, la gestion des ressources et l'aménagement du territoire devront être au

centre des préoccupations en raison de l'importance des enjeux dans les conflits d'usages qui se

nouent à propos des espaces et milieux qui les tissent.

Je ne suis pas du tout convaincu par l'actuel projet objet de l'enquête publique. J'en attends la relocalisation, notamment prenant en compte les remarques fondées et pertinentes de nombreuses personnes auxquelles je m'associe pleinement.
Bien sûr, des déceptions ou frustrations seront peut-être à craindre, mais c'est sans doute le prix à payer vers les premiers jalons d'une transition écologique et solidaire.

ANALYSE DES OBSERVATION reçues par mails, courriels ou courriers :

Une constatation ressort d'une première analyse de l'ensemble des observations recueillies par lettre et courriels :

• Les observations favorables s'apparentent souvent plus à une pétition du genre « je suis pour... », « je vote pour... », « Pour le circuit... » etc... ou alors exprimées en une ou deux lignes liminaires.

Sept d'entre elles développent cependant une argumentation pour le projet par mail aucune par courrier, ou lettre.

Observations favorables :

Dans les observations favorables,

on relève quelques messages de passionnés de la moto qui expriment leur enthousiasme à la perspective de voir s'ouvrir une piste de motard.

D'autres défendent plus prosaïquement le développement de secteurs d'activités liés à la pratique des sports mécaniques, activité de la voiture sans permis, ou la promotion de futurs champions. Enfin, en dernier ressort, la sensibilisation à la sécurité routière est relevée comme argument favorable mais plus faiblement.

Observations défavorables :

Les lettres et courriels défavorables proviennent d'associations, de spécialistes ou de personnes qualifiées comme l'association AEVA, l'association ACED, l'UINC, France Nature Environnement, autant d'experts indépendants dans le domaine de l'écologie, la botanique, la zoologie, les sciences humaines et sociales, qui ont analysé en détail les impacts probables du projet et soulignent les nombreux enjeux de protection s'exerçant sur ce site, voir les contradictions qu'il soulève, contrairement aux avis favorables presque toujours intéressés d'abord par la pratique d'un sport mécanique.

A maintes reprises ces interlocuteurs s'interrogent sur ce qui est relevé comme des contradictions dans le dossier :

En voici les arguments principaux regroupés par thématique :

EMPLACEMENT INAPPROPRIÉ :

Ce projet est très certainement nécessaire, mais il n'a pas sa place à cet endroit car :

- Il entrainera la régularisation d'une situation délictuelle, des travaux ayant déjà débuté et faisant suite à des remblaiement de mangrove non autorisés

- Il se situe dans une zone à fort intérêt écologique, attestée par de nombreux organismes et personnes faisant autorité

- la loi exige qu'il réponde à un service public nécessitant la proximité de la mer (loi pour les concessions sur le DPM, article L.2124-2 du CG3P) Ce qui n'est a priori pas le cas pour un circuit moto.

Il serait judicieux de l'implanter sur des terrains moins impactant.

PROCEDURE RETENUE CONTESTABLE:

-Le projet est instruit sous le régime de la simple déclaration alors que le dépassement des seuils d'autorisation ne semble faire aucun doute pour un projet dont l'ampleur ne saurait à priori se quantifier qu'en termes de superficie de mangrove, mais aussi en termes de conséquences sur les milieux humains et naturels environnants et les engagements environnementaux nationaux

-Il est précisé dans le dossier de déclaration que le projet est déjà avancé au « stade de consultation des entreprises », ceci avant même de connaître les résultats de l'enquête publique, car « porté par la Région et la Préfecture ».

- Le remblai nécessaire à l'aménagement de ce circuit nécessite un changement d'affectation pour leur conférer un caractère de domanialité publique artificielle (articles L2123-3 à 6 et R2123-9 du CGPPP) Or, ce n'est pas la procédure employée par le porteur de projet.

ADAPTATION DU SAR ET SMVM:

- Le projet n'est pas prévu dans le Schéma d'aménagement régional (SAR) ni dans son chapitre valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

- Le SAR du Guadeloupe classe les parcelles d'emprise du projet comme « Espace naturel à forte protection ». Ces espaces ont donc vocation à rester naturels et le règlement du SAR le prévoit.

- Le SAR est le résultat d'une longue concertation : il traduit des arbitrages entre différentes vocations des sols, dans l'objectif d'un aménagement équilibré et durable du territoire.

Le projet d'adaptation de ce document d'orientation remet en cause cette traduction de l'intérêt général.

Cette manipulation du SAR créerait un précédent dans la gestion des zones humides et des espaces littoraux de Guadeloupe par rapport à l'exemplarité des décisions de la puissance publique.

Les parcelles du projet sont classées par le SAR comme espaces naturels à forte protection en leur qualité d'espaces remarquables du littoral (C. urb., art. L. 121-23).

ABSENCE D'ETUDE D'IMPACT :

- Aucune étude d'impact n'a accompagné le dossier : Elle eut été pourtant indispensable pour nous éclairer sur la pertinence de l'implantation du projet.

- La mesure des impacts du projet s'appuie sur les erreurs du passé pour légitimer l'occupation d'un espace naturel dégradé (mais néanmoins protégé)

PROJET TRONQUÉ ET PRÉSENTÉ PARTIELLEMENT:

- Aucune aire stationnement, bretelle d'accès, locaux d'accueil, espace de restauration, locaux sanitaires, ateliers d'entretien, tribunes, ne figure sur aucun plan ni dans les estimations des travaux, alors que le programme affiche devoir accueillir des manifestations d'envergure régionales

L'emprise finale du projet sera donc obligatoirement plus importante de ce qui est affiché, et ce au sein d'une zone humide, inondable, parmi les plus emblématiques de Guadeloupe.

SÉCURITÉ DU PROJET ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

- L'objectif de rendre le département moins dangereux en matière de sécurité routière n'est pas prouvé : je note l'absence de statistiques sur l'efficacité de ces circuits en matière de prévention

- A contrario, la mortalité sur les routes de Guadeloupe qui était de 70 morts en 2012, année de la prise de décision de réalisation du circuit, fut de 33 morts en 2018. Soit une diminution de moitié en 7ans.

- Je relève aussi qu'il est bien envisagé des tassements de sol, ce qui paraît inéluctable car le circuit est situé à cheval entre zone remblayée et zone de mangrove. Cette caractéristique technique pourrait affecter les profils en long et être dangereux pour des pratiques de vitesse nécessitant une piste parfaite!

- Je constate aussi sur les plans que les accès et sortie du site sont malaisés à partir d'une entrée greffée située au cœur d'un échangeur non étudié ni même abordé

GESTION DU BRUIT ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR:

L'étude acoustique sera réalisée ultérieurement, étant « fort probable que les nuisances sonores de la nationale masquent les bruits dont la piste serait responsable ».

Pourquoi alors n'avoir pas engagé une étude de bruit pour établir cette affirmation?

Je pense pour ma part que, bien que le site borde une nationale, les bruits générés par des motos ou kartings circulants à vive allure et de façon irrégulière, présentent des impacts totalement différents: un bruit sourd et continu de trafic routier ne saurait masquer des bruits d'engins motorisés en course sur une piste avec des accélérations multiples et continues.

Aucune évaluation n'a été faite de l'impact du projet sur la qualité de l'air alors même que des engins à moteurs et producteurs de gaz à effets de serre seront utilisés.

CONFIGURATION ET PERIMETRE DU PROJET:

Si « 2 500 m² de zones humides sont directement impactées », le projet s'étend bien sur 26 530 m² du Domaine Public Maritime recouverts de mangrove, remblayée ou non. (dossier de déclaration)

L'emprise du projet semble bien empiéter sur les espaces remarquables du littoral : la carte de l'annexe 2 met en évidence cette incompatibilité, même si elle est limitée.

La Région indique vouloir compenser la destruction des 3749 m² de mangroves par la restauration de 16 706 m².

Cette « compensation » amène deux remarques :

- Si la Région estime devoir compenser la disparition de zones humides, c'est bien que le projet porte atteinte à des milieux naturels, la compensation étant rendue nécessaire par l'impact du projet.

- Aucune des modalités concrètes de mise en œuvre de la compensation ne sont prévues au dossier initiale, même si elles sont abordées ultérieurement dans le mémoire en réponse.

Par ailleurs, Le projet de convention mentionne en son article 1.2 que le tracé se trouve « en dehors des espaces naturels remarquables du littoral. Cela semble inexact au regard de l'article R121_23 du code de l'urbanisme car ces espaces sont identifiés comme « espaces naturels de protection forte dans le SAR.

Le projet qui est situé sur le DPM, en limite des espaces naturels remarquables du littoral, en aire maritime adjacente du Parc National, en zone tampon de la réserve de biosphère, est susceptible d'avoir des impacts sur le cœur de parc situé à moins de 2 km.

De plus, l'emprise finale du projet sera obligatoirement plus importante de ce qui est affiché, vu l'absence d'infrastructures d'accompagnement et l'ambition de manifestations régionales affichée. Tout cela ce au sein d'une zone humide, inondable, parmi les plus emblématiques de Guadeloupe.

SUIVI ET REVERSIBILITÉ DU PROJET:

Le suivi écologique est prévu sur 5 ans sans autres précisions. Ce suivi non précisé ni défini est insuffisamment décrit compte tenu des impacts sur la faune, la flore, les habitants...

Il est d'ailleurs simplement redit dans le mémoire en réponse que les installations envisagées pour le circuit ont vocation à être durable et qu'un suivi des zones restaurées et des zones adjacentes au circuit est prévu sur 5 ans . La démolition pourra, le cas échéant, être mise en œuvre sans trop de complexité pour permettre une remise des lieux à l'état initial en fin de titre. Car il s'agit pour l'essentiel, d'ouvrages superficiels (voirie, canalisations, clôtures et dispositifs de retenues,...)

Il n'est pas noté qu'un remblai en zone humide est pratiquement impossible à enlever.

J'ajoute que le milieu aurait retrouvé une bonne naturalité si des remblaiements illégaux n'avaient pas été réalisés: si les travaux ne reprennent pas il est évident que la végétation continuera à reprendre ses droits comme elle le fait déjà.

ETUDE DE SITE ALTERNATIF :

- Le modèle économique de ce projet n'est pas mis en perspective avec les bénéfices rendus par ces espaces naturels, ainsi aucun autre site n'est identifié comme alternative moins dommageable.

- D'autre part, ce type de projet doit comporter au titre de la loi sur l'eau « une analyse des avantages liés à l'aménagement de la zone humide au regard des dommages prévisibles et de l'absence de solutions alternatives dans des zones voisines »

Cette analyse n'a pas été faite ici et d'autres sites, aux enjeux écologiques moindres, auraient pu être étudiés.

CONCESSION DPM :

- Une concession du DPM pour ce projet serait illégale car seuls les projets nécessitant la proximité de la mer sont autorisés par la loi.

- Cette concession serait aussi illégale du fait que les espaces doivent être remis en l'état ce qui ne peut être le cas des remblais.

Enfin, ce projet de circuit sur le DPM en limite des espaces naturels remarquables du littoral, en aire maritime adjacente du parc National, en zone tampon de la réserve de biosphère aura des impacts sur le cœur de parc situé à moins de 2 km.

La loi prévoit que des concessions puissent y être accordées, dans la mesure où elles permettent une gestion durable et intégrée. (Circulaire du 20 janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel NOR : DEVL1121741C).

Ce n'est pas le cas du projet de circuit, la loi précisant aussi que le DPM naturel ne peut accueillir des activités d'intérêt général que si la proximité avec la mer est indispensable.

La justification de la concession d'occupation du domaine public tombe, sachant que les dépendances du domaine public maritime ne peuvent faire l'objet de concessions d'utilisation qu' « en vue de leur affectation à l'usage du public, à un service public ou à une opération d'intérêt général » (CGPPP, art. R2124-1).

DOCTRINE DU PROJET, ENJEUX ECOLOGIQUE :

- Le projet est inclus dans une zone à fort intérêt écologique, social et patrimonial dont la valeur et les enjeux ne me semblent pas avoir suffisamment été pris en compte, en effet :

- La valeur esthétique, spirituelle, historique et culturelle de cette biodiversité, représente un héritage inestimable à transmettre aux générations futures.

- L'archipel de la Guadeloupe est un territoire très riche du point de vue de la diversité des milieux naturels. Sa biodiversité fait d'ailleurs partie des 34 points mondiaux repérés en la matière.

*Conscient des enjeux liés à ce patrimoine naturel, la **Région Guadeloupe et l'Etat** ont d'ailleurs décidé d'inscrire la réalisation du **SRCE** (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) dans une démarche globale, en réalisant le Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité (**SRPNB**).*

Ce schéma a pour ambition de dégager les grandes orientations de préservation et de valorisation du patrimoine naturel et de la biodiversité de la Guadeloupe. Il sera un outil de référence et d'aide à la décision pour la mise en œuvre des politiques sectorielles.

Comment dans un tel contexte d'intentions politiques affichées promouvoir un circuit de moto enclavé dans une zone de mangrove ?

A quelques centaines de mètres de là, la Région a elle-même entrepris des actions de restauration et de sensibilisation des zones humides (zone humide de Jarry notamment) : il est paradoxal que l'Etat et la Région investissent dans ces projets de restauration coûteux, dans des schémas-programmes comme le SRCE et le SRPNB et financent dans le même temps une occupation avec nuisances d'une autre zone humide.

CONVENTIONS INTERNATIONALES :

La France se doit d'être exemplaire sur la gestion de zones humides sensibles et particulièrement en outre-mer, où elles rendent des services éco systémiques essentiels dans un contexte d'élévation du niveau de la mer et d'intensification des cyclones.

Favoriser ici le développement de la pratique des sports motorisés, fortement émetteurs en gaz à effets de serre, semble contraire à tous les objectifs climatiques auxquels la France s'est engagée à contribuer.

Ces conventions d'orientation importantes évoquent aussi la conciliation de l'objectif majeur de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité avec la nécessité tout aussi impérieuse de garantir un développement équilibré des activités humaines

Je doute personnellement que l'implantation d'un circuit de moto dans une zone de mangrove garantisse un développement équilibré des activités humaines.

GRAND PAYSAGE et ZONES HUMIDE :

Selon un rapport de la Convention RAMSAR, les zones humides disparaissent trois fois plus vite que les forêts avec un rythme de disparition qui s'est accéléré depuis 2000. Il s'avère inopportun d'accélérer ce processus par la création d'un circuit dans une zone de mangrove.

CONTENTIEUX EN COURS :

1/ La mise en œuvre de ce projet régularisera une situation délictuelle (remblais existants décharge spontanée) il fera suite à des remblais déjà non autorisés. Il conviendrait d'engager des actions de restauration de ce site et non de camouflage par implantation d'une activité.

2/ Un recours en référé a été déposé auprès du tribunal administratif par les associations AEVA, AMAZONIA, et ASFA.

L'audience du 29 janvier 2019 a conclu à l'irrecevabilité de ces requêtes au motif que l'acte de dispense d'évaluation environnementale se base sur un schéma, programme ou document de planification qui ne constitue qu'une mesure préparatoire au projet, et non un engagement de travaux.

En conséquence le projet n'est susceptible d'être attaqué en justice qu'au stade du début des travaux, et non au niveau des dispositions préparatoire.

Les trois associations ont donc précisé vouloir déposer un nouveau recours aussitôt que sera observé un début de travaux du circuit, s'ils se concrétisaient.

Immanquablement, une nouvelle situation contentieuse et conflictuelle sera donc portée auprès du tribunal dès le début des travaux.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

CHAPITRE 6 :

**EXAMEN DES OBSERVATIONS
DES INSTITUTIONS ASSOCIÉES**

7/ EXAMEN DES OBSERVATIONS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIÉES

1 • Avis de l'ONF (07 Mars 2018)

Ce projet se situe sur le domaine public maritime affecté à la DEAL. Il relève du régime forestier au titre de l'article L271-1 du Code Forestier, en régime de protection géré par l'ONF. Il est localisé pour partie dans la zone des espaces remarquables du littoral, l'aire maritime adjacente du parc national de Guadeloupe et en zone de réserve de Biosphère (Man and Biosphère)

Par ailleurs il a été constaté sur le terrain qu'une surface de mangrove de 27 000 m² a déjà été remblayée et que des arbres ont été abattus.

Considérant la qualité écologique indéniable de ce site et la nécessité de préserver les mangroves par leur capacité d'amortissement des houles cycloniques, tenant compte des nuisances sonores liées à la pratique du sport envisagé, j'émet un avis défavorable pour ce projet en ce lieu.

2 • Avis du PARC NATIONAL DE GUADELOUPE (17 Sept.2018)

Vu le positionnement de l'ouvrage et sa superficie, il y aura des impacts notables sur les coeurs de parc marin et littoraux environnants.

Je propose une étude d'Impact qui prenne notamment en compte les nuisances sonores, les modifications hydrologiques et les risques de pollution par les eaux de ruissellement sur des écosystèmes protégés.

Le site envisagé apparaît dans les espaces à vocation naturelle "de forte protection". Aussi l'implantation de ce projet en ce lieu n'est pas compatible avec la vocation du SAR arrêté.

En outre, il se situe sur le domaine public maritime en zone humide et en tant que tel il est soumis à l'article L211-1 du code de l'environnement qui enjoint le gestionnaire "à une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. L'altimétrie de ce projet le rend vulnérable aux effets du changement climatique

L'implantation d'un tel projet en ce lieu affecte l'un des derniers points de continuité écologique entre la Basse-Terre et la Grande-Terre.

Par ailleurs je vous fait part des considérations suivantes :

La formalisation de l'autorisation préalable d'occupation du domaine public maritime précisant la nature et le volume des équipements et des activités envisagés est manquante.

Sur le site du projet, des procédures judiciaires sont actuellement en cours concernant des atteintes environnementales.

L'aménagement de ce circuit provoquerait une rupture des continuités écologiques entre la basse-Terre et la grande Terre.

Le projet proposé ne laisse apparaître aucun bâtiment ou aire de stationnement nécessaire au bon fonctionnement d'un tel équipement.

Au vu de tous ces arguments Le parc national de la Guadeloupe émet un avis défavorable à ce projet qui crée avant tout un dangereux précédent sur la gestion des zones humides.

3 • Avis du Conseil Scientifique du Parc National de Guadeloupe (19 Nov. 2018)

Considérant :

Le dossier de déclaration Loi sur l'Eau du 30 août 2017.

Les demandes au cas par cas des 20 février et 22 octobre 2018.

Le projet initial de 2012.

Les menaces engendrées par le projet et les enjeux environnementaux :

Contexte et enjeux écologiques :

– Les milieux humides dans le secteur de Pointe-à-Pitre et Jarry subissent une régression constante depuis les années 1950,

- Les sites boisés, même discontinus et situés près d'une voie rapide fréquentée,

participent à la fonction de corridor écologique entre la Grande-Terre et la Basse-Terre

- Le site prévu pour le circuit s'intègre dans une *zone d'un intérêt écologique exceptionnel et reconnu* : une mangrove au milieu d'une des zones humides les plus étendues et emblématiques de Guadeloupe, situé sur un espace remarquable selon la Loi Littoral, au sein de l'Aire maritime adjacente du Parc National et en zone tampon de la Réserve de Biosphère.

- Les rôles et bénéfices écologiques liés à la mangrove sont connus depuis longtemps (nursérie pour les poissons, rôles tampon par rapport aux houles cycloniques

Risques naturels :

- Il est situé en zone soumise aux inondations. L'élévation de l'infrastructure est annoncée à 0,5 à 2,5 m au-dessus du niveau de la mer, alors que les modèles climatiques du GIEC estiment la montée du niveau de la mer de 0,55 à 0,82 m d'ici la fin du siècle. Une partie de l'infrastructure se retrouverait sous les eaux d'ici quelques années.

- Il est situé sur une ancienne décharge, et les risques sanitaires n'ont pas été évalués.

Impacts négatifs du projet :

L'implantation du circuit, de la route d'accès, et des bâtiments de service, provoquerait une discontinuité écologique au sein de la mangrove.

Faune et flore :

– Seulement 3 lignes dans le dossier de déclaration évoquent la faune du site. Seules 15 espèces d'oiseaux sont citées, alors que plus de 80 espèces fréquentent ce type d'habitat.

Les notions de continuités écologiques, de corridors écologiques, de réservoirs biologiques, sont maintenant reconnues comme d'importance majeure, et doivent être prises en compte dans les documents d'urbanisme, et donc dans les projets portés par les communes et les régions. Le projet de circuit remet en cause ces notions, car il menace de provoquer des ruptures de continuités écologiques.

D'autre part, le projet engendrerait une fragmentation de l'habitat ainsi qu'une perturbation des espèces de Mammifères protégés

Des espèces végétales protégées sont aussi présentes sur le site, telles que les Ananas sauvages *Achmea flemingii*. Enfin, deux espèces de reptiles endémiques et protégées, *Sphaerodactylus fantasticus* et *Anolis marmoratus*, ont été observées sur le site.

– Une atteinte supplémentaire à l'environnement n'a pas été évoquée dans le dossier : celle liée à la mise en service d'une voie d'accès pour les véhicules des usagers du circuit, qui contribuerait à fragmenter encore plus les espaces naturels et à favoriser l'expansion des espèces exotiques envahissantes, notamment celle des Mangoustes.

Nuisances sonores :

– Les nuisances sonores entraînées par le circuit seraient bien réelles, le porteur indiquant des vitesses des véhicules allant jusqu'à 200 km/h. On peut estimer les niveaux compris entre 95 et 102 décibels, ce qui causerait de profonds dérangements pour l'avifaune. Ces niveaux sonores viendraient s'ajouter à ceux déjà existants (et moins intenses que ceux émis par les véhicules qui rouleraient sur le circuit), liés à la proximité de la N1.

Il est indiqué que le projet comporte une piste en terre. Son utilisation par des véhicules générerait inévitablement des rejets importants de poussières, qui retomberaient sur le voisinage,

La mise en place éventuelle d'un sol de substitution pour poser les remblais nécessiterait des terrassements en déblais importants, pouvant présenter un risque pour le patrimoine archéologique enfoui et en particulier les éventuels vestiges en matière organique (par exemple des pirogues amérindiennes)

Domaine Public Maritime (DPM) :

- L'implantation du projet est située dans une partie non aliénée de la zone dite « des cinquante pas géométriques » dans un département d'outre-mer.
- Tout projet de construction ou d'installation, destiné à être implanté sur le DPM, nécessite au préalable l'obtention d'un titre d'autorisation. L'occupation du DPM ne peut être que temporaire, précaire et révoquant.

Des concessions d'utilisation du DPM peuvent être délivrées à des collectivités, pour une durée maximum de 30 ans. Ces titres sont destinés aux installations ou travaux affectés à l'usage du public, à un service public ou une opération d'intérêt général (au sens d'intérêt collectif). Ils donnent lieu à enquête publique dans tous les cas (Art. L2124-3 du code général de la propriété des personnes publiques, décret 2004-308 du 29 mars 2004 relatif aux concessions d'utilisation du domaine public maritime.

Le DPM naturel n'a pas vocation à recevoir des implantations permanentes (Art. L2122-1 et L2122-2 du code général de la propriété des personnes publiques). De ce fait, à l'expiration des autorisations d'occupation, le principe de remise en état des sites occupés doit être mis en œuvre, et le démantèlement des ouvrages et installations doit être effectué.

Espaces remarquables au sens de la Loi Littoral :

- L'implantation du projet se situe dans un espace remarquable au sens de la Loi Littoral. Ces espaces sont définis par l'article R-121-23 du Code de l'urbanisme, comme espaces nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique, notamment les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer, et les zones humides. Une partie de la zone du projet est déjà dégradée par les remblais qui y ont été pratiqués de façon illégale, mais une autre partie est toujours de nature boisée et de zone humide, et présente un intérêt écologique certain.

Seuls des aménagements légers peuvent être autorisés dans ces espaces, selon des modalités décrites dans l'article R-121-24 du Code de l'urbanisme.

Si on s'en tient à cet article, la loi ne permet pas l'aménagement d'un circuit polyvalent, qui ne saurait en aucun cas être considéré comme un aménagement léger.

- En sus, le Schéma d'Aménagement Régional (SAR) de la Guadeloupe identifie ses espaces naturels de protection forte. La zone du projet en fait partie puisque le SAR précise que sont concernés i) les espaces remarquables au sens de la Loi Littoral, et ii) les espaces boisés sur le Domaine Public Maritime et Lacustre (DPM-DPL), principalement les mangroves et formations marécageuses et les zones humides d'importance régionale.

- En outre, le SAR indique que l'urbanisation est interdite sur ses espaces de forêts humides littorales et de zones humides. Peuvent toutefois être admises : - la réfection des constructions existantes et leur extension limitée, à condition que cette extension réponde à un but d'intérêt général ou à une nécessité économique, ne dénature pas le caractère du site et préserve sa qualité écologique, - les installations nécessaires à la sécurité civile lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative.

Cet argument sur la sécurité civile a été repris par le porteur de projet, mais on ne peut en aucun cas dire qu'il y a une nécessité technique impérative de construire le circuit

dans cet espace remarquable.

Cas de l'arrêté préfectoral de mars 2018 :

– On peut à bon droit considérer que cet arrêté, dispensant d'étude d'impact le projet d'aménagement considéré, est entaché d'illégalité - au même titre que le serait son exécution si elle était poursuivie - dès lors qu'il résulte d'une "erreur manifeste d'appréciation" flagrante (de nature à entraîner son annulation par le juge administratif pour motif d'excès de pouvoir), alors que l'étude d'impact présentait en l'espèce, eu égard à la fois à la nature et à la localisation des travaux et aménagements projetés, un caractère obligatoire, au titre des dispositions respectives et conjuguées :

- de la loi n°76-629, du 10.07.1976, de protection de la nature,
- du décret n°2016-1110, du 11.08.2016, modifiant les règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes
- de l'article R. 122-2-I du code de l'environnement, qui rend une telle étude obligatoire pour les travaux et aménagement affectant les « Milieux aquatiques, littoraux et marins »

En conclusion à cette analyse des contextes et enjeux écologique et réglementaire, le Conseil Scientifique du Parc national de la Guadeloupe émet un avis très défavorable à ce projet. Ce dernier constituerait de plus un grave précédent, et ouvrirait dangereusement la porte à d'autres aménagements irréguliers dans cette zone de mangrove.

4 • Avis du Commandant général des Forces Armées du 17 Sept. 2018 :

La demande de concession d'utilisation du domaine public maritime émise par le président du Conseil Régional n'appelle aucune observation particulière de ma part.

5 • Avis de la Direction de la Mer du 17 Oct. 2018 :

Compte tenu de l'emplacement géographique du projet dans une zone humide de mangrove, je n'ai pas d'observations particulières à émettre.

6 • Avis de la DGFP du 06 Nov. 2018 :

Concernant la demande d'utilisation du domaine public maritime, ce dossier recueille mon agrément dans son principe.

Le montant de la redevance annuelle pour occupation non économique sera de 5 635 € pour la part fixe, à régler réalement à la délivrance de l'AOT.
Elle sera révisée annuellement.

7 • Avis de L'ARS (02 Mars 2018)

Ce projet peut être à l'origine de fortes nuisances sonores durant la phase de travaux comme dans son exploitation. Il entraînera également des rejets atmosphériques plus importants pouvant avoir des effets sur la qualité de l'air.

Il conviendra donc de réaliser une étude de bruit avant tout début de réalisation afin de pouvoir estimer l'impact sanitaire réel.

8 • Avis de la DAC (Nov 2018)

Le dossier est en partie dans le DPM et en partie dans DPL pour sa partie occidentale.

Aucun site archéologique n'est à ce jour identifié par nos services dans l'emprise actuellement occupée par une forêt marécageuse et par la mangrove.

Cependant des travaux de terrassement pour couche de fondation de la piste pourraient impacter de possibles sites précolombiens en milieu humide.

Les plans et coupes du projet paraissent indiquer que la couche est posée sans décaissements préalables, cependant cette méthodologie de chantier nous paraît difficile à soutenir sans une étude géotechnique préalable qui manque au dossier.

Si l'on connaît le niveau altimétrique de la piste (annexe 4), il n'est pas fait mention d'une couche de fondation qui nous paraît pourtant nécessaire dans ces terrains hautement compressibles et dont la pose pourrait éventuellement poser problème.

En ce qui concerne l'archéologie terrestre, compte tenu de la superficie du projet et du potentiel archéologique, l'impact devra être évalué par un diagnostic archéologique préalable qui sera prescrit par l'Etat à la suite des demandes d'autorisation

Ce diagnostic couvrira une superficie minimale de 2,7 hectares.

Compte tenu du site d'implantation à très fort enjeu archéologique sera indispensable de réaliser :

- une étude géotechnique préalable
- un diagnostic archéologique préalable pour la partie terrestre.

9 • Avis de l'Autorité Environnementale :

A mes interrogations sur l'absence de lettre explicitant un avis de l'Autorité Environnementale, la DEAL Guadeloupe que j'ai interrogé m'a apporté la précision suivante :

L'Autorité environnementale compétente pour l'**examen au cas par cas** des projets est le Préfet de Région.

A la demande de l'association France Nature Environnement, le Conseil d'Etat a d'ailleurs statué sur la question de l'Autorité environnementale compétente pour **donner un avis** sur les projets (c'est à dire avis sur l'étude d'impact) en indiquant que ce ne pouvait être le préfet, si celui-ci est préfet du département dans lequel se situe le siège de la Région. (Avis n ° 400559 du 15/11/2017)

Par contre, la demande de la FNE ne concernait pas l'examen au cas par cas des projets qui reste de la compétence du préfet.

Le Conseil d'Etat n'ayant pas été saisi ne s'est pas prononcé sur ce point.

Le gouvernement a donc décidé de confier les avis sur les études d'impact aux MRAe, à l'image de ce que ces dernières faisaient déjà pour les plans et programmes.

Mais le ministère est toujours en discussion pour formaliser cette procédure car nous sommes toujours dans un régime dérogatoire.

Concernant ce projet, il a été soumis à examen au cas par cas, et la décision du préfet, après recueil des différents avis, a été de ne pas le soumettre à étude d'impact

Je retiens donc que le préfet de région ne pouvant être aussi autorité décisionnaire ne joue pas le rôle d'Autorité Environnementale, et a pris la décision de ne pas soumettre ce projet à étude d'impact.

PREMIERE PARTIE : RAPPORT D'ENQUETE

CHAPITRE 7 :

**RAPPORT DE SYNTHÈSE
ET MEMOIRE EN REponse**

A la clôture de l'enquête publique, le 21 février 2019, conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement j'ai adressé un rapport de synthèse au président du Conseil régional de Guadeloupe.

Ce rapport doit permettre au porteur de projet de fournir son mémoire en réponse sur les questions restant en suspens.

Ce mémoire dressait d'abord un résumé statistique du déroulement de l'enquête :

- **11** observations écrites consignées dans le registre d'enquête.
- **10** notes écrites ou lettres reçues pendant l'enquête
- **231** courriels envoyés sur le site internet de la préfecture
- **28** courriels non pris en compte car corrompus, vides, sans objet ou d'avis neutres.
- **5 487** signatures dans une pétition lancée sur le site national « Change.org ».

Il faisait ensuite une synthèse thématique des observations recueillies pendant l'enquête publique en faisant ressortir les questionnements du public et des associations :

1/ Pouvez-vous réaliser une carte de synthèse de type SIG superposant à la même échelle Format A3 les divers périmètres et zonages s'appliquant au projet, et, en même temps, plus étendue à la périphérie sur environ 500 mètres autour du projet ?

2/ Existe-t-il des plans des infrastructures et superstructures d'accompagnement ou n'existeront t'elle pas à terme dans le projet?

3/ Avez-vous connaissance de chiffres, statistiques ou études précisant que la création d'un tel circuit contribuerait à diminuer la mortalité sur les routes ?

4/ Comment est envisagée précisément sur ce circuit la pratique de l'apprentissage par rapport aux évolutions en mode compétition des kartings et des motards ?

5/ -Pouvez-vous présenter un dossier de permis d'aménager et une déclaration Loi sur l'eau ?

6/ D'autres alternatives d'implantation ont-elles été étudiées, et, concernant les deux sites étudiés quels éléments précis en ont ils motivé le rejet ?

7/ Avez-vous mené une étude de bruit détaillant les l'impacts sonore du fonctionnement de ce circuit, notamment sur la résidence Agaton voisine?

8/ Quelles sont les modalités concrètes de mise en œuvre de la compensation de destruction de la mangrove ?
Quelles garanties concrètes sont apportées pour la mise en place de cette compensation (calendrier, budget...)

9/ Une évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air a t'elle été effectuée ?

10/ Comment faire valider une modification du SAR qui s'appuierait sur un dossier technique qui ne décrit pas l'ensemble du projet.
Quels arguments avancez-vous pour vous lever cette incompatibilité ?

11/ Quelles sont les mesures prise dans le dossier de demande de concession pour répondre aux dispositions imposés par le SDAGE?

12/ Pouvez-vous détailler les modalités de suivi des installations envisagées et de leur impact, ainsi la nature des opérations nécessaires à la réversibilité, et à la remise en état des lieux en fin de titre ?

13/ Est-il possible d'avoir un avis complémentaire sur ce projet de la part de Madame Sylvie GUSTAVE DIT DUFLO, Conseillère Régionale, Présidente de la Commission Environnement et Cadre de Vie, Présidente du Comité de l'eau et de la Biodiversité de la Région, et maître de conférences et spécialiste en biologie de la mangrove ?

14/ Avez vous envisagé de construire ce circuit sur un site alternatif aux enjeux environnementaux moindres, en plus des deux sites écartés au préalable ?

15/ De quelle manière sont pris en compte dans le projet les grands programmes internationaux tels que le livre bleu des assises Outre-mer, la convention RAMSAR, le programme MAB, L'article R146-6 de protection de la mangrove, le couloir écologique entre les deux îles.

2 • MEMOIRE EN REPONSE (8 Mars 2018)

PJ 16

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement ce mémoire en réponse m'est parvenu par courriel avant un délai de quinze jours, le 8 mars 2019.

Il a répondu point par point aux questions posées avec les arguments ci-dessous :

1/ Pouvez-vous réaliser une carte de synthèse de type SIG superposant à la même échelle Format A3 les divers périmètres et zonages s'appliquant au projet, et, en même temps, plus étendue à la périphérie sur environ 500 mètres autour du projet ?

• Le document « cartes de synthèse » joint en annexe 1 répond à cette observation.

En effet le mémoire présente une carte élargie et synthétique.

2/ Existe-t-il des plans des infrastructures et superstructures d'accompagnement ou n'existeront t'elle pas à terme dans le projet?

• Ces éléments annexes au circuit proprement-dit sont encore en cours de définition précise avec les futurs utilisateurs (associations sportives) qui sont pressentis pour prendre en charge l'exploitation du circuit.

Les circuits de ce type existant sur le reste du territoire national fonctionnent généralement avec des constructions modulaires nécessitant peu d'emprise au sol.

Dans l'hypothèse où l'emprise des équipements considérés excèderait, *in fine*, l'emprise autorisée à l'issue de la procédure en cours (Notamment au titre de l'occupation du DPM), elle ferait, naturellement, l'objet d'une nouvelle procédure conformément aux dispositions réglementaires en vigueur. Des esquisses de plan masse intégrant ces équipements annexes sont présentés en annexe 2 dans le document « plan masse A0 »

Cette réponse confirme que l'emprise du projet est susceptible d'être augmentée pour accueillir des équipements supplémentaires de fonctionnement, et que ces équipements ne sont pas intégrés à la demande d'autorisation.

Au vu du plan ajouté en annexe 2, je note que les bâtiments sont de type ALGECO, à faible emprise au sol, donc peu qualitatifs, et que les accès, apparaissent comme très contraints dans ce périmètre, à la limite de l'insuffisance fonctionnelle pour un complexe visant une vocation de niveau régional et surtout que le parking d'accueil a été ajouté en dehors des limites initiales du projet

Pour moi, le projet présenté dans la demande de concession est bien tronqué et incomplet.

3/ Avez-vous connaissance de chiffres, statistiques ou études précisant que la création d'un tel circuit contribuerait à diminuer la mortalité sur les routes ?

Nous ne disposons pas, à ce jour, des références précises de telles études statistiques. On peut tout de même signaler l'étude conduite en 2014 par l'IFSTTAR et le CEREMA) visant à étudier les effets de la pratique de la moto sportive, sur circuit de vitesse, vis-à-vis de la conduite sur route ouverte : Celle-ci laisse entrevoir une corrélation entre la pratique régulière

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

sur circuit et une conduite plus apaisée et moins agressive sur la route.
On sait également que la lutte contre la mortalité routière impose d'agir sur l'ensemble des paramètres : le véhicule, l'infrastructure et l'usager, l'éducation routière permettant notamment d'agir sur les comportements. L'ensemble de la politique nationale de prévention routière et de lutte contre l'insécurité routière repose aussi sur le fait que les actions de sensibilisation et d'éducation à la sécurité contribuent significativement à la lutte contre l'insécurité routière.

Le porteur de projet apporte des compléments d'enquête sur les statistiques de pédagogie d'apprentissage de la vitesse.

Mais il ne précise pas que la pratique sur circuit de vitesse est un élément clé parmi les autres paramètres évoqués.

Les études fournies ici peuvent aussi être contrebalancées par les statistiques de l'accidentologie en Guadeloupe qui font ressortir que la mortalité sur les routes qui y était de 70 morts en 2012, fut de 33 morts en 2018 : Soit une diminution de moitié en 7 ans, en l'absence de pédagogie sur circuit de vitesse, prouvant que les autres paramètres ont leur effet.

4/ Comment est envisagée précisément sur ce circuit la pratique de l'apprentissage par rapport aux évolutions en mode compétition des kartings et des motards ?

L'organisation du fonctionnement du circuit et de ses différents usages est encore en cours de définition précise avec les futurs utilisateurs et exploitants.

La conception du circuit intègre cependant d'une part la modularité entre la pratique du karting et celle du super-motard et d'autre part la possibilité de le fractionner en 2 parties indépendantes pour faciliter le partage des activités en dehors des créneaux réservés aux compétitions. Parmi les actions envisagées figurent les stages de formation à la conduite en sécurité dans un cadre privé ou professionnel et des partenariats avec des écoles.

Dont acte pour l'organisation du partage des activités.

5/ -Pouvez-vous présenter un dossier de permis d'aménager et une déclaration Loi sur l'eau ?

Compte tenu de ses caractéristiques, le projet est soumis à déclaration au titre de la loi sur l'eau (art. L.214-1 et suivants du code de l'environnement). Le dossier réglementaire de déclaration a été déposé le 14/08/2018 au service instructeur et complété le 12/12/2018.

En l'absence de nouvelles observations du service instructeur, il a donc fait l'objet d'une non-opposition à la déclaration le 13/02/2019.

Les travaux entrent dans le cadre des articles de la nomenclature « loi sur l'eau » :

Le projet est soumis à permis d'aménager (aménagement d'un terrain pour la pratique de sports ou loisirs motorisés) mais celui-ci sera établi et déposé au vu des résultats de l'enquête publique et après finalisation du projet.

Un permis d'aménager sera déposé, au vu du résultat de l'enquête publique.

6/ D'autres alternatives d'implantation ont-elles été étudiées, et, concernant les deux sites étudiés quels éléments précis en ont-ils motivé le rejet ?

Comme indiqué au dossier, l'homologation du circuit par les instances sportives sur le site de Saint-François ne permettait pas de remplir les conditions requises sur ce circuit. Un autre site examiné, exploité par le régiment du service militaire adapté, n'a pas pu être retenu en raison des conditions d'exploitation qui n'étaient alors pas compatibles avec les impératifs de la gestion des activités militaires. D'autres pistes de recherches envisagées n'ont pas été poursuivies plus avant en raison de la trop forte urbanisation dans un périmètre parfois très proche.

Il est confirmé ici l'ampleur d'un projet d'envergure, donc incompatible avec le fractionnement du projet et la nécessité de proximité avec la mer pour ce programme, que le site militaire était « alors » incompatible (Le serait-il maintenant ?) et qu'aucun argument précis n'est apporté en ce qui concerne la recherche d'autres sites d'implantation.

Je note aussi que le projet est ici installé à moins de 300 m d'une zone habitée, raison de rejet évoquée pour d'autres sites.

7/ Avez-vous mené une étude de bruit détaillant les impacts sonore du fonctionnement de ce circuit, notamment sur la résidence Agaton voisine ?

Le projet n'étant pas soumis à étude d'impact, il n'a pas été réalisé d'étude acoustique complète. Une analyse sommaire a toutefois été réalisée. Il en ressort que la façade arrière d'un des bâtiments de la résidence Agathon pourrait être soumise à un niveau d'émission excessif ; la mise en œuvre d'un écran à proximité immédiate du circuit (au droit de l'enceinte) permettrait alors de ramener le niveau de bruit sur cette façade à un niveau satisfaisant et de réduire significativement l'émergence du bruit émis par le circuit sur l'ensemble du quartier.

C'est bien ce qui est reproché par la quasi unanimité des détracteurs du projet: une procédure au cas par cas dispensant le projet d'étude d'impact.

La mise en œuvre d'un écran acoustique ouvrage coûteux n'est pas évoquée dans le budget ni dessinée dans le projet.

Enfin une étude d'impact ne saurait être sommaire par définition : elle utilise une nomenclature précise et aurait aussi évoqué par exemple la propagation des poussières depuis la piste de cross en tuf, laquelle est la plus rapprochée de la zone habitée.

Il y a là pour moi une erreur d'appréciation des autorités qui ont engagé une procédure dispensant un tel projet d'étude d'impact.

8/ Quelles sont les modalités concrètes de mise en œuvre de la compensation de destruction de la mangrove ?

Quelles garanties concrètes sont apportées pour la mise en place de cette compensation (calendrier, budget...)

Les mesures de restauration de la mangrove prévues dans le dossier d'enquête publique ont vocation à faire l'objet de prescription par l'autorité préfectorale à l'issue de la procédure. La mesure de restauration fera toutefois l'objet d'un engagement écrit du maître d'ouvrage avant l'émission de l'arrêté préfectoral.

Les opérations prévues porteront sur le diagnostic, le nettoyage, la restauration et son suivi sur 5 ans (suivi de la reprise de la flore et de la faune associée).

Les prescriptions de restauration du site feront l'objet d'un engagement écrit futur qui n'est pas encore précisé ni chiffré.

9/ Une évaluation de l'impact du projet sur la qualité de l'air a-t-elle été effectuée ?

Comme pour l'impact acoustique, le projet n'étant pas soumis à étude d'impact, n'a pas fait l'objet d'une étude complète sur la qualité de l'air. Le niveau d'émission des quelques dizaines d'engins (à moteurs thermiques mais aussi électriques) est toutefois à mettre en regard du trafic automobile supérieur à 100 000 en moyenne journalière annuelle (TMJA) sur le réseau routier situé dans l'environnement immédiat du circuit.

La qualité de l'air en relation avec ce projet ne s'arrête pas aux particules émises par le trafic routier, mais aussi aux poussières émises depuis la piste de cross en tuf, laquelle est la plus rapprochée de la zone habitée.

Comme pour l'étude de bruit, une étude d'impact ne saurait être sommaire pour ce type de projet.

10/ Comment faire valider une modification du SAR qui s'appuierait sur un dossier technique qui ne décrit pas l'ensemble du projet.

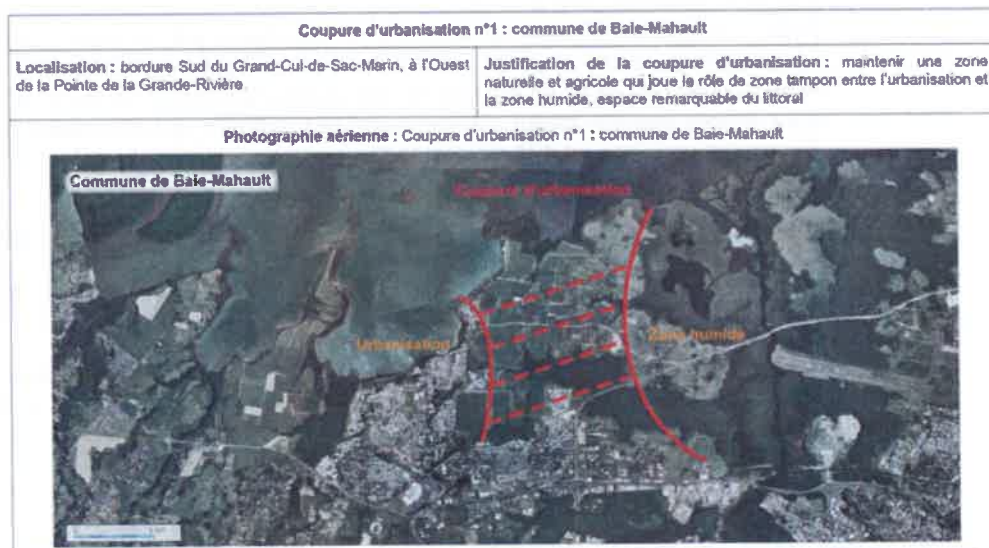
Quels arguments avancez-vous pour vous lever cette incompatibilité ?

Le projet soumis à l'enquête publique est décrit dans sa globalité, les équipements annexes ne représentant que 20 % de la superficie ne sont pas de nature à remettre en cause les fondamentaux du projet (voir annexe 2 – Plan masse A0 et réponse à l'observation N° 2).

Le SAR/SMVM

L'échelle du SAR (coupure d'urbanisation) ne nous permet pas une projection à l'échelle parcellaire et de conclure que les parcelles du projet sont identifiées comme rupture d'urbanisation.

Le SMVM (Schéma de Mise en valeur de la Mer) identifie les espaces remarquables du littoral pressentis à l'échelle régionale La circulaire du 20 juillet 2006 précise qu'il appartient aux collectivités d'identifier et de fixer les limites des espaces remarquables du littoral qui devront être soumis à l'article L121-23 du code de l'urbanisme. Le PLU de Baie-Mahault défini les limites des espaces remarquables du littoral ; le circuit se trouve en dehors desdits espaces. Le projet porté par la Région doit être intégré dans le SAR/SMVM lors de sa révision.



Je n'ai pas la même interprétation : Si, en effet, il appartient aux collectivités d'identifier et de fixer les limites des espaces remarquables du littoral, et que l'échelle du SAR ne nous permet pas une projection à la parcelle, on voit bien sur ce schéma que la coupure d'urbanisation justifiée par le maintien d'une zone naturelle tampon entre l'urbanisation et la zone humide ne saurait justifier l'installation du projet à l'intérieur de la zone humide, ou même à sa limite compte tenu de l'échelle du schéma.

Le PLU

Le site se trouve au sud et en limite des espaces naturels remarquables à protection forte du Schéma d'Aménagement Régional de Guadeloupe (SAR) approuvé en 2011. Ces zones qui peuvent présenter un caractère remarquable au titre de l'article L.121-23 du Code de l'Urbanisme sont classées en zone Naturelle Nr du PLU de Baie-Mahault.

ENQUÊTE PUBLIQUE RELATIVE A LA CREATION D'UN CIRCUIT DE KARTING ET SUPER MOTARD

A BAIÉ MAHAULT

N° E1800015/97 72

Le tracé du circuit (situé en zone N) n'empiète pas sur les espaces remarquables du littoral.



Ces descriptions sont justes, mais là aussi je n'ai pas la même interprétation : on voit bien, à la lumière de cette carte de synthèse que j'ai sollicité à plus grande échelle (et fournie sur fond photo aérienne) que le projet se situe dans une « poche » découpée

dans la zone de mangrove à seule fin d'y faire contenir un projet dessiné juste pour tenir à l'intérieur de cette forme.

Je n'adhère pas à l'idée de « tordre » un projet argumenté de circonvolutions juridico-administratives à seule fin de le faire émerger coûte que coûte alors que le seul projet bien constitué à cet emplacement serait de dessiner une limite rectiligne et homogène permettant de restaurer un site protégé dégradé, ou, au minimum, de le laisser se reconstituer naturellement, comme cela commence à être le cas.

La réserve de biosphère (MAB)

La Réserve de Biosphère de l'Archipel de la Guadeloupe a été désignée par l'UNESCO en 1992. La carte du zonage de la réserve de Biosphère (MAB) mise à jour en 2015 montre que le site proposé pour le circuit super motard n'est plus concerné par ce zonage. La zone tampon se trouve au droit de la décharge de la Gabarre et autour de la piste aéroportuaire, la rivière salée étant classée en zone de transition. Cette zone tampon correspond à des territoires protégés. Le site n'est plus cartographié en aire de transition MAB. Cette aire intègre l'aire d'adhésion et l'aire maritime adjacente du Parc National qui comprend la zone RAMSAR (Convention de Ramsar).

Dont acte. Mais là aussi on constate que le projet est situé juste en limite d'une zone de transition très importante pour la Guadeloupe : La rivière salée.

Celle-ci constitue à mes yeux un espace naturel exceptionnel, fréquenté par des visiteurs qui peuvent approcher la nature des zones humides de mangrove tropicales dans des conditions maîtrisées (En bateau dans le chenal, avec interdiction de mouillage). Cette immersion sans heurt dans la mangrove serait totalement altérée par le bruit des courses de motos...

11/ Quelles sont les mesures prises dans le dossier de demande de concession pour répondre aux dispositions imposées par le SDAGE?

Le dossier souligne les dégradations enregistrées sur le site et au-delà depuis près d'un demi-siècle. La mise en œuvre du projet sera l'occasion de restaurer les zones humides dégradées dans une proportion largement supérieure à la superficie occupée par le projet. Le dossier de déclaration au titre de la loi sur l'eau et en particulier son § V.1 (art. L.214-1 et suivants du code de l'environnement) développe par ailleurs les dispositions relatives à la conformité avec le SDAGE.

La restauration de 16 706 m2 de zone humide dégradée en regard du projet qui occupe 26 530 m2 de zone humide ne constitue pas une proportion largement supérieure par rapport à l'ensemble du périmètre clôturé, donc impactant.

Un projet responsable serait de restaurer l'ensemble du site protégé dégradé, ou, au minimum, de le laisser se reconstituer tout seul, comme cela commence à être le cas naturellement.

12/ Pouvez-vous détailler les modalités de suivi des installations envisagées et de leur impact, ainsi que la nature des opérations nécessaires à la réversibilité, et à la remise en état des lieux en fin de titre ?

Un suivi des zones restaurées et des zones adjacentes au circuit est prévu sur 5 ans (flore, avifaune). Les installations envisagées pour le circuit ont vocation à être durable ; il s'agira toutefois, pour l'essentiel, d'ouvrages superficiels (voirie, canalisations, clôtures et dispositifs de retenues,...) dont la démolition pourra, le cas échéant, être mise en œuvre sans trop de complexité pour permettre une remise des lieux à l'état initial en fin de titre.

Le remblaiement de la zone humide n'est pas évoqué : Il s'agit pourtant de travaux irréversibles. Le projet est donc bien considéré comme durable alors qu'il n'a aucun lien avec le littoral.

13/ Est-il possible d'avoir un avis complémentaire sur ce projet de la part de Madame Sylvie GUSTAVE DIT DUFLO, Conseillère Régionale, Présidente de la Commission Environnement et Cadre de Vie, Présidente du Comité de l'eau et de la Biodiversité de la Région, et maître de conférences et spécialiste en biologie de la mangrove ?

Cet avis n'a pas pu être joint au présent mémoire en raison des délais administratifs contraints dans lesquels la réponse du maître d'ouvrage devait être produite mais pourra être émis et communiqué par la suite.

L'absence d'avis d'une personne aux responsabilités évidentes en la matière est regrettable et témoigne peut être plutôt d'un certain embarras car le projet est quand même initié depuis plus de trois ans.

14/ Avez vous envisagé de construire ce circuit sur un site alternatif aux enjeux environnementaux moindres, en plus des deux sites écartés au préalable ?

Voir réponse apportée à l'observation N°6.

Idem pour le commentaire.

15/ De quelle manière sont pris en compte dans le projet les grands programmes internationaux tels que le livre bleu des assises Outre-mer, la convention RAMSAR, le programme MAB, L'article R146-6 de protection de la mangrove, le couloir écologique entre les deux îles.

Comme indiqué au dossier, au-delà des dispositions qui y ont été intégrées (mesures d'évitement et de réduction des impacts potentiels), le projet prévoit la restauration des zones humides dégradées dans une proportion largement supérieure à la superficie qu'il occupera (dans un rapport de 1 à 5). Ces mesures volontaires de restauration de plusieurs milliers d'hectares de mangroves (30% des objectifs du livre bleu des outre-mer) s'inscrivent précisément dans la droite ligne des orientations précitées et contribueront à la préservation de ces espaces naturels tout en conciliant l'objectif majeur de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité avec la nécessité tout aussi impérieuse de garantir un développement équilibré des activités humaines. Voir par ailleurs la réponse à l'observation N°10 pour ce qui concerne la convention Ramsar, le programme MAB, l'article L.146-6 du code l'urbanisme (abrogé par ordonnance N° 2015-1174 du 23/09/2015) et le couloir écologique.

Ces conventions d'orientations importantes évoquent pour moi la conciliation de l'objectif majeur de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité avec la nécessité tout aussi impérieuse de garantir un développement équilibré des activités humaines.

Même si elles ne s'appliquent pas stricto sensu, je doute personnellement que l'implantation d'un circuit de moto dans une zone de mangrove garantisse un développement équilibré des activités humaines sur le territoire de la Guadeloupe.

DEUXIEME PARTIE : CONCLUSIONS

**CHAPITRE 7 :
CONCLUSIONS
DU COMMISSAIRE-ENQUÊTEUR**

7/ CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR :

Considérant les thématiques suivantes :

7.1 LE DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE :

- Sur le plan réglementaire cette enquête publique s'est déroulée normalement :
- L'ensemble des pièces nécessaire à la demande d'autorisation figure bien au dossier
- Le minimum légal de publicité a bien été mis en œuvre pour la tenue de cette enquête publique.

- L'accueil du public en Mairie a été déficient (le personnel de l'accueil en mairie a été toujours ignorant du déroulement de cette enquête, et plusieurs visiteurs se sont plaint.) Mais ces dysfonctionnements n'ont pas empêché un véritable flot d'avis émis par le public avec 21 observations et notes écrites, 203 courriels valablement pris en compte, soit au total 224 avis. (Plus une pétition sur un site national ayant recueilli 5 487 signatures.)

7.2 LES ARGUMENTS FAVORABLES :

Les arguments favorables au projet ont consisté essentiellement à relever l'absence d'infrastructures pédagogiques en Guadeloupe pour la sensibilisation à la sécurité Routière.

En second lieu ont été avancés le développement de secteurs d'activités liés à la pratique des sports mécaniques, d'activité de la voiture sans permis, de promotion de futurs champions, ou même pour beaucoup tout simplement l'expression leur passion pour la moto.

- Je comprends les passionnés de motos, ayant moi-même pratiqué en amateur l'exercice du «trial en nature».

- Je ne peux que comprendre la défense ou la promotion de secteurs d'activité liés à ces sports comme la vente de motos et kartings, ou « d'un produit révolutionnaire destiné à la formation à la conduite automobile » (sans connaître son rapport avec le circuit).

Mais ces approches ne constituent pas la défense de l'intérêt général qui doit prévaloir dans le bilan final d'une enquête publique.

D'autres supports promotionnels existent pour ces secteurs économiques comme pour toutes les activités.

- Je pense que les amateurs et professionnels de ces sports peuvent aussi accepter de trouver des conditions d'exercice plus consensuelles, et aussi envisager de trouver un autre site adapté, comme certains l'ont d'ailleurs envisagé.

7.3 LES ARGUMENTS DEFAVORABLES

Ils sont émis par de nombreuses personnes ou autorités qualifiées comme

- Association AEVA
- Association ACED
- l'UINC
- FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Autant d'experts indépendants dans le domaine de l'écologie, la botanique, la zoologie, les sciences humaines et sociales, qui ont analysé les impacts probables du projet et soulignent les nombreux enjeux de protection s'exerçant sur ce site :

7.31 PROJET PRÉSENTÉ PARTIELLEMENT:

- Aucune aire de stationnement, bretelle d'accès, locaux d'accueil, espace de restauration, locaux sanitaires, ateliers d'entretien, tribunes, ne figure sur aucun plan ni dans les estimations des travaux, alors que le programme affiche devoir accueillir des manifestations d'envergure régionales.

L'emprise finale du projet sera donc obligatoirement plus importante de ce qui est affiché, et ce au sein d'une zone humide, inondable, parmi les plus emblématiques de Guadeloupe.

Dans son mémoire en réponse, le porteur de projet précise et localise ces éléments mais on y voit que ces éléments (structures provisoires type box Algecos) et parking de 50 places sont localisé en dehors du périmètre initial.

Le projet doit donc prendre de l'ampleur sur un site confiné, et il n'est pas appréhendé dans son ensemble mais de façon fractionnée si bien que ses incidences sur l'environnement ne sont pas évaluées dans leur globalité comme l'exige l'article L. 122-1 du Code de l'environnement.

7.32 EMPLACEMENT INAPPROPRIÉ :

- Le projet à cet emplacement entrainera la régularisation d'une situation délictuelle, des travaux ayant déjà débuté, faisant suite à des remblaiement de mangrove non autorisés (contentieux en cours)

- Il se situe dans une zone à fort intérêt écologique, attestée par de nombreux organismes et personnes faisant autorité.

- L'examen d'autres sites d'implantation, révèle que l'extension de la piste de Saint-François semble en effet inappropriée. Mais la construction sur les terres du Régiment du Service Militaire Adapté me semble trop rapidement évacuée au prétexte que « *la piste n'aurait pu être accessible à n'importe quel moment* ».

Il n'est pas démontré en quoi cela serait une difficulté, alors que le potentiel y est pourtant très vaste.

- Le projet se situe dans le domaine public maritime : Pour qu'un projet puisse se construire en DPM, la loi exige qu'il réponde à un service public nécessitant la proximité de la mer.

(Loi pour les concessions sur le DPM, article L.2124-2 du CG3P)

Les porteurs de projet s'appuient sur l'intérêt général du projet mais la loi stipule que le DPM ne peut accueillir des activités de service public ou des activités présentant un caractère d'intérêt général dont la proximité avec la mer **est indispensable**.

Ce qui n'est a priori pas le cas pour un circuit de karting et moto.

Ce projet est donc très certainement nécessaire, mais il n'a pas sa place à cet endroit.

7.33 ABSENCE D'ETUDE D'IMPACT:

Aucune étude d'impact n'accompagne le dossier : Elle eut été pourtant indispensable pour éclairer le public consulté.

Je regrette que, pour un projet porté par les plus hautes instances politiques la mesure des impacts du projet s'appuie essentiellement sur un constat comme le recouvrement d'une zone dégradée.

Il eut été plus logique d'envisager la simple réhabilitation du site, ou au pire de le laisser la nature reprendre ses droits comme c'est visiblement le cas actuellement.

Le porteur du projet a sans doute commis une erreur d'appréciation pour conclure que le projet ne devait pas être soumis à étude d'impact.

7.34 ADAPTATION DU SAR ET SMVM:

Le projet n'est pas prévu dans le Schéma d'aménagement régional (SAR) ni dans son chapitre valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (SMVM).

Le SAR du Guadeloupe classe les parcelles d'emprise du projet comme « *Espace naturel à forte protection* ». (C. urb., art. L. 121-23).

Ces espaces ont donc vocation à rester naturels sauf à réviser ou adapter le SAR.

Mais le SAR est le résultat d'une longue, large et couteuse concertation : il traduit des arbitrages entre différentes vocations des sols, dans l'objectif d'un aménagement équilibré et durable du territoire. Le projet d'adaptation envisagé pour ce circuit remet en cause cette traduction de l'intérêt général.

Il s'agirait d'un précédent dans la gestion des zones humides et des espaces littoraux de Guadeloupe par rapport à l'exemplarité des décisions de la puissance publique.

7.35 PROCEDURE RETENUE CONTESTABLE:

- Le dossier est instruit sous le régime de la simple déclaration alors que le dépassement des seuils d'autorisation semble attesté par le bilan des superficies.
- La procédure retenue « au cas par cas » pour un projet dont l'ampleur ne saurait a priori se quantifier qu'en termes de superficie de mangrove, mais aussi en termes de conséquences sur les milieux humains et naturels environnants et les engagements environnementaux nationaux, relève aussi bien d'une erreur d'appréciation des conséquences environnementales du projet.
- De plus, le remblai nécessaire à l'aménagement de ce circuit nécessite un changement d'affectation pour conférer un caractère de domanialité publique artificielle (articles L2123-3 à 6 et R2123-9 du CGPPP)

7.36 SECURITÉ ROUTIÈRE ET SECURITÉ DU PROJET :

- La pédagogie de la sécurité routière est présentée comme un argument essentiel pour la réalisation de ce projet.

Je relève l'absence de statistiques sur l'efficacité de ces circuits en matière de prévention. Je relève dans un courriel que la mortalité sur les routes de Guadeloupe qui était de 70 morts en 2012, année de la prise de décision de réalisation du circuit, fut de 33 morts en 2018. Cette diminution sensible a pourtant été possible en l'absence de réalisation un circuit dédié.

- Il est envisagé des tassements de l'assiette du sol qui est remblayé, ce qui paraît inéluctable en zone de mangrove. Il me semble que cette implantation peut affecter les profils en long et être dangereux pour des pratiques de vitesse nécessitant une piste parfaite!

- L'accès et la sortie dessinés sur le plan joint en réponse me semblent malaisés à partir d'une entrée greffée au cœur d'un projet d'échangeur qui n'est d'ailleurs pas présenté.

7.37 GESTION DU BRUIT ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR:

Il est prévu de réaliser l'étude acoustique ultérieurement, « étant fort probable que les nuisances sonores de la nationale masquent les bruits dont la piste serait responsable ».

Je penserai pour ma part que les bruits générés par des motos ou kartings circulants à vive allure avec des accélérations multiples et continues, présentent des impacts totalement différents sur les populations voisines que les bruits sourds et continus du trafic routier sur une RN. Seule une étude d'impact sonore pourrait étayer ces hypothèses.

Aucune évaluation n'a été faite non plus de l'impact du projet sur la qualité de l'air alors même que des engins à moteurs qui évolueront sur des pistes en terre produiront des poussières et des gaz à effets de serre.

7.38 CONFIGURATION ET PERIMETRE DU PROJET:

- Si « 2 500 m² de zones humides sont directement impactées », le projet s'étend bien sur 26 530 m² du Domaine Public Maritime recouverts de mangrove, remblayée ou non. (Dossier de déclaration)

L'emprise du projet semble donc bien empiéter sur les espaces remarquables du littoral : la carte de l'annexe 2 met en évidence cette incompatibilité.

-La Région indique vouloir compenser la destruction des 3749 m² de mangroves par la restauration de 16 706 m².

Cette « compensation » amène deux remarques :

- Si la Région estime devoir compenser la disparition de zones humides, c'est bien que le projet porte atteinte à des milieux naturels, la compensation étant rendue nécessaire par l'impact du projet.

- Les modalités concrètes de mise en œuvre de la compensation ne sont prévues.

Par ailleurs, Le projet de convention mentionne en son article 1.2 que le tracé se trouve « en dehors des espaces naturels remarquables du littoral. Or, au regard de l'article R121_23 du code de l'urbanisme, ces espaces sont identifiés comme « espaces naturels de protection forte dans le SAR.

De plus, l'emprise finale du projet sera obligatoirement plus importante de ce qui est affiché, vu l'absence d'infrastructures d'accompagnement et l'ambition de manifestations régionales affichée. Tout cela ce au sein d'une zone humide, inondable, parmi les plus emblématiques de Guadeloupe.

7.39 SUIVI ET REVERSIBILITÉ DU PROJET:

Le suivi écologique est prévu sur 5 ans sans autres précisions. Ce suivi non précisé ni défini : est insuffisamment décrit compte tenu des impacts sur la faune, la flore, les habitants...

Le milieu aurait retrouvé une bonne naturalité si des remblaiements illégaux n'avaient pas été réalisés (pointés par le service de police de l'environnement) : si les travaux ne reprennent pas il est évident que la végétation continuera à reprendre ses droits.

- le cas échéant, la nature des opérations nécessaires à la réversibilité des modifications apportées, ainsi qu'à la la restauration des lieux en fin de titre ou en fin d'utilisation n'est pas décelable dans le dossier de demande de concession

7.40 ETUDE DE SITE ALTERNATIF :

Les études d'autre sites alternatifs ne sont que sommairement étudiés .

- D'autre part, ce type de projet doit comporter au titre de la loi sur l'eau « une analyse des avantages liés à l'aménagement de la zone humide au regard des dommages prévisibles et de l'absence de solutions alternatives dans des zones voisines »

Cette analyse n'a pas été faite ici et d'autres sites, aux enjeux écologiques moindres, auraient pu être étudiés

7.41 CONCESSION DPM :

- Une concession du DPM pour ce projet semble bien illégale car seuls les projets nécessitant la proximité de la mer sont autorisés par la loi.

- Cette concession serait aussi illégale du simple fait que les espaces doivent pouvoir y être remis en l'état, ce qui ne peut être le cas des remblais.

Enfin, ce projet de circuit motorisé sur le DPM en limite des espaces naturels remarquables du littoral, en aire maritime adjacente du parc National, en zone tampon de la réserve de biosphère aura des impacts sur le cœur de parc situé à moins de 2 km. La loi prévoit que les concessions puissent y être accordées, seulement si elles permettent une gestion durable et intégrée. (Circulaire du 20 janvier 2012 relative à la gestion durable et intégrée du domaine public maritime naturel NOR : DEVL1121741C). Ce n'est pas le cas de ce projet de circuit, la loi précisant aussi que le DPM naturel ne peut accueillir des activités d'intérêt général *que si la proximité avec la mer est indispensable*.

7.42 PHILOSOPHIE DU PROJET, ENJEUX ECOLOGIQUE :

- Le projet se situe dans une zone à fort intérêt écologique, social et patrimonial dont la valeur ne me semble pas avoir suffisamment été pris en compte, en effet :
- La valeur esthétique, spirituelle, historique et culturelle de cette biodiversité, représente un héritage inestimable à transmettre aux générations futures.
- L'archipel de la Guadeloupe est un territoire très riche du point de vue de la diversité des milieux naturels et sa biodiversité fait partie des 34 points mondiaux repérés en la matière.

Conscient des enjeux liés à ce patrimoine naturel, la **Région Guadeloupe et l'Etat** ont décidé d'inscrire la réalisation du **SRCE** (Schéma de Régional de Cohérence Ecologique) dans une démarche globale, en réalisant le Schéma Régional du Patrimoine Naturel et de la Biodiversité (**SRPNB**).

Ce schéma a pour ambition de dégager les grandes orientations de préservation et de valorisation du patrimoine naturel et de la biodiversité de la Guadeloupe. *Il sera un outil de référence et d'aide à la décision pour la mise en œuvre des politiques sectorielles.* Comment dans un tel contexte d'intentions politique promouvoir un circuit de moto enclavé dans une zone de mangrove ?

De plus, à quelques centaines de mètres de là, la Région a elle-même entrepris des actions de restauration et de sensibilisation des zones humides (zone humide de Jarry notamment) : il est contradictoire que l'Etat et la Région investissent dans ces projets de restauration coûteux, dans des schémas-programmes comme le SRCE et le SRPNB et financer dans le même temps une occupation avec nuisances d'une autre zone humide.

7.43 CONVENTIONS INTERNATIONALES :

- Outre sur le DPM, le projet est situé en limite des espaces naturels remarquables du littoral, en aire maritime adjacente du Parc National, en zone tampon de la réserve de biosphère.
 - Favoriser le développement de la pratique des sports motorisés, fortement émetteurs en gaz à effets de serre, est directement contraire à tous les objectifs climatiques auxquels la France s'est engagée à contribuer.
 - La France se doit d'être exemplaire sur la gestion de zones humides sensibles et particulièrement en outre-mer, où elles rendent des services éco systémiques essentiels eu égard à l'élévation du niveau de la mer et l'intensification des cyclones.
 - Les conventions d'orientation évoquent aussi la conciliation de l'objectif **majeur** de préservation des ressources naturelles et de la biodiversité avec la nécessité tout aussi impérieuse de garantir un développement équilibré des activités humaines.
- Je doute personnellement que l'implantation d'un circuit de moto dans une zone de mangrove garantisse un développement équilibré des activités humaines.

7.44 CONTENTIEUX EN COURS :

-La mise en œuvre de ce projet risque de régulariser une situation délictuelle (remblais existants non autorisés, décharge spontanée). Il conviendrait plutôt d'engager des actions de restauration de ce site et non d'y superposer une activité nouvelle.

• Un recours en référé a été déposé auprès du tribunal administratif par les associations AEVA, AMAZONIA, et ASFA.

L'audience du 29 janvier 2019 a conclu à l'irrecevabilité de ces requêtes au motif que l'acte de dispense d'évaluation environnementale se base sur un schéma, programme ou document de planification qui ne constitue qu' *une mesure préparatoire au projet*, et non un engagement de travaux.

En conséquence le projet n'est susceptible d'être attaqué en justice qu'au stade du début des travaux, et non au niveau des dispositions préparatoires.

Les trois associations ont donc précisé vouloir déposer un nouveau recours aussitôt que sera observé un début de travaux du circuit, s'ils se concrétisaient.

Immanquablement, une nouvelle situation contentieuse et conflictuelle sera donc portée auprès du tribunal dès le début des travaux.

7.45 PETITIONS :

Enfin, je mettrai quand même en balance la réception de 89 messages « je suis pour... » parvenus sur le site internet de la préfecture (et que j'ai regroupé sous la forme de pétition), avec le recueil de 5 622 messages opposés au projet et vérifiables sur la plateforme nationale « change.org ».

7.5 CONCLUSION :

Compte tenu des contradictions et insuffisances du dossier résumées au paragraphe 7.3 et 7.4 ci dessus,

Compte tenu du grand nombre et de la pertinence des avis du public et associations qui se sont exprimées en opposition à ce projet,

Compte tenu de l'opinion que je me suis moi-même forgée au cours de l'instruction de cette enquête,

J'émetts un avis défavorable au projet d'aménagement d'un circuit de karting et super motards à Baie Mahault ainsi qu'à la demande de concession d'utilisation du domaine public maritime y afférente.

Je constate en effet que si l'on doit répondre pleinement et intégralement aux exigences de la réglementation et aux intentions affichées dans les grands programmes et les grandes conventions, il devient nécessaire de reconsidérer l'emplacement de ce futur circuit.

Je me permet de recommander au porteur de projet d'affecter le budget prévisionnelle de 2,5 M€ à une autre réalisation d'intérêt collectif incontestable.

Ce faisant, il aura le temps d'étudier d'autres possibilités d'implantation pour ce circuit aux enjeux environnementaux moindres, et s'accompagnant cette fois ci d'une étude d'impact complète.

Telles sont les conclusions du commissaire enquêteur.

JB LAMASSE

Commissaire-enquêteur



Fait à Gosier, le 25 Mars 2019

et transmis en quatre exemplaires originaux pour :

- M. le Préfet de Région Guadeloupe
- M. le Président de la Région Guadeloupe
- M. le Président du Tribunal Administratif de Guadeloupe
- Mme le Maire de la ville de Baie-Mahault

**ENQUETE PUBLIQUE RELATIVE A LA DECLARATION DE PROJET
POUR UN CIRCUIT DE KARTING SUPERMOTARD A BAIE MAHAULT**

Enquête publique réalisée du 21 Janvier 2019 au 20 Février 2019



TROISIEME PARTIE : PIECES ANNEXES

ANNEXES AU RAPPORT D'ENQUÊTE

- 1/ Pièces administratives**
- 2/ Pièces graphiques**
- 3/ Photos sur site**
- 4/ Liste des courriels reçus**

1/ Pièces administratives :

- DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL du 27/07/2018
Demande de concession du domaine public maritime **PJ 1a**
- DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL du 12/10/2018
Approuvant la création d'un circuit Polyvalent **PJ 1b**
- AVIS DE L'ONF du 07/03/2018 **PJ 2a**
- AVIS DU PARC NATIONAL du 14/03/2018 **PJ 2b**
- AVIS DU COMMANDANT DES FORCES ARMÉES du 17/09/2018 **PJ 2c**
- AVIS DE LA DIRECTION DE LA MER du 17/10/2018 **PJ 2d**
- AVIS DE LA DGFP du 06/11/2018 **PJ 2e**
- AVIS DE L'ARS du 08/11/2018 **PJ 2f**
- AVIS DE LA DAC du 08/11/2018 **PJ 2g**
- ARRETÉ PREFECTORAL n° 2018-352 du 19/11/2018
Dispensant d'étude d'impact le projet de circuit polyvalent **PJ 3**
- ARRETÉ PREFECTORAL D'OUVERTURE D'ENQUÊTE PUBLIQUE du 26/12/2018 **PJ 4**
- DESIGNATION DU COMMISSAIRE ENQUETEUR PAR LE PREFET du 31/12/2018 **PJ 5**
- DECISION DU TRIBUNAL ADMINISTRATIF N° E18000015 /97 en date du 12/11/2019 **PJ 6**
- AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE **sans objet**
- AVIS DU SERVICE CONCESSIONNAIRE DU DPM du 08/01/2019 **PJ 8**
- AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE du 26/12/2018 **PJ 9**
- PROJET D'ARRETÉ Portant Concession d'utilisation du DPM **PJ 10**
- PROJET DE CONVENTION ETAT/ CONSEIL REGIONAL
Concession d'utilisation du DPM **PJ 11**
- ANNONCE LEGALE parue dans le FRANCE-ANTILLES du 4 Janvier **PJ 12a**
- ANNONCE LEGALE parue dans LE PROGRES SOCIAL du 5 janvier **PJ 12b**
- ANNONCE LEGALE parue dans le FRANCE-ANTILLES du 25 janvier **PJ 12c**
- ANNONCE LEGALE parue dans LE PROGRES SOCIAL du 26 janvier **PJ 12d**
- PHOTOS SUR SITE DES ANNONCES ET PANNEAUX **PJ 13**
- COPIES EXHAUSTIVES des courriels reçus :
 - Courriels favorables **PJ 14a**
 - Courriels défavorables **PJ 14b**
 - Pétition Change.Org **PJ 14c**
- RAPPORT DE SYNTHÈSE du commissaire enquêteur : **PJ 15**
- MEMOIRE EN REPONSE du porteur de projet: **PJ 16**
- PLAN DU PROJET annexé au mémoire en réponse **PJ 17**

• **COPIE EXHAUSTIVE des courriels reçus :**

PJ 14