



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,  
DE L'OUTRE-MER, DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET DE L'IMMIGRATION  
PREFECTURE DE LA GUADELOUPE

## Avis de l'autorité environnementale<sup>(1)</sup>

- Objet : **Projet d'aménagement du port départemental de Sainte-Rose**
- Maître d'ouvrage : **Conseil Général de Guadeloupe**
- Procédure principale : **Articles L.214-1 et suivants du code de l'environnement (loi sur l'eau)**  
20/10/2010 : demande d'autorisation formulée par le maître d'ouvrage  
27/10/2010 : date de réception de la demande par le guichet unique (préfecture)
- Procédure évaluation environnementale : **Code de l'environnement** (art. L.122-1 et suivants, art. R122-3)
- Pièces transmises : Constitution du dossier d'enquête publique (CREOCEAN Agence Caraïbes / août 2010) :
- dossier de demande d'autorisation,
  - étude d'impact,
  - annexe 1 : modélisation de la courantomologie dans l'environnement du port de Sainte-Rose,
  - annexe 2 : modélisation du renouvellement des eaux dans le port d'après nouveaux scénarios.

Basse-Terre, le 17 FEV. 2011

**Le Préfet**

Pour le Préfet,  
Secrétaire Général



(1) Avis formulé au titre de l'article R122-13 du code de l'environnement

Constitution d'autorité environnementale en application de l'article R122-1-1 du code de l'environnement

## SOMMAIRE<sup>(2)</sup>

<b>Résumé de l'avis.....</b>	<b>3</b>
<b>Avis détaillé.....</b>	<b>4</b>
<b>1. Contexte.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Description générale de l'opération.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>6</b>
3.1 Résumé non technique.....	7
3.2 Description de l'état initial du site et de son environnement.....	7
3.3 Analyse des méthodes d'évaluation des impacts et difficultés rencontrées.....	7
3.4 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu.....	7
3.5 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement .....	8
3.6 Mesures de suivi en exploitation des installations .....	9
<b>4. Compatibilité du projet avec les documents de planification.....</b>	<b>9</b>
<b>5. Effets du projet sur la santé.....</b>	<b>10</b>

## **Résumé de l'avis**

L'aménagement du port de la commune de Sainte-Rose, porté par le Conseil Général de la Guadeloupe, a vocation d'améliorer et de diversifier l'offre de services à destination des activités de pêche et artisanales, du transport des passagers, de la plaisance et autres loisirs nautiques.

Les infrastructures majeures à réaliser comprennent une digue d'environ 280 m de long à l'ouest du port actuel et un terre-plein d'une superficie 1,37 hectares.

L'examen des conditions de dragage et la présentation des mesures pour réduire ses conséquences sur l'environnement ne font pas partie du dossier présenté par le maître d'ouvrage.

Certaines remarques formulées par l'autorité environnementale mettent en exergue l'importance du contenu de l'étude d'impact dans la sécurisation, en termes juridiques, de la procédure administrative de demande d'autorisation.

Par ailleurs, si le maître d'ouvrage s'engage activement sur un contrôle rigoureux lors de la réalisation des travaux, il doit également veiller à examiner plus en détail certaines étapes de l'opération, en amont des travaux, notamment pour en évaluer et prévoir les coûts.

Enfin, il serait intéressant d'éclairer la situation du projet vis-à-vis des dispositions du SAR en cours de révision.

## Avis détaillé

### 1. Contexte

L'aménagement du port doit permettre de résoudre les difficultés liées à des incompatibilités d'usage, à des ouvrages et des installations soit inexistantes soit dégradés de façon importante et ainsi, répondre aux attentes des professionnels de la pêche et du secteur touristique (excursions et plaisance)<sup>1</sup>.

Le dossier souligne de façon pertinente l'existence de nombreux enjeux socio-économiques liés à ce projet. Erreur : source de la référence non trouvée, dans le cadre général du développement économique du Nord Basse-Terre.

Par exemple, les attentes précises du secteur de la pêche sont mentionnées à travers la liste des nouveaux équipements qui seront mis au service de l'activité et participeront indéniablement à l'effet social bénéfique mentionné par l'étude<sup>2</sup>.

Inversement, les hypothèses retenues en terme d'évolution de la fréquentation touristique et du secteur de la plaisance pourraient être complétées. En effet, l'analyse sur le tourisme<sup>3</sup> se limite à la description des enjeux régionaux, sans s'attacher aux atouts particuliers de la commune.

### 2. Description générale de l'opération

Site avant projet

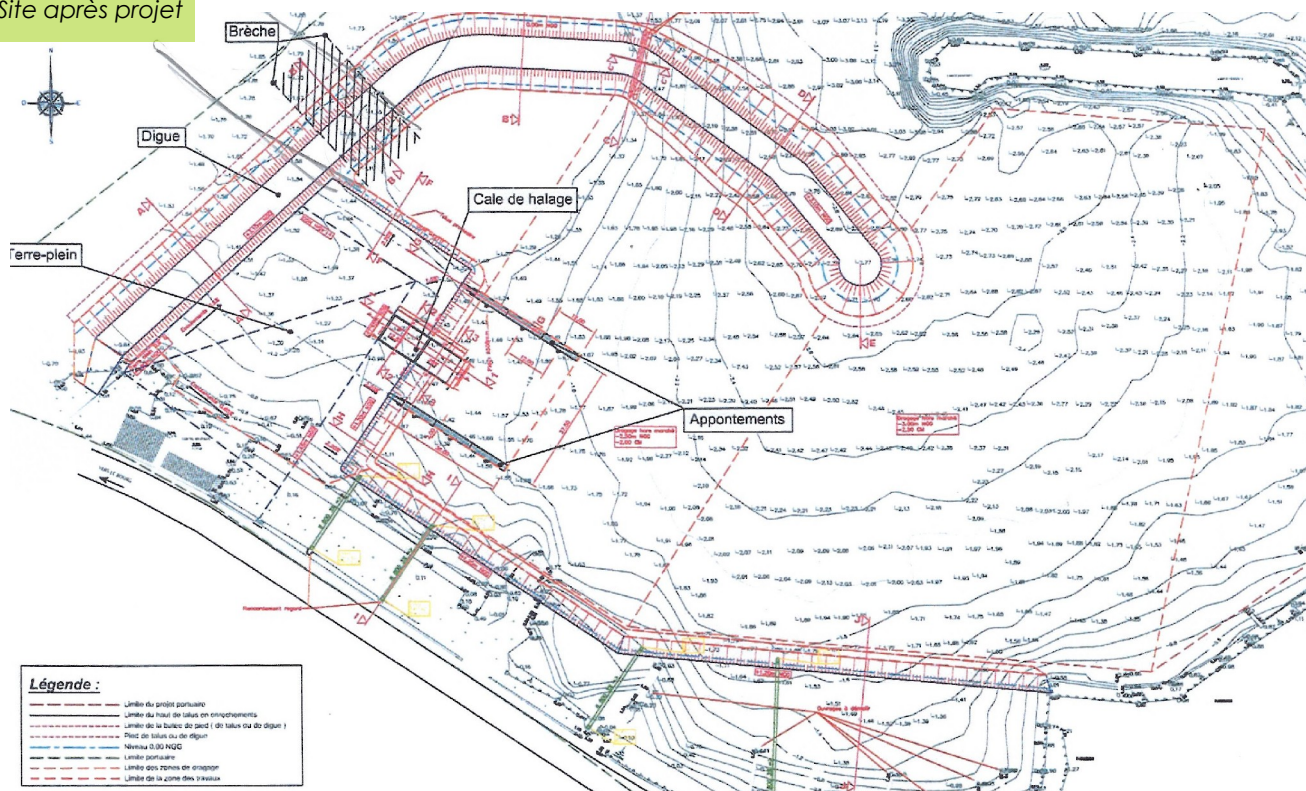


<sup>1</sup> Chapitre 3.1.1.

<sup>2</sup> Chapitre 4.2.2.9.1.2.

<sup>3</sup> Chapitre 4.1.7.2.

## Site après projet



L'aménagement prévoit la construction d'une digue (environ 280 m de long) et d'un terre-plein (superficie 1,37 ha) à l'ouest du port actuel, complétant ainsi l'abri formé par la digue actuelle située à l'est.

Une brèche d'environ 20 mètres de large est ouverte sur la nouvelle digue afin de favoriser la circulation de l'eau entre l'intérieur et l'extérieur du port.

A ces ouvrages structurants seront ajoutés 2 appontements (45 emplacements), un quai de débarquement, une cale de halage, une aire de carénage, une station de carburants, un bloc sanitaire, etc<sup>4</sup>.

La partie ouest du port sera dédiée aux activités de pêche, la partie sud aux activités de transport de passagers et à l'accueil du public, la partie est au village artisanal, à la base nautique et au stationnement.

Le montant du projet, évalué à 3 160 000 €, est estimé à partir d'une décomposition par nature de travaux<sup>5</sup>, très synthétique au regard de la liste des aménagements et équipements accessoires décrits dans le chapitre 3.1 du dossier général.

Enfin, le dossier mentionne plusieurs fois la réalisation d'opérations de dragage<sup>6</sup>.

Si l'intérêt de ce type d'interventions peut aisément se concevoir dans le cadre d'un tel aménagement, notamment au regard des besoins à satisfaire en matière d'accueil de la plaisance, il doit s'accompagner du souci d'anticiper la définition des modalités d'évacuation et de traitement des sédiments extraits en général en grandes quantités.

<sup>4</sup> Chapitres 3.1.2 et 3.1.3.

<sup>5</sup> Chapitre « Appréciation sommaire des dépenses » : digue d'enclôture (1 340 k€), dragage (700 k€), remblai et talus de protection sur terre-plein (855 k€), 2 pontons flottants et pieux (265 k€).

<sup>6</sup> Dans la décomposition du coût du projet, dans le résumé technique et aux chapitres 4.2.1.3.2, 4.2.2.2.1, 4.2.2.9.2.1 et 4.4.1.1.

Interrogé sur ce point, le maître d'ouvrage a finalement indiqué<sup>7</sup> que le dossier de dragage, représentant un volume estimé à 30 000 m<sup>3</sup>, serait *détaché* du dossier relatif aux travaux d'aménagement du port.

Dans ces conditions, l'autorité environnementale rappelle qu'il est essentiel que le maître d'ouvrage prête une grande attention aux précisions techniques du dossier qu'il soumettra ultérieurement à la procédure réglementaire de demande de dragage et d'immersion ou de mise en dépôt des sédiments. En effet, la séparation des demandes ne modifie pas l'impact global du projet sur l'environnement.

Enfin, ce choix rend nécessaire la révision du montant du projet rappelé ci-dessus.

### **3. Analyse de l'étude d'impact**

L'étude d'impact comporte huit volets :

- une description de l'état initial du site,
- une analyse des effets du projet,
- une présentation des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés, le projet présenté a été retenu,
- les mesures de suppression, de réduction ou de compensation des effets négatifs et les mesures de suivi,
- l'étude des effets sur l'air et la santé,
- l'examen de la compatibilité du projet avec le SDAGE<sup>8</sup>,
- l'analyse des méthodes d'évaluation des impacts et des difficultés rencontrées,
- le résumé non technique.

Cette étude d'impact, établie en application de l'*article R122-8 du code de l'environnement*, présente donc les éléments prévus par l'*article R122-3* de ce code. A noter qu'elle vaut également document d'incidence au titre de la loi sur l'eau<sup>9</sup> et répond également aux règles relevant du code des ports maritimes<sup>10</sup>.

De façon générale, l'étude d'impact présente quelques références obsolètes ou inadaptées, certaines sans conséquence<sup>11</sup>, d'autres qui constituent des points de fragilité juridique :

- Chapitre 4.1.6.2.3 : « *La réserve naturelle du Grand Cul-de-Sac Marin a été créée le 23 novembre 1987...* ». Depuis le décret du 3 juin 2009, l'espace Parc national se compose désormais de zones "cœurs". Le Grand Cul-de-Sac Marin est devenu l'un de ces cœurs.
- Chapitre 4.6 : l'étude doit prendre en compte le SDAGE valable de 2010 à 2015, qui a été approuvé le 25/11/2009 par le Comité de Bassin et par arrêté préfectoral du 30 novembre 2009.

En matière de cartographie, l'étude présente des cartes intéressantes qui auraient mérité un format plus lisible : figure 13 (*carte des formations sédimentaires superficielles du Grand Cul-de-Sac Marin*), figure 15 (*bathymétrie du Grand Cul-de-Sac marin*), figure 16 (*bathymétrie au niveau du projet*), figure 17 (*carte des biocénoses marines du Grand Cul-de-Sac Marin*).

Inversement, certaines cartes (ou schémas) font défaut pour illustrer l'environnement actuel ou futur. Les cartes de la figure 14 (*cartographie générale des principaux faciès granulométriques*

---

<sup>7</sup> Courrier du 7 octobre 2010 adressé au Préfet.

<sup>8</sup> Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, établi conformément à l'art. L212-1 et suivants du code de l'environnement. Approuvé le 25/11/2009 par le Comité de Bassin et par arrêté préfectoral du 30 novembre 2009. Le SDAGE de la Guadeloupe est valable de 2010 à 2015.

<sup>9</sup> Articles L.214-1 à L.214-6 et R214-6 II 4° d du code de l'environnement.

<sup>10</sup> Article R122-1 du code des ports maritimes.

<sup>11</sup> « Anse Dumont » (§4.1.3.7 et 4.7), « Martinique » (§4.2 et 4.5.2.3.1).

dans le secteur d'étude) ou du chapitre 4.4.2 ont valeur d'exemples à généraliser (dans un format cependant, plus favorable à leur lecture).

Enfin, toutes les cartes de l'environnement actuel devraient afficher une date (*sédimentologie, recensement des communautés marines...*).

### 3.1 Résumé non technique<sup>12</sup>

Le format du résumé (5 pages) correspond aux attentes du public. Toutefois, il est préférable, pour en faciliter l'accès, de placer le résumé en début d'étude d'impact, plutôt qu'à la fin.

Certains chapitres développés peuvent paraître accessoires par rapport aux enjeux environnementaux (chapitres 4.8.3.2, et 4.8.3.3). Par contraste, d'autres chapitres apparaissent insuffisants pour comprendre rapidement et clairement les aménagements envisagés, leurs enjeux et les mesures de suppression, réduction ou compensation de leurs effets sur l'environnement.

Enfin, le propos du résumé gagnerait à être illustré par une iconographie succincte.

### 3.2 Description de l'état initial du site et de son environnement

L'étude s'attache à respecter une trame d'examen presque exhaustive. Toutefois, cette qualité est parfois amoindrie par l'absence d'informations pourtant aisées à collecter :

- au sujet de l'*inventaire détaillé des communautés marines dans l'emprise portuaire*<sup>13</sup> : le recensement détaillé effectué n'est pas porté au dossier ni dans ses annexes,
- au sujet des paysages : des perspectives photographiques du site auraient été utiles (le chapitre 4.1.7 « *Contexte humain et paysager* » omet entièrement le volet paysager),
- au sujet de la qualité des eaux : les zones de baignade et de leurs qualités auraient dû être signalés.

L'étude d'impact devrait également aborder l'état initial du patrimoine architectural, historique et culturel du site.

Enfin, la description de l'état initial souligne bien<sup>14</sup> que le projet est soumis à la convention de RAMSAR<sup>15</sup>, mais précise aussitôt que « *pour autant l'inscription d'un site sur la "liste Ramsar" constitue plus un label qu'une protection en elle-même* ». Cette présentation n'informe pas de l'intérêt de cette liste et de ses implications sur le projet.

### 3.3 Analyse des méthodes d'évaluation des impacts et difficultés rencontrées

L'étude justifie le choix de la méthode par analogie pour prédire les effets du projet sur l'environnement. Cette méthode s'appuie sur des observations antérieures effectuées sur des opérations similaires<sup>16</sup>.

Cette démarche est utilement complétée par la modélisation de la courantologie, qui permet de préciser les phénomènes de dispersion/sédimentation durant les travaux et en phase d'exploitation du port.

### 3.4 Exposé des raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, le projet présenté a été retenu

---

<sup>12</sup> Chapitre 4.8.

<sup>13</sup> Chapitre 4.1.5.2.

<sup>14</sup> Chapitre 4.1.6.1.3.

<sup>15</sup> Convention sur les zones humides d'importance internationale.

<sup>16</sup> Chapitre 4.7.

Les variantes de projets sont abordées sous deux angles pertinents :

- la justification de la variante de site retenue,
- la justification de la variante de configuration.

Le choix de la variante de configuration (création de la nouvelle digue à l'ouest, disposant d'une brèche) est rigoureusement étayé par des simulations numériques portant sur la courantologie, dont les résultats sont portés en annexe de l'étude d'impact.

Le choix de la variante de site fait l'objet d'un argumentaire dont il faut retenir que les activités de pêche, de plongée, de promenade en mer et de plaisance, ne laissent d'autre alternative que d'intervenir sur le site actuel du port de Sainte-Rose.

Le projet sera réalisé en deux tranches d'opération<sup>17</sup> :

- une tranche ferme, comprenant la digue d'enclosure,
- une tranche conditionnelle comprenant le remblai et le talus de protection sur terre-plein, ainsi que les 2 pontons flottants et les pieux (le dragage ayant été finalement détaché de ce projet<sup>18</sup>).

Le dossier n'évoque pas les raisons, techniques ou financières, de cette décomposition.

### 3.5 Analyse des effets sur l'environnement et mesures prises pour supprimer, réduire ou compenser les conséquences dommageables du projet sur l'environnement

D'une manière générale, une mise en évidence de manière plus systématique, du lien entre les mesures prises et les dispositions de protection réglementaires qui les justifient, constituerait un gain de lisibilité pour le public.

Une cartographie choisie permettrait d'étayer ce type d'approche.

Par ailleurs, l'étude d'impact doit veiller à examiner les mesures de suppression, réduction ou compensation, au regard des dispositions des documents en vigueur, notamment ceux relatifs aux cœurs du Parc National de Guadeloupe et au SDAGE.

En matière d'impact sur le paysage, l'étude<sup>19</sup> indique que « *Les modifications paysagères vont être importantes.* » Pourtant, la description des effets n'est pas illustrée, par exemple à l'aide d'une insertion paysagère.

En matière d'évacuation des eaux usées, l'examen de l'impact sur la qualité de l'eau des rejets des bateaux à quai ou au mouillage est limité par l'argument a priori « *qu'il est attendu que peu de plaisanciers restent dormir sur leur bateau* »<sup>20</sup>.

Par ailleurs, l'emplacement du bloc sanitaire n'est pas représenté sur les vues en plan du projet. Une remarque similaire peut être formulée pour tous les dispositifs de traitement des déchets produits par le port dans sa nouvelle configuration (batteries, huiles...).

En ce qui concerne la phase de travaux, des mesures particulières de réduction des effets sur l'environnement sont décrites<sup>21</sup>, fondées sur le choix d'opérateurs *irréprochables* qui devront répondre à un cahier des charges de marché public précis en matière de prescriptions d'ordre

---

<sup>17</sup> Chapitre « Appréciation sommaire des dépenses »

<sup>18</sup> Cf le chapitre ci-dessus « Description générale de l'opération ».

<sup>19</sup> Chapitre 4.2.2.8.2.

<sup>20</sup> Chapitre 4.2.2.2.2.

<sup>21</sup> Chapitre 4.4.1.



environnemental. La désignation d'un « Responsable Environnement » sur le chantier est également mentionnée<sup>22</sup>.

L'installation d'écrans filtre de type « silt-screen » afin de maîtriser la diffusion des particules fines en suspension dans le Grand Cul-de-Sac Marin, est également prévue.

Toutefois, la gestion particulière des déchets de chantier est décrite de manière trop imprécise.

Avec la transplantation d'herbiers, une mesure de compensation majeure est proposée et justifiée du fait de la présence d'herbiers à phanérogames marines sur l'emprise de la nouvelle digue à l'ouest<sup>23</sup>. Les modalités de mise en œuvre de l'opération doivent être précisées et l'intégration du coût de cette mesure dans le montant global de l'opération confirmée.

Enfin, l'étude ne précise pas si les coûts des mesures de réduction ou de compensation sont inclus dans le coût global de l'opération indiqué dans l'*appréciation sommaire des dépenses*. En particulier :

- le coût de l'ensemble des dispositions relatives à la transplantation d'herbiers (35 à 40 000 € constitue un *chiffrage à valider ultérieurement par une étude de faisabilité dédiée*<sup>24</sup>)
- le coût de l'étude de faisabilité préalable au déplacement éventuel des coraux<sup>25</sup>, qui doit permettre de vérifier l'importance des dégradations portées par les travaux aux communautés de coraux proximales (le dossier en souligne le caractère *nécessaire et incontournable*). Le montant de l'étude seule est évalué entre 50 et 70 k€,

### 3.6 Mesures de suivi en exploitation des installations

Des mesures sont proposées pour la surveillance de la qualité du plan d'eau, mais leur coût n'est pas chiffré<sup>26</sup>.

## **4. Compatibilité du projet avec les documents de planification**

Il a été signalé plus haut que l'étude se réfère à un SDAGE obsolète, ce qui ne permet pas l'examen de la compatibilité du projet avec ce document de planification.

Par ailleurs, aucune mention n'est faite des règles du POS/PLU communal et des dispositions du SAR/SMVM dans sa version actuelle et sa version révisée et prochainement opposable<sup>27</sup>.

L'autorité environnementale recommande donc au maître d'ouvrage de constituer ce volet, absent de l'étude d'impact.

---

<sup>22</sup> Chapitre 4.4.1.1.

<sup>23</sup> Chapitre 4.4.2.

<sup>24</sup> Chapitre 4.4.2.

<sup>25</sup> Chapitre 4.4.1.3.

<sup>26</sup> Chapitre 4.4.5.

<sup>27</sup> Schéma d'Aménagement Régional, valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer (art. L4433-15 du code général des collectivités territoriales), approuvé par décret en Conseil d'Etat du 5 janvier 2001, pour une durée de validité de 10 ans ; le SAR/SMVM révisé a été adoptée le 21 décembre 2010 par le Conseil Régional et doit être examiné par le Conseil d'Etat.

## **5. Effets du projet sur la santé**

L'étude détaille les effets de la pollution atmosphérique sur la santé, à travers l'examen général des polluants (dioxyde de soufre, oxydes d'azote, particules en suspension, ozone, monoxyde de carbone, composés organiques volatiles, plomb, benzène)<sup>28</sup>.

Elle souligne que seul le chantier constituera une source provisoire de pollution atmosphérique<sup>29</sup>, dont les effets seront atténués par l'arrosage ponctuel limitant les émissions de poussières et l'information des riverains<sup>30</sup>.

L'aspect sonore du chantier est peu évoqué.

---

<sup>28</sup> Chapitre 4.5.3.

<sup>29</sup> Chapitres 4.5.4 à 4.5.6.

<sup>30</sup> Chapitres 4.4.1.1 et 4.4.3.